ФИНАНСОВЫЯ ОТНОШЕНІЯ

ГОСУДАРСТВА и ЧАСТНЫХЪ Ж.-ДОРОЖНЫХЪ ОБЩЕСТВЪ

ВЪ РОССІИ

ВЪ ЗАПАДНО-ЕВРОПЕЙСКИХЪ ГОСУДАРСТВАХЪ.

П. И. ГЕОРГІЕВСКАГО,

магистра политической экономіи и статистики, приватъ-доцента Императорскаго С.-Петербургскаго университета.

НЕ
051

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства путей сообщенія (А. Бенке),
фонтанка, № 99.
1887.

Печатать по опредѣленію Юридическаго факультета С.-Петербургскаго Императорскаго Университета разрѣшается. 1887 г. Августа 19 дня.

Деканъ **Н. Сергѣевскій.**

БИБЛІОТЕКА
ЮРИДИЧЕСКОЙ
АКАДЕМІИ.
1432
30

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Разрѣшеніе сложнаго желѣзнодорожнаго вопроса у насъ, въ Россіи, стоитъ на очереди — въ этомъ не можетъ быть никакого сомнѣнія.

Содѣйствовать, по мѣрѣ силъ, правильному и согласному съ общегосударственными интересами разрѣшенію вопроса изслѣдованіемъ одной изъ сторонъ желѣзнодорожнаго хозяйства, именно финансоваго состоянія частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, и было задачей настоящаго труда.

Удалось ли намъ достаточно ясно обрисовать современное финансовое состояніе частныхъ обществъ, ясно ли указано нами, чего надо бояться далѣе, чего можно и должно желать — судить не намъ.

Нѣкоторымъ оправданіемъ тѣхъ недостатковъ, которые, конечно, встрѣтятся, пусть послужитъ хотя то обстоятельство, что нашъ трудъ является *первою* попыткой выяснить дѣйствительное финансовое положеніе обществъ: до сихъ поръ, кромѣ оффиціальныхъ изданій, въ Россіи не появилось ни одного сочиненія, разсматривающаго этотъ вопросъ. Авторомъ будутъ приняты съ благодарностью всѣ сдѣланныя въ интересахъ дѣла указанія.

П. Г.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

		Стран.
Предисловіе.		1
ГЛАВА I.	Капиталы, затраченные на сооруженіе жж. дорогъ въ Россіи къ 1885 г. Участіе правительства. Долги частныхъ обществъ. Доходность жж. дорогъ и сумма обязательныхъ платежей. Финансовое состояніе желѣзнодорожныхъ обществъ по 5 группамъ, смотря по степени обезпеченія правительствомъ дохода на основные капиталы общества	1— 14
„ II.	Исторія финансовыхъ отношеній правительства и частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Различныя формы правительственнаго содѣйствія желѣзнодорожнымъ обществамъ. Какъ результатъ содѣйствія—долги обществъ правительству по отдѣльнымъ ихъ категоріямъ къ 1885 и 1886 гг.	15— 56
„ III.	Условія, на которыхъ давались ссуды, гарантія дохода. Условія уплаты долговъ по гарантіи. Отчисленія въ запасный капиталъ. Разсчеты обществъ съ правительствомъ по истеченіи срока концессіи. Условія выкупа жж. дорогъ и перехода во владѣніе и распоряженіе правительства до истеченія наименьшаго срока, для выкупа установленнаго. Порядокъ установленія тарифовъ и отчетность обществъ передъ правительствомъ. Надзоръ правительства	57—104
„ IV.	Финансовая исторія жж. дорогъ въ Бельгіи и въ Голландіи	105—131
„ V.	„ „ „ „ во Франціи	132—173
„ VI.	„ „ „ „ въ Австріи	174—218
„ VII.	„ „ „ „ въ Италіи	219—239
„ VIII.	„ „ „ „ въ Пруссіи	240—263
„ IX.	Замѣчаемая въ исторіи жж. дорогъ тенденція къ усиленію правительственнаго вліянія на желѣзнодорожное хозяйство. Подтвержденіе этого положенія, находимое	

Стран.

въ исторіи Даніи, Швеціи, Норвегіи, Англіи и Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ. Объясненіе указаннаго явленія. Доводы *за* и *противъ* казенной системы желѣзнодорожнаго хозяйства . . . . . 264—283

ГЛАВА X. Финансовое положеніе каждаго частнаго общества жж. дорогъ отдѣльно. Сопоставленіе облигаціонныхъ капиталовъ съ акціонерными. Что должно служить основаніемъ для опредѣленія допустимыхъ размѣровъ облигаціонныхъ выпусковъ. Долги желѣзнодорожныхъ обществъ правительству, процентные и безпроцентные. Сравненіе съ акціонерными капиталами обществъ. Характеръ выдачъ по счету гарантіи. Взглядъ на нихъ какъ на *ссуды* въ западно-европейскихъ государствахъ и упасъ.

Признаки несостоятельности общества:

1) превышеніе суммы акціонернаго капитала;

2) несоотвѣтствіе доходовъ и обязательныхъ платежей. Содержаніе таблицы № II. Выводъ Правительственныя мѣропріятія послѣдняго времени. Возможныя и желательныя мѣры для разрѣшенія желѣзнодорожнаго вопроса . . . . . 284—328

Главнѣйшіе источники и сочиненія, которыми пользовался авторъ:

— Общій уставъ россійскихъ жж. дорогъ.

— Опубликованныя въ „Ж. М. п. с." Высочайше утвержденныя мнѣнія Государственнаго Совѣта и положенія Комитета Министровъ.

— Уставы и концессіи желѣзнодорожныхъ обществъ.

— Приложенія къ отчету Государственнаго контроля за 1884 и 1885 гг.

— Таблицы, составленныя по порученію г. Государственнаго контролера, относительно русскихъ жж. дорогъ за 1885 г.

— Докладъ Высочайше учрежденной коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Финансовое положеніе русскихъ обществъ жж. дорогъ къ 1 января 1880 г.

— А. Б. Общія свѣдѣнія и выводы относительно русскихъ жж. дорогъ за 1877—82 гг.

— Статистическій сборникъ М. п. с., вып. 13, табл. I. Финансовое состояніе жж. дорогъ за 1884 г.

— Извлеченіе изъ всеподданнѣйшаго отчета Министра п. с. за 1872—74 гг. (Ж. М. п. с. 1878 г).

— Труды Высочайше учрежденной тарифной коммисіи.

Головачевъ. Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Чупровъ. Желѣзнодорожное хозяйство. 1875 г.

Бліохъ. Вліяніе жж. дорогъ на экономическое состояніе Россіи.

Laveleye. Histoire des 25 premières années des chemins de fer belges. 1862.

Nicolaï. Les chemins de fer de l'état en Belgique 1834—1884. Bruxelles, 1885.

Veron-Duverger. Chemins de fer de l'état belge. Journ. des Econom. 1886.

Jacqmin. Etude sur les chemins de fer des Pays-Bas. 1882.

Claus. Das Eisenbahnwesen in den Niederlanden. Archiv f. Eisenbahnw. 1883.

Picard. Les chemins de fer français. 6 vol. Paris. 1884—85.

Thoviste. Etude sur les conventions financières. Paris. 1886.

Aucoc. Conférences sur l'administration et le droit administratif. T. III. Paris. 1882.

v. d. Leyen. Die neuen Verträge der französischen Regierung mit sechs grossen Eisenbahngesellschaften. (Schmoller's Jahrbuch. 1884, H. 4).

Drucksachen des Reichsraths. VIII, IX. Session.

Haberer. Geschichte des Eisenbahnwesens. 1884.

Gross. Die Staatssubventionen für Privatbahnen. 1882.

Kaizl. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich. 1885.

Röll. Oesterreichische Eisenbahngesetze. 1885.

Haberer. Das österreichische Eisenbahnrecht. 1885.

Konta. Oesterreich. Eisenbahnjahrbuch (послѣдній вып. за 1884 г.).

Sciard. Les chemins de fer en Italie.
Extraits du rapport de la commission d'enquête parlementaire sur l'exploitation des chemins de fer italiens. Paris, 1882.
Cucheval-Clarigny. Les finances de l'Italie 1866—1885.
Pieck. Das italienische Eisenbahngesetz vom 27. April 1885. Archiv für Eisenbahnwesen. 1886.
Schreiber. Die preuss. Eisenbahnen 1834—1874.
Höper. Die preuss. Eisenbahn-Finanz-Gesetzgebung. 3 B-de. 1838—77.
Kühn. Die historische Entwickelung des deutschen und deutsch-österreichischen Eisenbahnnetzes von 1838 bis 1881.
Dückers. Die finanziellen Ergebnisse der Staatseisenbahn-Verwaltung in Preussen. (Finanz-Archiv 1885).
Rapmund und Weyde. Die finanzielle Betheiligung des preuss. Staates bei den preuss. Privatbahnen.
Endemann. Das Recht der Eisenbahnen. 1886.
Cohn. Die englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre (Archiv f. Eisenbahnwesen 1883).
Koch. Deutschlands Eisenbahnen.
Stürmer. Geschichte der Eisenbahnen.
Schmeidler. Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens.
Schrötter. Das preuss. Eisenbahnrecht.
Hansemann. Zehn Jahre preuss.-deutscher Eisenbahnpolitik.
Knies. Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen.
Sax. Die Verkehrsmittel in der Weltwirthschaft.
Audiganne. Les chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans.
Weber. Die Schule des Eisenbahnwesens. 3 Aufl.
Hanshofer. Handbuch des Eisenbahnwesens.
A. Wagner. Finanzwissenschaft. 3 Aufl.
Цѣхановскій. Жж. дороги и государства.
Статьи въ періодическихъ изданіяхъ, особенно Archiv f. Eisenbahnwesen и Journal des Economistes.

„C'est aux chemins de fer, qu'on attribue la plus grande part dans la rupture de l'équilibre financier; c'est de lui, qu'on attend principalement les mesures de salut". (*Изъ рѣчи Министра общественныхъ работъ въ балтійской палатѣ депутатовъ 7 іюня 1888 г.*).

„Трудно оспаривать мнѣніе, утверждающее, что сѣть ж. дорогъ въ Россіи выстроена на средства государства, хотя повидимому въ сооруженіи ея принимали участіе частныя общества, начинавшія свои предпріятія съ извѣстными, опредѣленными, по ихъ уставамъ капиталами". (*Докладъ Высочайше учрежденной коммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи*).

Глава I.

Къ 1 января 1885 г., по послѣднимъ даннымъ, опубликованнымъ Министерствомъ п. с. [1]), сѣть русскихъ жж. дорогъ составляли 23.039 в., изъ которыхъ казенныхъ было 2.295 в., а частныхъ 20.744 в.[2]). Во что обошлось Россіи вообще и въ частности правительству сооруженіе этой сѣти? Строительные капиталы на правительственныя ж. дороги (за исключеніемъ затратъ на 353 версты Полѣсскихъ жж. дорогъ, уч. Вильно-Лунинецъ-Пинскъ) составляли 157,5 мил. руб. кр. дѣйствительныхъ. Сѣть частныхъ жж. дорогъ имѣла основныхъ капиталовъ 2.115 мил. руб. кред. номин.; изъ нихъ въ акціяхъ 27,2 %, а въ облигаціяхъ 72,8 %. Впрочемъ, по отношенію къ русскимъ жж. дорогамъ это дѣленіе капиталовъ не имѣетъ, какъ мы увидимъ ниже, существеннаго значенія.

Изъ вышеприведенной суммы правительствомъ оставлено за собою бумагъ на 1.027 мил. руб.

Участіе правительства выразилось еще въ выдачѣ ссудъ на дополнительныя сооруженія, пріобрѣтеніе подвижнаго состава и т. п. затраты. Вся сумма этихъ долговъ съ наросшими на нихъ % составила къ 1 января 1885 г. почти 206 мил. руб. кред. дѣйств. Если принять, что потеря по реализаціи этихъ суммъ составитъ 15%, то получимъ 236 мил. руб. Имѣя въ виду, что

[1]) Статистическій сборникъ, вып. 13, таб. I.

[2]) Сюда включена и Риго-больдерааская ж. дорога (17 в.), находящаяся въ арендѣ у общества Риго-динабургской ж. дороги.

почти всѣ эти ссуды подлежатъ обращенію въ облигаціонный капиталъ, можно присоединить ихъ къ вышеприведеннымъ капиталамъ, тогда получимъ, что общая сумма капиталовъ на сооруженіе жж. дорогъ составитъ 2.351.000 руб. кр. номин.

Участіе правительства не ограничилось оставленіемъ за собою облигацій и выдачей строительныхъ ссудъ, имъ еще гарантируется доходъ, на облигаціи — неизмѣнный, опредѣленный, а на акціи — обезпечивается наименьшій, т. е. доходъ можетъ оказаться и болѣе гарантированнаго правительствомъ, въ зависимости отъ чистаго дохода въ томъ или другомъ году.

Капиталы вовсе не гарантированные изъ вышеприведенной суммы, составляли всего 7,9% (186.519.000 р.), а доля рискующихъ предпринимательскихъ капиталовъ, т. е. негарантированный акціонерный капиталъ, сводится къ 3,5% (93.080.000 р.). Если акціи Грязе-царицынской ж. дороги, гарантированныя первоначально земствомъ (въ размѣрѣ менѣе 2% дохода), отнести къ негарантированнымъ, то все-таки получится только 5,3% такихъ предпринимательскихъ капиталовъ, затраченныхъ въ желѣзнодорожное дѣло! Негарантированный облигаціонный капиталъ составляетъ всего 4,4% (93.439.000 р.), причемъ эти капиталы и доходъ на нихъ обезпечиваются самыми сооруженіями—желѣзными дорогами и доходами съ послѣднихъ. Остается, слѣдовательно 90,3%, что составляетъ 2.133.317.000 р., доходъ на которые гарантированъ (по большей части въ размѣрѣ 5% слишкомъ) правительствомъ. Такимъ образомъ, правительство во много разъ оказывается болѣе заинтересованнымъ въ доходности жж. дорогъ, чѣмъ частныя лица.

Мы считали возможнымъ въ данномъ случаѣ соединить въ одну группу гарантированныя акціи, гарантированныя облигаціи, оставленныя правительствомъ за собою облигаціи и строительныя ссуды по слѣдующимъ соображеніямъ.

Гарантированныя акціи нельзя разсматривать иначе, какъ особо привилегированныя облигаціи. Въ самомъ дѣлѣ, по нимъ обезпеченъ опредѣленный доходъ, который, притомъ, увеличиваться можетъ безпредѣльно. Гарантированныя облигаціи отъ оставленныхъ правительствомъ за собой (и затѣмъ реализуемыхъ имъ самимъ выпусками консолидированныхъ облигацій) представляютъ, на нашъ взглядъ, существенное различіе въ томъ отношеніи, что всѣ права, присущія облигаціонеру, въ послѣднемъ

случаѣ безспорно принадлежатъ правительству (къ этому намъ еще придется ниже), тогда какъ въ первомъ оно принимаетъ лишь на себя обязанность доплаты извѣстной суммы обществу, если бы дохода съ дороги было недостаточно для уплаты обѣщаннаго третьимъ лицамъ по облигаціямъ дохода.

Фактически, однако, въ обоихъ случаяхъ дѣло сводится къ доплатѣ правительствомъ суммъ, недостающихъ для оплаты купоновъ; разница же состоитъ развѣ только въ томъ, что въ одномъ случаѣ общество вноситъ (или должно вносить, по крайней мѣрѣ, правительству опредѣленную сумму, а въ другомъ первое (общество) должно само оплачивать купоны, получая, въ случаѣ нужды, приплату отъ правительства.

По строительнымъ ссудамъ правительство, очевидно, находится въ такомъ же положеніи, какъ и по облигаціямъ, оставленнымъ имъ за собою. Нѣкоторая неточность въ данномъ случаѣ конечно, заключается въ томъ, что въ эти ссуды вошли и ссуды на покрытіе дефицитовъ [1]), затѣмъ проценты на выданныя суммы, которыя, слѣдовательно, ничего къ стоимости сооруженія не прибавили, хотя подобная же неточность имѣетъ мѣсто и по отношенію къ основнымъ капиталамъ вообще, въ счетъ которыхъ, въ видѣ общаго правила, включаются и проценты на капиталъ за время постройки, а затѣмъ, были случаи, гдѣ дополнительные выпуски облигацій, по крайней мѣрѣ отчасти, предназначались для покрытія [2]) дефицитовъ. Такъ какъ вполнѣ сознаваемая нами неточность никакого существеннаго вліянія ни на общую

---

[1]) Сдѣлавъ выборку изъ приложенія къ отчету Государственнаго контроля, мы получили:

	за 1884 г.	за 1885 г.
Ссуды неокладныя на покрытіе дефицитовъ составляли	14.570.698	11.439.884
Наросшіе проценты	4.823.607	4.646.959
	19.394.305	16.086.843
Ссуды окладныя на покрытіе дефицитовъ (по Тамб.-козл. вмѣстѣ и на усиленіе перевозочныхъ средствъ)	1.378.991	1.399.730
Недоимки и пеня	1.344.713	1.451.407
Всего . . .	22.118.009	18.937.980

[2]) Высочайше утвержденнымъ, 25 февраля 1883 года, журналомъ Комитета финансовъ, увеличеніе облигаціонныхъ капиталовъ жж. дорогъ включеніемъ въ оные суммъ, отпускаемыхъ правительствомъ на покрытіе дефицитовъ по эксплуатаціи жж. дорогъ, признано неправильнымъ.

*

картину финансоваго положенія русскихъ жж. дорогъ, ни на выводы, къ которымъ мы ниже приходимъ, оказать не можетъ, то мы и считаемъ возможнымъ ограничиться лишь указаніемъ на нее.

Однако, указаннымъ еще не исчерпывается содѣйствіе правительства, его участіе въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Изъ факта гарантіи съ одной стороны, изъ оставленія правительствомъ облигацій за собою—съ другой вытекаютъ новыя жертвы для правительства въ видѣ выдачи суммъ на уплату процентовъ на гарантированныя бумаги или недополучки процентовъ по оставленнымъ за собою облигаціоннымъ капиталамъ.

Этого рода долги съ наросшими на нихъ процентами составляли къ 1885 г. круглую сумму въ 691,2 мил. руб., а къ 1886 г. уже 741 мил. Въ дѣйствительности—для правительства, эти долги должны выразиться еще большею суммой въ виду того, что на суммы, выданныя или неполученныя, казна насчитываетъ лишь простые проценты, т. е. на себя уже беретъ уплату процентовъ на проценты. Являющійся, такимъ образомъ, безпроцентный долгъ частныхъ обществъ оказывается весьма значительнымъ: къ 1885 г. онъ составлялъ 168 мил. руб. по двумъ указаннымъ категоріямъ долговъ, если же считать и начисленія по окладнымъ и неокладнымъ ссудамъ, получится 251 мил. руб.; къ 1886 г. соотвѣтственныя суммы были 192,6 и 281,7 мил. руб.

Если теперь сдѣлать попытку сопоставить активъ и пассивъ, то получимъ слѣдующую картину финансоваго положенія сѣти частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Допуская, что всѣ суммы, предназначенныя на сооруженіе жж. дорогъ, на него въ дѣйствительности были затрачены, получимъ дѣйствительную стоимость сооруженія сѣти частныхъ жж. дорогъ почти 2 милліарда руб. кр. дѣйствительныхъ (2.351 мил.—15% потерь по реализаціи= 1.998,9 мил. руб.). Сюда должно еще прибавить запасный капиталъ—9,7 мил. руб. Получимъ 2.008,6 мил. руб. Этому надо противопоставить всю сумму облигаціонныхъ капиталовъ, за вычетомъ погашенныхъ, + всѣ долги. Облигаціи составляли 1.538,9 мил. руб., погашенный облигаціонный капиталъ равнялся 22,4 мил. руб., т. е. облигаціоннаго долга получается 1.516,5 мил. руб. Долги правительству къ 1885 г. составляли 897,7 мил. руб. (къ 1886 г.—950,5 мил. руб.). Получается сумма 2.414,2 мил. руб., т. е. вся сѣть въ цѣломъ представляетъ на 406 мил. руб. мéньшую стоимость, чѣмъ сумма всѣхъ обязательствъ, лежащихъ на сѣти

всѣхъ частныхъ жж. дорогъ. Между тѣмъ, мы допустили предположенія совершенно невѣроятныя, противорѣчащія дѣйствительнымъ фактамъ исторіи сооруженія русскихъ жж. дорогъ. Не говоря уже о томъ, что потеря по реализаціи составляла бо̀льшій процентъ, чѣмъ 15% [1]), не говоря о томъ, что проценты на капиталъ за время постройки, вошедшіе въ основной капиталъ, нами причислены къ стоимости сооруженія, какъ равно и суммы, выданныя на покрытіе дефицитовъ; сверхъ всего этого, мы приняли, что и весь акціонерный капиталъ затраченъ былъ на сооруженіе русскихъ жж. дорогъ, между тѣмъ какъ такой знатокъ желѣзнодорожнаго дѣла, какъ г. Головачевъ, утверждаетъ, что большинство русскихъ жж. дорогъ сооружено на одинъ только облигаціонный капиталъ [2]). Онъ же приводитъ случаи, гдѣ даже одного облигаціоннаго капитала было слишкомъ много для сооруженія ж. дороги, а равно случаи передержекъ, растратъ и даже безслѣднаго исчезновенія весьма крупныхъ суммъ (исторія Главнаго общества, Кіево-брестской ж. д. и др.). Такимъ образомъ, стоимость сооруженія должна быть принята еще значительно ниже 2 милліардовъ рублей, а слѣдовательно, разница этой стоимости и суммы обязательствъ окажется еще большею. Если исключить только акціонерный капиталъ, то стоимость сѣти будетъ равняться 1.432 мил. руб., т. е. разница съ суммой обязательствъ составитъ почти 1 милліардъ (982 милліона руб.). Могутъ, можетъ быть, замѣтить, что надо сопоставить не суммы затратъ и суммы долга, а доходность съ одной стороны и потребные платежи — съ другой. Посмотримъ, какой результатъ получится при такомъ сопоставленіи.

На облигаціи и на гарантированныя акціи ежегодный платежъ составляетъ 95,6 мил. руб. [3]); капитальный долгъ по ссудамъ = 123 мил., на которые должны уплачиваться 6%, что составитъ 7,4 мил. руб.; на долги по гарантіи и недовзносу процентовъ — 523 мил. руб. — должно уплачиваться 5%, что составитъ 26,2 мил. руб.; въ суммѣ платежи, необходимые для того, чтобы сѣть частныхъ русскихъ жж. дорогъ, въ ея цѣломъ,

---

[1]) Бліохъ. „Вліяніе жж. дорогъ на экономическое состояніе Россіи“ т. I, стр. 74.

[2]) Головачевъ. „Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи“, стр. 52, 56 и др.

[3]) Стат. Сборникъ М. п. с. Вып. 13. Табл. I.

хотя бы и не погашала долговъ, хотя бы и не давала вовсе дохода на акціи негарантированныя, хотя бы не отчисляла ничего въ запасный капиталъ, хотя бы не давала дивиденда выше гарантированнаго, лишь бы только не должала болѣе, чѣмъ въ настоящее время (и это еще при томъ условіи, что по долгу въ размѣрѣ болѣе 251 мил. руб. — невзнесенные проценты на выданныя правительствомъ и недополученныя суммы — проценты уплачиваются самимъ правительствомъ и не обременяютъ доходность частныхъ жж. дорогъ), такіе платежи составляютъ 129 мил. руб. [1]).

Каковъ же былъ чистый доходъ сѣти частныхъ жж. дорогъ за 1884 г.? Онъ достигалъ всего 84,3 мил. руб., т. е. недочетъ составлялъ 45 мил. руб., или болѣе 53% дѣйствительнаго дохода. Чтобы только не должать казнѣ еще болѣе и чтобы имѣть возможность уплачивать проценты по облигаціямъ, сѣти частныхъ жж. дорогъ надо еще увеличить свой чистый доходъ болѣе чѣмъ въ 1½ раза! До тѣхъ же поръ существованіе сѣти такъ называемыхъ „частныхъ“ желѣзныхъ дорогъ для казны вызываетъ необходимость ежегоднаго расходованія 45 мил. руб., если даже не считать проценты, которые казна должна уплачивать по *безпроцентному для желѣзнодорожныхъ обществъ долгу*. Такъ какъ этотъ долгъ къ 1885 г. составлялъ болѣе 251 мил. руб., а къ 1886 г. — болѣе 281 мил., то пожертвованія казны для перваго года должны быть увеличены на 12,5 мил. руб., а для втораго — на 14 мил. руб. Такимъ образомъ, мы находимъ что, все равно, сопоставимъ ли мы цѣнность сооруженій и сумму долговъ, или доходность сѣти частныхъ жж. дорогъ и необходимые ежегодные платежи, одинаково, въ обоихъ случаяхъ сѣть частныхъ жж. дорогъ оказывается несостоятельною и требуетъ

---

[1]) При опредѣленіи суммы платежей по капиталамъ, мы основывались на данныхъ Статист. сборника М. п. с.; по даннымъ же, опубликованнымъ Государственнымъ контролемъ „Свѣдѣнія о жж. дорогахъ въ 1885 г.“ сумма эта составила бы (за 1885 г.) около 140 мил. руб. Правда, въ текстѣ, помѣщенномъ въ концѣ первой части (передъ приложеніями), говорится, что „дороги должны были выработать не менѣе 123,6 мил. руб.“; но здѣсь опущены платежи и суммамъ, полученнымъ въ счетъ гарантіи и недовзнесеннымъ по облигаціямъ, оставленнымъ правительствомъ за собою. Такъ какъ, съ другой стороны, въ суммѣ 123,6 мил. заключаются платежи по капиталамъ казенныхъ жж. дорогъ, оставленнымъ нами, соотвѣтственно поставленной нами себѣ задачѣ, безъ разсмотрѣнія, то эту сумму — 9,7 мил. — надо исключить изъ 123,6 мил., а 26,2 мил. — платежи по долгамъ правительству — прибавить, тогда и получается 140 мил. руб.

ежегодно громадныхъ пожертвованій со стороны правительства, далеко превосходящихъ, по своимъ размѣрамъ, дефициты государственной росписи послѣднихъ лѣтъ.

Въ такомъ видѣ представляется финансовое положеніе сѣти частныхъ жж. дорогъ, взятыхъ какъ одно цѣлое, съ одной стороны, содѣйствіе, оказанное правительствомъ при сооруженіи сѣти, и жертвы, приносимыя имъ для сохраненія современнаго положенія сѣти частныхъ жж. дорогъ — съ другой.

Ограничиться такимъ общимъ представленіемъ о финансовой сторонѣ этой сѣти, конечно, невозможно: въ виду различной *степени* содѣйствія правительства разнымъ обществамъ, необходимо разсмотрѣть финансовое положеніе обществъ хотя бы по нѣсколькимъ однороднымъ группамъ.

Если принять за основаніе для группировки — обезпеченіе правительствомъ дохода на основные капиталы общества, то получается слѣдующая картина: (см. таблицу на слѣдующей страницѣ).

Разсмотрѣніе этой любопытной таблицы приводитъ къ слѣдующимъ заключеніямъ.

Изъ всей сѣти частныхъ жж. дорогъ 62,4 % (длины) никакого права на названіе *частныхъ* жж. дорогъ имѣть не могутъ. На этихъ дорогахъ весь капиталъ сполна гарантированъ. Никакого риска, никакого намека на частный предпринимательскій капиталъ мы здѣсь не находимъ. Изъ 24 обществъ, только 3 получили на акціонерный капиталъ (въ суммѣ 64,5 мил. изъ 356,7 мил.) гарантію менѣе 5% дохода; въ общемъ же средній гарантированный доходъ на акціи превышаетъ для этой группы 4,6 %. Такъ какъ акціи выпускались по значительно пониженному курсу, а не al pari, то на дѣйствительно уплаченную сумму капитала, считая даже выпускной курсъ тотъ же, какъ для облигацій, 85 за 100, это составитъ болѣе 5,4 %. Это такой процентъ, за который можно бы получить кредитъ правительству, не давая еще привилегіи кредиторамъ класть въ свой карманъ и все превышеніе противъ этого дохода (или, при наличности долговъ, половину избытка). Держатели акцій, кромѣ такого обезпеченнаго дохода, пользуются еще и превышеніемъ дохода свыше гарантированной правительствомъ суммы. Такъ какъ и облигаціонный капиталъ сполна гарантированъ правительствомъ, то для держателей акцій этой группы жж. дорогъ

I. Дороги, основные капиталы которыхъ сполна гарантированы:

Акціонерный капиталъ.		Облигаціон. капит.	въ % отъ акціонерн.	Долги правительству.	въ % отъ акціонерн.	Длина ж. д. версты.	въ % отъ всей длины части жел. дор.
356.704.339 р. кр.	100%	1.015.060.152	285%	639.945.398	179%	12.939	62,4%

II. Дороги, *акціонерные* капиталы которыхъ гарантированы:

А. Сполна.

Акціонерный капиталъ.		Облигаціонный капит. гарант.	негарант.	въ % отъ акціонерн.	Долги правительству.	въ % отъ акціонерн.		
104.852.000 р. кр.	100%	158.559.237	22.542.886	173%	121.348.623	116%	3.096	14,9%
[I + II А 461.556.339 р. кр.	100%	1.196.162.277		259%	761.294.020	165%	16.035	77,3%]

Б. Не сполна.

Акціонерный капиталъ гарантир.	негарантир.		Облигаціонный капит. (весь гарантиров.).	въ % отъ акціонерн.	Долги правительству.	въ % отъ акціонерн.		
21.294.461	13.364.763	100%	98.493.261	284%	83.369.573	240%	1.372	6,6%

III. Дороги, *акціонерные* капиталы которыхъ не гарантированы:

А. *Облигаціонные* капиталы *сполна* гарантированы:

Акціонерный капиталъ.		Облигаціонн. капиталъ.	въ % отъ акціонерн.	Долги правительству.	въ % отъ акціонерн.		
36.960.585 р кр.	100%	173.365.923	469%	48.141.324	130%	2.451	11,8%

Б. *Облигаціонные* капиталы *вовсе* не гарантированы:

Акціонерный капиталъ.		Облигаціон. капиталъ.	въ % отъ акціонерн.	Долги правительству.	въ % отъ акціонерн.		
42.755.012 р. кр.	100%	70.896.505	165%	3.385.922	8%	866	4,3%
						20.744	100,0%

никакого риску, никакой опасности и съ этой стороны представиться не можетъ. Въ чемъ же здѣсь можно найти признаки *частнаго* хозяйства? На нашъ взглядъ, эта группа представляетъ намъ просто казенныя дороги, отданныя въ частную аренду, при обезпеченіи со стороны правительства арендатору извѣстнаго наименьшаго дохода и (если онъ не войдетъ въ долгъ) всего увеличенія дохода, какого онъ только можетъ достигнуть.

Всѣ убытки покрываетъ казна, всю прибыль или, въ худшемъ случаѣ, половину—получаетъ арендаторъ, притомъ, сверхъ уплаты всѣхъ издержекъ по эксплуатаціи. Такъ какъ мы имѣемъ въ виду пока представить только финансовое положеніе отдѣльныхъ группъ частныхъ жж. дорогъ, то мы здѣсь и не будемъ останавливаться на разборѣ указанныхъ фактовъ, на критической оцѣнкѣ существующаго порядка въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ.

Группа II А только на первый взглядъ разнится отъ I. Въ этой группѣ находимъ, кромѣ сполна гарантированнаго акціонернаго и облигаціоннаго капитала — 263,4 мил. руб., еще 22,5 мил. р. облигаціоннаго негарантированнаго капитала.

И здѣсь, очевидно, ни о какомъ рискующемъ предпринимательскомъ капиталѣ нѣтъ и рѣчи: держатели акцій находятся въ такомъ же особопривилегированномъ положеніи — имѣютъ обезпеченный наименьшій доходъ, участвуютъ или сполна берутъ все превышеніе дохода, недоборы же покрываетъ правительство. Негарантированный облигаціонный капиталъ представляетъ, правда, элементъ, который и заставилъ насъ отдѣлить эту группу отъ I, но въ данномъ случаѣ онъ никакого значенія имѣть не можетъ — и это, не только по своей сравнительной ничтожности, этотъ капиталъ составляетъ почти только $^1/_{12}$ долю гарантированнаго — но и потому, что облигаціонный *негарантированный* капиталъ въ дѣйствительности очень хорошо гарантированъ: тѣмъ тремъ обществамъ, которыя отнесены нами къ этой группѣ— Рига-динабургской, Балтійской и Юго-западныхъ жж. дорогъ — *разрѣшено платежи по негарантированнымъ облигаціямъ включать въ эксплуатаціонные расходы.* Доходность этихъ ж. дорогъ во всякомъ случаѣ, на покрытіе платежей по $^1/_{13}$ затраченныхъ капиталовъ окажется достаточною, а по $^{12}/_{13}$ — доходъ обезпеченъ правительствомъ. Поэтому, совершенно правильно отнести и эти дороги къ числу вошедшихъ въ первую группу. Такъ какъ длина жж. дорогъ этой группы составляетъ 14,9 %, то по-

лучается, что 77,3% всей сѣти частныхъ жж. дорогъ никакого права именоваться *частными*, на нашъ взглядъ, не имѣютъ, а представляются особопривилегированными арендами, дающими *права* на полученіе избытковъ дохода и не налагающими *обязанностей* отвѣчать за убытки.

Въ группѣ II Б мы встрѣчаемъ жж. дороги, на которыхъ *часть* акціонернаго, предпринимательскаго капитала оказывается уже негарантированною. Хотя въ этой группѣ сполна гарантированъ облигаціонный капиталъ, а также и болѣе чѣмъ 60% акціонернаго, все-таки, здѣсь мы видимъ хотя нѣкоторый намекъ на частное предпріятіе. Въ этой группѣ, можно сказать, имѣется 13,4 мил. акціонернаго капитала, 21,3 мил. особопривилегированныхъ облигацій и 98,5 мил. гарантированныхъ облигацій, т. е. акціонерный каниталъ составляетъ всего 10,0% отъ всей суммы капиталовъ, но все-таки настоящій акціонерный рискующій капиталъ имѣется въ этой группѣ. Нормально ли отношеніе акціонернаго капитала къ облигаціонному — другой вопросъ. Впрочемъ, какъ мы увидимъ, у насъ имѣются дороги, на которыхъ отношеніе это еще хуже. Если однако припомнимъ что на 90% капиталовъ этой группы доходъ обезпеченъ правительствомъ, которое никакой выгоды отъ увеличенія доходности этихъ жж. дорогъ не получаетъ, а за малодоходность должно расплачиваться казенными деньгами, то нельзя не признать, что едва ли не съ большимъ правомъ и къ этимъ дорогамъ приложимо было бы названіе казенныхъ, а не частныхъ.

Только намекъ на частныя предпріятія видимъ мы здѣсь, особенно имѣя въ виду, что трудно сказать, сколько было, да и было ли на иныхъ дорогахъ что либо затрачено на сооруженіе въ счетъ акціонерныхъ капиталовъ. Если предположимъ, что по акціямъ было внесено 50 — 60%, то на большую противъ этого долю акціонернаго капитала доходъ, какъ мы видѣли, обезпеченъ правительствомъ, а слѣдовательно все, что̀ получено будетъ свыше гарантированнаго, представитъ чистый барышъ, если разсматривать акціонерный капиталъ, какъ одно цѣлое. Въ такомъ случаѣ очевиденъ фиктивный характеръ *частнаго* предпріятія, намекъ на которое мы полагали возможнымъ видѣть въ этой группѣ жж. дорогъ. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ эта фиктивность ясно обнаруживается въ томъ, что отчисленія извѣстнаго дохода на *негарантированный акціонерный*

капиталъ уставомъ допускаются ранѣе отчисленій на уплату долговъ правительству.

Дороги, отнесенныя нами къ III группѣ, имѣютъ акціонерный—рискующій капиталъ, въ собственномъ смыслѣ слова, т. е. онъ вовсе не гарантированъ. Оба подраздѣленія (III А и III Б) сходны еще и въ томъ отношеніи, что акціонерные капиталы абсолютно невелики, въ суммѣ 79,7 мил. руб. Но во многихъ отношеніяхъ между этими группами замѣчается существенное различіе, изъ которыхъ пока укажемъ лишь на одно. Дороги III А имѣютъ сполна гарантированный облигаціонный капиталъ тогда какъ на дорогахъ III Б послѣдній капиталъ не гарантированъ вовсе. Это значитъ, что держатели акцій первой категоріи рискуютъ, самое большее, не получить дохода на акціи и смѣло могутъ дѣлать и рискованные эксперименты, отъ которыхъ возможно надѣяться получить прибыль: если попытка не удастся, расплачиваться будетъ казна, а акціонеры рискуютъ лишь небольшою долей; наоборотъ, въ случаѣ успѣха, половина или и болѣе идетъ въ карманъ акціонеровъ. Возьмемъ примѣры.

1) Если дивиденда не получается, то какой бы рискованный опытъ ни представлялся, акціонеры на него охотно пойдутъ: потерять они ничего не потеряютъ, а половина выигрыша ихъ.

2) Если получается дивидендъ, положимъ, въ размѣрѣ 2%, т. е. на 36,9 мил. акціонернаго капитала 738.000, слѣдовательно, на облигаціонный капиталъ, который составляетъ 173,3 мил. р. (акц. = 100%, то облиг. = 469%) имѣется дохода, считая 5%, 8.665.000 руб., да сверхъ того сумма, равная дивиденду, идетъ на погашеніе долговъ, а въ сложности доходъ равняется 10.141 тыс. руб. Беремъ крайній случай, что отъ извѣстныхъ операцій или получится удвоенный доходъ, или вовсе не получится и того, что получается теперь.

Въ послѣднемъ случаѣ акціонеры потеряютъ 738.000 руб., а что они выигрываютъ въ первомъ? По отчисленіи 8.665.000 руб. на оплату купоновъ по облигаціямъ, остается (20.282.000 — 8.665.000 руб.) 11.617.000 руб. Половина [1]) идетъ на уплату долговъ правительству, а другая, что составитъ 5.808.500 руб.—

[1]) Мы уже оставляемъ въ сторонѣ тѣ уставы, по которымъ сперва отчисляется 5% въ доходъ на негарантированныя акціи, а ужь потомъ идетъ дѣленіе избытка пополамъ для внесенія одной половины на погашеніе долговъ правительству.

въ карманъ акціонеровъ. Это значитъ, рискуя 100 руб., представляется возможность нажить 787 руб. При такихъ условіяхъ акціонеры будутъ въ выгодѣ, если бы изъ 6 — 7 случаевъ хотя бы одинъ удался.

Каковы послѣдствія для казны? Въ случаѣ неудачи опыта, она должна уплатить по гарантіи облигацій 8.665.000 руб., а въ случаѣ благополучнаго исхода операціи, въ томъ только случаѣ, *если у нея есть долги на обществѣ*, казна получитъ 5.808.000 р. Для большей ясности допустимъ, что два года сряду дѣлаются подобныя операціи. Если первый годъ удача, а второй— неудача, то у акціонеровъ получится доходъ 11,6 мил. руб. за два года, что на капиталъ 36,9 мил. руб. составитъ болѣе 15,7%; казна только уплатитъ 8.665.000 руб. и запишетъ ихъ долгомъ на обществѣ. Если удача придется во второй годъ, то акціонеры получатъ только половину, или 7,8% дохода, а для казны въ результатѣ все-таки получится дефицитъ: въ первый годъ она приплатитъ 8,6 мил. и не получитъ 738.000 руб., т. е. потеряетъ болѣе 9,3 мил. руб., а во второй получитъ только 5,8 мил. руб., или потеряетъ 3,5 мил. руб., т. е. казна теряетъ отъ подобныхъ операцій даже при равномъ числѣ удачныхъ и неудачныхъ случаевъ; если же возьмемъ 6 лѣтъ, изъ которыхъ только въ одинъ послѣдній годъ получился удачный исходъ, то для акціонеровъ выгода выразится разностью между 5,8 мил., что они получатъ, и 4,4 мил., что они получили бы при обычномъ ходѣ дѣлъ (проценты, для упрощенія, мы оставляемъ безъ вниманія), т. е. они выгадаютъ 1,4 мил. руб.; казна тоже получитъ больше на 1,4 мил. руб., но за 5 первыхъ лѣтъ она по гарантіи уплатитъ 43 мил. руб., т. е. переплатитъ 41,6 мил. руб.

Ничего подобнаго не можетъ быть въ группѣ дорогъ III Б, гдѣ каждый недоборъ въ суммѣ, необходимой для оплаты купоновъ облигацій, *сполна* ложится на акціонеровъ, отзывается на доходности акцій и, наконецъ, можетъ повести къ признанію общества несостоятельнымъ, чего до настоящаго времени акціонеры жж. дорогъ группы III А не имѣли основаній опасаться вовсе.

Въ указанныхъ различіяхъ въ положеніи обѣихъ группъ жж. дорогъ, конечно, лежитъ отчасти и причина несходства въ другихъ отношеніяхъ. Въ группѣ III А отношеніе акціонернаго капитала къ облигаціонному, какъ 100 къ 469, въ группѣ III Б —

какъ 100 къ 165; въ первой группѣ долги составляютъ 130 % отъ акціонернаго капитала, во второй — только 8%.

Послѣдняя группа жж. дорогъ, представляющихъ дѣйствительно *частныя* предпріятія, составляетъ однако, только 4,3% отъ длины всей сѣти дорогъ, именуемыхъ частными.

Приведенныя выше отношенія облигаціонныхъ капиталовъ къ акціонернымъ (165 и 469 къ 100) въ двухъ послѣднихъ группахъ жж. дорогъ представляются крайними предѣлами, между которыми находятъ себѣ мѣсто отношенія капиталовъ всѣхъ другихъ составленныхъ нами группъ жж. дорогъ. Любопытно еще взглянуть на величину долговъ правительству въ отдѣльныхъ группахъ.

Прежде всего бросается въ глаза рѣзкое отличіе послѣдней группы (въ которой нѣтъ гарантированныхъ капиталовъ) отъ всѣхъ прочихъ: долги ея составляютъ всего 8% отъ акціонернаго капитала, тогда какъ въ остальныхъ 4 группахъ долги составляютъ 116%, 130%, 173% и 240% отъ акціонернаго капитала. Это громадное различіе также хорошо можетъ объясняться тѣмъ, что, значитъ, существуетъ дѣйствительная необходимость гарантіи дохода по отношенію къ четыремъ группамъ, какъ и тѣмъ, что, благодаря существованію гарантіи, или дѣло ведется спустя рукава, или совершаются такія операціи, отъ которыхъ ущербъ несетъ одна только казна.

Впрочемъ, сравненіе долговъ съ quasi-акціонернымъ капиталомъ первыхъ двухъ группъ жж. дорогъ, въ виду его полной гарантіи не представляетъ никакого особаго интереса, такъ какъ въ нихъ акціонеръ и копѣйки не потеряетъ, хотя бы долги были въ 10 разъ больше, чѣмъ весь акціонерный капиталъ. Иное дѣло тамъ, гдѣ имѣется негарантированный акціонерный капиталъ, къ которому и можно, и должно относить долги, на обществахъ числящіеся. Исключивъ изъ общей суммы долговъ правительству ссуды (съ процентами), предназначенныя на работы, увеличивающія стоимость сооруженія, получимъ для 3-й группы (II Б) долгъ правительству — 80,59 мил. руб., что по отношенію къ негарантированному акціонерному капиталу составитъ *болѣе 603%*, т. е. долги, ничѣмъ не обезпеченные, превосходятъ болѣе чѣмъ въ шесть разъ тотъ капиталъ, которымъ только и отвѣчаютъ всѣ дороги этой группы. Въ приведенной выше суммѣ долговъ 80,59 мил. руб. заключается суммъ, выданныхъ правительствомъ

въ счетъ гарантіи (23,92 мил. р.) съ наросшими на нихъ простыми процентами (10,35 мил. р.) — 34,27 мил. руб. и суммъ, недовзнесенныхъ обществами правительству по счету процентовъ (35,72 мил. руб.) на оставленныя послѣднимъ за собою облигаціи, съ начисленными на эти суммы простыми процентами (10,60 мил. руб.) — 46,32 мил. руб. Одна только сумма неуплаченныхъ правительству процентовъ по облигаціямъ (не считая начисленныхъ на эти суммы процентовъ) превышаетъ весь акціонерный капиталъ этихъ обществъ, а по отношенію къ *негарантированному акціонерному капиталу составляетъ болѣе 267%*! И при такомъ-то финансовомъ положеніи общества продолжаютъ называться *частными*, продолжаютъ считаться *состоятельными!*

Лучше положеніе 4-й группы. Здѣсь, за выключеніемъ ссудъ (съ процентами), увеличивающихъ стоимость сооруженія, долги составятъ 40,53 мил. руб., или въ процентахъ отъ акціонернаго капитала почти 110%. Суммы, неуплаченныя обществами правительству по счету процентовъ на облигаціи, оставленныя правительствомъ за собою, составляютъ 31,40 мил. руб., или въ процентахъ отъ акціонернаго капитала—85%; проценты на неуплаченныя суммы равняются 9,13 мил. руб.

Такова неприглядная картина финансоваго положенія сѣти *частныхъ* русскихъ жж. дорогъ, при разсмотрѣніи ихъ въ пяти составленныхъ нами группахъ. Разсмотрѣніе финансоваго положенія каждаго частнаго общества въ отдѣльности мы отлагаемъ до одной изъ слѣдующихъ главъ, такъ какъ, говоря о томъ, какъ устранить, ненормальный, на нашъ взглядъ, порядокъ вещей, существующій въ *частномъ* желѣзнодорожномъ хозяйствѣ въ настоящее время, намъ необходимо будетъ остановиться на подробномъ разборѣ и оцѣнкѣ финансоваго положенія каждаго отдѣльнаго желѣзнодорожнаго общества.

Глава II.

Мы видѣли, какъ велико участіе правительства, его содѣйствіе по сооруженію сѣти *частныхъ* жж. дорогъ. Въ какихъ формахъ оно проявлялось? Какія права выговорило себѣ правительство за это содѣйствіе и на какихъ условіяхъ послѣднее было оказываемо? Отвѣта на эти вопросы искать надо прежде всего въ отдѣльныхъ уставахъ каждаго общества, дополненіяхъ къ нимъ, а также и въ отдѣльныхъ правительственныхъ распоряженіяхъ.

Въ общемъ уставѣ росс. жж. дорогъ 1885 г. не имѣется никакихъ нововведеній, никакихъ новыхъ общихъ положеній, измѣняющихъ или дополняющихъ тѣ финансовыя отношенія и тѣ права и обязанности, которыя опредѣлялись уставами и проч., для каждаго желѣзнодорожнаго общества особо. Попытаемся же прослѣдить исторію финансовыхъ отношеній правительства и *частныхъ* желѣзнодорожныхъ обществъ.

„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 выдачѣ „привилегіи“ никто не имѣлъ права строить на означенномъ разстояніи другой дороги, а по минованіи тѣхъ 10 лѣтъ устроенная компаніею дорога оставалась ея собственностью“ (т. е. на неопредѣленное время). Кромѣ того, по XI статьѣ Положенія, учредителямъ компаніи или бу-

дущимъ директорамъ ея предоставлялось право „установленія платы за проѣздъ и провозъ по ж. дорогѣ“ — „безъ всякихъ ограниченій“. „Въ декабрѣ 1837 г. общество заняло, для покрытія необходимыхъ издержекъ по окончанію дороги, изъ государственнаго казначейства 1½ мил. руб. асс. на 37 лѣтъ подъ залогъ дороги, строеній и проч. съ ежегоднымъ платежомъ 5% и 1% на погашеніе капитала“. Въ 1839 г. правленіе общества получило ссуду изъ Государственнаго заемнаго банка 250.000 руб. асс. на 37 лѣтъ съ ежегодною уплатою 5% и 1% на погашеніе. Въ 1848 г. общество получило дозволеніе не производить въ 1848 и 1849 г.г. уплаты процентовъ и погашенія по правительственному займу. Въ 1850 эта льгота продолжена еще на 1 годъ. Въ 1859 г. Высочайше разрѣшено выдать обществу въ ссуду изъ Государственнаго казначейства 125.000 руб. на 33 года, безъ премій. Въ 1874 г. долги были погашены при посредствѣ выпуска облигацій на 1,8 мил. руб. мет., разрѣшеннаго въ 1873 г. [1]), для устройства втораго пути и погашенія правительственныхъ и частныхъ долговъ.

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

---

[1]) А. Баландинъ. „Общія свѣдѣнія и выводы относительно главныхъ результатовъ эксплуатаціи Царскосельской ж. дороги 1838 — 1876 гг.“ стр. 8 и слѣд. Головачевъ. („Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи“) говоритъ, что въ 1875 г. долгъ правительству = 252.000 р.

ЛЕНИНГРАДСКАЯ АКАДЕМИЯ

тѣхъ выгодъ, которыя отъ нея ожидались. Причинами этому были: „излишняя экономія первоначальной постройки и обзаведенія подвижнымъ составомъ, недостаточные отпуски суммъ на ремонтъ, необдуманность нѣкоторыхъ дополнительныхъ работъ и, наконецъ, дороговизна казеннаго управленія“. Около 1857 г. дѣло дошло до того, что для приведеніе дороги въ видъ, соотвѣтствующій потребностямъ эксплуатаціи, 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., эксплуатація 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, слѣдовательно, 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 эксплуатаціи 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!

Изъ послѣдующей исторіи Варшаво-вѣнской ж. дороги укажемъ только измѣненія въ 1866 г., когда § 7 опредѣлялось, что „цѣнность займовъ выпущенныхъ облигацій, ни въ какомъ случаѣ не должна превышать *половины* общественнаго капитала и въ 1872 г., когда въ § 8 находимъ: „цѣнность займовъ и выпущенныхъ облигацій не должна превышать *вдвое взятаго* нарицательнаго акціонернаго капитала". Вмѣстѣ съ тѣмъ, введенъ § 45: „Во всѣхъ случаяхъ, настоящимъ уставомъ не опредѣленныхъ, общество подчиняется общимъ законамъ и, въ особенности, правиламъ, для акціонерныхъ обществъ и для частныхъ жж. дорогъ постановленнымъ или которыя будутъ впредь постановлены" [1]).

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 движенія 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 1862 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 производство платежей по займамъ — 64,6 мил. руб. [2]).

---

[1]) А. Баландинъ. „Варшаво-вѣнская ж. дорога 1845—1876 г.", стр. 6 и слѣд.
[2]) Бліохъ, ук. соч., I, 3.

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“ [1]).

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 въ 275 мил. руб. [2]), 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 западѣ Европѣ“, затѣмъ Главному обществу предоставляется преимущественное право передъ всѣми соискателями строить тѣ линіи, которыя будутъ впослѣдствіи признаны нужными, если только онѣ гдѣ-либо 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 [3])“. Капиталъ, собранный по под-

[1]) Головачевъ, ук. соч. стр. 18.
[2]) Ibid. стр. 22; Бліохъ, ук. соч., стр. 5 — 250 мил. руб.
[3]) Головачевъ, ук. соч., стр. 20.

*

пискѣ 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 долгомъ за обществомъ.

Къ 1861 г. Главное общество не достроило и 2 линій, Нижегородской и Варшавской, между тѣмъ капиталъ былъ весь истраченъ; попытка сдѣлать новый выпускъ 4% 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 достройки оказалось мало, то правительствомъ было выдано обществу еще 6.529.802 р.[1]). Всѣ выданныя правительствомъ суммы съ начетомъ *простыхъ* 4 процентовъ годовыхъ подлежатъ уплатѣ изъ половины чистой прибыли (что останется послѣ уплаты % и погашенія по займамъ и (5%) по акціямъ). Въ 1880 г. сдѣланъ 3-й выпускъ 3% облигацій на 13.147.000 руб. мет. съ гарантіей правителъства.

Если опытъ правительственной постройки не можетъ считаться удачнымъ, то ужь, конечно, не болѣе состоятельнымъ должна была считаться послѣ опыта съ Главнымъ обществомъ и постройка жж. дорогъ частными обществами. Тѣмъ не менѣе,

[1]) Stephanitz. „Russische Eisenbahn-Werthpapiere", 1883, стр. 21.

„съ 1856 г. до 1863 г. постройка и эксплуатація жж. дорогъ производились исключительно *черезъ частныхъ предпринимателей*, кромѣ Грушевско-донской дороги, построенной непосредственнымъ распоряженіемъ правительства, на средства войска донскаго [1])“. 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 приплатъ по сей гарантіи въ безвозвратный расходъ казны.

2) Риго-динабургской. Обществу дарована гарантія 4½% на акціонерный капиталъ 10.200.000 руб. метал. „Съ 1865 г. Общество пользуется правомъ включать % и погашеніе облигацій въ эксплуатаціонные расходы“ [2]). Это, очевидно, равносильно гарантіи 5% на облигаціонный капиталъ общества.

3) Волго-донской. Гарантія 6%, съ погашеніемъ на весь основной капиталъ (4.800.000 руб.).

4) Московско-рязанской. Гарантія 5% на основной капиталъ считая по 62.000 руб. на версту, при длинѣ въ 196 верстъ [3]), т. е. на 12.152.000 руб.

---

[1]) Извлеченіе изъ всеподданнѣйшаго отчета по Мин. п. с. за 1869—1872 г. Ж. М. п. с. 1878 г. Апрѣль, стр. 122.

[2]) Баландинъ. „Общія свѣдѣнія и выводы и т. д. за 1877 г“. Богатыя фактическимъ матеріаломъ примѣчанія, какъ этого выпуска, такъ и за другіе годы, могутъ служить прекраснымъ пособіемъ для составленія исторіи жж. дорогъ въ Россіи.

[3]) Насколько затруднительно разобраться бываетъ иногда въ данныхъ, относящихся къ жж. дорогамъ, любопытнымъ образчикомъ можетъ служить такая крупная величина, какъ акціонерный капиталъ Московско-рязанской ж. дороги.

До 12-го вып. Статист. Сборн. М. п. с., въ которомъ нами редактированы были таблицы по желѣзнодорожной статистикѣ, капиталъ опредѣлялся, какъ 10 мил. руб. кред. Мы сопоставили (Стат. Сборн. М. п. с. вып. 12 табл. I) разные источники, въ которыхъ акціонерный капиталъ опредѣляется, то 10 мил. руб. мет., то 10 мил. руб. кред. Намъ казалось болѣе правильнымъ признать акціонерный капиталъ 10 мил. руб. мет. Просматривая снова, для настоящаго сочиненія, различные матеріалы, мы еще болѣе убѣдились въ вѣрности нашего взгляда: § 18 устава говоритъ: „Капиталъ общества опредѣляется въ 15 мил. руб. сер.“. Такъ какъ облигаціонный капиталъ (5 мил. руб.) безспорно въ метал. валютѣ, то складывать его съ акціонернымъ (10 мил. руб.) возможно было лишь въ томъ случаѣ, если и акціонерный тоже въ металлич. валютѣ. Ср. также Бліохъ, ук. соч., стр. 10.

На дѣйствительный капиталъ Общества — 15 мил. руб.— это составитъ нѣсколько болѣе 4%.

5) Московско-ярославской ж. дороги. Гарантія 5,13% интереса и погашенія на весь облигаціонный капиталъ общества (12 мил. руб.).

6) По Варшаво-бромбергской ж. дорогѣ гарантированъ 4,5 %, съ погашеніемъ на бо́льшую часть акціонернаго капитала— 6,2 мил. руб. изъ 6,7 мил. руб.

7) Динабурго-витебская ж. дорога получила гарантію $5^{1}/_{12}$% основнаго акціонернаго капитала 16,25 мил. руб. мет., но дополненіемъ къ положенію Высочайше разрѣшено уменьшить нарицательный капиталъ до 13 мил. руб. мет., съ тѣмъ однако чтобы абсолютная сумма гарантированнаго дохода осталась прежняя. На 13 мил. руб. она составитъ болѣе 6,35% [1]).

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 мѣрѣ взноса капитала; безплатный отводъ участка въ Донецкомъ бассейнѣ для исключительнаго добыванія

---

[1]) Измѣненіе капитала также введено, начиная съ 12-го вып. въ Стат. Сборн.

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“ [1]). 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 капиталовъ и объявлявшіяся засимъ несостоявшимися, правительство принимаетъ рѣшеніе воздерживаться отъ утвержденія концессій и выдавать только предварительныя удостовѣренія“ [2]).

Понятно, что при указанномъ выше положеніи дѣла могло показаться весьма выгоднымъ предложеніе постройки Рязанско-

---

[1]) Головачевъ, ук. соч., стр. 45.
[2]) Бліохъ, ук. соч., V, 44.

козловской ж. дороги частнымъ обществомъ, считавшимъ по 75.965 руб. мет. съ версты[1]). 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 производилось 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 эксплуатаціи жж. дорогъ, *съ выпускомъ акцій или облигацій подъ гарантіею правительства.* Съ этого именно времени правительство постепенно вдается все въ большія денежныя пожертвованія и допускаетъ все большія отступленія отъ общихъ акціонерныхъ законовъ, для постройки и эксплуатаціи жж. дорогъ черезъ частныхъ концессіонеровъ. Въ это время правительство начало производить реализацію капиталовъ для желѣзнодорожныхъ предпринимателей на счетъ и страхъ казны; между тѣмъ какъ размѣръ этихъ капиталовъ опредѣлялся не правительственными изслѣдованіями, но по указаніямъ тѣхъ же концессіонеровъ“ [2]). Средства для оказанія этого новаго рода со-

---

[1]) 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“.

[2]) Извлеч. изъ всеподд. отчета, стр. 122.

дѣйствія 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“ [1]).

Любопытнымъ образчикомъ въ этомъ отношеніи является сооруженіе Курско-кіевской ж. дороги. Основной капиталъ состоялъ изъ 1.500.000 фунт. стер. акціонернаго капитала и 3.000.000 фунт. стерл. облигаціоннаго. „Въ виду признаннаго Министромъ финансовъ неудобства объявить подписку на акціи общества Курско-кіевской ж. дороги и въ видахъ предупрежденія помѣщенія облигацій сей дороги по низкому курсу, послѣдовало Высочайшее повелѣніе 24 декабря 1866 г., въ силу коего правительство оставило за собою всѣ облигаціи этого общества, на 3 мил. фунт. стерл., и, кромѣ того, 11.250 акцій, на 1.125.000 ф. ст. [2]).

На весь капиталъ правительство гарантировало $5^{1}/_{12}\%$ интереса и погашенія. Общество Ряжско-моршанской ж. дороги также получило гарантію $5^{1}/_{12}\%$ интереса и погашенія на весь акціонерный и облигаціонный капиталы. Часть облигаціоннаго затѣмъ была оставлена правительствомъ за собою. Общество Козлово-воронежской ж. дороги также получило гарантію $5^{1}/_{10}\%$ на основной капиталъ. Концессія была выдана земству Воронежской губерніи, но послѣднее передало концессію г. Полякову.

Въ 1875 г. послѣдовало сліяніе Козлово-воронежской и Воронежско-ростовской жж. дорогъ, причемъ на 7.317.459 руб. мет. негарантированныхъ акцій было замѣнено облигаціями, оставленными правительствомъ за собою, по 84 за 100. Капиталъ новаго общества составился изъ 6,45 мил. руб. мет. гарантиров.

---

[1]) Головачевъ, ук. соч., стр. 65.

[2]) Извлеч. изъ всеподданнѣйшаго отчета, стр. 141. „При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что правительство, владѣя $^{3}/_{4}$ акцій, пользуется лишь $^{1}/_{4}$ частью голосовъ въ общемъ собраніи, и такимъ образомъ, управленіе дорогой, выстроенной исключительно на казенныя средства, въ сущности, состоитъ въ распоряженіи одного лица“. *Головачевъ*, ук. соч., стр. 69. Въ 1880 и 1881 годахъ акціи правительствомъ проданы.

и 5,24 мил. руб. мет. негарантир. акціонернаго капитала и 35,09 мил. руб. мет. гарантиров. облигацій. Часть послѣднихъ оставлена правительствомъ за собою. Въ 1876 г.—дополнительный выпускъ облигацій на 7,19 мил. руб. мет., причемъ облигаціи оставлены правительствомъ за собою, частью по 88%, частью по 96%.

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 ъ окончились неудачею, причемъ „они вовсе не скрывали мотива своего отказа, состоявшаго преимущественно въ опасеніи за состоятельность государства по выдаваемымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ гарантіямъ“ [1]). 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“ [2]). 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 капиталъ участка Елецъ - Орелъ [3]). Нѣкоторое отличіе, скорѣе, впрочемъ, только внѣшнее, представляетъ отношеніе правительства къ Шуйско-ивановской ж. дорогѣ. Обществу по концессіи не было дано гарантіи на капиталъ, но объявлено, что если оно начнетъ строить дорогу на свои средства, то правительствомъ будетъ ему дарована (впредь до выпуска облигацій) ссуда въ размѣрѣ половины употребленныхъ имъ суммъ, но не болѣе 1 мил. руб., и что когда будетъ исполнено не менѣе половины всѣхъ работъ, общество прio-

[1]) Бліохъ, ук. соч., стр. 21.
[2]) Ibid., стр. 21.
[3]) 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.

брѣтетъ право ходатайствовать о назначеніи правительственной гарантіи на весь строительный капиталъ [1]). 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 [2]).

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 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“ [3]). 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. При этомъ самъ Министръ финансовъ, въ разныхъ мѣстахъ своего представленія, высказывалъ слѣдующее: „движеніе по Николаевской дорогѣ достигло... въ послѣднее время весьма значительнаго развитія...“, „по значительности валоваго дохода, Николаевская дорога занимаетъ уже нѣсколько лѣтъ одно изъ

[1]) Ibid., V, 47.

[2]) Ibid., I, 23.

[3]) 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 коммисіи ч. I, вып. 2.

первыхъ мѣстъ въ средѣ жж. дорогъ европейскаго материка". „Въ 1863 г. Николаевская дорога была пятая относительно поверстнаго валоваго дохода; но съ тѣхъ поръ, съ распространеніемъ нашей сѣти жж. дорогъ, преимущественно въ центральныхъ губерніяхъ, торговое значеніе Москвы очень усилилось, а вмѣстѣ съ тѣмъ, и движеніе по дорогѣ, служащей соединеніемъ двухъ столицъ. Въ теченіе 4 лѣтъ валовой доходъ возвысился съ 16.000 руб. до 20.000 руб. на версту, и теперь Николаевская дорога занимаетъ уже второе мѣсто на европейскомъ материкѣ"... „Такое первостепенное значеніе Николаевской дороги, основанное на постоянно возростающемъ движеніи, даетъ несомнѣнную увѣренность пріобрѣсти посредствомъ ея отчужденія весьма значительную сумму. Иностранные банкиры и капиталисты, опытные въ дѣлѣ жж. дорогъ, легко поймутъ, сколько должно остаться чистаго дохода отъ правильной и хозяйственной эксплуатаціи подобной линіи". „Не подлежитъ сомнѣнію, что предлагаемая продажа Николаевской дороги вызоветъ различныя сужденія въ обществѣ и, даже, можетъ быть, нѣкоторое противодѣйствіе въ правительственныхъ сферахъ. Вѣроятно, будутъ преимущественно указывать на то, что невозможно выпустить изъ рукъ правительства линію, соединяющую двѣ столицы и столь важную въ политическомъ и военномъ отношеніи, а также, что по исключительному положенію Николаевской дороги можно ожидать въ будущемъ значительнаго увеличенія ея доходности, а потому не слѣдуетъ предоставлять частнымъ лицамъ, а тѣмъ менѣе иностранцамъ, большихъ выгодъ, которыя должна получать казна". „Въ виду постепенно возростающаго движенія на Николаевской дорогѣ, слѣдуетъ, конечно, ожидать увеличенія ея доходности. Но усиленіе движенія, принося несомнѣнныя выгоды всякой частной компаніи, едва ли не затруднитъ еще болѣе настоящее управленіе дороги. Весьма значительное количество предъявляемыхъ грузовъ теперь уже причиняетъ частыя замедленія въ доставкѣ оныхъ..." „по огромности валоваго дохода, по нѣкоторымъ необыкновенно выгоднымъ условіямъ эксплуатаціи, по быстро возростающему движенію изъ замосковныхъ губерній, Николаевская дорога представляетъ для европейскихъ капиталовъ сильнѣйшую приманку, чѣмъ какое либо другое государственное имущество, а между тѣмъ, по незначительности поступающаго въ Государственное

казначейство чистаго дохода можно надѣяться, что продажа Николаевской ж. дороги и въ финансовомъ отношеніи окажется выгоднѣе всякаго заграничнаго займа, тѣмъ болѣе, что если дорога останется во владѣніи правительства, то въ непродолжительномъ времени потребуетъ значительной капитальной затраты. Потеря получаемаго нынѣ Государственнымъ казначействомъ отъ Николаевской дороги чистаго дохода вознаградится по мѣрѣ открытія дорогъ, которыя будутъ сооружены на капиталы, вырученные за Николаевскую ж. дорогу [1])".

Министерство путей сообщенія признавало предположенную мѣру несвоевременною: 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 minimum, 8 мил. руб. ежегоднаго чистаго дохода* [2])". „Поэтому, Министерство путей сообщенія ставило вопросъ, не представится ли возможности замѣнить подобную, крайне несвоевременную мѣру займомъ подъ залогъ доходовъ Николаевской ж. дороги.

„Николаевская дорога составляетъ въ рукахъ правительства послушное и могучее орудіе для полезнаго вліянія на развитіе народной торговли и промышленности, независимо отъ блестящихъ матеріальныхъ выгодъ, какія эксплуатація ея доставитъ въ близкомъ будущемъ; а потому нельзя не желать, чтобы Николаевская дорога оставалась правительственною, тѣмъ болѣе, что отчужденіе иностранцамъ такой дороги, на которой лежитъ успѣхъ, составляющій вѣрнѣйшій путь къ устраненію застигшихъ Россію финансовыхъ затрудненій, произведетъ самое тяжелое впечатлѣніе въ Россіи, да едва ли не произведетъ и невыгоднаго дѣйствія и заграницей, гдѣ очень хорошо извѣстны истинное значеніе и важность для государства Николаевской дороги и гдѣ отчужденіе оной будетъ принято за симптомъ крайняго финансоваго безсилія. По всѣмъ этимъ соображеніямъ я признаю продажу Николаевской дороги мѣрою весьма нежелательною при какихъ бы то ни было условіяхъ цѣны и порядка уплаты; но въ особенности считаю продажу эту несвое-

[1]) Труды Выс. учр. Тарифной ком., ч. I, вып. 2, стр. V—XII.

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

временною теперь, когда дорога далеко не достигла нормальнаго состоянія соотвѣтственно быстро возроставшему въ послѣдніе годы движенію по ней“ [1]).

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 [2]),

---

[1]) Ibid. XVII.

[2]) „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., большинствомъ 6 голосовъ противъ 3, предполагалось предложеніе Главнаго общества отклонить“. Труды Выс. учрежд. коммисіи 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.

который нашелъ нужнымъ снестись съ главнѣйшими иностранными банкирами, состоявшими въ числѣ учредителей общества.

„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 [1]). 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".

Не прошло и трехъ мѣсяцевъ какъ Министерство финансовъ доказывало необходимость продажи Николаевской ж. дороги

---

[1]) „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.

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, которому, конечно, лучше могла быть извѣстна состоятельность общества въ административномъ и техническомъ отношеніяхъ; что же касается до финансовой стороны, то несостоятельность общества въ этомъ отношеніи признавалась самимъ Министерствомъ финансовъ. Сообщая предсѣдателю совѣта условія передачи, оно говоритъ: „*Главное общество, нуждаясь еще въ правительственной гарантіи, и не имѣя запаснаго капитала, не представляетъ само по себѣ достаточнаго финансоваго значенія для столь обширной операціи*“, а потому полагало, что въ случаѣ осуществленія такой комбинаціи „*Правительство должно бы принять на себя всю кредитную операцію*“. Если общество не имѣетъ запаснаго капитала и достаточнаго финансоваго значенія, то, конечно, оно не имѣетъ и средствъ для приведенія дороги въ такое положеніе, чтобъ она могла соотвѣтствовать своему назначенію, а для этого требовалось около 14 мил. руб. Сталобыть, при передачѣ дороги Главному обществу, правительству необходимо было издержать эту сумму, останется ли дорога въ вѣдѣніи правительства или будетъ передана Главному обществу. Затѣмъ, если правительству необходимо было всю кредитную операцію для реализаціи капитала принять на себя, то спрашивается, для чего тутъ нужно Главное общество и для какой цѣли не-

обходимо передавать въ его вѣдѣніе дорогу, доходность которой начинаетъ такъ быстро возростать и въ самомъ близкомъ будущемъ обѣщаетъ такія значительныя выгоды? Вѣдь, не ради же только введенія порядковъ управленія Главнаго общества, которые отнюдь не имѣли въ себѣ ничего идеальнаго, и если имѣли преимущество передъ прежнимъ казеннымъ управленіемъ, то, во всякомъ случаѣ, не были секретомъ этого общества (въ совѣтѣ котораго было 4 члена отъ правительства) и могли быть введены во всякое время на Николаевской ж. дорогѣ даже при казенномъ управленіи. Сверхъ того, пришлось бы признать, что исполненіе такого желанія покупалось чрезмѣрно дорогою цѣной, стоитъ только взглянуть на условія передачи, выработанныя Министерствомъ финансовъ. Остается заключить, что главная цѣль этой передачи было желаніе улучшить положеніе дѣлъ Главнаго общества и вывести его изъ безвыходнаго положенія, которое требовало постоянныхъ пособій правительства". (Какъ будто передачей пособія эти прекращались, а не измѣняли только форму къ крайней невыгодѣ для правительства!) Подобное предположеніе вполнѣ подтверждается и условіями, выработанными Министерствомъ финансовъ. Они состояли въ слѣдующемъ:

1) Николаевская ж. дорога уступается Главному обществу на 84 года т. е. по 1 января 1952 г., когда истекаетъ срокъ концессіи на остальныя дороги общества.

2) Общество принимаетъ на себя уплату процентовъ и погашенія по вновь выпущеннымъ облигаціямъ Николаевской ж. дороги въ суммѣ 3.115.540 руб. ежегодно въ теченіи 84 лѣтъ.

3) Общество обязывается передать въ распоряженіе правительства новый выпускъ своихъ облигацій, коихъ форма, размѣры процентовъ и время выпуска будутъ зависѣть отъ усмотрѣнія правительства. О размѣрѣ ежегодной суммы обязательныхъ для общества платежей въ продолженіи 84 лѣтъ на металлическіе проценты и погашеніе этихъ новыхъ облигацій Министерство финансовъ будетъ ожидать предложеній отъ Совѣта [1]).

[1]) Въ Министерствѣ финансовъ существовало предположеніе, что сумма эта должна состоять изъ 2.884.460 руб., такъ чтобы общая сумма обязательныхъ платежей составила 6 мил. руб. мет. Такое предположеніе, какъ оказывается, оффиціально не было сообщено совѣту, но онъ эту именно сумму и предложилъ, которая и была включена въ § 3 условій передачи.

4) Правительство передаетъ обществу, по мѣрѣ надобности опредѣленную соглашеніемъ сумму [1]) на капитальныя исправленія дороги, устройство станцій и усиленіе подвижнаго состава, причемъ должны быть представлены на утвержденіе правительства смѣты вышеозначенныхъ расходовъ, съ отнесеніемъ ихъ на 1868 и 1869 гг. по равнымъ частямъ [2]).

5) Общество принимаетъ на себя всѣ права и обязанности правительства по контракту Уайненса. Въ случаѣ, если послѣдуетъ соглашеніе прекратить силу контракта до истеченія срока, съ уплатою контрагенту опредѣленной суммы, то подобная сдѣлка должна быть представлена на утвержденіе правительства и за симъ потребный на сей предметъ расходъ будетъ произведенъ казною въ видѣ извѣстной суммы вознагражденія за каждый годъ, остающійся по контракту. Вся сумма этого вознагражденія за остающіеся годы не должна превышать 3 мил. руб.

6) Изъ чистаго дохода Николаевской ж. дороги прежде всего уплачиваются проценты и погашеніе по всѣмъ выпущеннымъ облигаціямъ, на основаніи 2 и 3 пуктовъ [3]). Когда же чистый доходъ превзойдетъ потребную на этотъ предметъ сумму, то остатокъ присоединяется къ чистому доходу Варшавской и Нижегородской линій. Когда чистый доходъ по всѣмъ тремъ линіямъ въ совокупности превзойдетъ сумму всѣхъ гарантированныхъ платежей по акціямъ и облигаціямъ, то излишекъ распредѣляется на основаніи § 51 устава Главнаго общества [4]).

7) Дарованная правительствомъ гарантія акціямъ и прежъ-

---

[1]) Въ условіяхъ передачи: „не свыше 13.250.000 руб.“. См. Труды тарифной коммисіи ч. I., вып. 2.

[2]) Въ условіяхъ передачи: „Сверхъ того, на постепенную замѣну деревянныхъ мостовъ желѣзными, разрѣшается обществу откладывать на этотъ предметъ, въ запасный капиталъ, по $1^1/_2$% въ годъ изъ валоваго сбора Николаевской дороги“.

[3]) Въ условіяхъ: „въ размѣрѣ 6.000.000 руб. мет.“, но затѣмъ замѣнено „7.200.000 руб. кр.“.

[4]) § 51 устанавливаетъ слѣдующій порядокъ: за покрытіемъ всѣхъ гарантированныхъ платежей, половина остатка — въ дивидендъ акціонерамъ, другая, на уплату долга правительству по ссудамъ и приплатамъ по гарантіи. И такъ, излишекъ чистаго дохода *Николаевской* дороги частью идетъ прямо въ руки акціонеровъ, частью — на уплату долговъ общества, которые оно было обязано уплачивать изъ доходовъ Варшавской и Нижегородской дорогъ и которые Министерство финансовъ предоставляло ему отнести на доходы съ Николаевской дороги.

нимъ облигаціямъ Главнаго общества, на основаніи §§ 7 и 8 устава общества 1861 г., остается въ полной силѣ; если бы чистаго годоваго дохода Николаевской дороги и не доставало на удовлетвореніе процентовъ и погашенія по новымъ облигаціямъ, то недостающую сумму правительство дополняетъ отъ себя.

Даже не принимая въ разсчетъ постояннаго возвышенія доходности дороги, возвышенія, которое должно было стать весьма значительнымъ вслѣдствіе открытія движенія по замосковнымъ линіямъ и усиленія перевозочной способности, которое казна обязывалась произвести на основаніи 4 пункта условій, само Министерство финансовъ сознавало, что въ тогдашнемъ своемъ положеніи дорога эта можетъ приносить до 7,5 мил. руб. чистаго дохода. Стало быть, всякое возможное возвышеніе доходности предоставлялось обществу, тогда какъ рискъ недобора, ни въ какомъ случаѣ, не долженъ былъ упадать на доходы акціонеровъ и принимался на счетъ казны на основаніи пункта 7 условій.

Въ отзывѣ предсѣдателя совѣта на сообщеніе условій Министерства финансовъ выражается согласіе на предложенныя условія, но совѣтъ выражаетъ желаніе: 1) чтобы переговоры о расторженіи контракта съ Уайненсомъ были исполнены правительствомъ и затѣмъ, 2) чтобы въ случаѣ недостатка доходовъ Николаевской дороги на уплату процентовъ и погашенія по обоимъ выпускамъ облигацій, доплата изъ казны не была причисляема къ долгамъ, числящимся за Главнымъ обществомъ.

10 ноября 1867 г., совѣтъ, по совѣщаніи съ заграничными банкирами-учредителями, въ дополненіе къ прежнимъ условіямъ, предлагаетъ, „начиная съ извѣстнаго неотдаленнаго срока, который будетъ назначенъ по соглашенію съ Министерствомъ финансовъ“, повысить гарантированный акціонерамъ Главнаго общества доходъ съ 5% на $5^1/_2\%$.

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) [1]). 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 особаго денежнаго фонда, предназначеннаго исключительно на довершеніе нашихъ жж. дорогъ. Вслѣдствіе сего Николаевская дорога и поступила въ вѣдѣніе Главнаго общества съ 1 сентября 1868 года“ [2]).

Главнѣйшія условія передачи состояли въ слѣдующемъ:

Николаевская дорога передается Главному обществу на 84 года, 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 [3]) 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 об-

---

[1]) Крайне любопытныя данныя см. у Головачева, ук. соч.

[2]) Головачевъ, ук. соч., стр. 165.

[3]) 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.

щества; все, что̀ 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 имѣетъ право взять обратно Николаевскую дорогу въ свои руки, но въ такомъ случаѣ *оно обязано 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 можетъ быть менѣе полученной акціонерами въ послѣдній (передъ отобраніемъ) годъ. Впрочемъ, если бы на обществѣ лежали долги правительству, то соотвѣтственная часть доли дохода обращается на ихъ погашеніе.

Невольно напрашиваются вопросы: за что̀ же была отдана Николаевская казенная дорога частному обществу? за что̀ акціонерамъ Главнаго общества обезпечивается крупная доля въ доходѣ казенной дороги, когда весь рискъ остается безусловно на казнѣ? за что̀ казна, предоставивъ пользоваться доходами казенной дороги (улучшенной на 13 слишкомъ милліоновъ *казенныхъ* денегъ) въ теченіе 20 лѣтъ, эксплуатируя 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?

Такъ какъ въ настоящей главѣ мы имѣли въ виду ограничиться лишь краткимъ изложеніемъ исторіи развитія финансовыхъ отношеній правительства и частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, лишь съ тою цѣлью, чтобы имѣть возможность получить представленіе, какъ сложилось современное финансовое

положеніе частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, то мы и не станемъ здѣсь подвергать критической оцѣнкѣ вышеприведенныя условія передачи Николаевской ж. дороги, отлагая это до слѣдующихъ главъ.

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.

Между тѣмъ, отъ многихъ лицъ поступили предложенія на постройку Курско-харьковской дороги за оптовую сумму въ видѣ подряда. Вслѣдствіе сего составлены были условія отдачи постройки Курско-азовской дороги за оптовую плату и приглашены къ разсмотрѣнію этихъ условій, а также смѣтъ и плановъ, какъ лица, заявившія свои предложенія, такъ и извѣстные строители-подрядчики, съ тѣмъ, чтобы они окончательныя свои цѣны доставили въ Министерство путей сообщенія въ запечатанныхъ конвертахъ 5 января 1868 г. Послѣ обсужденія сдѣланныхъ предложеній, 1 марта 1868 г. концессія на Курско-харьково-азовскую дорогу предоставлена С. С. Полякову по 68.000 р. мет. съ версты“ [1]).

Отсутствіе опредѣленнаго выдержаннаго направленія въ желѣзнодорожной 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 эксплуатаціи было уже 3.700 верстъ жж. дорогъ. Этотъ первый планъ оставался, однако, непримѣненнымъ, и постройка жж. дорогъ продолжалась по частнымъ ходатайствамъ, къ которымъ впослѣд-

[1]) Бліохъ, ук. соч., I, 23—24.

ствіи 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.“ [1])

Въ вышеприведенныхъ условіяхъ передачи сооруженія Курско-азовской ж. дороги невольно обращаетъ на себя вниманіе и 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.

На весь капиталъ правительство гарантировало $5^1/_{12}$% интереса и погашенія; сверхъ того, „на сооруженіе Курско-харьковской дороги и на снабженіе ея подвижнымъ составомъ правительство обязалось отпустить строителю въ ссуду 9 мил. руб. кредитными билетами или подъ залоги рубль за рубль, или по мѣрѣ производства работъ по засвидѣтельствованіи правительственной инспекціи“ [2]).

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. Капиталъ составляется выпускомъ однѣхъ акцій, на которыя земствомъ гарантируется наименьшій доходъ въ $2^1/_2$%, т. е. 336 тыс. руб. ежегодно. Содѣйствіе правительства должно было выразиться выдачей въ первый годъ работъ 1 мил. руб. кр. авансомъ подъ залоги и участіемъ въ подпискѣ на акціи на 5 мил. руб. нарицат. по курсу 80 за 100.

---

[1]) Извлеченіе изъ всеподданнѣйшаго отчета, стр. 121.

[2]) Головачевъ, ук. соч., стр. 188.

Тамбовскому и Козловскому земствамъ выдана концессія на Тамбово-козловскую дорогу. Земства гарантировали 102 тыс. руб. мет., или 2% на весь капиталъ, что обезпечивало уплату $5^{1}/_{12}$% на облигаціи общества.

Земствамъ губернскому Саратовскому и уѣздному Кирсановскому, и Саратовскому городскому обществу дана въ томъ же 1868 г. концессія на Тамбово-саратовскую дорогу. Земство и городское общество гарантировали на акціонерный нарицат. капиталъ 7.573.326 р. мет. $5^{1}/_{12}$% интереса и погашенія. На собранный капиталъ долженъ былъ быть отстроенъ первый участокъ отъ Тамбова на 110 верстъ. Прежде открытія движенія по немъ общество должно было представить правительству на утвержденіе предположенныя условія реализаціи облигаціоннаго капитала.

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

Правительству пришлось:

а) По Грязе-царицынской ж. дорогѣ:

„1) пріобрѣсти покупкою акціи Грязе-борисоглѣбскаго участка сей дороги, на сумму 6.182.000 р. и [1])

2) выдать Борисоглѣбскому земству въ ссуду, для уплаты % по акціямъ, 264.094 руб.

б) По Тамбово-козловской ж. дорогѣ было выдано въ ссуду, по Высочайшему повелѣнію 12 ноября 1871 г., 438.000 р. изъ желѣзнодорожнаго фонда: 1) для покрытія дефицита по эксплуатаціи 1870 г., 2) для усиленія подвижнаго состава дороги и 3) для образованія оборотнаго капитала дороги.

в) По Тамбово-саратовской ж. дорогѣ:

1) правительство приняло на себя реализацію облигаціоннаго капитала, опредѣленнаго для дороги [2]);

2) даровало, по Высочайшему повелѣнію 1 января 1871 г., краткосрочную ссуду въ 100.000 руб., для оплаты купоновъ отъ акцій общества и

---

[1]) Позже правительство приняло еще акцій дороги, такъ что, въ суммѣ, въ рукахъ правительства къ 1875 г. ихъ было на сумму 9.285.000 р.

[2]) Облигаціи пріобрѣтены по цѣнѣ 66 за 100, подъ условіемъ доплаты, впослѣдствіи, если онѣ будутъ реализованы правительствомъ по цѣнѣ болѣе высокой. Головачевъ, ук. соч., стр. 224. Бліохъ, ук. соч., I, 28.

3) правительство приняло на счетъ казны, по Высочайшему повелѣнію 10 декабря того же года, уплату гарантіи по акціямъ до 2 января 1873 г., съ условіемъ пополненія таковыхъ уплатъ, съ процентами, изъ тѣхъ излишковъ, какіе, за обращеніемъ въ платежъ по акціямъ всего чистаго дохода дороги, окажутся отъ ежегодной уплаты двумя земствами и Саратовскимъ городскимъ обществомъ полной гарантированной суммы. На семъ основаніи къ 1 января 1873 г. были уплачены изъ казны 777.771 руб. 21 к.

Такимъ образомъ, 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. [1])

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 (Госна-Балтійскій портъ) безъ гарантіи правительства; при этомъ капиталъ составлялся выпускомъ однѣхъ только акцій на 26.390.000 руб. мет. Обществу было предоставлено право (которымъ оно не воспользовалось) выпустить $^2/_3$ всего количества акцій съ преимущественнымъ правомъ на полученіе по нимъ 5% чистаго дохода.

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

Съ цѣлью соединенія линіи съ Петербургомъ, съ разрѣшенія правительства, состоялось сліяніе Балтійской и Петергофской жж. дорогъ на слѣдующихъ условіяхъ: 1) общество Балтійской ж. дороги уплачивало за всѣ 30.400 акцій Петергофской дороги, по 115 р. за каждую, всего 3.496.000 р. и сооружало соединительную вѣтвь отъ Краснаго Села до Гатчины; 2) необходимыя для этого средства пріобрѣтались выпускомъ 5% облигацій на номинальный капиталъ въ 4.500.000 руб. по курсу не ниже 78%; 3) изъ общихъ доходовъ обѣихъ дорогъ общество обязывалось прежде всего уплачивать $5^1/_{12}$% дохода и по-

[1]) Извлеченіе изъ всеподданнѣйшаго отчета, стр. 153—154.

гашенія на облигаціонный капиталъ и остатокъ, затѣмъ обращать на выдачу процентовъ по акціямъ. Если же этотъ остатокъ будетъ менѣе 3% гарантированнаго дохода, то правительство дополняетъ недостающую сумму“ [1]).

Въ 1868 г. еще была выдана концессія на Харьково-кременчугскую ж. дорогу, капиталъ которой составлялся на $^1/_4$ изъ негарантированныхъ акцій и на $^3/_4$ изъ гарантированныхъ ($5^1/_{10}$%) правительствомъ облигацій.

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.

---

[1]) Головачевъ, ук. соч., стр. 229.

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. Капиталъ ея (а затѣмъ Смоленско-брестской ж. дороги) составлялся на $^1/_4$ изъ негарантированныхъ акцій и на $^3/_4$—изъ гарантированныхъ ($5^1/_{10}$%) правительствомъ облигацій. Послѣднія по участку Смоленскъ-Брестъ оставлены были правительствомъ за собою по 75 за 100. Съ 1 іюля 1876 г. акціямъ общества дарована гарантія $3^3/_8$% интереса и погашенія. Послѣднею дорогой, концессія на которую была выдана въ 1868 г., была Новоторжская дорога. Первый ея участокъ былъ выстроенъ на негарантированный акціонерный капиталъ, второй же (позже разрѣшенный) участокъ до Ржева отстроенъ на облигаціонный капиталъ, оставленный правительствомъ за собою по 84 за 100.

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“ [1]).

Затѣмъ слѣдуетъ Либавская ж. дорога.

Финансовыя условія нормальной концессіи на Либавскую дорогу состояли въ слѣдующемъ: $^1/_3$ капитала составлялась выпускомъ негарантированныхъ акцій, а $^2/_3$—облигаціи, которыя правительство оставляло за собой по 75 за 100. Общество обязывалось уплачивать правительству на нарицательный облигаціонный капиталъ $5^1/_{10}$% интереса и погашенія [2]).

---

[1]) Головачевъ, ук. соч., стр. 263. Совсѣмъ въ иномъ свѣтѣ представляются условія сооруженія этой дороги въ ук. соч. Бліоха (I, 30): „Константиновскую дорогу рѣшено было строить иждивеніемъ общества и правительства, причемъ правительство выдавало обществу, въ ссуду, $^3/_4$ условленной поверстной стоимости; остальная же $^1/_4$ уплачивалась обществомъ и образовывалась выпускомъ акцій, безъ правительственной гарантіи“.

[2]) Любопытно опять сопоставить освѣщеніе одного и того же факта въ изложеніи исторіи жж. дорогъ г. Головачева и г. Бліоха. У г. Головачева (ук. соч. стр. 269) читаемъ. „Правленіе замѣтило, что оплата акцій послѣднимъ

Скопинская ж. дорога, вошедшая позже въ составъ Ряжско-вяземской ж. дороги, была отстроена на одинъ акціонерный негарантированный капиталъ. Затѣмъ, въ 1869 г. была утверждена концессія на Бресто-граевскую ж. дорогу, капиталъ которой долженъ былъ составиться выпускомъ однѣхъ негарантированныхъ акцій. Однако, изъ 133.353 акцій удалось помѣстить окончательно лишь 70.543, вмѣсто же остальныхъ 62.990 акцій, съ разрѣшенія правительства, были выпущены негарантированныя 5% облигаціи на сумму въ 629.000 руб. [1]). 28 іюля 1873 г. открыто было движеніе по дорогѣ; къ 1874 г. общество уже задолжало правительству 1,5 мил. руб. При ревизіи отчетовъ правительственною коммисіей въ 1874 г. обнаружился въ балансѣ общества дефицитъ, для покрытія котораго обществу

20 руб. взносомъ едва ли будетъ имѣть успѣхъ и потому 23 января 1871 г. оно обратилось къ правительству съ ходатайствомъ о сокращеніи подвижнаго состава на 25 паровозовъ и 430 товарныхъ вагоновъ и платформъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ, просило объ отсрочкѣ послѣдняго взноса по акціямъ. Замѣчательны по своей наивности, мотивы, на которыхъ правленіе основывало свое ходатайство... Утверждать, какъ это дѣлало правленіе, что сокращенное въ вышеприведенномъ размѣрѣ количество подвижнаго состава вполнѣ достаточно для такого движенія, которое обезпечивало бы не только уплату $5^1/_{10}$% за облигаціонный капиталъ, но и значительный дивидендъ акціонерамъ—это значило или не понимать дѣла эксплуатаціи, или желать представить вопросъ въ совершенно невѣрномъ свѣтѣ... Подобное ходатайство приводило только къ заключенію, что надежды на сильное движеніе по дорогѣ были несбыточны и что вслѣдствіе этого необходимо было ограничивать капитальныя затраты по возможности. Такъ бы и слѣдовало говорить, а не утверждать, что общество будетъ въ состояніи исполнять свои обязательства передъ правительствомъ и давать дивидендъ акціонерамъ. Какъ бы то ни было, но правительству необходимо было согласиться на такую мѣру, и желаніе общество было удовлетворено Министромъ п. с. по соглашенію съ Министромъ финансовъ". У г. Бліоха (I, 32) читаемъ: „По концессіи требовалось паровозовъ 59, вагоновъ багажныхъ и пассажирскихъ 82, вагоновъ товарныхъ и платформъ 1.288. Это количество подвижнаго состава было столь велико, что впослѣдствіи поставка 25 паровозовъ и 430 товарныхъ вагоновъ и платформъ, по оцѣнкѣ на сумму 990.000 руб., была отложена и акціонерамъ разрѣшено не вносить по акціямъ помянутую сумму; но по сдѣланному впослѣдствіи Министерствомъ путей сообщенія разсчету, и сокращенное количество подвижнаго состава не только было достаточно для ожидавшагося движенія, но превышало дѣйствительную потребность на много лѣтъ и, во всякомъ случаѣ, достаточно было для такого движенія, которое не только обезпечивало бы уплату гарантированныхъ правительствомъ $5^1/_{10}$% по облигаціямъ, но и дало бы значительный дивидендъ акціонерамъ".

[1]) У Головачева, стр. 292.—69.990 акцій разрѣшено было замѣнить облигаціями.

разрѣшено было выпустить облигацій на 3,5 мил. руб., причемъ эти облигаціи правительство оставило за собою.

Результаты эксплуатаціи, 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 Ливенскую дорогу, частными же обществами выстроены Новгородская (на одинъ негарантированный акціонерный капиталъ [1]) 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 эксплуатацію жж. дорогъ не на имя лицъ, *а на имя акціонерныхъ обществъ*.

„Двѣ послѣднія мѣры не имѣли, однако, практическихъ послѣдствій, потому что самое учрежденіе желѣзнодорожныхъ обществъ довѣрялось, по прежнему, *отдѣльнымъ лицамъ*“ [2]).

По концессіи, выданной на сооруженіе Кіево-брестской ж. дороги, капиталъ долженъ былъ составиться на $^1/_3$ изъ негарантированныхъ акцій и на $^2/_3$ изъ облигацій, которыя правительство оставляло за собою по 75 за 100.

„Неурядицамъ этой дороги, — говоритъ г. Бліохъ, — главнѣйшимъ образомъ слѣдуетъ приписать послѣдовавшее вскорѣ уничтоженіе принципа публичнаго состязанія“. Такъ какъ дол-

---

[1]) 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.

[2]) Извлеченіе изъ всеподданнѣйшаго отчета стр. 123.

готерпѣнію правительства относительно этой дороги, кажется, не было предѣловъ, то мы и позволимъ себѣ на исторіи сооруженія Кіево-брестской ж. дороги остановиться нѣсколько подробнѣе [1]).

Правительство передавало обществу отстроенный уже участокъ Кіевъ-Жмеринка съ вѣтвью отъ Казатина къ Бердичеву. Общество должно было построить участокъ Бердичевъ-Брестъ съ вѣтвью къ Радзивилову.

Стоимость уступаемаго участка опредѣлена въ 14.877.000 руб. мет., причемъ эту сумму правительство получаетъ бумагами общества, считая по 75 за 100 нарицат., именно на 5.292.000 р. акціями и на 14.544.000 руб. облигаціями. Стоимость дополнительныхъ работъ на этомъ участкѣ опредѣлена въ 1.485.000 р. мет.; для полученія этой суммы обществу разрѣшался выпускъ акцій на 1.980.000 р., тоже по разсчету 75 за 100.

Капиталъ на постройку втораго участка составлялся на $^1/_3$ изъ негарантированныхъ акцій, а на $^2/_3$ изъ облигацій, которыя правительство оставляло за собою, выплачивая за нихъ по мѣрѣ окончанія работъ, наличными деньгами по 75 за 100. Самому обществу, такимъ образомъ, оставалось лишь реализовать акціи по второму участку и дополнительный ихъ выпускъ по первому. Въ удостовѣреніе образованія общества, 20% акціонернаго капитала слѣдовало внести въ Государственный банкъ.

Изъ 9 соискателей наименьшую цѣну постройки дороги заявилъ дѣйств. статск. сов. Рябининъ, именно 23.834.250 р. мет.; поэтому, за нимъ и было оставлено право образованія общества.

Весь капиталъ общества составлялся, такимъ образомъ, изъ:

1) акцій по первому участку	5.292.000 р. мет.
2) „ „ „ „ на дополнительныя работы	1.980.000 „ „
3) акцій по второму участку	7.944.750 „ „
Итого акцій на . . .	15.216.750 р. мет.
4) облигацій по первому участку . .	14.544.000 „ „
5) „ „ второму „ . .	15.889.500 „ „
Итого облигацій на . . .	30.433.500 р. мет.
Всего . . .	45.650.250 р. мет.

[1]) Головачевъ, ук. соч., стр. 320—350; Бліохъ, ук. соч., I, 41—43.

Правительству принадлежалъ весь облигаціонный и акціонерный 1-го участка на 5.292.000 р., а всего — 35.725.500 руб., общество же обязывалось реализовать всего акцій на 9.924.750 р. Для реализаціи ихъ Рябининъ вошелъ въ соглашеніе съ берлинскимъ банкирскимъ домомъ Блейхредеръ и К° и заключилъ контрактъ на реализацію всего капитала, нужнаго для 2-го участка: Блейхредеръ бралъ $^1/_3$ акцій за себя съ уплатой по 60 за 100, другую $^1/_3$ онъ сохранялъ право во все время сооруженія дороги удержать за собою по 75 за 100, послѣднюю треть оставлялъ за собою Рябининъ. Реализацію всего облигаціоннаго капитала, при условіи 5% гарантіи правительства, Блейхредеръ бралъ на себя по 75 за 100.

Черезъ 17 дней послѣ утвержденія нормальной концессіи, согласно которой правительство оставляло облигаціи за собою, г. Рябининъ подписываетъ съ Блейхредеромъ дополнительное условіе, по которому первый, если не предоставитъ второму реализаціи облигацій, обязуется уплатить извѣстную неустойку.

По утвержденіи концессіи Блейхредеръ внесъ за свою $^1/_3$ акцій 60% или 1.984.950 р., что составляло 20% отъ всего акціонернаго капитала и было внесено въ Государственный банкъ, согласно условію концессіи.

Правленіе общества, предсѣдателемъ котораго сдѣлался Рябининъ, не имѣя никакихъ средствъ для начала работъ, закладываетъ остальныя $^2/_3$ акцій тому же Блейхредеру, который за нихъ согласился выдать по 30%, а всего тоже 1.984.950 руб., удержавъ неустойку (вышеупомянутую) въ размѣрѣ 652.121 р. 25 к. „Такимъ образомъ въ распоряженіе правленія поступило 1.332.828 р. 75 к. Но и эта сумма не помогла обществу дѣятельно приступить къ работамъ, такъ какъ она исчезла безслѣдно. Въ докладѣ правленія экстренному собранію общества 25 февраля 1871 г. сказано только, что эта сумма выдана строителямъ на какіе-то предварительные расходы, но на какіе именно, на то нѣтъ никакихъ указаній въ отчетахъ правленія. Изъ этого можно заключить, что эти расходы не входили въ разцѣночную вѣдомость“. Въ зависимости отъ низкаго курса реализаціи акцій Блейхредеромъ, удержанія имъ якобы неустойки и, наконецъ, исчезновенія послѣдней суммы прежде чѣмъ приступили къ работамъ, уже оказывался дефицитъ въ 2.887.425 руб. Контрактъ по постройкѣ передается Задлеру,

который согласился изъ оптовой суммы скинуть 1.332.828 р., т. е. исчезнувшую сумму; на покрытіе образовавшагося дефицита правительство оказало обществу пособіе въ размѣрѣ 1.545.596 р. мет. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду недостатка средствъ общества для веденія работъ, по ходатайству правленія, правительство приняло акцій еще на 6.616.500 р., уплативъ за нихъ по 75 за 100. Такимъ образомъ, изъ основнаго капитала въ 45 мил. только 3 мил. съ небольшимъ было въ частныхъ рукахъ, а не у правительства; но это не мѣшало тому, чтобы дѣло велось по рѣшеніямъ держателей сравнительно небольшаго числа акцій. Задлеръ, который былъ въ одно время и строителемъ, и предсѣдателемъ правленія, заявилъ, по случаю измѣненія направленія дороги, претензію на сумму болѣе 3 мил. р., которую правительство отклонило; но общее собраніе акціонеровъ, владѣльцевъ акцій всего на сумму 1.404.375 руб., признали претензію Задлера къ обществу въ размѣрѣ 3.160.981 р. правильною (тогда какъ правительство — владѣлецъ акцій болѣе чѣмъ на 10 мил. руб. — признало неправильною) и поспѣшили, насколько и какъ могли, если не выдачей наличныхъ, то поручительствомъ за Задлера въ банкахъ, удовлетворить претензію строителя. Въ 1873 г. правленіе заключило съ Задлеромъ условіе о расторженіи контрактовъ и, конечно, снова обратилось къ правительству за пособіемъ. Вновь разрѣшается ссуда въ 2.400.000 р. мет.

Но такъ какъ правленіе приняло на себя обязательство за Задлера на сумму, превышавшую оказанное правительствомъ пособіе въ видѣ ссуды, то образовался новый дефицитъ.

Правительство все-таки не рѣшилось взять дорогу въ свое вѣдѣніе даже и при такихъ обстоятельствахъ. Оно продало 6 тыс. акцій варшавскому банкиру Бліоху, который совершенно измѣнилъ составъ общаго собранія акціонеровъ 13 іюля 1873 г., которымъ онъ и былъ выбранъ предсѣдателемъ правленія. Благодаря энергіи правленія, постройка была быстро окончена и 15 августа того же года открылось движеніе по дорогѣ. Назначенная, по ходатайству новаго правленія, правительственная ревизія опредѣлила дефицитъ, вызванный поручительствомъ правленія за Задлера, на 1 января 1874 г. въ 2.761.414 руб. кред. Этотъ дефицитъ былъ покрытъ 1) вновь разрѣшеннымъ въ 1875 г. выпускомъ облигацій общества на 1.364.897 р. мет.; 2) половиною

излишка отъ болѣе выгодной реализаціи облигацій общества—389.670 р. мет. и 3) уплаченными, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 17 декабря 1876 г., С.-Петербургскому частному коммерческому банку по обязательству правленія за счетъ строителя дороги — 354.769 р. мет. Такъ закончилась печальная исторія сооруженія одной изъ такъ называемыхъ „частныхъ“ жж. дорогъ.

Въ 1870 и 1871 гг. состоялась передача Одесской и Московско-курской жж. дорогъ въ частныя руки. Первая была передана Русскому обществу пароходства и торговли, причемъ, по условіямъ концесіи, обществу передавались отстроенныя казенныя жж. дороги, за что правительство получало акцій общества на 14.869.500 р. кр. и всѣ облигаціи общества—на 47.445.000 р. метал. [1]).

Акціи на 15.543.500 р. кр. оставались въ распоряженіи общества, причемъ, до 1 іюля 1878 г. имъ давалось преимущественное передъ акціями правительства право на полученіе 5% дохода. Въ 1878 г. послѣдовало сліяніе Одесской, Кіево-брестской и Бресто-граевской жж. дорогъ въ одно общество Юго-западныхъ жж. дорогъ. Капиталы этого новаго общества состояли изъ акцій, принадлежавшихъ правительству на 28.479.500 р. и обществу на 21.487.500 р. и изъ облигацій на 89.660.235 р. мет. На акціи гарантировано правительствомъ $5^1/_8$% интереса и погашенія, на облигаціи 5 — $5^1/_{10}$% интереса и погашенія, за исключеніемъ облигацій (бывшей Бресто-граевской ж. дороги) на 5.424.592 р. [2]).

Въ 1870 г. правительство предположило передать частному обществу и Московско-курскую ж. дорогу. Въ 1871 г. это и было сдѣлано. Основной капиталъ опредѣленъ въ 57.433.000 р. мет. и образовался выпускомъ негарантированныхъ акцій на 15.729.000 р. мет. и гарантированныхъ облигацій на 41.704.000 р. мет. 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.

---

[1]) У г. Головачева стр. 294 — 48.445.0000 руб. мет.

[2]) Труды Барановской коммисіи. Финансовое положеніе, часть I.

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. Въ теченіи 1871 г. утверждены концессіи Лозово-севастопольской ж. дороги и Ландварово-роменской ж. дороги. Капиталъ послѣдней опредѣленъ на $^1/_4$ изъ негарантированныхъ акцій и на $^3/_4$—изъ облигацій, коимъ дана гарантія $5^1/_{10}$% интереса и погашенія. Всѣ облигаціи правительство оставило за собою по $76^1/_2$ за 100. По первой дорогѣ соотношеніе акціонернаго и облигаціоннаго капитала было то же, такая же и гарантія дана облигаціямъ, по той же цѣнѣ оставлены онѣ за правительствомъ; отличіе заключается въ томъ, что и акціямъ присвоена гарантія, равная съ облигаціями, а затѣмъ разрѣшено увеличеніе облигаціоннаго капитала до размѣра 3 тыс. руб. на версту.

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“ [1]).

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

[1]) 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%“. Головачевъ, ук. соч., стр. 363.

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 эксплуатаціи дорогъ доходовъ. Увѣренность акціонеровъ въ полученіи обезпеченнаго имъ дохода, значительно ослабляя собственную ихъ въ дѣлѣ контроля надъ управленіемъ дороги иниціативу 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, что̀ 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— $5^1/_{10}{}^0/_0$; 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 под-

писки 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 4 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 $4^{1}/_{4}$ 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“ [1]).

[1]) Бліохъ, ук. соч., I, стр. 54.

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

Въ 1876 г. выдана концессія на Донецкую дорогу. На основной капиталъ — 22.806.625 руб. мет., — правительство даровало гарантію $5^1/_{10}{}^0/_0$ интереса и погашенія, причемъ всѣ облигаціи (на 17.105.000 руб. мет.) оставлены правительствомъ за собою по 96 за 100.

Обществу Харьково-николаевской ж. дороги предоставлено сооруженіе Сумскаго участка; нарицательная стоимость его опредѣлена въ 8.631.750 руб. мет., на каковую сумму и положено выпустить облигаціи. Ихъ правительство оставило тоже за собою по 96 за 100.

Въ 1879 и 1880 гг. обществу Поти-тифлисской ж. дороги разрѣшено сооруженіе линій Бакинской и Батумской. Въ зависимости отъ этого измѣнился и капиталъ общества: онъ составился изъ 7.060.000 руб. мет. акцій и 10.590.000 руб. мет. облигацій, реализованныхъ обществомъ и на ту же сумму — 10.590.000 руб. мет., — оставленныхъ правительствомъ за собою. На весь этотъ капиталъ гарантировано $5^1/_{10}{}^0/_0$ интереса и погашенія; сверхъ того изъ облигацій на 55.651.250 руб. мет., по которымъ гарантировано правительствомъ $3{,}426^0/_0$ интереса и погашенія.

Въ 1880 году послѣдовало сліяніе Константиновской ж. дороги съ Донецкою, причемъ негарантированныя акціи, а равно и ссуды правительства первой изъ этихъ дорогъ были замѣнены гарантированными правительствомъ облигаціями. Капиталъ новаго общества Донецкой дороги, такимъ образомъ, сполна гарантированъ, въ размѣрѣ $5^1/_{10}{}^0/_0$ интереса и погашенія.

Въ 1881 г. утвержденъ уставъ общества Ивангородо-домбровской ж. дороги. Капиталъ общества (24.849.000 руб. мет.) составился на $^1/_3$ изъ акцій, коимъ гарантировано правительствомъ $5{,}48^0/_0$ а на $^2/_3$ — изъ облигацій, коимъ гарантировано $5{,}06^0/_0$ интереса и погашенія.

Въ 1882 году къ уставу сдѣлано дополненіе: „Если къ 1 января 1884 г. всѣхъ работъ и поставокъ будетъ произведено не менѣе, какъ на 12 мил. руб. кр., то съ этого времени вступаетъ въ дѣйствіе гарантія правительства на $34^0/_0$ акціонернаго капитала“ [1]).

[1]) Статистич. сборникъ М. п. с., вып. 8 стр. 5.

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

Сооруженіе и эксплуатація цѣлаго ряда жж. дорогъ — Екатерининской, Баскунчакской, Сибирской, Полѣсскихъ жж. дорогъ — ведутся за счетъ правительства. Рядомъ съ этимъ правительство беретъ въ свои руки жж. дороги, общества которыхъ оказываются вполнѣ несостоятельными [1]). Такъ состоялся переходъ Тамбово-саратовской ж. дороги, причемъ акціи общества были обмѣнены на 4% гарантированныя облигаціи этой дороги; акціонеры Харьково-николаевской ж. дороги за свои акціи получили рубль за рубль 5% гарантированными акціями Юго-западныхъ жж. дорогъ; акціонеры Уральской ж. дороги, въ обмѣнъ акцій получаютъ 5% гарантированныя облигаціи той же нарицательной стоимости [2]).

Въ приведенномъ краткомъ очеркѣ мы старались отмѣтить въ исторической послѣдовательности 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 реали-

[1]) Ниже намъ придется еще вернуться къ условіямъ перехода жж. дорогъ частныхъ обществъ въ руки правительства.

[2]) Высоч. утв. мнѣніе Государственнаго Совѣта 30 марта 1887 г.

зацію облигаціонныхъ капиталовъ [1]), которые оно оставляетъ за собою иногда по крайне высокой цѣнѣ (96 за 100) и потому неминуемо несетъ убытки; иногда же, въ случаяхъ реализаціи 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 акціонериаго 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 [2]).

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 „

[1]) Съ цѣлью получить необходимыя для того средства, правительствомъ дѣлаются выпуски (до настоящаго времени 7) консолидированныхъ облигацій жж. дорогъ, по коимъ уплата % и погашеніе лежитъ на правительствѣ.

[2]) 1 р. мет. принятъ равнымъ 1 р. 50 к. кред., 1 ф. ст. = 6 р. 40 к. мет. или 9 р. 60 к. кред.

	Къ 1885 г.		Къ 1886 г.	
	капит. долга	% на него	капит. долга	% на него
III. По ссудамъ неокладнымъ [1])	104.431.960 р.	67.748.244 р.	108.159.023 р.	72.904.926 р.
IV. По ссудамъ окладнымъ . . .	15.246.164 „	15.529.952 „	11.976.939 „	16.224.382 „
	642.886.919 р.	251.279.675 р.	668.570.271 р.	281.782.220 р.
	894.166.594 р.		950.352.491 р.	

На какихъ же условіяхъ оказывалось правительствомъ такое громадное матеріальное содѣйствіе частнымъ обществамъ? Какія же права были обезпечены государству въ виду его преобладающаго (вѣрнѣе сказать, подавляющаго) участія въ составленіи капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, равно какъ и въ обезпеченіи дохода на эти капиталы? Отвѣтъ на эти вопросы мы постараемся дать въ слѣдующей главѣ.

---

[1]) Нами уменьшены суммы капитальнаго долга по этимъ ссудамъ на 3.202.234 р. кр. противъ данныхъ отчета Государственнаго контроля за 1884 и на 4.800.000 р. кр. 1885 г., такъ какъ ссуда въ указанномъ размѣрѣ, данная обществу Грязе-царицынскей жж. дороги для выкупа акцій Волго-донской жж. дороги должна быть, какъ нами и сдѣлано, включена въ счетъ облигаціонныхъ капиталовъ, ибо въ приложеніи къ самому отчету Государственнаго контроля (за 1884 г., стр. 231, за 1885 г., стр. 69) значится, что правительствомъ принято облигацій отъ общества на сумму 4.800.000 р. кр. Страннымъ представляется затѣмъ, что по тѣмъ же даннымъ контроля за 1884 г. значится выданнымъ къ 1885 г.—3.202.234 р. (стр. 189) а въ приложеніи за 1805 г.—„выдано до 1885 г.“—4.800.000 р., на стр. 29, а далѣе, на стр. 83,—3.826.935 р. Какая же изъ этихъ цифръ вѣрна?

Глава III.

Главнѣйшимъ, если не единственнымъ источникомъ для полученія отвѣтовъ на поставленные въ концѣ предъидущей главы вопросы являются уставы желѣзнодорожныхъ обществъ, поэтому, на разсмотрѣніи соотвѣтственныхъ статей этихъ уставовъ намъ и приходится остановиться.

Что касается до условій, на которыхъ выдавались желѣзнодорожнымъ обществамъ ссуды, то, въ видѣ общаго правила, можно сказать, на нихъ начислялось 4%—6% годовыхъ. Условія разнились также въ зависимости отъ того, подлежала ли ссуда непосредственному погашенію, или же возмѣщенію при посредствѣ выпуска дополнительнаго облигаціоннаго капитала. Въ иныхъ случаяхъ ссуды давались на особо льготныхъ условіяхъ. Это въ особенности должно сказать о ссудахъ подвижнымъ составомъ правительственнаго заказа и желѣзнодорожными принадлежностями. Здѣсь же, говоря о ссудахъ, должно упомянуть объ одной ж. дорогѣ—Обоянской, не имѣющей ни акціонернаго, ни облигаціоннаго капитала, а только одну правительственную ссуду, выданную (подъ условіемъ возврата въ теченіи 15 лѣтъ, но безъ процентовъ) уѣздному Обоянскому земству, которое на эту ссуду и отстроило дорогу (1881—1882 г.).

Наиболѣе распространенною формой содѣйствія правительства является гарантія чистаго дохода на капиталъ предпріятія. Здѣсь можно различать гарантію дохода на акціонерный капиталъ и на облигаціонный капиталъ; затѣмъ срокъ, на который дается гарантія, размѣръ ея, условія, подъ какими производятся правительствомъ въ счетъ ея уплаты, и, наконецъ, условія возмѣщенія ссудъ правительству.

Все то, что ниже говорится относительно долговъ, образовавшихся вслѣдствіе выдачъ правительствомъ ссудъ по гарантіи, сполна относится и къ долгамъ, образовавшимся вслѣдствіе

недополучекъ по счету процентовъ и погашенія по облигаціямъ, оставленнымъ правительствомъ за собою. Разница заключается лишь въ томъ, что въ первомъ случаѣ долги обусловливаются *выдачами* со стороны правительства, а во второмъ—*недовзносами* со стороны обществъ правительству суммъ по счету $^0/_0$ $^0/_0$ и погашенія на облигаціи, оставленныя за правительствомъ по извѣстному курсу. Послѣдній, какъ мы видѣли, представляется весьма различнымъ для облигацій разныхъ обществъ, причемъ во многихъ случаяхъ достигаетъ 96$^0/_0$, тогда какъ само правительство могло консолидированныхъ облигацій и не реализовать по такому высокому курсу. Въ такихъ случаяхъ весь ущербъ несетъ правительство, такъ какъ размѣръ суммы, которую обязуется общество вносить правительству, опредѣляется номинальнымъ облигаціоннымъ капиталомъ, оставленнымъ за правительствомъ по опредѣленному курсу, и обществу нѣтъ дѣла до того, если бы правительству для полученія обратно суммъ, отпущенныхъ въ счетъ облигацій обществу, пришлось реализовать консолидированныхъ облигацій на большую номинальную сумму, т. е. если бы правительству пришлось уплачивать большую сумму по купонамъ, чѣмъ какую обязалось вносить въ казну общество. Въ томъ случаѣ, когда правительство реализовало консолидированныя облигаціи по высшему курсу противъ того, по которому оно приняло облигаціи общества, всю разницу или часть прибыли ($^1/_2$) получало общество. Такимъ образомъ, невыгода сполна ложилась на правительство, а выгодой сполна или отчасти пользовалось общество.

Если мы будемъ придерживаться той же группировки, которая принята была нами въ первой главѣ для капиталовъ частныхъ обществъ, то получатся слѣдующія категоріи. Изъ числа 44 частныхъ обществъ, бывшихъ къ 1885 г., у 24.—Варшавотереспольской (§ VIII), Владикавказской (§§ 34, 35), Главнаго общества (§ 7), Московско-рязанской (§ 15), Динабурго-витебской (§ 5 и доп. къ уст. 1868 года), Рязанско-козловской (§ 17), Лодзинской (§ VIII), Ряжско-моршанской (§ 17), Курско-кіевской (§ 16), Орловско-витебской (§§ 5, 17), Курско-харьково-азовской (§ 14), Московско-брестской (§§ 34, 35), Грязецарицынской (§§ 4*, 7, 10), Лозово-севастопольской (§ 19), Митавской (§ 20), Ряжско-вяземской (§§ 21, 22), Моршанско-сызранской (§§ 18, 19), Уральской, Оренбургской, Фастовской и

Привислинской (§§ 35, 36), Донецкой, Путиловской (§§ 34, 35) и Закавказской (§§ 35, 36)—сполна гарантированы какъ акціонерные, такъ и облигаціонные капиталы; у трехъ обществъ — Балтійской (§§ 7*, 23), Риго-динабургской (§ 4) и Юго-западныхъ жж. дорогъ (§§ 34, 35)—сполна гарантированъ акціонерный и отчасти облигаціонный капиталы. Однако, при ближайшемъ разсмотрѣніи дѣла оказывается, что облигаціонные капиталы этихъ дорогъ также сполна гарантированы, такъ какъ упомянутымъ обществамъ предоставлено право платежа по негарантированнымъ облигаціямъ включать въ счетъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, такъ что эти, якобы, негарантированныя облигаціи оплачиваются даже раньше, чѣмъ опредѣляется, потребуется ли гарантія и въ какомъ размѣрѣ для оплаты купоновъ по гарантированнымъ облигаціямъ и акціямъ.

У четырехъ обществъ — Варшаво-бромбергской (§ 7), Козлово-воронежско-ростовской (§§ 18, 19), Орловско-грязской (§§ 7, 9) и Шуйско-ивановской жж. дорогъ (§§ 8, 10) — находимъ при сполна гарантированномъ облигаціонномъ капиталѣ, только часть акціонернаго капитала, пользующагося гарантіею. По отношенію къ этимъ дорогамъ необходимо, однако, замѣтить, что финансовыя отношенія правительства къ нимъ представляются не вполнѣ однородными. Относительно Варшаво-бромбергской ж. дороги должно замѣтить, что по Статистическому сборнику Министерства путей сообщенія, вып. 13, значится изъ акціонернаго капитала (6.709.000 руб. кр.) негарантированныхъ акцій на 508.000 р.; тоже находимъ въ „составленныхъ по порученію г. государственнаго контролера таблицахъ“ относительно жж. дорогъ за 1885 г. (приложенія XIII); по таблицамъ г. Баландина за 1877 г. гарантированнымъ значится весь капиталъ (стр. 20), но по послѣднимъ—за 1880, 1881 и 1882 гг.—согласно съ свѣдѣніями государственнаго контроля и Статистическаго сборника, лишь часть акціонернаго капитала (стр. 81); по даннымъ, изложеннымъ въ докладѣ Барановской комиссіи, о финансовомъ состояніи жж. дорогъ, ч. I, № 14, оказывается гарантированнымъ весь акціонерный капиталъ; примѣчаніе гласитъ: „процентъ и погашеніе по дополнительному акціонерному капиталу въ 508.000 руб. пополняются изъ дохода по эксплуатаціи. Эти проценты и погашеніе обезпечены правительствомъ наравнѣ съ акціями первоначальнаго выпуска“. Такимъ обра-

вомъ, если признавать правильнымъ послѣднее указаніе, то и Варшаво-бромбергскую ж. дорогу придется присоединить къ числу дорогъ съ сполна гарантированными капиталами. Впрочемъ, негарантированная доля капитала, во всякомъ случаѣ, представляется ничтожною сама по себѣ.

По уставу Козлово-воронежско-ростовской ж. дороги имѣются и негарантированныя акціи; но если обратиться къ § 29, трактующему о распредѣленіи чистаго дохода дороги, то увидимъ, что эти акціи поставлены въ особое привилегированное положеніе, именно въ § 29 читаемъ: „Чистый доходъ, который окажется отъ эксплуатаціи всей Козлово-воронежско-ростовской ж. дороги (т. е. сумма, оставшаяся за покрытіемъ всѣхъ расходовъ по содержанію, дѣйствію и ремонту), по отчисленіи изъ него опредѣленной § 28 части въ запасный капиталъ, распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

а) отдѣляются проценты и погашеніе по облигаціямъ;

б) проценты и погашеніе по гарантированнымъ акціямъ.

Остатокъ чистаго дохода обращается на уплату процентовъ и погашенія по негарантированнымъ акціямъ, но не свыше $5^1/_{10}$ % на нарицательный капиталъ сихъ акцій. Если затѣмъ окажется излишекъ чистаго дохода, то таковой раздѣляется пополамъ и одна половина обращается въ возвратъ авансовъ правительства по гарантіи, а другая половина обращается въ дивидендъ по всѣмъ акціямъ, какъ гарантированнымъ, такъ и негарантированнымъ“. Такимъ образомъ, на *негарантированныя акціи* Козлово-воронежско-ростовской дороги изъ дохода отчисляется $5^1/_{10}$ % раньше, чѣмъ уплачивается долгъ правительству. Впрочемъ, и по нѣкоторымъ другимъ уставамъ негарантированныя акціи пользуются подобною привилегіей. Относительно Орловско-грязской ж. дороги должно замѣтить, что ея негарантированныя акціи не пользуются привилегіей, подобной присвоенной такимъ же акціямъ Козлово-воронежско-ростовской ж. дороги, за то она едва ли не должна считаться единственнымъ исключеніемъ изъ всѣхъ дорогъ въ другомъ отношеніи: по §§ 7 и 9 „правительство гарантируетъ на все время дѣйствія концессіи ежегодно одну десятую часть процента со всего вышепоименованнаго капитала общества для погашенія онаго въ продолженіи 81 года“... „Отчисленіе одной десятой части процента на погашеніе *всего номинальнаго ка-*

питала общества начинается для каждаго отдѣленія со дня открытія на немъ движенія". Или необходимо признать довольно значительную неясность и не систематичность въ изложеніи, или придется видѣть въ приведенномъ *гарантію процента на погашеніе всего капитала*, при гарантіи дохода лишь на часть капитала общества. Если еще выраженіе „со всего вышепоименованнаго капитала общества" можно относить къ указанному передъ тѣмъ гарантированному капиталу, хотя и здѣсь, кажется, возможно и иное толкованіе, то уже, во всякомъ случаѣ, приходится признать помѣщеніе правила относительно отчисленій для погашенія всего номинальнаго капитала общества въ § 9, трактующій о примѣненіи правительственной гарантіи, совершенно неумѣстнымъ, если не видѣть въ приведенныхъ словахъ гарантію процента погашенія *всего* капитала общества. Что касается до Шуйско-ивановской ж. дороги, то она подобныхъ особенностей не представляетъ.

Далѣе находимъ пять желѣзнодорожныхъ обществъ — Либаво-роменской (§ 37), Московско-курской (§ 9), Московско-ярославской (§ 17 и § 3 Яр.-вол.), Новгородской (§ 35) и Новоторжской (§ 20) жж. дорогъ, акціонерные капиталы которыхъ не гарантированы вовсе, тогда какъ облигаціонные гарантированы сполна.

Срокъ, на который дана гарантія, даетъ возможность раздѣлить всѣ общества, капиталы коихъ пользуются гарантіей, на двѣ группы: къ первой, относятся общества, коимъ гарантія дарована на все время концессіи (т. е. отъ 75 до 87 лѣтъ), и такихъ—большинство; ко второй—общества, пользующіяся временною гарантіей; такихъ находимъ всего три: общества Ряжско-вяземской, Моршанско-сызранской и Владикавказской [1]) жж. дорогъ; да и они получили временную—на 15 лѣтъ—гарантію акціонерныхъ капиталовъ, тогда какъ облигаціонные, такъ же, какъ и капиталы всѣхъ остальныхъ обществъ, гарантированы на все время концессіи.

Размѣръ правительственной гарантіи въ процентахъ на *паричательный* капиталъ выразится, въ видѣ общаго правила, 5% и болѣе какъ по акціонерному, такъ и по облигаціонному ка-

---

[1]) Утвержденіемъ новаго устава этого общества 25 декабря 1884 г. введены измѣненія, которыя ниже подробнѣе будутъ разсмотрѣны.

питаламъ. Исключеніе составляютъ 3 выпуска облигацій Главнаго общества, коимъ присвоена гарантія 3,43 — 4,67% и дополнительный выпускъ облигацій Владикавказской ж. дороги— при гарантіи 4,299%; Высочайше утвержденными 12 іюля 1885 г., 7 апрѣля, 9 іюня и 22 ноября 1886 г. мнѣніями Государственнаго Совѣта разрѣшены обществамъ Московско-рязанской, Рязанско-козловской, Московско-курской и Курско-кіевской жж. дорогъ дополнительные выпуски облигацій, коимъ гарантировано 4% интереса и соотвѣтственное остающемуся сроку концессіи погашеніе; акціи 1) Риго-динабургской и Варшавобромбергской жж. дорогъ, коимъ дана гарантія въ размѣрѣ $4^1/_2$%, 2) Московско-брестской ж. дороги $3^3/_8$% и Балтійской 3% [1]), которыя были выпущены безъ гарантіи, присвоенной имъ впослѣдствіи, и 3) Грязе-царицынской ж. дороги, которыя пользовались *земской* гарантіей въ размѣрѣ $2^1/_2$%, съ 1874 года принятой правительствомъ на себя.

„Купоны отъ гарантированныхъ правительствомъ облигацій и акцій оплачиваются самими обществами, кромѣ обществъ Оренбургской, Привислинской, Уральской и Фастовской жж. дорогъ, такъ какъ, по уставамъ этихъ частныхъ обществъ, оплата купоновъ отъ ихъ облигацій и акцій возложена на обязанность Государственнаго банка.

„Недостающія суммы на оплату купоновъ по гарантированнымъ правительствомъ бумагамъ желѣзнодорожныхъ обществъ выдаются имъ слѣдующимъ, весьма простымъ порядкомъ.

„Общества представляютъ въ Министерство путей сообщенія или же въ Министерство финансовъ заявленія о томъ, что на ближайшій срокъ уплаты по купонамъ отъ ихъ акцій или облигацій потребна имъ въ счетъ гарантіи извѣстная сумма, причемъ указываютъ на причины, вызвавшія потребность въ исчисленной суммѣ. Обыкновенно, общества ссылаются на слѣдующія причины: что они не имѣютъ средствъ къ оплатѣ купоновъ вслѣдствіе малой доходности дороги, или же хотя въ отчетахъ и значится остатокъ чистаго дохода, изъ котораго можно было бы оплатить купоны, но остатка этого не имѣется въ ихъ распоряженіи, потому что онъ затраченъ на тѣ или другія потреб-

[1]) По ук. выше таблицамъ Госуд. контр., табл. XIV, размѣръ гарантіи — $3^3/_8$ %.

ности дороги"... „Такія заявленія обществъ, при заключеніи Министра путей сообщенія, препровождались въ Министерство финансовъ, гдѣ и дѣлались распоряженія объ отпускѣ просимыхъ суммъ. Хотя Министерства и путей сообщенія, и финансовъ, при разрѣшеніи подобныхъ заявленій и имѣли въ виду, что на обязанности правительства лежала только доплата недостающихъ суммъ по гарантіи, сверхъ чистаго дохода, но, принимая во вниманіе, что отказъ въ выдачѣ обществамъ просимыхъ ими приплатъ можетъ препятствовать имъ въ переводѣ нужныхъ суммъ заграничнымъ банкирамъ для оплаты купоновъ, а это обстоятельство, въ свою очередь, можетъ повліять на курсъ русскихъ гарантированныхъ процентныхъ бумагъ, то обыкновенно доводы обществъ относительно стѣсненнаго ихъ положенія и недостаточности средствъ для срочныхъ платежей не подвергались особо тщательной повѣркѣ" [1]). Незаконченность (къ тому времени, когда требуется приплата по гарантіи) счетовъ за эксплуатаціонный годъ, отсутствіе правительственныхъ органовъ, имѣющихъ задачей ближайшую повѣрку исчисленій общества дѣлали невозможнымъ фактическій контроль правительства. Впрочемъ, по уставу Риго-динабургской ж. дороги, (§ 22) правительство, по полученіи заявленія правленія о необходимости выдать приплату по гарантіи, „распоряжается доставленіемъ правленію требуемыхъ суммъ, принявъ соотвѣтствующія мѣры для убѣжденія въ вышеозначенной необходимости".

Нѣкоторымъ обезпеченіемъ правительства отъ переборовъ по гарантіи является включеніе въ уставы оговорки, что „при послѣдующихъ выдачахъ правительствомъ суммъ въ счетъ гарантіи засчитываются суммы, прежде выданныя по требованіямъ общества и оказавшіяся по повѣркѣ счетовъ въ концѣ года излишними" (§ 31 уст. Рязанско-козловской ж. дороги). Подобное условіе встрѣчаемъ въ уставахъ многихъ другихъ жж. дорогъ, напр. Ряжско-моршанской, Курско-кіевской, Орловско-витебской, Орловско-грязской и др. Однако, во многихъ уставахъ такой оговорки не находимъ, какъ напр., уставы Московско-рязанской, Динабурго-витебской, Варшаво-тереспольской, Митавской, Ряжско-вяземской, Юго-западныхъ ж. дорогъ и др. Во

---

[1]) Докладъ Барановской коммисіи (Финансовое положеніе ж. дорогъ), ч. II, стр. 62.

всякомъ случаѣ, указанная выше оговорка въ уставахъ представляется недостаточною, такъ какъ и при ней правительство можетъ потерять проценты на перебранныя суммы, которыя при многомилліонныхъ приплатахъ, а потому и возможныхъ значительныхъ переборахъ могутъ составить довольно крупныя суммы.

Только въ уставѣ одной Закавказской ж. дороги приняты болѣе дѣйствительныя (хотя все-таки недостаточныя) мѣры къ обезпеченію казны отъ переборовъ по гарантіи.

Въ § 44 читаемъ... „Суммы, излишне отпущенныя, согласно требованіямъ общества, въ видѣ авансовъ по гарантіи, а также чистый доходъ общества, недовзнесенный по облигаціямъ оставленнымъ за правительствомъ, вносятся правительству съ начетомъ 6% со дня выдачи по гарантіи или отъ срока, назначеннаго для взноса по облигаціямъ, немедленно по утвержденіи общимъ собраніемъ отчета за тотъ годъ, въ теченіи коего допущены переборъ гарантіи или недоплата по облигаціямъ [1]). Во всякомъ случаѣ, впредь до уплаты таковыхъ перебранныхъ или недовзнесенныхъ суммъ, никакой дивидендъ на акціи, сверхъ гарантированныхъ процентовъ, выдаваемъ быть не долженъ. На вышеозначенныя суммы, подлежащія уплатѣ правительству, не могутъ быть отнесены никакія взысканія другихъ кредиторовъ общества, если бы таковые оказались“.

Суммы, выданныя по гарантіи, разсматриваются какъ ссуды и такъ же, какъ и недовзнесенныя по облигаціямъ, оставленнымъ за правительствомъ, записываются долгомъ за подлежащими обществами, причемъ на эти суммы начисляются простые проценты, по большинству желѣзнодорожныхъ уставовъ, въ размѣрѣ 5% годовыхъ; но есть и отступленія; такъ, по уставамъ Главнаго общества (§ 8), Варшаво-бромбергской (§ VI), Риго-динабургской (§ 5), Московско-рязанской (§ 17), Динабурго-витебской (§ 6), Орловско-витебской (§ 20), Московско-ярославской (§ 44), Балтійской (§ 29), Ряжско-моршанской (§ 33) и Курско-кіевской (§ 34) жж. дорогъ начитывается всего по 4% годовыхъ, а по уставу одной, перешедшей уже теперь въ казну, Путиловской ж. до-

[1]) Если бы даже Министерство финансовъ дѣлало подобный же начетъ и по другимъ дорогамъ, въ уставахъ коихъ подобнаго постановленія не имѣется, то все-таки казна остается въ убыткѣ, такъ какъ такимъ начетомъ увеличивается лишь безпроцентный и (почти) безнадежный долгъ желѣзнодорожныхъ обществъ правительству.

роги, на выданныя въ счетъ гарантіи суммы начитывалось 6% годовыхъ (§ 38).

Что̀ касается до размѣра приплатъ, которыя могутъ потребоваться отъ правительства въ счетъ дарованной гарантіи, то въ нѣкоторыхъ уставахъ по этому предмету имѣются вполнѣ точно указанная сумма, болѣе которой отъ правительства не можетъ требоваться; такъ, напр., въ уставѣ Закавказской ж. дороги (§ 43), Юго-западныхъ жж. дорогъ (§ 42), Донецкой и Путиловской (§ 38). Иначе поставленъ вопросъ въ уставахъ жж. дорогъ, ранѣе разрѣшенныхъ; такъ, напр., по § 4 устава Риго-динабургской ж. дороги: „На капиталъ 10.200.000 р. правительство даруетъ обществу гарантію 4½%, т. е. по 459.000 р. сер. въ годъ *чистаго дохода*, считая въ этой суммѣ какъ интересы, такъ и погашеніе акцій“; подобнымъ же образомъ въ уставахъ Главнаго общества (§ 7), Динабурго-витебской (§ 5) и др. Въ другихъ уставахъ находимъ даже только указаніе, напр., гарантируется 5% чистаго дохода съ капитала общества, необходимаго на сооруженіе линіи (Лодзинской § 8, Московско-рязанской § 15; Курско-харьково-азовской § 14 и др.). Въ нѣкоторыхъ уставахъ (Ряжско-вяземской §§ 21, 22, Моршанско-сызранской, Ростово-владикавказской §§ 18, 19, Козлово-воронежско-ростовской § 18) говорится лишь о гарантіи 5% *ежегоднаго дохода* и затѣмъ опредѣленно указывается сумма, которую правительство гарантируетъ по капиталу общества. Если, согласно условіямъ послѣдней группы уставовъ жж. дорогъ, правительство въ правѣ ограничить свое содѣйствіе выдачей ссуды, не превосходящей опредѣленнаго уставомъ размѣра, въ видѣ дохода на гарантированный капиталъ; если также точно ограничены обязательства правительства по уставамъ первой группы, гдѣ прямо указывается *болѣе какой суммы* отъ правительства требовать общество не можетъ, то въ иномъ видѣ представляются принятыя правительствомъ на себя обязательства по остальнымъ уставамъ. Дѣйствительно, тамъ, гдѣ правительство гарантируетъ *чистый доходъ* на капиталъ въ извѣстномъ размѣрѣ, никакого ограниченія суммой могущихъ потребоваться отъ правительства приплатъ нельзя указать. Тѣ суммы, которыя значатся въ уставахъ, выражаютъ ту сумму *чистаго дохода*, которая обезпечивается правительствомъ. Но такъ какъ о чистомъ доходѣ не можетъ быть и рѣчи, пока не покрыты издержки по эксплуатаціи, то, очевидно, правительство,

принимая на себя гарантію *чистаго дохода*, тѣмъ самымъ обязуется и покрывать всѣ дефициты, которые могутъ оказаться при эксплуатаціи ж. дороги. Толкованіе, что при гарантіи акцій на покрытіе дефицитовъ должна обращаться сумма, слѣдующая акціонерамъ, представляется безусловно невѣрнымъ, такъ какъ, очевидно, при такомъ толкованіи не можетъ и рѣчи быть о гарантіи *чистаго* дохода на акціи. Иное дѣло, если говорится лишь о гарантіи дохода просто на извѣстный опредѣленный капиталъ. Здѣсь, дѣйствительно, можно видѣть лишь принятіе на себя правительствомъ обязательства приплатить, при извѣстныхъ условіяхъ, сумму, *не превосходящую* 5% и т. п. отъ извѣстнаго, опредѣленнаго капитала.

Совершенно отличную группу въ отношеніи условій гарантіи представляютъ уставы четырехъ дорогъ: Уральской, Оренбургской, Фастовской и Привислинской. Въ §§ 35, 36 этихъ уставовъ совершенно опредѣленно говорится, что правительство даруетъ абсолютную гарантію акціямъ [1]) и облигаціямъ общества $5^{1}/_{10}$% интереса и погашенія, въ § 44 указывается, что сумма, равная $5^{1}/_{10}$% на весь капиталъ каждаго изъ этихъ обществъ, подлежитъ взносу въ казну изъ доходовъ эксплуатаціи соотвѣтственныхъ дорогъ и на эти суммы не могутъ простираться притязанія другихъ кредиторовъ общества, если бы таковые были. Казна въ данномъ случаѣ сама уплачиваетъ каждому держателю акціи или облигаціи гарантированный доходъ, такъ что, поскольку дѣло касается дохода, не превышающаго гарантированный, въ сущности не можетъ быть и рѣчи о какомъ-нибудь обществѣ, такъ какъ здѣсь мы имѣемъ дѣло съ доходомъ на каждую отдѣльную (такъ называемую) акцію, а не съ доходомъ общества, распредѣляемымъ между акціонерами. Изъ сказаннаго вытекаетъ вопросъ, не слѣдуетъ ли заключить, что тамъ, гдѣ, какъ во всѣхъ остальныхъ уставахъ, не имѣется оговорки, подобной вышеприведенной въ уставахъ послѣднихъ 4 дорогъ, справедливо допустить, что притязанія кредиторовъ могутъ быть обращены и на суммы чистаго дохода, причитающагося на гарантированныя правительствомъ акціи желѣзнодорожныхъ обществъ?

---

[1]) § 35 „....Слѣдующія по сей гарантіи уплаты выдаются правительствомъ полностью держателямъ акцій, причемъ никакія требованія общества или кредиторовъ онаго не могутъ быть отнесены на суммы, подлежащія къ означенной уплатѣ по акціямъ....“

Понятно, что изъ принятыхъ на себя правительствомъ обязательствъ приплачивать, въ случаѣ нужды, желѣзнодорожному обществу извѣстныя суммы денегъ прямо вытекаетъ его заинтересованность какъ въ правильномъ, раціональномъ веденіи самаго предпріятія, такъ и въ правильномъ составленіи смѣтъ относительно предполагаемыхъ расходовъ и составленіи отчетовъ относительно произведенныхъ расходовъ и полученныхъ доходовъ. Такимъ образомъ, изъ сказаннаго вытекаетъ право правительства контролировать смѣты и отчеты, которые и должны ему представляться обществами на разсмотрѣніе, измѣненіе и утвержденіе. Къ этому вопросу намъ еще придется вернуться; теперь же обратимся къ разсмотрѣнію тѣхъ условій, при которыхъ частными желѣзнодорожными обществами должны уплачиваться долги, обусловленные приплатами правительства по гарантіи или недовзносами общества процентовъ по облигаціямъ, оставленнымъ за правительствомъ. Въ этомъ отношеніи замѣчается довольно большое разнообразіе и всѣ уставы придется разбить на нижеслѣдующія группы:

По уставу Главнаго общества (§ 51), изъ чистаго дохода сперва отчисляются суммы для уплаты по займамъ, процентъ и погашеніе по акціямъ (которыя всѣ гарантированы), а затѣмъ одна половина остатка обращается на возмѣщеніе долговъ правительству какъ по счету гарантіи, такъ и другихъ. Затѣмъ уже изъ другой половины — доли акціонеровъ — дѣлаются отчисленія для образованія запаснаго капитала. Конечно, и при такомъ дѣленіѣ представляется не вполнѣ нормальнымъ, что отдѣляется половина въ пользу акціонеровъ (уже получающихъ гарантированный доходъ), когда на обществѣ, можетъ быть, числятся долги. Но разъ это условіе допущено, совершенно нормально дѣлать отчисленія въ запасный капиталъ изъ этой второй половины, такъ какъ запасный капиталъ, при выкупѣ или окончаніи концессіи, какъ мы увидимъ, признается достояніемъ акціонеровъ общества. Въ уставѣ московско-рязанской ж. дороги (§ 46) мы находимъ, что изъ чистаго дохода сперва производятся платежи по займамъ (?), затѣмъ уплачиваются гарантированные % и погашеніе по акціямъ и облигаціямъ, послѣ чего уплачиваются долги правительству по гарантіи. Въ томъ случаѣ, если бы оказался остатокъ, то изъ него уже, прежде распредѣленія дивиденда, производятся отчисленія въ

запасный капиталъ. Только въ уставахъ этихъ двухъ обществъ мы находимъ точно выраженнымъ, что отчисленія въ запасный капиталъ производятся послѣ уплаты или отчисленія для уплаты долговъ правительству по гарантіи. Въ уставахъ слѣдующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, на нашъ взглядъ, представляется допущеннымъ противорѣчіе отдѣльныхъ статей уставовъ.

По уставу Риго-динабургской ж. дороги, въ силу Высочайше утвержденнаго, 20 марта 1870 г., положенія Комитета Министровъ, § 5: „Если бы вслѣдствіе гарантіи сдѣлана была изъ казны нѣкоторая къ доходамъ общества доплата..., то, въ возвратъ этой издержки, въ послѣдующіе годы обращается $^1/_2$ *излишка чистаго дохода*, превышающаго какъ означенные 459.000 р., такъ и всѣ платежи по дарованной обществу, на основаніи особаго договора, ссудѣ, до того времени, пока произведенная изъ казны выдача съ интересами, считая по 4 на 100 въ годъ, не возмѣстится“. Между тѣмъ, по § 51 устава „съ излишка чистаго годоваго дохода, сверхъ гарантированной ежегодно суммы, отчисляется, по меньшей мѣрѣ, 5% для образованія запаснаго капитала на непредвидимые расходы. Когда составленный такимъ образомъ запасный капиталъ достигнетъ 500.000 р. сер., то означенное выше отчисленіе можетъ быть уменьшено или пріостановлено“.

Такимъ образомъ, оказывается, что *„по меньшей мѣрѣ“* 5% чистаго дохода будутъ отчислены, прежде чѣмъ отдѣлится половина на уплату долговъ казнѣ, т. е. „по меньшей мѣрѣ“ на $2^1/_2$% отъ чистаго дохода въ казну будетъ внесено менѣе, чѣмъ слѣдовало бы по положенію Комитета Министровъ. Но это „по меньшей мѣрѣ“; ограниченія же вверхъ не имѣется никакого и отчисленіе можетъ продолжаться, какъ бы ни былъ уже великъ запасный капиталъ, тѣмъ болѣе, что по § 52, „по истеченіи срока привилегіи, всякій остатокъ запаснаго капитала, какой на лицо окажется, имѣетъ быть раздѣленъ между наличными акціонерами и купонодержателями“. Кажется, что интересы казны представляются не вполнѣ обезпеченными. Остается только принять, что позднѣйшее положеніе Комитета отмѣняетъ несогласную съ нимъ статью устава. Еще гораздо хуже представляются условія, какими обставленъ возвратъ ссудъ правительству по положенію Динабурго-витебской и по уставу Орловско-витебской (§§ 20, 21) ж. дорогъ. Въ положеніи первой изъ нихъ чи-

таемъ: § 6 „Въ случаѣ, если бы правительству пришлось дополнить изъ казны вышеупомянутые $5^1/_{12}\%$, то на возмѣщеніе такой издержки онаго обращается потомъ половина чистаго дохода компаніи, превышающаго 6% со всего капитала“. Между тѣмъ, въ § 8 находимъ: „до обращенія прибылей на возмѣщеніе авансовъ, учиненныхъ правительствомъ (ссуды по гарантіи), компанія властна отчислять одну десятую долю помянутыхъ чистыхъ прибылей отъ дороги въ запасный капиталъ. Однако же, доколѣ чистая годовая прибыль отъ дороги будетъ менѣе $5^1/_{12}\%$ съ нарицательнаго капитала компаніи, общій итогъ отчисленій... въ запасный капиталъ не долженъ превышать суммы 100.000 фунт. стерл.“.

Такимъ образомъ, уплата долга по гарантіи можетъ начаться обществомъ только тогда, когда чистый доходъ дороги превзойдетъ 1.081 тыс. руб. [1]), что составитъ на дѣйствительный акціонерный капиталъ общества $8{,}31\%$! Но кто же можетъ обществу помѣшать, въ виду § 8 положенія, увеличивать отчисленія въ запасный капиталъ, какъ скоро доходъ превысилъ $5^1/_{12}\%$ на нарицательный капиталъ? Хотя бы долги общества правительству считались, какъ теперь, милліонами, общество можетъ увеличивать отчисленія въ запасный капиталъ на всю ту сумму, на которую доходъ его будетъ превышать [2]) 1.081 тыс. руб., и такимъ образомъ, вмѣсто уплаты долговъ правительству, создавать себѣ имущество, которое, съ истеченіемъ срока концессіи или въ случаѣ выкупа дороги, распредѣляется между держателями непогашенныхъ акцій.

Подобныя же условія возврата ссудъ казнѣ и отчисленій въ запасный капиталъ находимъ въ уставахъ Курско-кіевской (§§ 34, 35) и Орловско-грязской (§§ 10, 11) жж. дорогъ. Сперва говорится, что на уплату долговъ по гарантіи обращается $^1/_2$

---

[1]) Номинальный капиталъ 16.250.000 р. мет., на него $6\% = 973$ т. р. Если прибавить къ этой суммѣ еще $^1/_9$, или 108,11 тыс., что составитъ отъ суммы—10% и подлежитъ отчисленію въ запасный капиталъ, то и получимъ 1.081,1 т. руб. Такъ какъ въ дѣйствительности, какъ было уже указано, акціонерный капиталъ равенъ 13 мил., то на него 1.081,1 тыс. руб. $= 8{,}31\%$.

[2]) Даже въ томъ же § 8 читаемъ, что при доходѣ болѣе $5^1/_{12}\%$ отчисленія въ запасный капиталъ не должны превосходить излишка дохода надъ $5^1/_{12}\%$; очевидно, значитъ, равняться этому излишку они могутъ. Въ уставѣ Орловско-витебской ж. дороги (§ 21) это прямо и говорится, но подъ условіемъ, чтобъ излишекъ этотъ не составлялъ болѣе 10% чистаго дохода.

остатка чистой прибыли, за отчисленіемъ 6% на капиталъ по Курско-кіевской и 5% на гарантированный и 1/10% на весь капиталъ по Орловско-грязской ж. дорогѣ; вслѣдъ затѣмъ, однако, находимъ, что въ первыя 10 лѣтъ общества могутъ прежде всего отчислять изъ чистаго дохода по 5%, въ послѣдующіе годы — по 2% въ запасный капиталъ. При этомъ послѣдній не долженъ превосходить 200 тыс. фунт. стерл. по Курско-кіевской и 1 мил. руб. по Орловско-грязской, „пока правительство *будетъ производить приплаты*“ въ счетъ гарантіи. Изъ послѣднихъ словъ слѣдуетъ, что хотя бы и много было долговъ, но какъ только доходъ дороги перешелъ гарантированную сумму, запасный капиталъ, сполна идущій въ пользу акціонеровъ, можетъ быть увеличиваемъ неограниченно. Этого послѣдняго условнаго ограниченія не встрѣчается въ уставахъ Рязанско-козловской (§§ 32, 33) и Ряжско-моршанской (§§ 33, 34) жж. дорогъ, въ которыхъ прямо указывается предѣльная норма запаснаго капитала — 500 тыс. руб. Во всѣхъ прочихъ отношеніяхъ уставы сходны съ предшествующими. Въ уставѣ Курско-харьково-азовской ж. дороги (§§ 39, 40) находимъ то же противорѣчіе, какъ и въ вышеприведенныхъ уставахъ; далѣе здѣсь говорится, что общество обязано отчислять по 5% чистаго дохода въ запасный капиталъ ежегодно прежде оплаты капитала. Предѣльная норма 1,5 мил. руб., *пока за обществомъ числится долгъ правительству*. Это уже устраняетъ возможность такого ненормальнаго порядка распредѣленія, на который было выше указано: здѣсь увеличеніе запаснаго капитала противъ нормы, правда, очень высокой, вмѣсто внесенія излишка дохода въ казну для погашенія долговъ по гарантіи, не представляется возможнымъ.

По уставамъ Варшаво-бромбергской (§§ VI, 40), Варшаво-тереспольской (XIV, 43) и Лодзинской (§§ XIV, 42) жж. дорогъ, условія возврата суммъ, полученныхъ въ счетъ гарантіи, представляются довольно неопредѣленными. Ссуды будутъ возвращены правительству съ начетомъ (4%) 5%, коль скоро чистый доходъ превыситъ (4½%) 5% на весь капиталъ. Въ § 40 (§§ 43, 42) опредѣляется, что по отчисленіи гарантированныхъ % и погашенія и 3% чистаго дохода въ запасный капиталъ, отчисляется „соразмѣрное количество на возвратъ правительству ссудъ, выданныхъ обществу“. Едва ли какое-нибудь частное лицо согласилось дать ссуду, обусловивъ возмѣщеніе ея приве-

деннымъ выше способомъ! Въ докладѣ Барановской коммисіи [1]) указывается, но намъ неизвѣстно, на какомъ основаніи, что общества этихъ дорогъ „на уплату долговъ правительству за прежнее время должны вносить $^1/_3$ остатка дохода за отчисленіями, опредѣленными уставами". Полагаемъ, что здѣсь, по недоразумѣнію смѣшана доля, причитающаяся правительству, помимо возмѣщенія долговъ, съ суммами, поступающими для послѣдней цѣли.

По сравненію съ предшествующею группой уставовъ отличіе послѣднихъ двухъ заключается также и въ томъ, что по этимъ послѣднимъ сперва производится оплата гарантированнаго капитала, а потомъ уже дѣлается отчисленіе въ запасный капиталъ. Такимъ образомъ, по крайней мѣрѣ, искусственно не возвышается размѣръ гарантированной суммы, хотя, конечно, и здѣсь, вмѣсто уплаты долговъ правительству, можетъ составляться капиталъ, представляющій имущество общества.

Въ послѣднемъ отношеніи сходство съ приведенными выше замѣчается и въ уставахъ Лозово-севастопольской и Митавской жж. дорогъ (§ 33), согласно которымъ, послѣ оплаты гарантированнаго дохода, 5% чистаго дохода отчисляется въ запасный капиталъ, а затѣмъ $^1/_2$ остатка идетъ на уплату долга по гарантіи правительству.

Затѣмъ мы находимъ еще въ трехъ уставахъ жж. дорогъ—Новгородской (§ 43), Новоторжской (§ 29) и Либаво-роменской (§§ 41, 43) — съ негарантированными акціонерными и сполна гарантированными облигаціонными капиталами, — постановленія, что въ запасный капиталъ отчисленія ($^1/_3$% основнаго капиталъ по уставу въ первомъ и 5% чистаго дохода—въ послѣднихъ) производятся послѣ оплаты гарантированныхъ облигацій; но при этомъ, однако, уплата долговъ правительству начинается лишь по отчисленіи въ пользу негарантированныхъ акцій — 5%—4%—$5^1/_{10}$% (въ соотвѣтственныхъ уставахъ) и на нее обращается затѣмъ *весь остатокъ сполна* — по уставамъ Новгородской и Новоторжской, и *только половина* — по уставу Либаво-роменской жж. дороги.

По уставамъ Моршанско-сызранской (§§ 27, 28), Ряжско-вяземской (§ 28) и Ростово-владикавказской [2]) (§§ 31, 32) жж.

---

[1]) Часть II, стр. 94.

[2]) О новомъ уставѣ этой (нынѣ Владикавказской) ж. дороги будетъ сказано ниже.

дорогъ, пользующихся *временною* на акціонерный капиталъ гарантіей, мы находимъ, по истеченіи срока гарантіи, тѣ же условія возврата ссудъ и вообще распредѣленія чистаго дохода, какъ и въ уставѣ Либаво-роменской ж. дороги. Отличіе отъ этихъ уставовъ устава Козлово-воронежско-ростовской ж. дороги (§ 29) заключается въ томъ, что прежде всего производится отчисленіе изъ чистаго дохода 5% въ запасный капиталъ, затѣмъ оплата гарантированнаго дохода на акціи и облигаціи, далѣе выдѣляется до предѣла $5^1/_{10}$% *дивидендъ на негарантированныя акціи* и, наконецъ, если бы и затѣмъ получился остатокъ, то $^1/_2$ его обращается на уплату долговъ правительству, а другая составляетъ супердивидендъ акціонеровъ.

Согласно уставамъ Уральской, Оренбургской, Фастовской, Привислинской и Донецкой (§§ 44, 45), Московско-брестской (§ 43), Закавказской (§ 42) и Ивангородо-домбровской (§ 42) жж. дорогъ, устанавливается слѣдующій порядокъ распредѣленія чистаго дохода и возмѣщенія ссудъ правительства: сперва отчисляется извѣстный % въ запасный капиталъ ($^1/_3$% основнаго капитала, по 2% (съ 1880 г.) съ чистаго дохода Московско-брестской, по 5% первыя 10 лѣтъ, а затѣмъ по 2% Ивангородо-домбровской и Закавказской, считая съ открытія Бакинскаго уч.) далѣе гарантированный доходъ, затѣмъ изъ остатка $^1/_2$ на уплату долговъ казнѣ, а другая половина — въ доходъ акціонеровъ; но при этомъ (за исключеніемъ четырехъ первыхъ дорогъ), если эта доля составитъ болѣе 1% съ капитала, т. е. вмѣстѣ съ гарантированнымъ доходомъ на акціи придется болѣе 6% по Донецкой, Закавказской и Ивангородо-домбровской и болѣе 4% по Московско-брестской, то отъ такого излишка, въ свою очередь, половина отчисляется въ казну на уплату долговъ.

Какъ уже было указано, по уставамъ Балтійской (допол. ст. 11*) и Юго-западныхъ жж. дорогъ (§ 41) предоставлено этимъ обществамъ, за покрытіемъ расходовъ по эксплуатаціи, прежде всего оплачивать купоны по негарантированнымъ облигаціямъ, затѣмъ дѣлается отчисленіе въ запасный капиталъ (5% первыя 10 лѣтъ, затѣмъ 2% по Балтійской [1]) и 2% ежегодно по Юго-западнымъ жж. дорогамъ), далѣе—уплачивается

[1]) Въ этомъ уставѣ мы снова встрѣчаемъ ограниченіе, что запасный капиталъ не можетъ превосходить 1 мил. руб., „пока правительство *будетъ производить приплату* гарантіи по акціонерному капиталу.“

гарантированный доходъ и, наконецъ, $^1/_2$ остатка идетъ на возмѣщеніе правительству долговъ, а половина—въ доходъ акціонеровъ. Въ уставъ Юго-западныхъ жж. дорогъ введена та же оговорка, въ случаѣ дохода на акціи болѣе 6%, какъ и въ только что разсмотрѣнныхъ уставахъ.

Гораздо болѣе правильнымъ представляются условія возмѣщенія ссудъ правительству по уставу Московско-курской (§ 12) съ одной стороны и Шуйско-ивановской (§ 18) и Московско-ярославской ж. дороги (§ 44)—съ другой.

По уставу перваго общества, за отчисленіемъ суммъ на оплату облигаціоннаго капитала, на составленіе запаснаго (5% чистаго дохода) и эмеритальнаго капитала, *весь остатокъ* идетъ на уплату правительству долговъ по недоимкамъ; изъ остальной суммы отчисляется $^1/_{10}$% съ акціонернаго капитала на его погашеніе, до 7% въ дивидендъ, далѣе по 50 руб. съ версты на устройство механическаго учебнаго заведенія въ Москвѣ, наконецъ, остальная часть прибыли дѣлится по ровну между казной, передавшей въ 1870 г. дорогу обществу, и акціонерами [1]). По уставу Шуйско-ивановской ж. дороги (съ 1 января 1886 г.), 2% съ чистаго дохода отчисляются въ запасный капиталъ, затѣмъ дѣлаются отчисленія на оплату гарантированныхъ облигаціоннаго и части акціонернаго капитала, наконецъ изъ остатка—$^1/_2$ въ казну на уплату долговъ, а $^1/_2$—въ пользу акціонеровъ. По уставу Московско-ярославской ж. дороги, на уплату долговъ правительству идетъ половина чистой прибыли, остающейся по уплатѣ гарантированнаго на облигаціи дохода. Такимъ образомъ, мы видимъ, что хотя въ двухъ послѣднихъ уставахъ и отчисляется только половина остатка чистой прибыли, послѣ оплаты гарантированнаго дохода (и 2% въ запасный капиталъ, по Шуйско-ивановской ж. дорогѣ), но все-таки не допущено предварительное отчисленіе опредѣленнаго дохода на негарантированныя акціи, какъ это мы видѣли, напр., въ уставахъ Козлово-воронежско-ростовской, Либаво-роменской и друг. жж. дорогъ.

До сихъ поръ мы оставляли совершенно въ сторонѣ послѣд-

[1]) „На основаніи Высочайшаго повелѣнія 17 января 1878 г., разрѣшено отчислять, начиная съ 1877 г., прежде всего суммы, необходимыя на уплату по заграничному займу, съ тѣмъ, чтобы остатокъ чистаго дохода, пока онъ не будетъ превышать сумму, какая по современному курсу будетъ причитаться правительству въ уплату по облигаціямъ, былъ сполна обращаемъ на такую уплату." Докладъ Барановской коммисіи, ч. II, стр. 94.

ній (по времени) изъ утвержденныхъ уставовъ—уставъ Владикавказской ж. дороги (до 1885 г. называвшейся Ростово-владикавказской), потому что въ отношеніи гарантіи этотъ уставъ представляетъ особенности, рѣзко выдѣляющія его изъ остальной массы уставовъ. Какъ было выше указано, Ростово-владикавказской ж. дорогѣ была дана гарантія $5^1/_{10}\%$ на облигаціонный и на 15 лѣтъ на акціонерный капиталъ общества. При пересмотрѣ и дополненіи устава, гарантія на основной облигаціонный (и дополнительный) капиталъ оставлена въ прежнемъ размѣрѣ на все время концессіи; что же касается гарантіи акціонернаго, то въ этомъ отношеніи находимъ слѣдующія постановленія (§ 34). По 1 января 1887 г. правительство гарантируетъ на акціонерный капиталъ $5^1/_{10}\%$ ежегоднаго дохода, „а всего въ годъ не свыше 440.785 руб.“ Съ 1 января 1887 г. въ теченіе 12 лѣтъ, раздѣленныхъ на 3 равныхъ періода, правительство принимаетъ на себя гарантію въ слѣдующемъ видѣ: „если сумма чистаго дохода, подлежащая (по § 41) на уплату % и погашенія на акціонерный капиталъ, будетъ менѣе $5^1/_{10}\%$ (440.785 руб.) съ сего капитала, то правительство доплачиваетъ обществу въ счетъ недостающей до $5^1/_{10}\%$ суммы“ въ первые 4 года не свыше 3%, въ слѣдующіе не свыше 2%, наконецъ, въ послѣдніе 4 года не свыше 1%. „Съ 1 января 1899 г. всякія обязательства правительства по приплатѣ гарантіи на акціи общества вовсе прекращаются“. Мы сейчасъ увидимъ, въ какомъ смыслѣ должно быть понимаемо послѣднее постановленіе, но сперва остановимся на условіяхъ гарантіи. Если припомнимъ, что Ростово-владикавказской ж. дорогѣ была дана *временная*, на 15 лѣтъ, на акціонерный капиталъ гарантія, то всякое ея продолженіе съ 1887 г. является новою льготой обществу, существующему уже 15 лѣтъ и, слѣдовательно, имѣвшему достаточно времени развить свою дѣятельность, чтобы обнаружить свою жизнеспособность. Во всякомъ случаѣ, нѣтъ основаній давать обществу бо́льшія противъ прежнихъ льготы. Правительство гораздо сильнѣе побуждало бы общество къ улучшеніямъ, понижая постепенно гарантируемый процентъ дохода на акціонерный капиталъ, но оно не гарантируетъ постепенно 3%, 2% и 1%, а этими процентами опредѣляетъ лишь размѣръ правительственныхъ приплатъ къ доходу все-таки до $5^1/_{10}\%$ на акціонерный капиталъ. Такимъ образомъ, въ первые (съ 1887 г.) 4 года

обществу достаточно выработать на акціи 2%, чтобы получить тѣ же 5%, какъ и прежде, въ слѣдующіе 4 года 3% и т. д. Имѣя въ виду, что обыкновенно правительству и не приходится уплачивать желѣзнодорожнымъ обществамъ гарантію въ полномъ размѣрѣ, намъ представляются условія продолженія гарантіи, данной правительствомъ, слишкомъ льготными. Однако, сказаннаго еще мало. Въ § 41 находимъ: „Изъ чистаго дохода прежде всего отчисляется сумма на составленіе запаснаго капитала (5% 2% дохода), а затѣмъ остающаяся сумма чистаго дохода распредѣляется на уплату процентовъ и погашенія по облигаціонному и акціонерному капиталамъ общества, пропорціонально отношенію между суммою, причитавшеюся въ отчетномъ году на уплату % и погашенія по облигаціонному капиталу общества, и суммою, составляющею 5 1/10% (440.785 руб.) на акціонерный его капиталъ". Если окажется, за отчисленіемъ 5 1/10% на капиталъ, остатокъ, то половина идетъ въ казну на возмѣщеніе долговъ по гарантіи (съ начетомъ 5% годовыхъ), а другая—въ дивидендъ акціонерамъ. Изъ приведенной выписки видно, что правительство, кромѣ гарантіи, въ видѣ прямыхъ приплатъ еще даровало акціонерному капиталу на все время существованія общества *косвенную гарантію* въ видѣ доли чистаго дохода, которая можетъ быть выражена дробью, представляющею отношеніе суммы 440.785 руб. къ суммѣ гарантированныхъ платежей по облигаціоннымъ капиталамъ; такъ какъ по послѣднимъ причитается около 2,1 мил. руб., то знаменатель отношенія почти равенъ 0,21 , т. е. всякое увеличеніе доходности дороги и послѣ 12 лѣтъ, на которыя дана гарантія дохода на акціонерный капиталъ, не будетъ полностью уменьшать сумму приплатъ правительства по гарантіи, а лишь суммою, болѣе чѣмъ на 1/6 (17,32 %) меньшею, такъ какъ этотъ процентъ увеличенія будетъ отчисляемъ въ пользу акціонернаго капитала. Возьмемъ примѣры. Если дохода нѣтъ вовсе, правительство приплатитъ 2,1 мил. руб. Если доходъ равенъ 1 мил. руб., то правительство приплатитъ не 1,1 мил. руб., какъ бы можно было ожидать въ виду того, что акціонерный капиталъ *формально* уже не пользуется гарантіей, а на 173.000 руб. болѣе, т. е. 1,273 мил. руб., такъ какъ 17,32 % отъ 1 мил. будетъ отчислено на акціонерный капиталъ. Если доходъ составитъ ровно 2,1 мил. руб., т. е. именно сумму, правительствомъ гарантированную, когда, по общему порядку, пра-

вительству никакихъ приплатъ по гарантіи не должно бы было производить, правительство должно будетъ внести обществу (или не дополучить съ него) 363,7 тыс. руб., т. е. болѣе 4,22 % на весь акціонерный капиталъ. Наконецъ, чтобы правительству не пришлось ничего приплачивать доходъ дороги долженъ равняться (не 2,1 мил., а) 2.538.000 руб., такъ какъ только при такомъ доходѣ доля въ пользу облигаціоннаго капитала составитъ 2,1 мил. руб., т. е. гарантированный правительствомъ доходъ дороги. Въ пользу акціонеровъ получится при этомъ сумма (438.000 р.), почти равная $5^1/_{10}\%$ на весь акціонерный капиталъ.

Въ виду вышеизложеннаго, кажется, нельзя не признать, что обществу даны слишкомъ большія льготы и обезпечена косвенная гарантія (въ видѣ $^1/_6$ всего чистаго дохода) на акціонерный капиталъ на все время концессіи [1]).

Уплата долговъ правительству по гарантіи производится, какъ мы видѣли изъ $^1/_2$ остатка чистой прибыли свыше $5^1/_{10}\%$ на весь нарицательный капиталъ общества. Въ запасный капиталъ отчисленія производятся по нѣкоторымъ уставамъ ранѣе оплаты капитала, слѣдовательно, могутъ увеличивать потребныя приплаты со стороны правительства по гарантіи, но это не мѣшаетъ тому, чтобы запасный капиталъ составлялъ собственность акціонеровъ, которою могутъ погашаться долги общества какъ частнымъ лицамъ, такъ и правительству. Для простоты, представимъ себѣ случай, что ежегодно въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ обществомъ требуется приплата по гарантіи въ размѣрѣ, какъ разъ соотвѣтствующемъ суммамъ, отчисляемымъ въ запасный капиталъ общества. Черезъ 50 лѣтъ правительство пожелаетъ выкупить ж. дорогу. Если къ этому времени будетъ за обществомъ долгъ по гарантіи, то напр. по уст. Мословско-ярославской ж. дороги, § 49, онъ даже не будетъ погашенъ запаснымъ капиталомъ, который изъ самыхъ приплатъ, по условію, могъ и составиться: послѣдній будетъ распредѣленъ между акціонерами, а долгъ по гарантіи правительству, вѣроятно, послѣднее само себѣ имѣетъ погашать изъ послѣдующихъ доходовъ дороги. Впрочемъ, во многихъ уставахъ [2]) мы находимъ, что запасный капиталъ,

[1]) Сдѣланный нами расчетъ вовсе не претендуетъ на точность, а приведенъ только для наглядности.

[2]) Московско-рязанской § 49, Динабурго-витебской § 8, Варшаво-тереспольской § 46, Рязанско-козловской § 33, Лодзинской § 45, Ряжско-моршанской § 34, Курско-кіевской § 35, Орловско-грязской § 13 и др.

при выкупѣ или по истеченіи срока концессіи, обращается сперва на уплату долговъ общества, остатокъ же распредѣляется между акціонерами. Однако, только въ уставахъ Козлово-воронежско-ростовской (§ 28), Московско-брестской (§ 66), Ивангородо-домбровской (§ 69), Владикавказской (39), Уральской, Оренбургской, Фастовской и Привислинской (§ 72), запасный капиталъ обращается „*прежде всего* на удовлетвореніе долговъ правительству". Эта оговорка умѣстна и потому, что предупреждаетъ возможность злоупотребленій—появленія фиктивныхъ долговъ.

Въ одномъ уставѣ Риго-динабургской ж. дороги (§ 52) имѣется указаніе, что запасный капиталъ предназначается такъ же и „для пополненія недостатка въ суммѣ, нужной для уплаты гарантированныхъ интересовъ".

Разсмотрѣвъ условія, на которыхъ правительствомъ выдаются ссуды по гарантіи, а также и установляемый, во время существованія обществъ, порядокъ ихъ возмѣщенія, необходимо остановиться на вопросѣ о томъ, какъ же очищается долгъ общества правительству при окончаніи существованія общества?

Здѣсь можно различать три случая: 1) истекаетъ срокъ концессіи и общество прекращаетъ естественно свое существованіе; 2) правительство, по истеченіи опредѣленнаго въ уставѣ срока, выкупаетъ дорогу и 3) дорога поступаетъ въ распоряженіе и владѣніе правительства въ виду неисправности общества во время эксплуатаціи.

Въ первомъ случаѣ только въ немногихъ уставахъ предусматривается способъ сведенія расчетовъ общества съ правительствомъ. Въ уставѣ Главнаго общества (§ 10) имѣется указаніе, что при поступленіи дорогъ общества въ казну причитающееся обществу вознагражденіе за запасы и подвижной составъ обращается на погашеніе долговъ правительству, если бы таковые къ этому времени были. Затѣмъ, въ уставахъ Уральской, Оренбургской, Фастовской и Привислинской жж. дорогъ (§ 72) указывается: „По истеченіи полнаго срока владѣнія обществомъ дорогою правительство вступаетъ безплатно во владѣніе оною, равно какъ всѣми при ней постройками, подвижнымъ составомъ, прочими принадлежностями дороги, относящимся къ ней имуществомъ, движимымъ и недвижимымъ, и оборотнымъ капиталамъ

„Долги правительству, какіе будутъ къ тому времени состоять

за обществомъ, покрываются изъ *оборотнаго* и запаснаго капиталовъ послѣдняго, преимущественно передъ другими долгами общества. Могущій затѣмъ оказаться остатокъ этого капитала поступаетъ въ полное распоряженіе общества".

Совершенно сходныя постановленія встрѣчаются въ уставахъ Донецкой (§ 69), Новгородской (§ 68) и бывшей Путиловской (§ 46) жж. дорогъ; въ нихъ только не встрѣчается словъ „оборотнаго и" въ томъ случаѣ, гдѣ это нами отмѣчено курсивомъ.

Трудно объяснить себѣ помѣщеніе этого слова и въ § 72 четырехъ предшествующихъ уставовъ, — тѣмъ болѣе, что нѣсколько строкъ ранѣе указывалось, что правительство безплатно вступаетъ во владѣніе, между прочимъ, и оборотнымъ капиталомъ.

Наконецъ, въ уставахъ Либаво-роменской (§ 67), Юго-западныхъ (§ 64), Закавказской (§ 67), Московско-брестской (§ 66), Ивангородо-домбровской (§ 69) и Владикавказской (§ 66) жж. дорогъ отличіе отъ вышеприведеннаго текста заключается въ указаніи того размѣра оборотнаго капитала, свыше котораго и сей послѣдній идетъ на погашеніе долговъ правительству, а затѣмъ въ слѣдующемъ дополненіи: „Если же запаснаго капитала окажется недостаточно для покрытія долговъ, то въ возмѣщеніе оныхъ поступаетъ соотвѣтственная часть причитающихся въ пользу общества капиталовъ и имуществъ". Такъ какъ объ оборотномъ капиталѣ уже говорится выше, то не совсѣмъ понятно, какіе еще капиталы имѣются въ виду.

Во всѣхъ остальныхъ уставахъ о погашеніи долговъ правительству, если бы таковые къ истеченію срока концессіи оказались, ничего не предусматривается, т. е. приходится предположить, что эти долги просто должны быть признаны правительствомъ безнадежными. Впрочемъ, это и вполнѣ понятно съ одной стороны: если весь и акціонерный, и облигаціонный, капиталъ, какъ это и замѣчается у насъ (относительно бо́льшей части желѣзнодорожныхъ обществъ), гарантированы правительствомъ, то къ истеченію срока концессіи и акціонерный, облигаціонный капиталы общества уже будутъ сполна погашены. Очевидно, что предъявлять претензіи правительству будетъ не къ кому, такъ какъ самыя эти претензіи могутъ возростать въ то же время и именно *благодаря* тому, что якобы предпринимательскій, акціонерный, капиталъ будетъ погашаться. *Правительство будетъ само приплатами гарантіи содѣйствовать погашенію того*

капитала, который при нормальныхъ условіяхъ и является въ предпріятіи — акціонерномъ обществѣ — отвѣтственнымъ элементомъ. Намъ кажется, что одно уже подобное явленіе можетъ заставить призадуматься надъ тою формой предпріятія, въ которую вылилось у насъ большинство желѣзнодорожныхъ обществъ.

Перейдемъ теперь къ разсмотрѣнію вопроса о погашеніи долговъ во второмъ случаѣ—при выкупѣ жж. дорогъ правительствомъ. Право выкупа есть, вмѣстѣ съ тѣмъ и важнѣйшее, на нашъ взглядъ, право, выговоренное себѣ правительствомъ въ уставахъ, а потому на условіяхъ выкупа необходимо остановиться подробнѣе, посмотрѣть: можетъ быть, здѣсь правительство обезпечило себѣ выгодныя условія за то громадное матеріальное содѣйствіе, которое оно оказывало и оказываетъ частнымъ обществамъ до настоящаго времени.

Прежде всего должно указать на то, что въ уставахъ двухъ обществъ — Царскосельской и Риго-динабургской жж. дорогъ— *вовсе не упоминается о выкупѣ.*

Если это еще понятно относительно общества Царскосельской, какъ первой частной дороги, пользующейся безсрочною концессіей, то уже совершенно непонятенъ и непростителенъ подобный пропускъ въ уставѣ Риго-динабургской ж. дороги, такъ какъ въ предшествовавшихъ ему, по времени утвержденія, уставахъ — Главнаго общества, Варшаво-вѣнской ж. дороги — право выкупа до истеченія срока концессіи оговорено. Условія выкупа Варшаво-вѣнской (§ XXI), Варшаво-бромбергской (§§ II, VIII), Варшаво-тереспольской и Лодзинской (§§ VI, XXVII) жж. дорогъ выражены почти одними и тѣми же словами. Право выкупа начинается по истеченіи 20 лѣтъ со времени открытія всей линіи или вступленія общества въ пользованіе дорогами (Варшаво-вѣнской). Въ случаѣ выкупа, правительство обязано: 1) ежегодно, до окончанія концессіи, по полугодіямъ, производить уплату средняго за 5 лучшихъ изъ 7 послѣднихъ лѣтъ дохода, считая въ этой суммѣ % и дивидендъ, выдававшіеся акціонерамъ, и часть денегъ, отдѣляемую въ запасный капиталъ и на погашеніе. Для двухъ послѣднихъ дорогъ ежегодно уплачиваемая сумма не можетъ быть менѣе гарантированной, а для Варшаво-бромбергской ж. дороги — не менѣе $4^1/_2$% на основной капиталъ; 2) уплатить вознагражденіе за добавочный подвижной составъ.

Если въ ежегодную уплату входитъ и процентъ погашенія общественнаго капитала, на который пріобрѣтенъ добавочный подвижной составъ, то почему же за послѣдній назначается еще особое вознагражденіе обществу? Или подвижной составъ пріобрѣтается на запасный капиталъ? Если правительство уплачивало по гарантіи, а отчисленія въ запасный капиталъ дѣлались ранѣе оплаты купоновъ, то, значитъ, запасный капиталъ составился, по крайней мѣрѣ, отчасти на счетъ правительства, которое теперь должно уплачивать за то, что на его же счетъ и куплено. То же должно сказать и относительно всего запаснаго капитала трехъ послѣднихъ (гарантированныхъ дорогъ). Расчетъ былъ бы правиленъ, если бы запасный капиталъ составлялся, а подвижной составъ пріобрѣтался (прямо или косвенно) за счетъ % и дивиденда, получавшихся акціонерами. О поступленіи запаснаго капитала и добавочнаго подвижнаго состава въ зачетъ долговъ правительству въ этихъ уставахъ не говорится.

Въ уставѣ Главнаго общества (§ 9) опредѣляется также для выкупа истеченіе 20-лѣтняго срока, затѣмъ ежегодная уплата (по полугодіямъ) опредѣлится по среднему доходу, выводимому тѣмъ же порядкомъ, какъ и въ разсмотрѣнныхъ уставахъ. Далѣе въ уставѣ говорится: „Если бы ко времени выпуска состоялъ долгъ общества правительству, то, по сдѣланіи надлежащаго въ оном. расчета, долговая сумма сія раздѣляется на годичные платежи по правиламъ 4% займа и по числу лѣтъ, остающихся до окончанія 85-ти-лѣтняго срока, § 4 опредѣленнаго. Причитающаяся на каждый годъ сумма зачитается въ число ежегодныхъ платежей, слѣдующихъ отъ правительства обществу“.

Впрочемъ, ежегодно уплачиваемая обществу сумма не можетъ быть ниже дохода послѣдняго изъ семи лѣтъ, взятыхъ для вывода средняго дохода, ни суммы, гарантированной правительствомъ. Ни въ одномъ изъ послѣдующихъ уставовъ указанія на счетъ погашенія долговой суммы порядкомъ, приводимымъ въ уставѣ Главнаго общества, не имѣется.

По уставу Московско-рязанской ж. дороги (§ 51) о погашеніи долговъ не говорится вовсе, срокъ для выкупа былъ назначенъ въ 14 лѣтъ, но въ 1869 г., при выдачѣ правительствомъ ссуды обществу въ 3 мил., на льготныхъ условіяхъ [1]), наименьшій срокъ

[1]) „Если бы къ сроку окончанія концессіи или въ случаѣ выкупа дороги правительствомъ къ 12 марта 1895 г. долгъ этотъ съ процентами не былъ

выкупа опредѣленъ въ 32 года. Сумма, подлежащая *ежегодной* (не говорится: по полугодіямъ) уплатѣ обществу опредѣляется, какъ и въ уставѣ Главнаго общества. Отличіе устава Динабургъ-витебской ж. дороги (§ 27) заключается только въ срокѣ, который опредѣленъ въ 40 лѣтъ. Уплата ренты по полугодіямъ. Условія выкупа по уставамъ Рязанско-козловской (§ 47) и Курско-кіевской (§ 48) жж. дорогъ представляются единственными въ своемъ родѣ. Срокъ выкупа—20 лѣтній, выведеніе средняго дохода—по общему правилу, но далѣе читаемъ: „Капитализація сихъ прибылей изъ 5% за неистекшее время концессіи составитъ долгъ правительства обществу, который и будетъ уплаченъ государственными 5% облигаціями въ фунтахъ стерл. или [1]) талерахъ прусскаго куранта, *альпари*, съ такимъ погашеніемъ, какое правительствомъ будетъ избрано". Такимъ образомъ, здѣсь впервые мы находимъ уплату капитализованнаго дохода, вмѣсто уплаты ренты. На нашъ взглядъ, это нововведеніе можетъ быть выгодно для правительства, такъ какъ, по прошествіи десятка — другаго лѣтъ, средній % понизится и, слѣдовательно, правительство можетъ конвертировать свой долгъ, образовавшійся вслѣдствіе займа для уплаты выкупной суммы. Иначе говоря, выкупная сумма дастъ доходу, вмѣсто 5%—4% а потомъ, можетъ быть, и 3%, причемъ этимъ пониженіемъ воспользуется правительство, тогда какъ выкупъ посредствомъ обезпеченія ренты налагаетъ неизмѣнную обязанность производить уплату неизмѣнной опредѣленной суммы. Для полной наглядности различія послѣдствій, стоитъ только предположить, что капитализованная сумма помѣщается обществомъ, ее получившимъ, въ государственныя бумаги, процентъ на которыя постепенно понижается, и съ другой стороны, сдѣлать расчетъ при подобномъ же пониженіи процента, доходъ съ какого капитала будетъ составлять сумма, которую ежегодно правительство должно будетъ уплачивать обществу при выкупѣ посредствомъ обезпеченія ренты.

вполнѣ погашенъ, то непогашенный остатокъ долга пополняется изъ запаснаго капитала общества, а при недостаткѣ сего капитала — слагается" (п. 5 б.) Къ 1 января 1885 г. по ссудѣ за обществомъ числилось всего долгу 2.594.240 р. (въ томъ числѣ по капиталу — 2.369.547 р.). И это на такой доходной дорогѣ!

[1]) „Въ голландскихъ гульденахъ, прусскихъ талерахъ и французскихъ франкахъ" (по § 48 уст. Курско-кіевской ж. дороги).

Другое отличіе уже отъ всѣхъ прочихъ уставовъ — *это уплата капитализованной суммы средняго дохода дороги, получаемаго, конечно, въ кредитныхъ рубляхъ, уплата въ металлической валютѣ альпари!* Допущеніе подобнаго условія намъ представляется непростительною ошибкой; оно указываетъ на полнѣйшее небреженіе, забвеніе интересовъ правительства. До настоящаго времени мы не запомнимъ какого-нибудь указанія на этотъ фактъ ни въ спеціальныхъ сочиненіяхъ, ни въ газетныхъ статьяхъ, и мы сами не хотѣли вѣрить своимъ глазамъ, вникнувъ въ указанныя выше условія выкупа. Въ самомъ дѣлѣ, переводя на обыденный языкъ, это условіе можно въ настоящее время выразить такъ: если теперь акціонеры получаютъ дохода 1 мил. руб. кред., то въ случаѣ выкупа дороги правительствомъ, послѣднее должно уплатить такую сумму, чтобы акціонеры получали по 1,7 мил. руб. кред. При курсѣ 1 р. кр. = 50 к. мет. правительство должно бы удвоить доходъ акціонеровъ, если бы оно пожелало выкупить дорогу. Не думаемъ, чтобы указанному условію можно было подыскать какое-нибудь оправданіе съ точки зрѣнія интересовъ государства и правительства.

Въ виду полнаго сходства выраженій, можно думать, что и по уставу Ряжско-моршанской ж. дороги (§ 49) имѣлось въ виду обезпечить акціонерамъ столь же выгодныя условія на случай выкупа, и это соображеніе подверждается сохраненіемъ выраженія „металлическими рублями“ и послѣ перечисленія основнаго акціонернаго капитала изъ металлической валюты въ кредитную, а также и безцѣльностью приведеннаго выраженія, если имѣлась въ виду уплата „по курсу“, такъ какъ, само собою разумѣется, что для акціонеровъ не было бы препятствій, еслибъ они пожелали обмѣнять кредитные рубли на металлическіе, или наоборотъ. Такъ какъ, далѣе, можно думать, что акціи помѣщены въ Россіи, въ виду перевода металлической валюты въ кредитную, то даже скорѣе, для удобства акціонеровъ, выкупная сумма должна бы быть выплачена въ кредитныхъ рубляхъ, а не въ металлическихъ „по курсу“. Не смотря, однако, на явную, по нашему мнѣнію, цѣль составителей устава провести въ уставѣ тѣ же условія выкупа, какъ и въ двухъ вышеназванныхъ, опущеніе составителями одного слова — „*альпари*“ спасаетъ казну отъ возможности безцеремонной эксплуатаціи со стороны держателей акцій.

По уставу Московско-ярославской ж. дороги опредѣляется норма только какъ средній за 5 лучшихъ изъ 7 послѣднихъ лѣтъ доходъ, подлежащій капитализаціи, причемъ этотъ доходъ не можетъ быть менѣе дохода послѣдняго изъ 7 лѣтъ, взятыхъ для выведенія средняго, а по уставу Московско-курской ж. дороги (§ 41), кромѣ подобнаго же опредѣленія, норма не можетъ быть менѣе суммы, ежегодно платимой обществомъ правительству за оставленныя за послѣднимъ облигаціи. При этомъ необходимо, однако, замѣтить, что указаніе на выведеніе средней изъ чистыхъ доходовъ за 7 послѣднихъ лѣтъ, какъ на способъ полученія суммы, подлежащей капитализаціи при выкупѣ дороги правительствомъ, представляется несправедливымъ, если, при доходѣ свыше 7% на акціи, предварительно не будетъ отчислена доля, причитающаяся правительству, такъ какъ, очевидно, иначе на всю эту долю увеличился бы доходъ акціонеровъ общества, въ ущербъ интересамъ казны. При разрѣшеніи, 9 іюня 1886 г., сдѣлать новый выпускъ облигацій, на это было, очевидно, обращено вниманіе, такъ какъ условія выкупа измѣнены въ томъ смыслѣ, что черезъ 20 лѣтъ правительство можетъ выкупить акціи общества, причемъ основаніемъ для опредѣленія цѣны ихъ служатъ тѣ отчисленія, которыя причитались къ раздѣлу между акціонерами, согласно § 12.

По уставу Орловско-грязской ж. дороги (§ 31) опредѣляется срокъ — 20 лѣтъ, выведеніе средняго дохода — по общему правилу, при этомъ тѣ же условія — не ниже послѣдняго изъ 7 лѣтъ и не менѣе гарантированной суммы. Первая оговорка, понятно, введена въ уставы жж. дорогъ съ цѣлью дать возможность обществу поднять возможно выше доходность дороги, являющуюся минимальною нормой при опредѣленіи ренты или выкупной суммы. Однако, при достаточно энергичномъ надзорѣ инспекціи и настойчивости правительства, едва ли для правительства можно опасаться сколько-нибудь значительнаго ущерба отъ этого условія. Вторая оговорка важна потому, что общество Орловско-грязской ж. дороги имѣетъ и не гарантированныя акціи, которыя, слѣдовательно, могли бы утратить, въ случаѣ выкупа, всякую цѣнность, если бы не было проведено, какъ намъ кажется, въ уставѣ обезпеченіе *процента погашенія на весь капиталъ общества*, какъ выше было указано. Капитализованный средній доходъ или наименьшая предѣльная сумма уплачи-

вается обществу „5% государственными облигаціями: за акціи— въ кредитныхъ рубляхъ, а за облигаціи — въ фунт. стерл., съ такимъ погашеніемъ, какое правительствомъ будетъ избрано“.

Условія выкупа по уставамъ Шуйско-ивановской (§ 59) и Грязе-царицынской (§ 51) жж. дорогъ представляются сходными съ приведенными. Но въ виду того, что по первой ж. дорогѣ не весь капиталъ гарантированъ, а по второй — прямо говорится: „не менѣе ежегоднаго дохода, гарантированнаго правительствомъ *по облигаціямъ*“, здѣсь уже умѣстно то опасеніе для держателей негарантированныхъ бумагъ, на которое выше было указано. Дальнѣйшее отличіе устава Шуйско-ивановской ж. дороги, что разсчетъ по непогашеннымъ облигаціямъ остается на правительствѣ, почему обществу и выплачивается по капитализаціи выкупная сумма, „за надлежащимъ зачетомъ суммъ“ и т. д.

Въ уставѣ Грязе-царицынской ж. дороги говорится: „разумѣется, что при этомъ (при уплатѣ выкупной суммы) правительствомъ будетъ удержана ссуда, которая въ то время останется еще непогашенною“. Возможно ли придавать этой фразѣ широкое толкованіе, по которому всякія еще непогашенныя ссуды, въ томъ числѣ и по гарантіи, могутъ быть удержаны правительствомъ изъ выкупной суммы?

Въ уставѣ Лозово-севастопольской ж. дороги (§ 51), вообще ничѣмъ не отличающемся отъ только что приведенныхъ, уже прямо говорится: „Само собою разумѣется, что если капитализація послѣдуетъ по чистому доходу, превышающему сумму 5% на основной капиталъ общества, то изъ излишка, который отъ этого образуется, будутъ удержаны правительствомъ долги общества по уплатѣ % и погашенія по облигаціямъ и гарантіи по акціямъ, которые въ то время останутся еще невозмѣщенными“.

Приведенное условіе погашенія долговъ по гарантіи мы считаемъ въ высшей степени важнымъ. Оно еще даетъ нѣкоторую надежду на погашеніе накопившихся за желѣзнодорожными обществами долговъ по гарантіи, такъ какъ даетъ возможность исправить ту статью многихъ уставовъ, по которой только половина чистаго дохода свыше гарантированнаго обращается на погашеніе долговъ правительству. Дѣйствительно, здѣсь мы видимъ, что *весь излишекъ свыше гарантированнаго можетъ быть обращенъ на возмѣщеніе долговъ по гарантіи,*

но для того, чтобы воспользоваться этою возможностью, правительство должно выкупить ж. дорогу. Такимъ образомъ, въ указанномъ условіи мы видимъ еще одно новое соображеніе въ пользу выкупа тѣхъ жж. дорогъ, въ уставы которыхъ введено указанное условіе. Сходны съ приведеннымъ уставы Балтійской (§ 47) и Митавской (§ 51) жж. дорогъ. Впрочемъ, что̀ касается до первой, то могутъ возникнуть сомнѣнія относительно предѣльной минимальной нормы. Послѣднюю, по уставу, представляетъ (доходъ послѣдняго года или) „ежегодный *чистый доходъ* [1]), гарантированный правительствомъ". Согласно буквѣ, слѣдовательно, доходъ на 4.500.000 р. негарантированныхъ облигацій въ эту норму включать не должно, тѣмъ болѣе, что оплату ихъ купоновъ разрѣшено включать въ расходы по эксплуатаціи. Съ другой стороны, послѣднее разрѣшеніе въ сущности равносильно съ дарованіемъ гарантіи, а потому при опредѣленіи минимальной нормы можно бы принимать во вниманіе и доходъ на негарантированныя облигаціи. Другая неясность, на нашъ взглядъ заключается въ дальнѣйшемъ изложеніи § 47: „Если капитализація послѣдуетъ по доходу, превышающему гарантію правительства на акціи, то изъ излишка, какой отъ этого образуется, будутъ удержаны правительствомъ долги общества по уплатѣ гарантіи". Такъ какъ минимальною нормой является гарантированный правительствомъ чистый доходъ, при гарантіи на облигаціи $5^{1}/_{10}\,\%$, а на акціи — $3\,\%$, то, во всякомъ случаѣ, капитализація послѣдуетъ „по доходу, превышающему сумму гарантіи правительства на акціи". Слѣдуетъ ли заключить, что весь избытокъ свыше суммы $= 3\,\%$ на акціонерный капиталъ можетъ быть обращенъ правительствомъ на возмѣщеніе долговъ по гарантіи? Вѣроятно, имѣлось въ виду лишь приходящееся на долю акціонеровъ превышеніе сверхъ гарантированной суммы, но нельзя сказать, чтобы именно это было выражено въ приведенныхъ словахъ устава.

По уставамъ Ряжско-вяземской (§ 49) и Моршанско-сызранской (§ 47) жж. дорогъ, наименьшій срокъ для выкупа, какъ и въ большинствѣ уставовъ, 20-ти лѣтній, слѣдовательно, когда гарантіей акціонерный капиталъ обществъ не долженъ былъ бы

---

[1]) Оплата же купоновъ облигацій производится, по уставу, изъ чистаго дохода.

пользоваться. Норма чистаго дохода не можетъ быть менѣе послѣдняго изъ 7 лѣтъ, взятыхъ для выведенія средняго, ни суммы, равной 5% на облигаціонный капиталъ общества. Капитализація этого дохода, за вычетомъ нарицательной стоимости непогашенныхъ облигацій, при такомъ погашеніи, какое будетъ избрано правительствомъ, и дастъ сумму, выражающую правительственный долгъ обществу. „Если капитализація послѣдуетъ по доходу, превышающему сумму $5^1/_{10}$% на *весь основной капиталъ общества*, то изъ излишка, какой отъ этого образуется, правительство удерживаетъ долгъ общества по уплатѣ % и погашенія по облигаціямъ, а равно и другіе долги казнѣ, не возмѣщенные къ тому времени". Тождественныя условія выкупа и по уставу Новоторжской ж. дороги (§ 47). Гораздо болѣе льготныя условія обезпечиваются уставомъ общества Козлово-воронежско-ростовской ж. дороги (§ 47). Здѣсь норма чистаго дохода, которая берется за основаніе при капитализаціи, не можетъ быть менѣе (дохода послѣдняго изъ 7 лѣтъ и т. д.) 5% *на весь основной капиталъ*, а между тѣмъ, общество имѣетъ и негарантированныя акціи, на которыя, слѣдовательно, обезпечено 5% дохода въ случаѣ выкупа, тогда какъ безъ такого выкупа неизвѣстно еще, получили ли бы эти акціи какой-нибудь доходъ, хотя, впрочемъ, доходъ на эти негарантированныя акціи, какъ мы видѣли, отчисляется прежде, чѣмъ начинаютъ уплачиваться изъ чистаго дохода долги правительству по гарантіи. Если бы капитализація состоялась по доходу, составляющему болѣе $5^1/_{10}$% *на весь основной капиталъ*, то излишекъ обращается на возмѣщеніе долговъ казнѣ. Послѣднюю оговорку находимъ и въ уставѣ Новгородской ж. дороги (§ 67), причемъ, однако, наименьшая норма чистаго дохода (кромѣ дохода послѣдняго изъ 7 лѣтъ и т. д.) „не можетъ быть менѣе... суммы, составляющей $5^1/_{10}$% съ нарицательнаго облигаціоннаго капитала общества съ присоединеніемъ къ нему строительной стоимости Новгородскаго участка, составляющей 1.562.400 р. кр." [1]). Долги общества правительству покрываются изъ запаснаго капитала; если же капитализація имѣла мѣсто по доходу, превышающему $5^1/_{10}$% на вышеуказанную сумму, то и превышеніе это также обращается на возмѣщеніе долговъ.

---

[1]) Номинальный акціонерный капиталъ = 1.953.000 р. кр.

По уставамъ Рыбинско-бологовской (§ 41), Боровичской и Риго-тукумской (§ 43) жж. дорогъ, норма чистаго дохода не можетъ быть менѣе (дохода послѣдняго изъ 7 лѣтъ и т. д.) суммы, равной 5% на облигаціонный капиталъ общества.

По уставу Козлово-тамбовской ж. дороги (§ 54), норма не можетъ быть менѣе 5% дохода и погасительнаго процента на весь капиталъ общества. Выведенная по общему правилу сумма уплачивается правительствомъ обществу ежегодно.

Въ уставахъ Уральской, Оренбургской, Фастовской и Привислинской жж. дорогъ (§ 71) опредѣлены слѣдующія условія выкупа. Норма чистаго дохода — также. „Если вышеозначенная норма чистаго годоваго дохода не превышаетъ $5^{1}/_{10}$% съ нарицательнаго основнаго капитала общества, то правительство, продолжая выплачивать держателямъ акцій гарантированный по онымъ доходъ въ теченіе всего, указаннаго въ § 35, срока, не несетъ никакихъ другихъ къ обществу, кредиторамъ онаго и держателямъ акцій, обязательствъ.

„Если же эта норма чистаго годоваго дохода превзойдетъ указанный размѣръ, то правительство, независимо отъ продолженія уплаты держателямъ акцій гарантированнаго по онымъ дохода, *капитализируетъ излишекъ* этой нормы противъ указаннаго размѣра изъ 5% и, вычтя изъ образовавшагося такимъ образомъ капитала всѣ долги общества по уплатамъ, *уже произведеннымъ правительствомъ* (?), интересовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ, непокрытымъ зачетомъ запаснаго и оборотнаго (?) капиталовъ общества, остающихся въ пользу правительства, выдаетъ обществу остальную сумму 5% государственными бумагами, по биржевой цѣнѣ послѣднихъ“.

Здѣсь, конечно, опять повторяется недоразумѣніе, какимъ образомъ оборотный капиталъ можетъ быть обращенъ на зачетъ долговъ правительству. Отличіе устава Донецкой ж. дороги (§ 68) заключается именно въ томъ, что этого недоразумѣнія нѣтъ, такъ какъ о зачетѣ оборотнаго капитала не говорится и затѣмъ наименьшій срокъ для выкупа опредѣленъ въ 15 лѣтъ.

Тотъ же 15-ти лѣтній срокъ находимъ въ уставахъ Либаво-роменской (§ 66), Юго-западныхъ (§ 63), Закавказской (§ 50), Московско-брестской (§ 65) и Ивангородо-домбровской (§ 68) жж. дорогъ. Наименьшая норма чистаго дохода (кромѣ дохода

послѣдняго изъ 7 лѣтъ и т. д.) опредѣляется суммой, правительствомъ гарантированной на облигаціонный капиталъ — для Либаво-роменской ж. дороги и на весь основной капиталъ — для остальныхъ обществъ. Это имѣетъ особенное значеніе по отношенію къ Юго-западнымъ дорогамъ, такъ какъ тамъ имѣются и негарантированныя облигаціи, оплату купоновъ по которымъ разрѣшено (какъ и обществу Балтійской ж. дороги) включать въ эксплуатаціонные расходы. Если капитализація производится по доходу, составляющему болѣе $5^1/_{10}\%$ на *весь* основной капиталъ Либаво-роменской ж. дороги или болѣе гарантированнаго дохода по остальнымъ жж. дорогамъ, то изъ излишка покрываются долги общества правительству, на покрытіе которыхъ оказалось бы недостаточно запаснаго капитала и излишка оборотнаго свыше опредѣленнаго уставомъ размѣра. По уставу Владикавказской ж. дороги (§ 65), наименьшій срокъ, когда правительство можетъ выкупить акціи общества и „вступить во владѣніе всѣмъ предпріятіемъ общества, принимая на себя *всѣ его права и обязанности*“, опредѣленъ въ 5 лѣтъ „со дня окончанія срока, назначеннаго по § 5 для открытія Новороссійской вѣтви“.

„Для опредѣленія цѣны выкупа акцій принимается въ разсчетъ совокупность ихъ доходности и той доли чистой прибыли, которая, согласно § 41 сего устава, отчисляется въ уплату долговъ общества правительству по гарантіи, въ теченіи 5 предшествовавшихъ выкупу лѣтъ; изъ полученнаго такимъ образомъ итога выводится средняя цифра, которая и принимается за норму дохода общества. Но эта норма не можетъ быть, однакоже ниже средняго, исчисленнаго вышеизложеннымъ порядкомъ, дохода общества за послѣдніе предъ выкупомъ три года. Сумма, полученная отъ капитализаціи этого дохода, при учетѣ изъ 5% годовыхъ, за время, остающееся до конца срока владѣнія обществомъ дорогою (§ 24), выдается акціонерамъ общества 5% гарантированными правительствомъ облигаціями, съ такимъ погашеніемъ, какое правительствомъ будетъ установлено, взамѣнъ акцій, передаваемыхъ обществомъ правительству и подлежащихъ уничтоженію. Но если исчисленная вышеуказаннымъ порядкомъ выкупная сумма окажется болѣе нарицательной суммы еще не погашенныхъ ко времени выкупа дороги акцій, а между тѣмъ за обществомъ будутъ числиться долги правительству, то изъ избытка въ выкупной суммѣ надъ

непогашеннымъ нарицательнымъ акціонернымъ капиталомъ удерживаются долги общества правительству, какіе къ тому времени окажутся еще не погашенными".

Весь этотъ параграфъ устава заслуживалъ бы полнѣйшаго осужденія, если бы не послѣдняя приведенная фраза: она ставитъ крестъ на всемъ предшествующемъ, она все исправляетъ, (за однимъ исключеніемъ) и замѣняетъ многословное изложеніе словами: наименьшая выкупная сумма равняется нарицательному акціонерному капиталу, не погашенному ко времени выкупа, все что свыше — идетъ на погашеніе долговъ правительству. Такъ какъ долговъ правительству на обществѣ имѣется 25—30 мил. руб. и въ ближайшемъ будущемъ можно ожидать скорѣе ихъ дальнѣйшаго увеличенія, чѣмъ уменьшенія, то не представляются для интересовъ правительства опасными тѣ льготныя условія выкупа, которыя приведены въ первой части сдѣланной нами выписки. Только одно серьезное возраженіе можно сдѣлать противъ приведенныхъ условій выкупа, а именно противъ словъ, что правительство принимаетъ на себя всѣ права *и обязанности* общества. Отсутствіе всякой оговорки относительно обязанностей, переходящихъ на правительство представляется существеннымъ недосмотромъ. Между тѣмъ даже, въ предшествующемъ, по времени, уставѣ Ивангородо-домбровской ж. дороги опредѣляется, что при выкупѣ дороги правительствомъ, послѣднее „принимаетъ на свою обязанность всѣ договоры и условія, заключенные обществомъ къ дѣйствительной пользѣ дороги. Но претензіи по этимъ договорамъ и условіямъ, относящіяся ко времени, предшествующему вступленію правительства во владѣніе дорогою, равно какъ претензіи по тѣмъ договорамъ и условіямъ, которые будутъ признаны заключенными не къ дѣйствительной пользѣ дороги, правительство на себя не принимаетъ. Эти претензіи остаются на полной отвѣтственности общества". Нѣтъ нужды распространяться о важномъ значеніи подобной оговорки, и трудно объяснить, зачѣмъ понадобилось выкинуть ее изъ устава Владикавказской ж. дороги, тѣмъ болѣе что въ уставѣ Ростово-владикавказской ж. дороги, замѣненномъ новымъ уставомъ Владикавказской ж. дороги имѣлась оговорка, подобная вышеприведенной изъ устава Ивангородо-домбровской ж. дороги.

Мы закончили разсмотрѣніе условій выкупа частныхъ жж.

дорогъ, но намъ еще остается разсмотрѣть условія выкупа казною казенной же дороги. Какъ ни парадоксальна послѣдняя фраза, но она лишь вѣрно опредѣляетъ дѣйствительное положеніе дѣла. Въ самомъ дѣлѣ, Николаевская ж. дорога есть дорога казенная: ни одного рубля частнаго предпринимательскаго акціонернаго капитала она не стоила, передана была частному обществу *не даромъ* только въ томъ смыслѣ, что казна еще сама же приплатила, безвозвратно, до 14 мил. руб. частному обществу и ссуду еще дала въ 5 мил. руб. Можно, судя по этимъ условіямъ, подумать, что Николаевская ж. дорога такая убыточная, что казна не знала, какъ ее съ рукъ сбыть, а между тѣмъ, это 2-я, по доходности, дорога во всемъ мірѣ. Положимъ, она не была такою во время передачи ея, но мы уже видѣли, что она и тогда, по опредѣленію самого Министра финансовъ, такъ хлопотавшаго о передачѣ ея Главному обществу, была „сильнѣйшею приманкой для иностранныхъ капиталистовъ". И такъ правительство уступило, мы уже видѣли на какихъ условіяхъ, свою дорогу въ пользованіе частнаго общества, причемъ даже не выговорило въ свою пользу суммы, которой было бы достаточно, во всякомъ случаѣ для уплаты процентовъ по облигаціямъ, носящимъ названіе облигацій Николаевской ж. дороги, но по которымъ отвѣтственность лежитъ на государственномъ казначействѣ и изъ него, а не изъ доходовъ дороги берутся для оплаты купоновъ необходимыя, свыше 7,2 мил. руб. кр., суммы. Въ теченіе 20 лѣтъ Главному обществу было обезпечено безусловное пользованіе $^1/_4$—$^1/_2$ того излишка дохода, который получался свыше 7,2 мил. руб. кред., а это за послѣднія 10 лѣтъ составило почтенную сумму въ 23 мил. руб. слишкомъ, т. е. болѣе 2,3 мил. руб. въ среднемъ *ежегодно.* Такъ какъ вознагражденіе служащихъ, которые вѣроятно, не отказались бы такъ же служить за то же вознагражденіе и государству, какъ они служатъ частному обществу, сюда не входитъ, то эта сумма является прямымъ подаркомъ акціонерамъ Главнаго общества, не вложившимъ, какъ мы уже видѣли, ни одного своего рубля въ Николаевскую ж. дорогу. Если бы теперь правительство, дозволивъ акціонерамъ Главнаго общества, въ теченіе 20 лѣтъ пользоваться въ указанномъ размѣрѣ доходами Николаевской дороги, на 21 году пожелало бы взять дорогу обратно, то *оно не можетъ этого сдѣлать иначе, какъ обязав-*

шись еще въ теченіе 64 лѣтъ уплачивать акціонерамъ Главнаго общества сумму, равную средней изъ суммъ, отчисленныхъ изъ доходовъ Николаевской ж. дороги въ пользу акціонеровъ Главнаго общества въ теченіе 5 лучшихъ изъ 7 послѣднихъ лѣтъ передъ взятіемъ обратно въ казну этой казенной дороги. За что же должна казна платить эти громадныя суммы? Вѣдь мы знаемъ, что акціонеры Главнаго общества гроша своего не истратили на Николаевскую ж. дорогу, а между тѣмъ, казна должна уплатить имъ выкупную сумму, если пожелаетъ взять свою же дорогу обратно! Если мы, для сравненія, возьмемъ тоже казенную дорогу, уступленную частному обществу—Московско-курскую, то увидимъ, что тамъ, не смотря на существованіе акціонернаго капитала, и притомъ болѣе 18 мил. руб. кр., въ случаѣ выкупа правительствомъ, основаніемъ для разсчета выкупной суммы являются лишь платежи по облигаціямъ, притомъ платежи, принятые на *свою* отвѣтственность обществомъ, а не лежащіе на обязанности государственнаго казначейства. Такимъ образомъ весь акціонерный капиталъ могъ бы быть потерянъ. Если доходъ былъ бы выше, то его бы и брали, по указанному выше порядку, за основаніе для опредѣленія выкупной суммы. При этомъ не должно забывать, что по уставу Московско-курской ж. дороги долги по гарантіи правительству уплачиваются изъ доходовъ дороги прежде отчисленія какой либо суммы въ доходъ акціонеровъ. По Николаевской ж. дорогѣ для Главнаго общества самое существованіе подобныхъ долговъ невозможно, такъ какъ, если бы дохода не хватило на уплату процентовъ по облигаціямъ, то недостающія суммы доплачиваются изъ государственнаго казначейства и долгомъ на обществѣ не записываются. Спрашивается: за что же получаютъ акціонеры Главнаго общества милліоны изъ доходовъ Николаевской ж. дороги?

Въ послѣднемъ общемъ собраніи акціонеровъ Главнаго общества 15 апрѣля 1887 г., предсѣдатель совѣта управленія въ своемъ докладѣ коснулся этого вопроса и высказалъ, что эта доля отчисляется за управленіе дѣломъ за веденіе предпріятія, а уплата акціонерамъ Главнаго общества, въ случаѣ отобранія Николаевской ж. дороги въ казну, является вознагражденіемъ за потерю доходовъ, своимъ происхожденіемъ обязанныхъ хорошему управленію. Едва ли съ этимъ, однако, можно согласиться. Если эта

сумма — вознагражденіе за управленіе, то она слѣдуетъ совѣту управленія, администраціи дороги, но не акціонерамъ Главнаго общества, собирающимся два раза въ годъ для утвержденія смѣты и отчета, и полученія дивиденда; затѣмъ, не будетъ ли это слишкомъ высокою оцѣнкой управленія, такъ какъ результатомъ ея является не полученіе какого-либо дохода казной, а еще приплаты, напримѣръ, въ 1885 г. болѣе 345 тыс. руб., изъ государственнаго казначейства для оплаты купоновъ по облигаціямъ Николаевской ж. дороги; наконецъ, если теперь платится акціонерамъ Главнаго общества за управленіе дорогою, то за что же правительство будетъ обязано уплачивать ежегодно по 2.860.000 руб. (по разсчету 5 лучшихъ лѣтъ изъ 7 за время 1879 — 1885 г.) акціонерамъ Главнаго общества въ теченіе 64 долгихъ лѣтъ, когда, желательно въ интересахъ государства надѣяться, управленіе Николаевскою ж. дорогою уже перейдетъ въ руки правительства? Или и громадная сумма, едва не достигающая 200 мил. руб., должна быть уплачена правительствомъ за то, что Главное общество управляло Николаевскою ж. дорогою въ теченіе 20 лѣтъ, извлекая изъ этого для себя немаловажныя выгоды? Или это слѣдуетъ акціонерамъ Главнаго общества *за то* (?), что они втеченіе 20 лѣтъ пользовались доходами казенной ж. дороги, не неся никакого риску, не жертвуя ни одною своей копейкой? Или за хорошее управленіе? Но вѣдь за него *уже* заплочено, за него давалось и хорошее вознагражденіе. За потери будущихъ доходовъ? Но какое право на нихъ имѣютъ акціонеры Главнаго общества?

Какъ подарокъ, какъ безвозвратное пособіе только и можно разсматривать тѣ суммы, которыя получили акціонеры Главнаго общества изъ доходовъ Николаевской ж. дороги въ теченіе 20 лѣтъ и этимъ они и должны удовольствоваться. Окончательнаго договора о передачѣ дороги ни выработано, ни заключено не было, а тѣ условія, которыя должны были лечь въ основаніе договора Главнымъ обществомъ, какъ это обнаружили правительственныя коммисіи, ревизовавшія отчеты общества, соблюдаемы не были. Такимъ образомъ, фактически договора не существовало и не существуетъ. Если же признать существующій порядокъ, исходя изъ тѣхъ „общихъ условій“ и „финансовыхъ условій“, которыя должны были служить основаніями для передачи Николаевской ж. дороги, то, въ такомъ случаѣ,

выхода изъ того ненормальнаго положенія, какое создалось на почвѣ этихъ условій, надо будетъ искать въ самихъ этихъ условіяхъ. Тотъ самый § 47 „общихъ условій“, которымъ опредѣляются условія взятія Николаевской дороги обратно въ казну, и указываетъ на возможность сколько-нибудь удовлетворительнаго для интересовъ казны выхода. Послѣ указанія способа выведенія средняго дохода, далѣе говорится [1]): „Этотъ средній доходъ, за вычетомъ изъ него суммы обязательнаго для общества ежегоднаго въ казну взноса [2]), принимается за норму чистой годовой прибыли общества, которая и уплачивается обществу ежегодно до истеченія 84-хъ-лѣтняго срока; *но при этомъ удерживается соразмѣрная часть на пополненіе долговъ общества правительству, если бы таковые на обществѣ были.*

Слова, отмѣченныя нами курсивомъ, даютъ возможность правительству, если бы существованіе договора было признано, обратить тѣ суммы, которыя могли бы причесться акціонерамъ, на погашеніе долговъ Главнаго общества, составлявшихъ къ 1886 г. болѣе 144 мил. руб. Долговъ по гарантіи или по недовзносамъ, въ виду недостаточности чистаго дохода Николаевской ж. дороги, образоваться не можетъ, такъ какъ доплачиваемыя казною, въ такомъ случаѣ, суммы, по условію, за обществомъ долгомъ не записываются, слѣдовательно должно разумѣть въ данномъ случаѣ другіе долги Главнаго общества.

Наконецъ, нельзя не признать справедливымъ, что если акціонеры С.-Петербурго-варшавской и Московско-нижегородской жж. дорогъ, могутъ пользоваться доходами съ Николаевской ж. дороги, то также точно они могутъ свои долги по этимъ двумъ дорогамъ уплачивать изъ доходовъ съ Николаевской ж. дороги. Имѣя въ виду, что въ отношеніи ближайшаго будущаго, по крайней мѣрѣ, долги Главнаго общества должны считаться безнадежными, зачетъ суммъ, слѣдующихъ къ уплатѣ акціонерамъ, въ теченіе 64 лѣтъ, согласно § 47 „общихъ условій“, въ случаѣ взятія обратно въ казну Николаевской ж. дороги, въ уплату долговъ Главнаго общества правительству должно признать однимъ изъ наиболѣе удовлетворительныхъ способовъ къ разрѣше-

---

[1]) Труды Тарифной коммисіи, ч. I, вып. 2, стр. 19 — 20.

[2]) Комитетъ Министровъ разъяснилъ, что подъ именемъ обязательнаго взноса должно понимать всѣ рѣшительно выговариваемые правительствомъ платежи, а также и часть слѣдующихъ казнѣ барышей.

нію тѣхъ, крайне невыгодныхъ для казны отношеній, которыя установила передача Николаевской ж. дороги Главному обществу.

Обратимся теперь къ условіямъ перехода жж. дорогъ въ распоряженіе или и во владѣніе правительства во время эксплуатаціи и до истеченія наименьшаго срока, для выкупа установленнаго.

Въ уставахъ дорогъ Царскосельской, Варшаво-вѣнской, Варшаво-бромбергской, Варшаво-тереспольской, Лодзинской, Ряжско-моршанской, Рязанско-козловской, Курско-кіевской, Орловско-грязской и Орловско-витебской жж. дорогъ такого случая не предусмотрѣно вовсе.

Въ уставахъ Тамбово-козловской (§ 52), Курско-харьково-азовской (§ 48), Шуйско-ивановской (§ 58) и Грязе-царицынской (§ 50), главнымъ образомъ, предусматривается случай перехода дороги вслѣдствіе неисправности общества во время постройки дороги, но также и относительно другихъ обязательствъ, уставомъ опредѣленныхъ.

Послѣ двухъ предостереженій, раздѣленныхъ 3 — 6 мѣсяц. промежутками, если они окажутся недѣйствительными, производится оцѣнка произведенныхъ работъ экспертами и полученная такимъ образомъ сумма уплачивается обществу. Возмѣщаются, однако, лишь тѣ издержки общества, которыя къ дѣйствительной пользѣ для работъ по дорогѣ произведенными признаны будутъ.

По уставу Динабурго-витебской ж. дороги (§ 26), общество имѣетъ право, вмѣсто этой суммы, пожелать получать на нее $5^{1}/_{12}\%$ до истеченія срока концессіи.

Въ уставѣ Риго-динабургской ж. д. (§ 56) говорится, что должна быть произведена продажа съ торговъ, на основаніи условій устава, и вся вырученная сумма уплачивается въ вознагражденіе обществу, за исключеніемъ издержекъ на временное управленіе дорогою до продажи. Подобныя же условія находимъ въ уставахъ Главнаго общества (§ 58) и Московско-рязанской (§ 53) ж. дороги.

Въ остальныхъ уставахъ мы находимъ слѣдующія постановленія:

„Если невыполненіе обществомъ требованія Министра путей сообщенія можетъ имѣть послѣдствіемъ нарушеніе правильности и безопасности движенія на дорогѣ... то правительство, буде признаетъ нужнымъ... немедленно вступаетъ въ управленіе и

распоряженіе дорогою на счетъ общества“ (Московско-курской § 40, Лозово-севастопольской § 50, Балтійской § 46) или вступаетъ во владѣніе дорогою, не выжидая назначеннаго для выкупа срока (Митавская § 50, Ряжско-вяземская § 48, Моршанско-сызранская § 46, Рыбинско-бологовская § 40, Новоторжская § 46, Ростово-владикавказская § 46, Риго-тукумская § 42, Козлово-воронежско-ростовская § 46). Въ указанныхъ выше случаяхъ „правительство: 1) или приводитъ свои требованія въ исполненіе непосредственнымъ распоряженіемъ, на счетъ общества; 2) или вступаетъ въ управленіе и распоряженіе, на счетъ общества, всею дорогою, или частью оной; 3) или же вступаетъ во владѣніе дорогою со всѣми ея принадлежностями, всѣми денежными суммами, матеріалами и запасами, заготовленными обществомъ, не выжидая... опредѣленнаго для выкупа срока“. „При этомъ въ пользу правительства присчитываются всѣ должныя ему обществомъ суммы по уплатѣ правительствомъ интересовъ и погашенія по облигаціямъ (и акціямъ) общества“ (Уральской, Фастовской, Оренбургской и Привислинской § 70, Донецкой § 67, Новгородской § 66, Либаво-роменской § 65, Юго-западныхъ § 62 и Московско-брестской § 64). По уставамъ Ивангородо-домбровской (§ 67) и Владикавказской (§ 64) жж. дорогъ опредѣленъ порядокъ тотъ же, какъ при выкупѣ дороги.

На основаніи вышеизложеннаго можно судить, насколько правительство заинтересовано въ хозяйственномъ веденіи дѣла желѣзнодорожными обществами, а потому естественно ожидать въ уставахъ встрѣтить статьи, касающіяся порядка установленія тарифовъ жж. дорогъ и отчетности обществъ передъ правительствомъ. Къ разсмотрѣнію уставовъ въ этомъ отношеніи мы теперь и перейдемъ.

Что касается до перваго вопроса, то, въ виду полнѣйшей зависимости и количества перевозокъ, и вообще движенія на жж. дорогахъ, и наконецъ доходности дорогъ отъ установляемыхъ тарифовъ, правительство вдвойнѣ — съ точки зрѣнія общественной и чисто фискальной — заинтересовано въ раціональномъ установленіи тарифовъ, а равно и ихъ измѣненіи, такъ что естественно было бы ожидать встрѣтить въ уставахъ точныя положенія, обезпечивающія правительству самыя широкія права, по крайней мѣрѣ, въ этомъ отношеніи; однако, разсмотрѣніе уставовъ и концессій обнаруживаетъ, что касающіяся этого

вопроса статьи уставовъ должны быть признаны совершенно неудовлетворительными.

Въ одномъ уставѣ — Царскосельской ж. дороги (§ 3, з) — никакихъ ограниченій для общества, никакихъ правъ для правительства не выговорено. Въ послѣдующихъ уставахъ устанавливается высшій предѣлъ, за который общества, при установленіи тарифовъ, переходить не имѣютъ права; далѣе находимъ въ уставахъ, что прежде открытія движенія на утвержденіе правительства представляется поверстный тарифъ. Наконецъ, только въ 3 уставахъ — Московско-брестской (§ 8), Ивангородо-домбровской (§ 13) и Владикавказской (§ 12) — совершенно ясно опредѣляется, что высшій *и низшій* предѣлы тарифа, какъ и проектъ поверстнаго тарифа (а по двумъ послѣднимъ уставамъ „и измѣненія въ немъ“) подлежатъ утвержденію правительства. Вмѣстѣ съ тѣмъ, за правительствомъ остается право „во всякое время“ (по уст. М.-Брестской ж. дороги „черезъ 5 лѣтъ со дня утвержденія устава и затѣмъ черезъ каждое слѣдующее пятилѣтіе“) подвергать тарифъ, если то будетъ признано нужнымъ, пересмотру и установлять новые предѣльные тарифы. „Но о таковомъ измѣненіи тарифа Министръ путей сообщенія, по предварительномъ соглашеніи съ Министромъ финансовъ, испрашиваетъ Высочайшее разрѣшеніе установленнымъ порядкомъ, съ представленіемъ отзыва правленія общества по этому вопросу“.

„Когда доходъ по акціямъ будетъ не менѣе 8% съ нарицательнаго акціонернаго капитала, то общество обязано, по требованію правительства, произвести пониженіе провозной платы на тѣ предметы перевозки, относительно коихъ будутъ сдѣланы указанія по ближайшему усмотрѣнію Министровъ путей сообщенія и финансовъ.“

Затѣмъ установляются особыя условія перевозки нѣкоторыхъ важнѣйшихъ грузовъ.

Однако, рядомъ съ постановленіями, повидимому, совершенно ясными, въ этихъ послѣднихъ уставахъ встрѣчаемъ — Московско-брестской (§ 52, л), Ивангородо-домбровской (§ 53, л), Владикавказской (§ 50, л) — въ отдѣлѣ предметовъ вѣдомства правленія: „установленіе и измѣненіе провозной платы съ предварительнымъ представленіемъ своихъ постановленій по сему предмету, *въ подлежащихъ случаяхъ*, на утвержденіе Министерства путей сообщенія“.

Повидимому, подчеркнутыя слова совершенно неумѣстны послѣ вышеприведенныхъ постановленій и, кажется, дѣйствительно они, по ошибкѣ, перешли изъ старыхъ уставовъ, какъ и весь параграфъ безъ измѣненія, въ новые уставы; но, тѣмъ не менѣе, они могутъ подать нѣкоторый поводъ къ недоразумѣніямъ. Въ подтвержденіе сказаннаго можно указать на недавно разбиравшееся дѣло [1]) въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ относительно права правленія общества Закавказской ж. дороги измѣнять тарифы. Въ виду неясности выраженій устава въ самомъ Совѣтѣ произошло разногласіе; дѣло восходило на разсмотрѣніе Комитета Министровъ и разрѣшено въ смыслѣ обязанности общества представлять на утвержденіе правительства всѣ измѣненія тарифа, такъ что и этотъ уставъ долженъ быть отнесенъ къ числу тѣхъ немногихъ (3), въ которыхъ оговорены тѣ права правительства, которыя вытекаютъ изъ самаго существа государственной власти, имѣющей своею задачей обезпеченіе прежде всего интересовъ цѣлаго общества [2]).

Мы позволимъ себѣ привести здѣсь слѣдующій эпизодъ изъ исторіи желѣзнодорожнаго дѣла въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ, гдѣ, кажется, свобода частной предпріимчивости признается болѣе, чѣмъ гдѣ-либо.

[1]) Журналы Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ 1886. № 57.

[2]) Уже послѣ того, какъ это нами было написано, стало извѣстно, что Высочайше утвержденнымъ, 15 іюня сего года, мнѣніемъ Государственнаго Совѣта руководительство тарифами признано правомъ правительства. Высочайше повелѣно: I. Признать, что правительству принадлежитъ руководительство дѣйствіями желѣзно-дорожныхъ обществъ по установленію тарифовъ на перевозку пассажировъ и грузовъ, съ цѣлью огражденія отъ ущерба казеннаго интереса, потребностей населенія, равно какъ нуждъ промышленности и торговли. II. Предоставить министрамъ путей сообщенія и государственныхъ имуществъ, управляющему министерствомъ финансовъ и государственному контролеру войти въ ближайшее соображеніе вопроса о способахъ осуществленія правительственнаго надзора за желѣзнодорожными тарифами, равно какъ о потребныхъ для сего личныхъ и денежныхъ средствахъ, и затѣмъ предположенія по этимъ предметамъ представить, за общимъ подписаніемъ, на уваженіе Государственнаго Совѣта не позднѣе 1 октября 1887 года. III. Дѣйствіе Высочайше утвержденнаго 11 іюля 1886 года положенія Комитета Министровъ о подчиненіи правительственному надзору желѣзнодорожныхъ тарифовъ прямого заграничнаго сообщенія продолжить впредь до окончательнаго разрѣшенія означеннаго въ статьѣ II законодательнаго вопроса. Что касается до тарифовъ заграничнаго сообщенія, то уже Высочайше утвержденнымъ 11 іюля 1886 года положеніемъ Комитета Министровъ сдѣланы обязательными для обществъ постановленія Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, касающіяся этого рода вопросовъ.

Съ начала 1870-хъ годовъ здѣсь борьба населенія съ произволомъ желѣзнодорожныхъ обществъ приняла организованный характеръ, благодаря „грэнджерамъ“, которые къ 1875 г. насчитывали болѣе 20.500 „ложъ“ съ 1.300.000 членовъ. Протесты заявлялись главнымъ образомъ противъ рефакціонныхъ тарифовъ—противъ покровительства отдѣльнымъ мѣстностямъ и лицамъ въ ущербъ другимъ. Требовалось вмѣшательство правительства. Желѣзнодорожныя общества смотрѣли на концессіи, какъ на договоры и не признавали права на вмѣшательство за правительствомъ. Послѣднее и въ отдѣльныхъ штатахъ держалось того мнѣнія, что жж. дороги суть общественныя подъ надзоромъ обществъ находящіяся пути сообщенія, созданныя въ силу закона, а потому и подчиненныя законодательной власти. Пререканія приводили по необходимости къ судебному разбирательству. И вотъ въ штатѣ Іова судъ высказался противъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Дѣло было на разсмотрѣніи и высшаго союзнаго суда (United States Supreme Court), который въ 1877 г. рѣшилъ: право законодательной власти отдѣльныхъ штатовъ по отношенію къ обществамъ несомнѣнно: если частная собственность служитъ цѣлямъ общественнымъ, то она уже не juris privati... Если кто свою собственность посвящаетъ на служеніе общественнымъ интересамъ, то тѣмъ самымъ онъ дозволяетъ публикѣ принимать участіе въ пользованіи своей собственностью и, послѣдовательно, онъ долженъ подчиниться общественному контролю въ той степени, въ какой это требуется общественнымъ интересомъ [1]).

Въ отношеніи отчетности обществъ передъ правительствомъ въ уставахъ Московско-ярославской и Ярославо-вологодской мы не находимъ никакихъ постановленій.

Въ уставахъ Варшаво-вѣнской (§ 34), Варшаво-бромбергской (§ IV) объ отчетахъ, а въ уставахъ Курско-харьково-азовской (§ 42), Донецкой (§ 28), Новгородской (§ 29), Либаво-роменской (§ 32), Юго-западныхъ (§ 28) и Закавказской (§ 29) жж. дорогъ—и о смѣтахъ на каждый годъ говорится только, что они должны представляться въ извѣстные сроки обществами въ Министерство путей сообщенія.

О представленіи отчетовъ или и смѣтъ *для провѣрки* гово-

[1]) Kupka. Die Verkehrsmittel in den Vereinigten Staaten, стр. 296.

рится въ уставахъ Варшаво-тереспольской и Лодзинской (§ XIII), Шуйско-ивановской (§ 43), Лозово-севастопольской, Моршанско-сызранской, Рыбинско-бологовской (§ 13), Митавской, Новоторжской (§ 14), Балтійской, Ряжско-вяземской (§ 15), Грязе-царицынской (§ 36) и Московско-курской (§ 26). Отчеты и смѣты представляются *на утвержденіе* по уставамъ Уральской, Оренбургской, Фастовской, Привислинской (§ 29) и Владикавказской (§ 27) жж. дорогъ.

Въ уставахъ Риго-динабургской (§ 21), Московско-рязанской (§ 12), Динабурго-витебской (§ 9), Рязанско-козловской (§ 34), Ряжско-моршанской (§ 35), Курско-кіевской (§ 36), Орловско-грязской (§ 14), Орловско-витебской (§ 22) и Московско-брестской (§ 24) встрѣчается лишь постановленіе, что правительство для наблюденія за дѣйствительностью доходовъ и расходовъ можетъ назначать особыхъ чиновниковъ и затѣмъ ежегодно можетъ назначать коммисію для обревизованія счетовъ и книгъ общества. Въ уставѣ Тамбово-козловской ж. дороги (§ 50) говорится лишь, что „общество обязано представлять въ Министерство путей сообщенія всѣ потребныя свѣдѣнія и отчеты, по формамъ“, для частныхъ дорогъ установленнымъ.

Наконецъ въ уставѣ Главнаго общества только §§ 23 и 35 могутъ имѣть къ разсматриваему вопросу отношеніе; въ первомъ говорится: „На главное управленіе путей сообщенія возлагается особый надзоръ за дѣйствіями и служащими общества, для чего назначаются правительствомъ, и на его иждивеніи, инспекторы и другіе чины, которые, не вмѣшиваясь непосредственно въ распоряженіе общества, имѣютъ право требовать отъ онаго полныхъ свѣдѣній и точнаго исполненія законовъ и постановленій правительственныхъ, какъ со стороны общества, такъ и со стороны тѣхъ, съ которыми оно въ сношеніи, и дѣйствуютъ вообще на основаніи особыхъ для нихъ инструкцій“; въ § 35 опредѣляется, что „всякая мѣра, важная своими послѣдствіями для края или по своему вліянію на управленіе дорогами, уступленными обществу, *либо на ручательство чистаго съ оныхъ дохода, принятое правительствомъ*, требуетъ предварительнаго одобренія правительства“.

Такимъ образомъ, оказывается, что только по 12 дорогамъ отчеты (и смѣты) должны представляться въ Министерство путей сообщенія для повѣрки и по 5—на утвержденіе; что же

касается до всѣхъ остальныхъ дорогъ, то по 3 дорогамъ вовсе не имѣется сюда относящихся постановленій, а по прочимъ ихъ обязанности ограничиваются, по уставамъ, или простымъ представленіемъ отчетовъ въ Министерство, или сообщеніемъ всѣхъ свѣдѣній и открытіемъ счетовъ и книгъ ревизіоннымъ коммисіямъ, которыя правительство имѣетъ право ежегодно назначать, помимо особыхъ наблюдающихъ чиновниковъ [1]).

„Ни въ одномъ изъ уставовъ обществъ желѣзныхъ дорогъ не указывается способъ повѣрки отчетовъ общества, а также не указаны пріемы для опредѣленія количества чистаго дохода дорогъ. Точно также не указано въ уставахъ, какою властью и какимъ образомъ должны быть разрѣшаемы недоразумѣнія между правленіями обществъ и коммисіями. Кругъ дѣятельности самихъ ревизующихъ коммисій также не опредѣленъ особыми постановленіями. Поэтому и самая ревизія оборотовъ жж. дорогъ имѣла до сихъ поръ характеръ почти случайный, а ревизіонные выводы коммисій долгое время оставались безъ разсмотрѣнія и не получали примѣненія на практикѣ. Вслѣдствіе такого хода дѣла повѣрка оборотовъ желѣзнодорожныхъ обществъ чрезъ особыя смѣшанныя ревизіонныя коммисіи производилось весьма медленно“... [2]).

Кромѣ указаннаго, возможность надзора и контроля за дѣйствіями общества со стороны правительства достигается еще правомъ назначенія правительственныхъ директоровъ въ составъ правленій обществъ. Это право оговорено въ 17 уставахъ (Главнаго общества, Балтійской, Уральской, Новгородской, Привислинской, Донецкой, Грязе-царицынской, Либаво-роменской, Курско-кіевской, Юго-западныхъ, Фастовской, Козлово-воронеж-

---

[1]) Высочайше утвержденнымъ 26 іюня 1887 г. положеніемъ Комитета Министровъ постановлено: „Всѣ желѣзнодорожныя общества, пользующіяся правительственною гарантіею чистаго дохода, или за коими состоятъ долги правительству по этой гарантіи, или по выданнымъ имъ ссудамъ, обязаны представлять свои смѣты не позже ноября каждаго года, на слѣдующій за тѣмъ годъ, Министру п. с. Смѣты эти подлежатъ въ установленномъ порядкѣ разсмотрѣнію и утверждаются по соотвѣтственномъ ихъ, въ случаѣ надобности, исправленіи“.

Такимъ образомъ, что касается до смѣтъ желѣзнодорожныхъ обществъ, пользующихся гарантіей, — вопросъ можетъ считаться разрѣшеннымъ.

[2]) Докладъ Барановской коммисіи, ч. I, стр. 29. Далѣе приводятся свѣдѣнія, за сколько лѣтъ по какимъ дорогамъ отчеты были не обревизованы, причемъ получается, что по 18 жж. дорогамъ отчеты были не обревизованы за 8 лѣтъ и болѣе.

ско-ростовской, Оренбургской, Закавказской, Московско-брестской, Ивангородо-домбровской и Владикавказской жж. дорогъ). „Правомъ этимъ правительство воспользовалось по отношенію къ нѣкоторымъ дорогамъ и, при дѣятельномъ участіи правительственныхъ директоровъ въ веденіи хозяйства желѣзныхъ дорогъ, отъ этой мѣры, по мнѣнію коммисіи, можно ожидать благопріятныхъ результатовъ. Но при этомъ необходимо замѣтить, что для правильной дѣятельности членовъ отъ правительства въ правленіяхъ желѣзнодорожныхъ обществъ необходимо имъ должны быть преподаны точныя инструкціи, опредѣляющія ихъ права, обязанности, отвѣтственность, объемъ и порядокъ дѣйствій“ [1]).

Мы остановились въ настоящей главѣ на важнѣйшихъ, съ финансовой точки зрѣнія, условіяхъ, включенныхъ въ уставы желѣзнодорожныхъ обществъ, коими и опредѣляется, съ одной стороны, характеръ и форма содѣйствія, оказываемаго правительствомъ частнымъ обществамъ жж. дорогъ, а съ другой стороны—тѣ права, которыя правительство считало нужнымъ обезпечить себѣ, какъ относительно возмѣщенія тѣхъ матеріальныхъ пожертвованій, которыя оно понесло и несетъ при сооруженіи и эксплуатаціи жж. дорогъ, такъ и независимо отъ этого, тѣ права, осуществленіе коихъ оказалось бы необходимымъ въ интересахъ общественнаго блага.

Все вышеизложенное приводитъ насъ къ слѣдующему заключенію.

Какъ мы видѣли, правительство доставило непосредственно большую половину всѣхъ капиталовъ, затраченныхъ на сооруженіе жж. дорогъ; почти вся остальная доля была привлечена къ желѣзнодорожному дѣлу, благодаря содѣйствію правительства, выразившемуся обезпеченіемъ дохода и погашенія на капиталъ. При эксплуатаціи жж. дорогъ прежде всего платится та же государственная казна, или вслѣдствіе недополучекъ по капиталамъ первой категоріи, или вслѣдствіе приплатъ по гарантіи — по второй. Но роль правительства оказывается преимущественно пассивною: оно платитъ и не получаетъ, но по какимъ причинамъ, вслѣдствіе какихъ условій, это, ока-

---

[1]) Тамъ же, стр. 33.

зывается, какъ будто не его дѣло, а сколько — это рѣшаютъ уже правленія „частныхъ“ обществъ, которыя, такимъ образомъ, оказываются какъ бы распорядителями государственной казны [1]). Правительство не имѣетъ права утверждать число и жалованье служащихъ, а весьма часто, и вообще расходы общества, хотя оно прямо заинтересовано въ сокращеніи этихъ расходовъ, тогда какъ, наоборотъ, для правленій въ этомъ не представляется никакого интереса: гарантированный процентъ акціонеры получатъ, а сколько приплатитъ правительство—для нихъ часто совершенно безразлично. Изъ доходовъ, какъ было указано, во многихъ случаяхъ сперва отчисляется въ запасный капиталъ, т. е. въ пользу акціонеровъ, затѣмъ гарантированный доходъ, въ томъ числѣ и по акціямъ, т. е. опять-таки въ пользу акціонеровъ, затѣмъ отчисляется процентъ въ пользу негарантированныхъ акцій, т. е. опять въ пользу акціонеровъ, а затѣмъ, если останется, то половина предназначается въ казну, на уплату долговъ, а другая половина идетъ опять-таки въ пользу акціонеровъ.

Часто, однако, случается, что, не смотря на существованіе чистаго дохода, изъ котораго могли бы быть внесены и $^0/_0$ по

---

[1]) Глубоко правъ былъ бывшій Министръ путей сообщенія, говоря: „Очевидна крайняя ненормальность нынѣшняго положенія управленія жж. дорогами Имперіи, въ которомъ государственное казначейство и правительство являются безграничными отвѣтчиками за частныхъ предпринимателей, а сіи послѣдніе оказываются въ положеніи распорядителей государственнымъ кредитомъ, государственными денежными средствами и лучшими въ государствѣ путями“. Извлеченіе изъ всеподданнѣйшаго отчета за 1868—1872 гг., стр. 159, и далѣе: „Наибольшую трудность въ управленіи желѣзнодорожными сообщеніями Имперіи представляетъ, какъ уже неоднократно было замѣчено выше, *ненормальное значеніе, данное въ этомъ управленіи частной предпріимчивости*, выражающееся преобладаніемъ въ этомъ дѣлѣ частныхъ интересовъ надъ государственными и безотвѣтственностью частныхъ желѣзнодорожныхъ распорядителей передъ правительствомъ и прочими частными людьми. Такое ненормальное положеніе дѣла почти совершенно парализуетъ дѣятельность Министерства путей сообщенія по этой части управленія“.

„Министерство оказывается постоянно вынужденнымъ употреблять особыя настоянія и усилія въ такихъ даже случаяхъ, когда имъ требуется не болѣе, какъ исполненіе закона или устава, или законнаго своего распоряженія. При этомъ, какъ уже указывалось выше, оно находится въ положеніи прямо противномъ достоинству правительственнаго учрежденія. Имѣя дѣло не съ дѣйствительными акціонерными обществами, оно поставлено въ необходимость допускать съ ихъ стороны завѣдомое нарушеніе закона и относиться къ *мнимымъ* акціонернымъ обществамъ, какъ бы къ дѣйствительнымъ“...

облигаціямъ, оставленнымъ за правительствомъ, и нѣкоторыя суммы на уплату процентовъ и погашенія по долгамъ общества, правительство ничего не получаетъ, или, если облигаціи гарантированныя, оказывается еще вынужденнымъ приплачивать обществу для уплаты гарантированныхъ процентовъ. Это случается въ виду того, что дороги затрачиваютъ, „по неимѣнію другихъ источниковъ“, указанныя суммы на сооруженія и приспособленія, вызываемыя потребностями дороги. Хотя бы и не требовало правительство, но почему же не держать дорогу въ отмѣнно исправномъ, даже блестящемъ состояніи, если это достигается исключительно на счетъ суммъ, записываемыхъ долгомъ за обществомъ, объ уплатѣ которыхъ акціонеры могутъ не безпокоиться, такъ какъ получить отъ дороги дохода болѣе гарантированнаго не представляется возможности, даже и въ отдаленномъ будущемъ; гарантированный же акціонерамъ доходъ обезпеченъ для ихъ кармана, притомъ же 75—87 лѣтъ такой почтенный періодъ, въ теченіе котораго много разъ акціи могутъ перемѣнить хозяина, притомъ курсъ ихъ безспорно будетъ постоянно повышаться, хотя бы долги дошли до милліардовъ. Въ самомъ дѣлѣ, чего же бояться держателю гарантированной акціи? Средній процентъ въ странѣ съ теченіемъ времени, конечно, будетъ падать, а доходъ на акцію, гарантированный правительствомъ, останется абсолютно неизмѣннымъ, т. е. сравнительно

„Относительно общихъ собраній и правленій права Министерства совершенно неопредѣленны и часто номинальны“...

„Не постановлено ни мѣръ взысканія за неисполненіе требованій Министерства, ни мѣръ побудительныхъ для приведенія оныхъ въ исполненіе“.

„Только въ послѣднихъ уставахъ (утвержденныхъ въ 1873 и 1874 годахъ) дана Министерству нѣкоторая возможность своевременно *предупреждать* и *останавливать* уклоненія правленій и общихъ собраній отъ уставовъ и нарушеніе ими государственныхъ и правительственныхъ интересовъ; это достигнуто введеніемъ въ составъ правленій обществъ *директоровъ отъ Министерства путей сообщенія*, съ правами какъ бы прокурорскаго надзора.

„Надлежало бы ввести эту мѣру во всѣ желѣзнодорожныя общества. Вмѣстѣ съ этимъ, однако, надлежитъ признать, что такимъ образомъ охраняются лишь тѣ интересы правительства, которые можно оградить формой; но за симъ гораздо существеннѣйшіе интересы государства, въ ихъ числѣ и хозяйственные, остаются нисколько неохраненными, если только не будетъ нарушенія формъ со стороны обществъ. Только въ послѣднихъ уставахъ желѣзнодорожныхъ обществъ Министру предоставлено право увольнять отъ должности и членовъ правленій; въ прежнихъ же уставахъ это право касалось только подчиненныхъ исполнителей распоряженій правленія“. Тамъ же, стр. 207 и слѣд., а также стр. 124 и слѣд.

со среднимъ въ странѣ будетъ все выше и выше, а въ зависимости отъ этого курсъ акціи все будетъ подниматься. Какое значеніе могутъ имѣть долги? Никакого. Хотя бы ихъ былъ милліардъ, на ихъ погашеніе не отдѣлятъ ни гроша, по уставу, прежде, чѣмъ акціонеры не получатъ своихъ 5%, да еще и половины избытка, если бы таковой оказался.

Правительство давало деньги на сооруженіе, оно даетъ теперь ссуды; оно приплачиваетъ милліоны по гарантіи; оно милліоны не получаетъ процентовъ по милліарду рублей, имъ вложенному въ желѣзныя дороги, по сотнямъ милліоновъ ссудъ, „частнымъ“ обществамъ выданныхъ; оно почти не получаетъ ничего на погашеніе этихъ долговъ; оно въ тысячу разъ болѣе заинтересовано въ дѣлѣ жж. дорогъ, чѣмъ такъ-называемые акціонеры, а между тѣмъ, оно почти безправно: даже имѣя $^3/_4$ акцій, оно имѣетъ лишь $^1/_4$ голосовъ въ собраніи акціонеровъ, т. е. почти что ничего, такъ какъ $^3/_4$ могутъ рѣшить *всѣ* дѣла противъ мнѣнія акціонера съ $^1/_4$ голосовъ правительства.

Таковы, конечно, въ самыхъ общихъ чертахъ финансовыя отношенія правительства и „частныхъ“ желѣзнодорожныхъ обществъ въ Россіи.

Откуда же явились у насъ такія ненормальныя отношенія? Неужели и въ другихъ государствахъ не лучше, чѣмъ у насъ? Неужели Россія не могла ничѣмъ лучшимъ позаимствоваться, ничего лучшаго перенять у западно-европейскихъ государствъ? Посмотримъ-же, какъ развились и сложились финансовыя отношенія правительства и частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ на западѣ Европы.

Глава IV.

Въ Бельгіи, въ 1831 году, было предписано произвести изысканія для сооруженія ж. дороги отъ г. Anvers къ Рейну. Въ 1832 г. королевскимъ указомъ предписывалось министру внутреннихъ дѣлъ съ торговъ выдать вѣчную концессію на ж. дорогу Anvers-Liège; при этомъ была составлена разцѣночная вѣдомость и cahier des charges. Что́ касается до первой, то оцѣнка всѣхъ работъ была крайне низкая: километрическая стоимость получалась въ 80 тыс. фр., тогда какъ средняя въ Бельгіи въ дѣйствительности превосходитъ 250 тыс. фр. Впрочемъ, относительно всего сооруженія, которое предприниматели должны были произвести за свой страхъ, говорилось (§ 10 cahier des charges), что оцѣнка дается лишь въ видахъ разъясненія, и правительство ни въ какомъ случаѣ, ни по какому поводу не можетъ быть сдѣлано за нее отвѣтственнымъ.

Концессіонеръ долженъ былъ внести залогъ въ размѣрѣ 300 тыс. фр., причемъ онъ освобождался лишь по истеченіи года удовлетворительной эксплуатаціи; въ случаѣ же несостоятельности получившаго концессію лица прежде окончанія сооруженія, произведенныя работы продавались съ торговъ при сохраненіи всѣхъ условій первой концессіи, вырученная сумма передавалась первому концессіонеру, а залогъ оставался въ пользу государства.

Однако, сдача съ торговъ и сооруженіе ж. дороги частною предпріимчивостью не имѣли мѣста, такъ какъ партія, стоявшая за сооруженіе ж. дороги за счетъ правительства, одержала верхъ и въ 1833 г. былъ внесенъ въ палату депутатовъ проектъ, по которому линія Malines-Verviers съ развѣтвленіями должна была сооружаться средствами государства. И въ палатѣ депутатовъ, и въ сенатѣ значительнымъ большинствомъ голосовъ проектъ былъ принятъ и 1 мая 1834 г. былъ подписанъ королемъ пер-

вый желѣзнодорожный законъ. Въ Бельгіи, также какъ и въ Англіи [1]), предполагали, что товаровладѣльцы будутъ возить грузы въ своихъ вагонахъ, причемъ за право пользованія рельсовыми путями и устанавливалась извѣстная такса. Однако, послѣ первыхъ лѣтъ увлеченія новыми путями сообщенія, хотя постройка ихъ и продолжалась,—вплоть до 1844 г. ежегодно открывалось для эксплуатаціи сравнительно довольно значительное число километровъ, когда, наконецъ, длина сѣти составила 556 кил.,—во всякомъ случаѣ скоро было замѣчено, что доходность жж. дорогъ такова, что не окупаются издержки, не покрываются проценты на затраченный капиталъ, колеблясь между 1%—4%, а потому скоро стали раздаваться голоса все слышнѣе и слышнѣе въ пользу передачи жж. дорогъ частной предпріимчивости.

Но въ 1852 г. доходъ казенныхъ жж. дорогъ составилъ (4,6%) 4,95% [2]), а въ слѣдующемъ 1853 г.—(5%) 5,63% на затраченный капиталъ. Съ этого времени голоса противъ казенныхъ жж. дорогъ, противъ казенной эксплуатаціи въ Бельгіи замолкаютъ, тѣмъ болѣе, что доходность, съ нѣкоторыми колебаніями, продолжала возростать и не разъ въ теченіе 1861—1871 г. доходъ превосходилъ 7%. Въ среднемъ за 1851—1860 годъ доходность равнялась 5,48%; за 1861 — 1870 г.—6,32%, а за 1871 — 1880 г. — всего 3,41%; около этой же величины колебалась и во всей первой половинѣ 80 годовъ. Въ чемъ же причина такого рѣзкаго паденія доходности казенной сѣти, паденія, которое еще смягчается участіемъ въ среднемъ выводѣ 1871 и 1872 годовъ, когда доходность составила 7,46% и 4,96%; если же выкинуть эти года, то средняя за 1873—1880 г. не дастъ и 3%? Для объясненія указаннаго явленія необходимо обратиться къ исторіи развитія въ Бельгіи сѣти частныхъ жж. дорогъ.

Въ первые годы увлеченія и частные капиталисты хлопотали о полученіи концессіи на ту или другую дорогу, но изъ 36 ходатайствъ, заявленныхъ 1837 г., ни одно, если исключить вѣтви къ угольнымъ копямъ, не заключилось дѣйствительнымъ сооруженіемъ ж. дороги. Только съ 1845 г., когда на Бельгію

---

[1]) См. мою книгу „Международная хлѣбная торговля“, гл. II.

[2]) Laveleye „Histoire des 25 premières années des chemins de fer belges“. 1862, стр. 35. Данныя внѣ скобокъ взяты изъ сочиненія Nicolaï „Les chemins de fer de l'état en Belgique 1834—1884“, 1885 г., стр. 84, 85.

распространилась желѣзнодорожная горячка, охватившая къ этому времени Англію, откуда явились въ Бельгію и предприниматели, и капиталы, только съ этого времени можно говорить о развитіи сѣти частныхъ жж. дорогъ въ Бельгіи, тѣмъ болѣе, что къ этому времени увлеченіе казенною постройкой и эксплуатаціей подъ вліяніемъ малой доходности жж. дорогъ уже прошло, смѣнившись другою крайностью: въ веденіи желѣзнодорожнаго дѣла правительствомъ усматривались коренные недостатки — излишняя централизація, формализмъ, дороговизна и рутина, неспособность къ усвоенію и введенію улучшеній [1]). Подъ вліяніемъ такихъ условій на долгое время дальнѣйшее развитіе сѣти жж. дорогъ оставалось дѣломъ исключительно частной предпріимчивости.

При учрежденіи обществъ, министръ общественныхъ работъ предполагалъ оказать содѣйствіе частнымъ обществамъ гарантіей дохода на ихъ капиталы, но обѣ палаты высказались противъ такихъ предположеній: было постановлено, что всѣ работы должны быть произведены за счетъ и страхъ самихъ концессіонеровъ, матеріальнаго же содѣйствія государства никакого не должно быть. Однако, въ виду наступившихъ неурядицъ 1848 г., многія общества оказались въ крайне стѣсненныхъ финансовыхъ обстоятельствахъ и государство признало согласнымъ съ общественнымъ интересомъ и справедливостью оказать имъ нѣкоторое матеріальное содѣйствіе. Формы послѣдняго представляются довольно разнообразными [2]). Укажемъ на нѣкоторыя изъ нихъ. Государство гарантируетъ на 50 лѣтъ 4% дохода на капиталъ, который признается имъ необходимымъ для окончанія начатаго сооруженія, напр. изъ капитала на номинальную сумму въ 29 мил. фр., гарантіей пользуется всего 5 мил. фр. (Sambre-et-Meuse); гарантируется на 50 лѣтъ 4% на капиталъ, исключительно затраченный на сооруженіе, который, притомъ, по отношенію къ гарантированному доходу, не можетъ быть болѣе 22,5 мил. фр. (Namur-Arlon); на 10 лѣтъ гарантируется 90 тыс. фр. наименьшаго дохода (Charleroi-Erquelinnes); выдается ссуда въ 1,3 мил. фр. (Namur-Liége); передается правительствомъ безплатно участокъ ж. дороги (стоимостью болѣе 1,3 мил. фр.) част-

[1]) Weber. „Schule des Eisenbahnwesens“ 3 Aufl., стр. 38—39; также Haushafer. „Handbuch des Eisenbahnwesens“, стр. 13—14.

[2]) См. указ. сочин. Laveleye, стр. 47—210.

ному обществу (Landen-Hasselt). Затѣмъ государство выдаетъ концессію лишь на сооруженіе жж. дорогъ, эксплуатацію же оставляетъ за собою, на слѣдующихъ условіяхъ. Эксплуатація ведется правительственными агентами; подвижной составъ доставляетъ правительство; ремонтъ также лежитъ на обязанности правительства; половина валоваго дохода уплачивается обществу въ видѣ вознагражденія за издержки сооруженія (Tournay-Jurbise).

Двѣ линіи, примыкающія къ казеннымъ жж. дорогамъ, строются частными концессіонерами, но эксплуатацію беретъ на себя государство, причемъ, въ теченіе всего срока концессіи государство выплачиваетъ концессіонерамъ $^3/_4$ валоваго дохода, полученнаго отъ перевозокъ, имѣющихъ мѣстомъ отправленія или прибытія какую-либо изъ станцій одной изъ этихъ линій (Dendre-et-Waes).

Государство довольствуется возвратомъ выданныхъ суммъ по гарантіи, безъ начисленія процентовъ (Est-belge).

Не совсѣмъ ясны условія, въ изложеніи Laveleye, по сооруженію и эксплуатаціи линіи Braine-le-Comte à Gand. „Концессіонеръ, вмѣсто того, чтобы самому получить гарантію наименьшаго дохода отъ правительства, самъ гарантируетъ правительству наименьшій доходъ въ $11^1/_2$ тыс. фр.“ ежегодно. „Линія должна быть сооружена въ теченіе четырехъ лѣтъ, на страхъ концессіонера. Государство беретъ на себя эксплуатацію дороги и ремонтъ, удерживая за это 50% валоваго дохода; государство доставляетъ подвижной составъ.

Доходы получаются государствомъ, которому обезпечивается концессіонеромъ наименьшій доходъ въ $11^1/_2$ тыс. фр. въ годъ, начиная съ третьяго года эксплуатаціи, и такъ до тѣхъ поръ, пока валовой доходъ не будетъ въ теченіе 4 лѣтъ сряду достигать, по крайней мѣрѣ, 23 тыс. фр.

„На правительство исключительно возлагается установленіе тарифовъ.

„Анонимное общество, на которое возложено будетъ сооруженіе и эксплуатація этой дороги учреждается въ настоящее время“ [1]).

Изъ послѣднихъ словъ должно заключить, что эксплуатація

[1]) Laveleye, ук. соч. стр. 199.

уже не предоставляется государству, какъ было указано ранѣе на той же страницѣ авторомъ [1]).

Какъ бы то ни было, но, согласно Laveleye, большинство частныхъ обществъ учреждалось безъ правительственной гарантіи или другихъ формъ правительственнаго содѣйствія и только вслѣдствіе финансовыхъ затрудненій, которыя грозили обществамъ ликвидаціей, правительство выходило изъ пассивной роли и давало ссуду, или субсидію, или гарантію.

Въ виду того, что правительственная сѣть жж. дорогъ была построена ранѣе частной, естественно на долю послѣдней пришлись менѣе доходныя линіи, чѣмъ правительственныя, являющіяся главнѣйшими путями для перемѣщенія лицъ и товаровъ, такъ что, не смотря на бо́льшую дешевизну постройки частныхъ жж. дорогъ (на 100 тыс. фр. съ километра), несмотря на меньшій коэффиціентъ эксплуатаціи (въ 1874 г. разница превышала $9^0/_0$ въ 1882 г.—$8{,}97^0/_0$) сравнительно съ казенными (причемъ эта бо́льшая дешевизна сказывается въ меньшей солидности и прочности сооруженій и въ меньшихъ удобствахъ для публики), послѣднія оказываются гораздо доходнѣе первыхъ, на которыхъ (въ среднемъ для всей сѣти частныхъ жж. дорогъ) до 1862 г. чистый доходъ ни разу не превосходилъ $3{,}8^0/_0$ на затраченный капиталъ, съ другой стороны онъ спускался до $1{,}7^0/_0$.

Положеніе правительственныхъ жж. дорогъ, какъ главныхъ путей сравнительно съ частными, скорѣе имѣвшими второстепенное значеніе, уже ставило частныя общества въ зависимость отъ казенной администраціи жж. дорогъ; бо́льшая доходность казенныхъ дорогъ, позволявшая правительству постепенно пони-

[1]) Что касается вообще до веденія желѣзнодорожнаго дѣла въ Бельгіи въ 60-хъ годахъ, то вотъ какъ отзывается объ этомъ Audiganne. „Les chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans", t. II, стр. 170. „En son état actuel le réseau belge est soumis, sous le rapport de l'exploitation aux conditions les plus diversifiées. D'abord l'état exploite ses lignes; mais il exploite encore, aux termes de divers traités quelques lignes concédées à l'industrie. D'autres chemins sont exploités purement et simplement sans aucune intervention du gouvernement par les compagnies concessionnaires; d'autres jouissent d'une garantie d'intérêt; enfin quelques uns sont exploités par des compagnies autres que les compagnies concessionnaires, par suite de certaines conventions. Pour être tout à fait complet, il faut ajouter que l'état a lui-même délégué à une compagnie l'exploitation de quelques kilomètres de son réseau"... Также см. v. Weber. „Schule des Eisenbahnwesens" 3 Aufl., стр. 40: „Das belgische Netz ist bis zum Jahre 1866 in Bezug auf die Verwaltung das complicirteste von allen gewesen"...

жать свои тарифы въ 1857, 1864, 1866 гг., [1]) ставила жж. дороги частныхъ обществъ въ совершенно подчиненное положеніе.

„Окончательный успѣхъ и огромная народнохозяйственная полезность казенной постройки и эксплуатаціи дорогъ въ Бельгіи есть фактъ доказанный. Бельгійское правительство могло съ справедливою гордостью отвѣтить... на запросъ англійской коммисіи 1867 года:

„Опытъ, сдѣланный въ Бельгіи—весь въ пользу системы постройки и эксплуатаціи жж. дорогъ государствомъ. Результаты ея были превосходны не только въ отношеніи финансовомъ, но особенно съ точки зрѣнія управленія и службы. Правительство, не руководясь приманкой прибыли и имѣя въ виду только интересъ общественный, находится въ гораздо лучшемъ положеніи, чѣмъ компаніи, чтобы производить желаемыя улучшенія, не упуская изъ виду и интересовъ казны“ [2]).

Однако, такое блестящее положеніе казенныхъ жж. дорогъ замѣчается только до 1872 г., начиная съ котораго, какъ уже было указано, приходится отмѣтить новую стадію въ развитіи казенной сѣти жж. дорогъ, отличающуюся громаднымъ паденіемъ доходности казенныхъ жж. дорогъ.

Въ 1866 году С. Филиппаромъ было учреждено Société des bassins houillers du Hainaut съ цѣлью „устроить, эксплуатировать самому или черезъ другихъ жж. дороги, на которыя общество могло бы получить концессіи въ Бельгіи или въ сосѣднихъ странахъ...“ [3]) Сосредоточенныя въ рукахъ этого общества дороги были переданы для эксплуатаціи Société générale d'exploitation, во главѣ котораго стоялъ тотъ же Филиппаръ.

Общество, соединивъ въ своихъ рукахъ эксплуатацію болѣе 600 кил. жж. дорогъ, не замедлило, съ цѣлью привлеченія грузовъ на свои линіи, начать, въ концѣ-концовъ, невыгодную для обѣихъ сторонъ борьбу съ казенными желѣзными дорогами при посредствѣ тарифовъ. Съ цѣлью положить конецъ соперничеству, правительство и приняло предложеніе обоихъ обществъ взять въ свои руки эксплуатацію жж. дорогъ общества. Общество, кромѣ открытыхъ 601 километра еще имѣло концессій на 550 кило-

---

[1]) Цѣхановецкій. Желѣзныя дороги и государство“, стр. 172 и слѣд.
[2]) Тамъ же, стр. 177.
[3]) Duverger. „Chemins de fer de l'état belge“. „Journal des économistes, 1886, p. 37.

метровъ, которые оно обязывалось отстроить и передать государству для эксплуатаціи. Такимъ образомъ, сѣть казенныхъ жж. дорогъ должна была увеличиться на 1.151 килом.

Условія уступки были слѣдующія:

1) Изъ валовыхъ сборовъ казна ежегодно отчисляетъ въ пользу общества за каждый километръ, находящійся въ эксплуатаціи, по 7.000 фр., пока валовой километрическій доходъ не превышаетъ 18.000 фр.

2) Въ случаѣ увеличенія валоваго дохода, половина излишка свыше 18.000 фр. (однако, пока эта половина не достигнетъ суммы 8.000 фр.) отчисляется также въ пользу общества.

3) Когда доля, причитающаяся обществу, въ теченіе 5 лѣтъ сряду будетъ равняться 15.000 фр., то эту послѣднюю сумму и обязуется казна уплачивать обществу ежегодно съ километра, до истеченія срока концессіи.

Правительство пріобрѣтаетъ покупкою весь подвижной составъ и обстановку станціонныхъ зданій.

Тарифы вводятся тѣ же, которые примѣняются на казенныхъ жж. дорогахъ.

Правительство обязуется, въ теченіе дѣйствія конвенціи, не установлять никакого налога или сбора на линіяхъ, которыхъ конвенція касается. „Чтобы выказать свое довѣріе къ будущей доходности уступаемыхъ линій, общество гарантировало правительству на 1871 г. часть валоваго дохода въ размѣрѣ 21.000 фр., на 1872 г.—22.000 фр. на километръ“.

Закономъ 3 іюня 1870 года былъ утвержденъ договоръ, состоявшійся на вышеприведенныхъ условіяхъ.

Закономъ 3 февраля 1873 года утверждается конвенція съ Grande compagnie du Luxembourg, согласно которой въ завѣдываніе государства переходятъ жж. дороги, принадлежавшія обществу. Въ числѣ важнѣйшихъ мотивовъ для заключенія договора указывалось на желаніе правительства содѣйствовать развитію нѣкоторыхъ отраслей промышленности введеніемъ на выкупаемыхъ жж. дорогахъ тарифовъ болѣе низкихъ, примѣнявшихся на казенныхъ жж. дорогахъ; затѣмъ также и желаніе устранить то препятствіе къ дальнѣйшему свободному развитію сѣти жж. дорогъ въ Люксенбургѣ, которое обусловливалось преимущественнымъ правомъ общества на сооруженіе всѣхъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Люксенбургѣ. Государство беретъ на себя

однако, уплату % и погашенія на капиталъ въ 155 мил. фр., что составляло весь номинальный капиталъ общества какъ въ акціяхъ, такъ и въ облигаціяхъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, оно входитъ въ соглашеніе съ Société générale d'éxploitation съ цѣлью измѣненія направленіе тѣхъ линій, концессіонеромъ которыхъ это общество было, причемъ общество обязалось построить 225 кил. при километрической стоимости въ 200 тысячъ франковъ. Такимъ образомъ, вмѣстѣ съ прежними общество обязалось построить 775 килом. Однако, общество оказалось не въ состояніи выполнить принятыя имъ на себя обязательства. Два раза на помощь приходило государство, причемъ послѣдній разъ была заключена конвенція, измѣнившая первоначальныя условія, 1870 г., передачи жж. дорогъ общества государству слѣдующимъ образомъ. За каждый километръ, открытый для движенія до 1 января 1877 г. правительство ежегодно уплачиваетъ обществу 1) 7.000 фр. и 2) 2.400 фр. въ 1877 г., а въ послѣдующіе годы постепенно увеличиваетъ эту сумму на 160 фр. ежегодно до 1887 г., когда она будетъ равняться 4.000 фр. и дальнѣйшему повышенію уже не подлежитъ.

Съ каждаго километра пути, открытаго послѣ 1877 г., обществу уплачивается ежегодно по 9.000 фр.

Послѣдствіемъ сдѣланныхъ правительствомъ (почти вынужденныхъ) пріобрѣтеній явилось весьма значительное паденіе чистаго дохода казенныхъ жж. дорогъ. Тогда какъ на затраченный капиталъ въ 1871 г. онъ составлялъ еще $7{,}46^0/_0$, въ 1872 г.— $4{,}96^0/_0$ мы находимъ въ 1873 г. всего—$1{,}43^0/_0$, въ 1874 г.— $2{,}29^0/_0$; въ послѣдующіе годы доходъ нѣсколько поднимается, но уже ни одного разу не достигаетъ $4^0/_0$ на затраченный капиталъ.

Намъ остается еще сказать о третьемъ крупномъ выкупѣ частныхъ жж. дорогъ правительствомъ, послѣ котораго сѣть казенныхъ жж. дорогъ уже стала составлять большую половину всей сѣти жж. дорогъ въ государствѣ.

Линіи, о которыхъ идетъ теперь рѣчь, принадлежали семи различнымъ обществамъ и въ совокупности составляли 250 кил., эксплоатація которыхъ была передана Société des bassins houillers du Hainaut на условіяхъ, для послѣдняго весьма невыгодныхъ, такъ что ежегодная потеря для него опредѣлялась въ 2 мил. фр. Въ началѣ 1876 г. оно предупредило общества—концессіонеровъ, что дальнѣйшая эксплуатація для него представ-

ляется невозможною. Въ виду неминуемой несостоятельности общества, въ 1877 г. концессіонеры, образовавъ синдикатъ, взяли на себя эксплуатацію своихъ линій и обратились къ правительству съ предложеніемъ выкупить ихъ линіи.

За исключеніемъ одного, пользовавшагося правительственною гарантіей, положеніе всѣхъ остальныхъ обществъ было крайне затруднительное. Ни одно изъ нихъ не было въ состояніи производить всѣ необходимые ежегодно платежи, а у нѣкоторыхъ валовой доходъ не покрывалъ даже издержекъ по эксплуатаціи. Правительство, имѣя въ виду, что въ большей части разсматриваемыя жж. дороги необходимы для благосостоянія страны, а потому, еслибъ не нашлось частныхъ предпринимателей, государство вынуждено было бы само взять на себя сооруженіе этихъ ж. дорогъ, рѣшилось придти къ нимъ на помощь и выкупить ихъ желѣзнодорожныя линіи. Однако, правительство признавало справедливымъ за основаніе для опредѣленія выкупной суммы не брать общей суммы издержекъ обществъ — концессіонеровъ, признавая ее чрезвычайно преувеличенною, но опредѣлить выкупную сумму по дѣйствительной стоимости работъ, по суммѣ производительныхъ издержекъ. Правительство прямо указывало въ мотивахъ къ проекту закона, что этотъ выкупъ возложитъ значительное бремя расходовъ на государство, но объединеніе сѣти жж. дорогъ и вѣроятное увеличеніе благосостоянія страны хотя отчасти явятся вознагражденіемъ за тѣ жертвы, которыя придется принести государственной казнѣ.

Закономъ 29 августа 1878 г. были одобрены конвенціи, заключенныя съ обществами.

Результатомъ этого выкупа оказалось прежде всего увеличеніе сѣти казенныхъ жж. дорогъ до 2.441 кил., тогда какъ сѣть частныхъ жж. дорогъ въ томъ же 1878 г. составляла 1.470 кил.

На доходность казенныхъ жж. дорогъ этотъ выкупъ не оказалъ, кажется, почти никакого вліянія, въ смыслѣ ухудшенія, а именно: чистый доходъ на затраченный правительствомъ капиталъ (для всей сѣти казенныхъ жж. дорогъ) составлялъ:

1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.	1880 г.	1881 г.
3,23%	2,98%	3,33%	3,53%	3,82%	2,95%

Въ три слѣдующіе затѣмъ года замѣтно нѣкоторое улучшеніе въ доходности казенныхъ жж. дорогъ, а именно находимъ:

1882 г.	1883 г.	1884 г.
3,17%	3,44%	3,76% [1])

Въ теченіе 80-хъ годовъ въ палатѣ депутатовъ снова поднимались голоса, подвергавшіе критикѣ казенную систему желѣзнодорожнаго хозяйства; но, впрочемъ, большинство даже этихъ послѣднихъ не являлись сторонниками *частнаго* хозяйства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, а только указывали на недостатки и требовали улучшеній въ веденіи желѣзнодорожнаго хозяйства правительствомъ.

Въ своемъ отвѣтѣ на эти нападки, министръ обратилъ вниманіе палаты на то, что указаніе на процвѣтаніе частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ совершенно не выдерживаетъ критики. Если бы (и когда) государство ограничилось избранными линіями, то доходность и казенныхъ жж. дорогъ не оставляла бы ничего желать. Но были жж. дороги, сооруженныя „какъ нельзя болѣе частными“ обществами, которыя, однако, постоянно заканчивали эксплуатаціонный годъ дефицитомъ. Взятіе такихъ-то частныхъ жж. дорогъ казною въ свои руки и является причиною паденія доходности, какъ и невыгоднаго заключенія при сравненіи послѣдней съ доходностью жж. дорогъ частныхъ обществъ. „Главная причина недочетовъ, по мнѣнію министра, кроется въ слишкомъ быстромъ, несоразмѣрномъ (потребностямъ) развитіи сѣти жж. дорогъ въ Бельгіи“. О причинахъ, побудившихъ государство взять за себя бездоходныя линіи, было говорено выше и, конечно, не слѣдовало бы, намъ кажется, сторонникамъ частнаго хозяйства въ желѣзнодорожной области ставить въ укоръ правительству то, въ чемъ, главнымъ образомъ, если не исключительно, и виноваты именно *частныя общества* за помощь которымъ казнѣ приходится расплачиваться, да еще слышать упреки, вмѣсто благодарности. Наконецъ, любопытно было бы поставить вопросъ, на какихъ условіяхъ частная предпріимчивость могла бы быть привлечена къ веденію хозяйства на тѣхъ жж. дорогахъ, за которыя казна уплатила или уплачиваетъ завѣдомо большія суммы, чѣмъ какія позволяла доходность этихъ линій *во время нахожденія ихъ въ завѣдываніи частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ*.

Мы повторяемъ, однако, что безъ различія партій—и либе-

---

[1]) Duverger, ук. ст., стр. 355.

ралами, и консерваторами—въ Бельгіи признается преимущество казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства и смѣна министерствъ не измѣняетъ въ этомъ отношеніи направленія правительственной политики.

Въ 1885 году, закономъ 7 апрѣля, утвержденъ договоръ о пріобрѣтеніи правительствомъ отъ Banque de Belgique (какъ наслѣдника правъ Société anonyme de construction de chemins de fer) нѣсколькихъ концессій на сооруженіе жж. дорогъ, равно какъ и произведенныхъ работъ и заготовленныхъ матеріаловъ.

Изъ предыдущаго изложенія можно видѣть, что хотя въ Бельгіи и существуютъ частныя общества, хотя государство и оказывало имъ, обыкновенно въ случаѣ обнаружившейся уже нужды, содѣйствіе, господствующая система хозяйства есть казенное хозяйство. Къ концу 1884 г. изъ 4.366 кил., находившихся въ эксплуатаціи, 3.110 кил. принадлежали казнѣ и только 1.256 кил.—13 частнымъ обществамъ [1]), такъ что въ среднемъ на каждое не приходится и 100 кил. „Переходъ частныхъ жж. дорогъ въ вѣдѣніе государства есть только вопросъ времени“ [2]).

Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Голландіи представляется весьма любопытною, какъ вообще, такъ и въ отношеніи къ спеціально занимающему насъ вопросу — финансовыхъ отношеній правительства къ частнымъ обществамъ.

Первый актъ, къ исторіи жж. дорогъ въ Голландіи относящійся—это указъ 19 февраля 1836 г. объ образованіи особой комиссіи, которая должна была разрѣшить поставленные ей вопросы: 1) полезно ли для страны сооруженіе жж. дорогъ и, въ случаѣ утвердительнаго отвѣта, 2) какія линіи должны быть выстроены и какимъ способомъ?

Постановка перваго вопроса особенно умѣстна по отношенію къ Голландіи, имѣющей въ своемъ распоряженіи обширную сѣть естественныхъ и искусственныхъ водныхъ путей, по которымъ и направляется главнѣйшее грузовое движеніе.

---

[1]) Самое значительное общество—Grand Central Belge, которому принадлежитъ 625 кил. жж. дорогъ; слѣдующее затѣмъ Nord-Belge владѣетъ 175 кил. слѣдовательно, на каждое изъ остальныхъ обществъ приходится всего около 40 кил.

[2]) Haberer. „Geschichte des Eisenbahnwesens“ 1884, стр. 10.

*

На основаніи высказаннаго комиссіею мнѣнія, 1 іюня того же года была выдана концессія частному обществу на сооруженіе линіи Amsterdam-Harlem, которая и была открыта для движенія 20 сентября 1839 г. и положила начало одному изъ трехъ главнѣйшихъ обществъ, нынѣ существующихъ—„Голландскому желѣзнодорожному обществу“.

Насколько сильно было убѣжденіе, что жж. дороги не нужны странѣ, свидѣтельствуетъ слѣдующій эпизодъ.

Въ февралѣ 1838 г., генеральнымъ штатамъ былъ представленъ проектъ закона относительно сооруженія линіи Amsterdam-Arnheim, но вторая палата отвергла проектъ большинствомъ 46 голосовъ противъ 2. Король Вильгельмъ I, убѣжденный въ полезности сооруженія ж. дороги, несмотря, на такой отпоръ, приказалъ строить линію, а для полученія необходимыхъ средствъ—заключить заемъ на сумму 9 мил. флор., которая могла быть доведена, въ случаѣ надобности, до 18 мил.

Уплату $4^1/_2\%$ по этому займу, если бы доходовъ дороги оказалось недостаточно, король приказалъ относить на его собственные доходы. Имѣя въ виду, что указанные проценты составляли ежегодно 850 тыс. флор., тогда какъ по liste civile король получалъ всего 2.400 тыс. флор., нельзя не отдать справедливости великодушной иниціативѣ короля, который, въ интересахъ страны, не поколебался рисковать значительною частью своихъ частныхъ средствъ.

Въ дѣйствительности доходность линіи оказалась совершенно удовлетворительною, такъ что вовсе не потребовалось приплатъ по гарантіи.

Въ 1845 г. эксплуатація отстроенныхъ и сооруженіе предположенныхъ развѣтвленій отъ главной линіи были переданы частному обществу, которое является вторымъ крупнымъ изъ нынѣ существующихъ обществъ—„Нидерландскому желѣзнодорожному обществу“.

Кромѣ этихъ двухъ обществъ, были выданы концессіи еще нѣсколькимъ частнымъ обществамъ въ теченіе 1840—1860 г., но такъ какъ частные капиталы къ сооруженію значительной сѣти жж. дорогъ не обращались, а между тѣмъ, потребность въ нихъ уже была несомнѣнна, то, начиная съ 1857 г., государство рѣшается энергичнѣе вмѣшаться въ дѣло сооруженія жж. дорогъ; сперва проектируются особые фонды для произведенія прави-

тельственныхъ изысканій, для выдачи субсидій для предположенныхъ къ постройкѣ линій; затѣмъ, въ 1858 г., министръ провелъ во второй палатѣ проектъ закона, согласно которому должны были быть учреждены два общества для сооруженія сѣверной и южной сѣти жж. дорогъ, подъ условіемъ гарантіи $4^1/_2$% на опредѣленный капиталъ и сверхъ, того, для южной сѣти полагалась субсидія въ виду необходимости значительныхъ искусственныхъ сооруженій.

Однако, первая палата отвергла этотъ проектъ.

Въ 1860 г. былъ обнародованъ законъ, по которому сооруженіе извѣстныхъ указанныхъ линій жж. дорогъ должно было послѣдовать за счетъ государства.

Относительно способа эксплуатаціи вопросъ оставался открытымъ и долженъ былъ быть рѣшенъ впослѣдствіи. Къ 1863 г. нѣкоторыя линіи были сооружены и вопросъ объ эксплуатаціи снова сталъ на очередь. Онъ былъ рѣшенъ въ пользу частной предпріимчивости. Но въ силу какихъ соображеній состоялось подобное рѣшеніе?

Въ изложеніи мотивовъ къ закону 3 іюля 1863 г. говорится: „Государство отдаетъ предпочтеніе эксплуатаціи чрезъ частныхъ лицъ; эксплуатація жж. дорогъ есть дѣло частной предпріимчивости; государство, берясь за это дѣло, вышло бы изъ своей роли“...

„Рвеніе и способности чиновниковъ никогда не достигнутъ такихъ результатовъ, какъ усилія частной предпріимчивости; частный интересъ послѣдней силою вещей вызываетъ улучшенія въ службѣ, низводя вмѣстѣ съ тѣмъ, до крайне необходимаго издержки и извлекая вслѣдствіе этого наивысшій доходъ отъ эксплуатаціи линіи“ [1]).

„Правительство, которое, подъ вліяніемъ господствовавшихъ въ то время взглядовъ на желѣзнодорожное дѣло, взялось за сооруженіе жж. дорогъ лишь въ силу необходимости, вовсе не было расположено брать на себя эксплуатацію отстроенныхъ желѣзнодорожныхъ линій.

„Палаты представителей опасались могущихъ возникнуть политическихъ неудобствъ отъ значительнаго увеличенія государственныхъ служащихъ въ зависимости отъ введенія казенной

---

[1]) Jacqmin „Etude sur les ch. de fer des Pays-Bas“. 3 éd. 1882, p. 9.

эксплуатаціи жж. дорогъ, а также возможныхъ злоупотребленій со стороны министровъ, вслѣдствіе увеличенія ихъ власти и вліянія чрезъ эксплуатацію жж. дорогъ правительствомъ.

„При такихъ условіяхъ весьма кстати оказалось сдѣланное обществомъ, которое первоначально было образовано исключительно съ цѣлью заготовленія необходимаго для строившихся казенныхъ жж. дорогъ подвижнаго состава, предложеніе взять на себя эксплуатацію казенныхъ жж. дорогъ. Общество это опасалось, что если государство само возьмется за эксплуатацію жж. дорогъ, то само выстроитъ затѣмъ и свои мастерскія для ремонта и изготовленія подвижнаго состава, а выстроенныя обществомъ окажутся ненужными и утратятъ всякую цѣнность [1]).

Понятно, что рѣшеніе вопроса въ указанномъ направленіи было совершенно естественно, когда такое рѣшеніе по разнымъ причинамъ соотвѣтствовало желаніямъ всѣхъ сторонъ, заинтересованныхъ въ дѣлѣ и принимавшихъ участіе въ разрѣшеніи вопроса.

Закономъ 11 августа 1863 г. утвержденъ договоръ съ „обществомъ эксплуатаціи казенныхъ жж. дорогъ“, какъ стало съ этого времени именоваться вышеупомянутое общество, являющееся въ настоящее время наиболѣе крупнымъ желѣзнодорожнымъ обществомъ въ Голландіи.

По послѣднимъ, имѣющимся даннымъ, вся сѣть жж. дорогъ Голландіи къ 1885 г. составляла 2.272 кил., изъ которыхъ на долю „общества эксплуатаціи казенныхъ жж. дорогъ“ приходится 1.373 кил.; Голландскому желѣзнодорожному обществу принадлежитъ — 413 кил., Нидерландскому — 245 кил. Такимъ образомъ, въ Голландіи казенныя жж. дороги составляютъ бо́льшую половину всей сѣти, но находятся въ эксплуатаціи частнаго общества [2]).

Обратимся теперь къ разсмотрѣнію тѣхъ отношеній, въ которыхъ находятся эти три главныхъ общества къ правительству, а затѣмъ остановимся на заключеніяхъ парламентской коммисіи 1881—1882 года, учрежденной для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Голландіи.

---

[1]) „Claus. Das Eisenbahnwesen in den Niederlanden“. Archif f. Eisenbahnw. 1883, стр. 576.

[2]) Линія Amsterdam-Helder, протяженіемъ 80 кил., находится въ эксплуатаціи Голландскаго общества.

Первая ж. дорога Голландіи была Amsterdam-Harlem. Главнѣйшія условія концессіи были слѣдующія. Срокъ концессіи не опредѣленъ, но правительству предоставлено по истеченіи 33 лѣтъ право выкупить линію подъ условіемъ возмѣщенія концессіонерамъ всѣхъ издержекъ по первоначальному сооруженію, равно какъ и по дополнительнымъ работамъ, произведеннымъ съ разрѣшенія правительства.

Установленъ предѣльный максимальный тарифъ, но за правительствомъ оставлено право требовать пониженія тарифныхъ ставокъ, если чистый доходъ дороги превышаетъ 10% на капиталъ. Въ теченіе всего срока концессіи не можетъ быть установлено никакого налога въ пользу ли государства, провинцій или частныхъ лицъ.

Наконецъ, государству предоставлено право разрѣшать, кому оно сочтетъ нужнымъ, организовать перевозку съ паровымъ двигателемъ на линіи ж. дороги подъ условіемъ уплаты концессіонерамъ законныхъ пошлинъ. До настоящаго времени, однако, это право оставалось мертвою буквой.

Позднѣйшія концессіи Голландскому обществу не измѣнили почти ни въ чемъ существенномъ условій первоначальныхъ концессій. Здѣсь можно, впрочемъ, указать на право государства, по зак. 1859 г., утверждать тарифы и требовать ихъ пониженія, подъ условіемъ вознагражденія лишь въ случаѣ паденія дохода ниже 8%, но въ виду существованія первоначальныхъ концессій, если бы потребованное пониженіе нанесло ущербъ обществу, оно можетъ предъявить къ казнѣ искъ о возмѣщеніи убытковъ.

Въ 1865 г. обществу была передана въ эксплуатацію часть линіи Amsterdam-Helder, а въ 1878 г. и послѣдній участокъ Amsterdam-Zaandam. Условія, на которыхъ эти участки были переданы обществу, за немногими исключеніями, совершенно сходны съ тѣми, на которыхъ передана вся остальная сѣть казенныхъ жж. дорогъ обществу эксплуатаціи казенныхъ жж. дорогъ. Такъ какъ объ этихъ условіяхъ намъ придется ниже подробно говорить, то здѣсь мы и не будемъ останавливаться на разсмотрѣніи договора съ Голландскимъ обществомъ, скажемъ только, что доля доходовъ, причитавшаяся правительству, въ наилучшій годъ (1876 г.) составляла едва ½% на затраченный капиталъ по сооруженію.

Когда, въ 1880 г., правительство могло выкупить линію Amsterdam-Rotterdam, то по слѣдующимъ соображеніямъ оно не воспользовалось этимъ правомъ: было указано, что выкупъ обойдется крайне дорого; съ цѣлью избѣжать не выгодныхъ послѣдствій конкурренціи, правительству скоро пришлось бы выкупить и всѣ остальныя дороги Голландскаго общества, а затѣмъ и вообще всѣ частныя жж. дороги Голландіи, тогда какъ произвести такой выкупъ въ это время, по условіямъ концессіи, для правительства было бы возможно лишь на крайне обременительныхъ условіяхъ.

Однако, правительство воспользовалось случаемъ для того, чтобы усилить свое вліяніе на эксплуатацію жж. дорогъ общества, и выговорило себѣ право взять въ свое распоряженіе во всякое время и прочія линіи общества, срокъ концессіи которымъ истекаетъ только въ 1926 г. Важнѣйшіе пункты новаго соглашенія, утвержденнаго обѣими палатами въ концѣ 1882 г., заключаются въ слѣдующемъ: общество обязуется, по предложенію правительства, принять на себя эксплуатацію всякой казенной линіи, примыкающей (уже сооруженной или которая будетъ сооружена впослѣдствіи) къ желѣзнодорожнымъ линіямъ общества. Уплата правительству за всѣ его дороги опредѣлена, въ отмѣну прежнихъ условій, въ видѣ неизмѣнно опредѣленной ежегодной суммы, именно по 800 флор. съ километра линій, которыя не могутъ быть немедленно на всемъ ихъ протяженіи открыты для грузоваго и пассажирскаго движенія; по 1.000 флор. съ километра уже открытыхъ линій въ 1-й годъ; въ каждый послѣдующій годъ уплачиваемая сумма увеличивается на 200 флор., пока общая сумма на километръ не составитъ 2.000 флор., далѣе ежегодно уплата увеличивается на 100 флор. съ километра, если общество не представитъ доказательствъ, что валовой доходъ не увеличился пропорціонально. Какъ уже было сказано, право выкупа (и, притомъ, во всякое время) распространено на всѣ линіи общества, подъ условіемъ уплаты обществу правительствомъ установленной въ договорѣ покупной суммы.

Но, кромѣ случая выкупа, жж. дороги общества поступаютъ въ распоряженіе правительства, если дорога съ принадлежностями не будетъ содержаться въ порядкѣ, соотвѣтственномъ предписаніямъ, или если общество не исполнитъ, со-

гласно требованію органовъ надзора, въ указанный срокъ какихъ-либо обязанностей, касающихся эксплуатаціи, запасовъ и службы.

Для назначенія лицъ, непосредственно завѣдующихъ содержаніемъ дороги и ея эксплуатаціей требуется согласіе министра торговли и промышленности [1]).

Въ указанномъ сочиненіи Jacqmin [2]) находимъ гораздо болѣе подробное изложеніе содержанія договора (но не утвержденнаго еще палатами). Линіи, передаваемыя для эксплуатаціи обществу правительствомъ, должны быть совершенно готовы для открытія эксплуатаціи; общество доставляетъ только подвижной составъ и движимость для станцій. Ремонтъ дороги лежитъ на обязанности общества, исключая случаевъ поврежденія непреодолимою силой (force majeure). Работы по расширенію ложатся на общество, но по истеченіи срока концессіи издержки на работы, произведенныя съ разрѣшенія правительства, возмѣщаются послѣднимъ обществу. Общество можетъ обратиться къ правительству съ просьбой о ссудѣ для дополнительныхъ работъ, подъ условіемъ уплаты $4^1/_2\,^0/_0$. Правительство можетъ выкупить во всякое время дороги общества, подъ условіемъ предварительнаго за 1 годъ увѣдомленія о томъ общества. За линіи Amsterdam-Rotterdam, Harlem-Uitgeest и Amsterdam-Zutphen уплачивается сумма въ 31.218.000 флор., представляющая стоимость этихъ линій къ 1 января 1880 г., и сверхъ того, сумма, равная издержкамъ на дополнительныя работы, произведенныя до момента выкупа съ предварительнаго согласія правительства. За линію Velsen-Ymuiden уплачивается сумма равная дѣйствительной стоимости сооруженія.

За подвижной составъ правительство уплачиваетъ стоимость его, уменьшенную извѣстнымъ числомъ процентовъ въ зависимости отъ времени, истекшаго съ момента пріобрѣтенія его до момента выкупа дороги.

Если выкупъ будетъ произведенъ ранѣе 1900 г., то до этого года обществу уплачивается ежегодно сумма, равная $1^0/_0$ съ капитала, внесеннаго по акціямъ. Это послѣднее условіе имѣетъ цѣлью обезпечить возмѣщеніе долга, сдѣланнаго обществомъ.

---

[1]) Claus, ук. ст., стр. 586, 587.
[2]) Стр. 21 и слѣд.

Во всякомъ случаѣ, нельзя не видѣть стремленія правительства, пользуясь удобнымъ случаемъ, усилить свое вліяніе на веденіе желѣзнодорожнаго хозяйства частнымъ обществомъ и обезпечить себѣ возможность во всякое время сдѣлаться хозяиномъ всѣхъ жж. дорогъ.

Нидерландское общество, которое пріобрѣло линію Amsterdam-Arnheim, выстроенную по приказанію короля Вильгельма I (1838 г.), въ дѣйствительности учредилось въ 1845 г.

Концессія, кромѣ упомянутой выше еще на нѣсколько дорогъ, дана была на 50 лѣтъ, однако, съ тѣмъ, что правительство, если бы пожелало взять дороги общества должно возмѣстить концессіонерамъ сумму, равную издержкамъ первоначальнаго устройства. Если правительство не увѣдомитъ общество за годъ до срока о своемъ намѣреніи выкупить дороги, то концессія считается продолженною еще на 25 лѣтъ и т. д., такъ что въ дѣйствительности концессія оказывается безконечною.

Тарифъ, примѣнявшійся на линіи Amsterdam-Arnheim, признается предѣльнымъ максимальнымъ, пониженіе противъ котораго предоставлено не только волѣ концессіонеровъ, но и правительства.

Впрочемъ, сумма пониженій, предписанныхъ послѣднимъ въ интересахъ промышленности и торговли, никогда не должна превосходить 25% указаннаго максимальнаго тарифа, развѣ по взаимному соглашенію съ концессіонерами.

Всякое повышеніе тарифа требуетъ согласія правительства.

Въ дѣйствительности послѣднее никогда не пользовалось выговореннымъ правомъ и общество назначало постоянно тарифъ сообразуясь съ своими интересами.

Въ случаѣ неисполненія условій договора, общество объявляется несостоятельнымъ. Правительство вступаетъ во владѣніе линіей, причемъ концессіонеръ имѣетъ право лишь на капиталъ первоначальнаго сооруженія, уменьшенный на 10%.

Вслѣдствіе требованія правительства съузить колею линіи Amsterdam-Arnheim до размѣра, общепринятаго на сѣти голландскихъ жж. дорогъ, общество получило для этой цѣли субсидію въ 1 милл. флор.

Общество эксплуатаціи казенныхъ жж. дорогъ, какъ было указано, учредилось въ 1863 г. Правительство должно было передать ему вполнѣ готовыя для открытія движенія дороги;

общество обязано было только поставить необходимый подвижной составъ, запасы и пр. движимость. Содержаніе линій въ порядкѣ, эксплуатація и обыкновенный ремонтъ возлагались на общество; капитальный ремонтъ крупныхъ искусственныхъ сооруженій и ремонтъ въ случаяхъ поврежденій непреодолимою силой (force majeure) беретъ на себя правительство. Всѣ увеличенія сооруженія остаются на обязанности послѣдняго.

Утверждаетъ тарифы правительство, по предложенію общества. Понизить тарифы правительство имѣетъ право, но подъ условіемъ возмѣщенія ущерба обществу, если бы таковой оказался вслѣдствіе пониженія тарифа.

Продолжительность дѣйствія договора опредѣлена въ 50 лѣтъ, но за правительствомъ сохраняется право взять обратно въ свои руки уступленныя линіи и чрезъ 20, 30 или 40 лѣтъ. Въ такомъ случаѣ выводится средній доходъ за 5 лучшихъ изъ 7 послѣднихъ лѣтъ. Въ 20 разъ противъ этого дохода увеличенная сумма должна быть уплачена обществу, и сверхъ того, 15% отъ этой суммы въ случаѣ выкупа черезъ 20 лѣтъ и 10% черезъ 30 лѣтъ.

По истеченіи срока концессіи правительство обязалось принять подвижной составъ общества по оцѣнкѣ экспертовъ. Валовой доходъ при эксплуатаціи долженъ былъ распредѣляться слѣдующимъ образомъ:

Если валовой доходъ былъ не выше 3.000 флор. съ километра, то онъ оставался сполна въ пользу концессіонеровъ.

При повышеніи валоваго дохода свыше 3.000 фл., доля идетъ въ пользу общества, а остатокъ распредѣляется въ пользу государства — $^4/_5$ и въ пользу общества — $^1/_5$.

Для точнаго опредѣленія долей, причитающихся правительству и обществу, въ зависимости отъ размѣра увеличенія дохода, была составлена особая таблица, заключавшая 34 коэффиціента для такого дѣленія дохода. Вотъ нѣкоторые изъ нихъ.

Валовой доходъ съ километра.	Доля концессіонера.		Доля государства.
3.001— 3.250 фл. . . .	95%	1%	4%
4.001— 4.250 „ . . .	78%	4,4%	17,6%
5.001— 5.250 „ . . .	68%	6,4%	25,6%
6.001— 6.500 „ . . .	58%	8,4%	33,6%
7.001— 7.500 „ . . .	55%	9%	36%
8.001— 8.500 „ . . .	53%	9,4%	37,6%
9.001—10.000 „ . . .	51%	9,8%	39,2%

При дальнѣйшемъ повышеніи валоваго дохода, первоначальное отчисленіе въ пользу концессіонера уменьшается на 1% при повышеніи на каждые 1.000 флор.

При доходѣ въ 28.000 фл. и болѣе это отчисленіе составляло неизмѣнно 35%.

Сверхъ того, добавочные сборы по нагрузкѣ и выгрузкѣ сполна шли въ пользу концессіонеровъ.

Въ теченіе всего срока концессіи никакое обложеніе ж. дороги въ пользу государства, провинцій или общинъ не должно было имѣть мѣста.

Въ 1859 г. былъ изданъ общій желѣзнодорожный законъ, который долженъ былъ имѣть силу и по отношенію къ обществу эксплуатаціи жж. дорогъ.

Остановимся на нѣкоторыхъ важнѣйшихъ его положеніяхъ.

Министръ утверждаетъ тарифы и можетъ предписать пониженіе тарифовъ, но за концессіонеромъ остается право на соотвѣтственное вознагражденіе, если подъ вліяніемъ пониженія тарифовъ чистый доходъ упадетъ ниже 8% на капиталъ (§ II).

Всякая линія, которая находилась въ эксплуатаціи въ теченіе 20 лѣтъ, можетъ быть выкуплена правительствомъ подъ условіемъ уплаты суммы, равной среднему за 5 лучшихъ изъ 7 послѣднихъ лѣтъ доходу, увеличенному въ 20 разъ плюсъ 15% этой суммы (§ IV).

„Предписанія настоящаго закона (1859 г.) имѣютъ силу по отношенію ко всѣмъ уже существующимъ жж. дорогамъ; во всякомъ случаѣ статьи закона, могущія повлечь для концессіонеровъ обложенія (тяготы), непредусмотрѣнныя въ первоначальныхъ договорахъ, могутъ быть примѣняемы лишь въ силу спеціальнаго королевскаго указа, но и въ этомъ случаѣ концессіонерамъ выдается вознагражденіе“.

Общество, стремясь расширить сферу своей дѣятельности, взяло на себя эксплуатацію двухъ линій—въ Бельгіи и въ Германіи, которыя, однако, легли тяжелымъ бременемъ на общество.

Въ первый годъ дивидендъ составилъ $1{,}1$% на капиталъ общества, во второй—$3{,}7$%, а въ 3-ій 1886 г.—дивидендъ оказался равнымъ нулю. Чтобы дать обществу средства продолжать эксплуатацію, особенно имѣя въ виду еще открытіе новыхъ линій, обществу необходимо было реализовать остальную часть своего акціонернаго капитала (къ этому времени реализована

была лишь половина его), но, въ виду бездоходности акцій, помѣщеніе новыхъ оказалось невозможнымъ. Общество обратилось за помощью къ правительству. Согласно закону 29 декабря 1866 года, правительство выдало обществу въ ссуду 2,5 мил. флор., составлявшихъ 65% стоимости подвижнаго состава общества.

Такъ какъ въ 1867 г. дѣла общества не отмѣтили существеннаго улучшенія, то правительство заставило вотировать необходимый кредитъ, чтобы въ случаѣ нужды, взять эксплуатацію жж. дорогъ на себя. Однако, общество, переживъ кое-какъ 1868 г., съ 1869 г. стало уже получать значительный доходъ, такъ что дивидендъ нѣсколько лѣтъ въ среднемъ составлялъ 5% слишкомъ, но съ 1873 г. снова замѣчается поворотъ худшему: въ этотъ годъ дивидендъ составилъ $4^1/_4$%, а въ 1874 г. онъ былъ равенъ нулю, хотя валовой доходъ и продолжалъ постоянно возростать.

Такимъ образомъ, къ этому времени ясно обнаружились невыгодныя стороны первоначальнаго договора. Дѣло въ томъ, что, при уменьшеніи процентовъ, отчислявшихся въ пользу концессіонеровъ въ зависимости отъ увеличенія валоваго дохода, не принималось во вниманіе увеличеніе расходовъ по эксплуатаціи, связанное съ увеличеніемъ валоваго дохода. Такъ, напр., въ 1874 г. валовой доходъ увеличился на 327.000 флор., въ то же время расходы по эксплуатаціи увеличились на 270.000 флор., между тѣмъ изъ всего увеличенія валоваго дохода лишь 35.000 шли въ пользу общества, такъ что отъ увеличенія валоваго дохода общество оказывалось въ чистомъ убыткѣ на 235.000 флор.

Слѣдовательно заботиться о развитіи перевозокъ было совершенно, при такихъ условіяхъ, противно интересамъ общества. Очевидно, договоръ нуждался въ исправленіяхъ; къ тому же, въ это время государство предприняло сооруженіе новыхъ линій, по отношенію къ которымъ необходимо было позаботиться объ организаціи эксплуатаціи.

При такихъ обстоятельствахъ съ обоюднаго согласія, первоначальный договоръ 1863 г. былъ, замѣненъ новымъ 24—25 мая 1876 г.

Важнѣйшія условія послѣдняго, отличающіяся отъ помѣщенныхъ въ договорѣ 1863 г., заключались въ слѣдующемъ:

Общество обязуется эксплуатировать казенныя жж. дороги,

уже отстроенныя и тѣ, которыя правительство пожелаетъ передать ему изъ сооруженныхъ впослѣдствіи или выкупленныхъ у первоначальныхъ концессіонеровъ. Условія перевозки утверждаются и могутъ быть измѣнены министромъ. Имъ устанавливается высшая предѣльная норма для всѣхъ взиманій, какъ за перевозку, такъ и за нагрузку, и проч. (дополнительные сборы).

Срокъ концессіи признается 50-ти-лѣтній, причемъ истекаетъ онъ къ 1918 году.

Если бы общество не содержало жж. дорогъ въ исправности или не исполнило условій договора, то оно объявляется несостоятельнымъ и государство пріобрѣтаетъ право на подвижной составъ, поставленный обществомъ, подъ условіемъ уплаты 65% стоимости, опредѣленной по оцѣнкѣ экспертовъ.

Общество отдаетъ отчетъ правительству относительно всѣхъ доходовъ линіи. Въ валовой доходъ засчитываются всѣ поступленія какого бы то ни было наименованія, обусловленныя эксплуатаціей жж. дорогъ.

Изъ валоваго дохода отчисляется по 500 флор. на 1 кил. одиночной и по 1.000 флор. двойной колеи для образованія фонда по ремонту пути.

Затѣмъ 80% остатка отчисляется въ пользу общества. Послѣднее, сверхъ того, имѣетъ право на отчисленіе по 600 флор. на 1 килом. только-что открытыхъ линій въ теченіе 4 первыхъ и по 300 флор.—4 слѣдующихъ лѣтъ.

Остатокъ, какой получится, принадлежитъ казнѣ; однако, если бы отчисленія въ пользу общества не достигали 4.800 фл. съ килом., то весь валовой доходъ до этой суммы принадлежитъ обществу. Изъ доли, причитающейся обществу, должно быть отчисляемо: 1) по 100 фл. на километръ для покрытія издержекъ, причиняемыхъ пожарами и несчастными случаями, и 2) по 4% съ валоваго дохода для возобновленія машинъ и подвижнаго состава.

Если затѣмъ чистый доходъ общества составитъ болѣе $4^1/_2$% на капиталъ, внесенный по акціямъ, то излишекъ дѣлится поровну между правительствомъ и обществомъ, пока доходъ послѣдняго не достигнетъ 5%; изъ дальнѣйшаго избытка $^4/_5$ отчисляются въ казну, а $^1/_5$ — идетъ обществу.

Въ случаѣ выкупа, правительство уплачиваетъ обществу:

1) суммы, внесенныя по акціямъ, по скольку онѣ дѣйствительно были затрачены и еще не погашены; 2) сумму, необходимую для обезпеченія возмѣщенія займовъ, заключенныхъ съ разрѣшенія короля и еще не погашенныхъ, и 3) сумму, равную среднему доходу, полученному акціонерами за послѣднія 7 лѣтъ, свыше 5% на внесенный по акціямъ капиталъ, увеличенную въ 20 разъ; если, однако, выкупъ производится менѣе чѣмъ за 20 лѣтъ до истеченія срока концессіи, то эта послѣдняя сумма соотвѣтственно остающемуся числу лѣтъ уменьшается.

Эксплуатація другихъ жж. дорогъ, кромѣ передаваемыхъ правительствомъ, а также веденіе обществомъ какихъ-либо иныхъ предпріятій, допускается лишь по спеціальному дозволенію короля.

Кромѣ того, общество подчиняется постановленіямъ общаго закона 1875 г., замѣнившаго законъ 1859 г.

Однако, нельзя не признать, что взаимныя отношенія правительства и общества не опредѣлены съ достаточною ясностью ни договоромъ 1876 г., ни общимъ закономъ 1875 г. Почти ежегодно возникаютъ недоразумѣнія, такъ или иначе отзывающіяся невыгодно на общественныхъ интересахъ и иногда переходящія на разрѣшеніе суда.

Постоянно общество жалуется на вмѣшательство правительственныхъ инженеровъ въ дѣла общества, причемъ иногда оказывается необходимость въ передѣлкѣ того, что только что ими было сдѣлано.

Въ иныхъ случаяхъ общество жалуется, что не можетъ добиться возмѣщенія издержекъ за работы, произведенныя по требованію правительства; въ другихъ случаяхъ, когда дѣло идетъ о крупныхъ работахъ, согласіе правительства относительно принятія имъ на себя расхода получается безъ затрудненія, но за то являются препятствія другаго рода: потребныя суммы должны быть предварительно включены въ бюджетъ, а потому необходимо, по крайней мѣрѣ, за два года напередъ установить уже всѣ предположенія, чтобы не встрѣтить недостатка въ матеріальныхъ средствахъ къ исполненію предположенныхъ крупныхъ работъ.

Что касается до опредѣленія правъ правительства и общества относительно установленія тарифовъ, то и въ этомъ отношеніи замѣчается значительная неясность. По закону 1875 г.,

тарифы должны быть представлены на утвержденіе министра (§ 28); королю предоставлено право предписать во всякое время ихъ пониженіе, подъ условіемъ, однако, возмѣщенія обществу могущихъ получиться отъ этого убытковъ (§ 29); по договору 1876 г. министру предоставляется право утвержденія высшихъ предѣльныхъ тарифовъ, причемъ относительно представляемыхъ обществомъ проектовъ тарифовъ министру предоставляется убѣдиться, что они не превышаютъ установленнаго максимума.

Если на практикѣ до сихъ поръ никакихъ недоразумѣній относительно установленія тарифовъ и не встрѣчалось, то это объясняется лишь тѣмъ, что правительство предоставило полную свободу въ этомъ отношеніи обществу и воздерживалось до сихъ поръ отъ какого-либо вмѣшательства; но стоитъ только правительству затронуть тарифный вопросъ, — а это было бы совершенно естественно, такъ какъ, при томъ способѣ дѣленія валоваго дохода, который установленъ договоромъ 1876 г., правительство прямо заинтересовано въ полученіи возможно большаго валоваго дохода, — недоразумѣнія и несогласія между правительствомъ и обществомъ неминуемо возникнутъ.

Начиная съ 1876 г., доходъ акціонеровъ общества постоянно превышалъ 5% на капиталъ, за то финансовые результаты эксплуатаціи казенныхъ жж. дорогъ для правительства съ этого года еще болѣе ухудшились, хотя и прежде уже были весьма неудовлетворительны, а именно, по разсчету Jacqmin [1]), километръ пути обошелся правительству, въ круглыхъ числахъ, въ 450 тыс. франковъ, тогда какъ наибольшій доходъ, полученный правительствомъ, равнялся — 4.057 фр. на километръ (1875 г.), т. е. составлялъ менѣе 1% на капиталъ.

Если даже принять въ разсчетъ всѣ косвенные доходы и сбереженія, благодаря казеннымъ жж. дорогамъ полученныя, то и тогда весь доходъ составитъ менѣе $1^1/_2$% на затраченный правительствомъ капиталъ. Если даже не считать процентовъ на капиталъ во время сооруженія, то все-таки получится только 1,68%!

Подъ вліяніемъ новаго договора 1876 г., доходъ правитель-

[1]) Ук. соч., стр. 52 и слѣд. Въ ук. ст. Claus'a сдѣланъ подобный же разсчетъ, причемъ получился доходъ 1875 г. = 1,15%. Объясняется это тѣмъ, что авторомъ не были приняты во вниманіе проценты на капиталъ во время постройки.

ства въ этомъ году на километръ составлялъ всего 2.423 фр. (вмѣсто 4.057 фр. въ 1875 г.) и въ слѣдующіе годы не поднимался до 3.100 фр., т. е. составлялъ всего около $^2/_3$% на капиталъ сооруженія. Дивидендъ же акціонеровъ общества эксплуатаціи казенныхъ жж. дорогъ превышаетъ 5%.

Доходность жж. дорогъ двухъ вышеупомянутыхъ обществъ еще выше: дивидендъ на акціи Голландскаго общества уже съ 1858 г. составлялъ почти всегда болѣе 5% (исключая 1866 г. — 4,75%); дивидендъ на акціи Нидерландскаго общества равнялся 5,33% и 5,58% въ 1861—1862 и 1862—1863 гг. [1]), а затѣмъ только одинъ разъ былъ ниже 7,57%, 9 лѣтъ превышалъ 8% и 2 года — 9%. За пять лѣтъ, 1876—1880 гг., эти общества имѣли дивидендъ:

	Голландское общество.		Нидерландское общество.
1876 г.	5,8 %	1875—1876 г.	8,55%
1877 „	5,8 %	1876—1877 „	7,57%
1878 „	6,175%	1877—1878 „	7,86%
1879 „	6,25 %	1878—1879 „	8,15%
1880 „	7,325%	1879—1880 „	9,43%

Вслѣдствіе разныхъ недостатковъ, замѣченныхъ въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ въ Голландіи, была избрана, въ 1881 г., второю палатой коммисія изъ семи членовъ, съ цѣлью всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла. Коммисіей былъ выработанъ вопросный листъ (подобно тому, какъ это уже ранѣе было сдѣлано въ Италіи, какъ мы это увидимъ ниже), который былъ разосланъ торговымъ палатамъ и другимъ заинтересованнымъ учрежденіямъ и лицамъ; затѣмъ коммисія собрала устныя показанія свѣдущихъ лицъ, ознакомилась съ положеніемъ желѣзнодорожнаго дѣла въ нѣкоторыхъ иностранныхъ государствахъ и въ октябрѣ 1882 г. представила палатѣ отчетъ о результатахъ своей дѣятельности.

Указавъ на замѣченные ею недостатки въ положеніи желѣзнодорожнаго дѣла въ Голландіи (въ томъ числѣ и на ясно обнаружившіяся невыгодныя послѣдствія конкурренціи частныхъ обществъ, имѣющихъ въ виду исключительно свои частные интересы при принятіи тѣхъ или другихъ мѣропріятій),

[1]) Отчетный годъ обществомъ принятъ по 1 мая.

коммисія, въ своемъ отчетѣ, обращается къ вопросу о выкупѣ всѣхъ или, по крайней мѣрѣ, главнѣйшихъ линій правительствомъ, на что коммисіи съ разныхъ сторонъ указывалось, какъ на средство къ устраненію замѣченныхъ недостатковъ. „Государство, — говорится въ отчетѣ, — эксплуатируя жж. дороги само, могло бы на первый планъ ставить общественные интересы по перевозкѣ и не быть вынужденнымъ боязливо заботиться о финансовыхъ результахъ каждаго отдѣльнаго мѣропріятія. Голландія должна бы была послѣдовать примѣру Бельгійскаго королевства, гдѣ казенная эксплуатація оказалась удовлетворительною и полезною съ точки зрѣнія интересовъ страны“ [1]).

Однако, коммисія не желала постановить рѣшенія, а лишь сдѣлать предложенія, дать совѣты, которые отчасти были приняты и приведены въ исполненіе.

„На основаніи существующихъ договоровъ выкупъ всѣхъ жж. дорогъ правительствомъ потребовалъ бы слишкомъ крупныхъ матеріальныхъ пожертвованій; поэтому представлялось-бы возможнымъ до времени обезпечить лишь большее вліяніе государства на все желѣзнодорожное дѣло и провести возможно большее единообразіе по отношенію къ сѣтямъ жж. дорогъ всѣхъ обществъ“.

„Правительство должно, по мнѣнію коммисіи, имѣть также право установлять тарифы и противъ желанія отдѣльныхъ обществъ. Также за правительствомъ должно быть признано право разрѣшать одному обществу пользоваться для цѣлей эксплуатаціи, за соотвѣтственное вознагражденіе рельсовымъ путемъ другаго общества, если того требуютъ интересы торговли“ [2]).

Съ цѣлью возможнаго объединенія сѣти дается совѣтъ правительству содѣйствовать переходу эксплуатаціи мелкихъ линій въ руки трехъ крупныхъ обществъ. Этимъ послѣднимъ, а не новымъ обществамъ слѣдовало бы выдавать концессіи на сооруженіе и эксплуатацію жж. дорогъ. Какъ мы видѣли выше, направленіе политики, рекомендованное коммисіей, и было усвоено правительствомъ и проведено въ договорѣ 1881 года.

Если припомнить мотивы закона 3 іюля 1863 года, то нельзя не придти къ заключенію, что, очевидно, почти двадцатилѣтній

---

[1]) Claus, ук. ст., стр. 589.
[2]) Тамъ же, стр. 590.

опытъ, съ одной стороны, обнаружилъ полную несостоятельность взглядовъ, господствовавшихъ во время изданія этого закона, относительно неспособности государства вести эксплуатацію жж. дорогъ, а съ другой—привелъ къ убѣжденію, что возможныя косвенныя невыгоды (какъ, напримѣръ, усиленіе власти и вліянія министерства, опасное во время парламентскихъ выборовъ) съ лихвою окупаются выгодными послѣдствіями, стоящими въ зависимости отъ сосредоточенія завѣдыванія жж. дорогами въ рукахъ государственной власти, задачей которой является обезпеченіе безопасности и содѣйствіе въ развитіи благосостоянія всей страны, какъ одного цѣлаго.

---

*

Глава V.

Во Франціи въ теченіе первыхъ 10-ти лѣтъ, съ 1823 г., когда была выдана первая концессія на сооруженіе ж. дороги, по 1833 г. концессіи были вѣчныя, выдавались на основаніи королевскихъ ордоннансовъ и безъ всякаго финансоваго участія государства.

Законъ 7 іюля 1833 г. постановляетъ, что впредь относительно сооруженія новыхъ жж. дорогъ (исключая вѣтвей не болѣе 20 килом.) долженъ всякій разъ издаваться особый законъ.

Такъ какъ первыя линіи не имѣли большаго значенія для страны, между тѣмъ тогдашній министръ общественныхъ работъ, Тьеръ, полагалъ необходимымъ созданіе линій первостепенной важности какъ, напримѣръ, Гавръ-Парижъ-Ліонъ-Марсель, то, для привлеченія частной предпріимчивости, онъ провелъ въ бюджетѣ (законъ 27 іюня 1833 г.) кредитъ въ 500.000 фр., предназначавшійся для изысканій по сооруженію новыхъ жж. дорогъ. Онъ не безъ основанія полагалъ, что, при наличности точныхъ данныхъ относительно вѣроятнаго расхода и дохода, можно ожидать образованія частныхъ компаній, готовыхъ строить и эксплуатировать новыя жж. дороги. Въ этомъ же 1833 году впервые правительствомъ была выдана субсидія въ размѣрѣ 50.000 фр. обществу жж. дорогъ Montbrison-Montrond.

Въ 1835 г. правительство внесло два проекта законовъ относительно жж. дорогъ Парижъ-Руанъ и Гавръ и Парижъ-С.-Жерменъ. Въ мотивахъ высказывается убѣжденіе, что короткія линіи не нуждаются въ помощи казны, но что это необходимо для сооруженія частными обществами большихъ линій. Отвергая систему гарантіи процентовъ (желательную капиталистамъ), правительство предпочитало подписку на часть акцій съ предоставленіемъ частнымъ акціонерамъ преимущественнаго права на полученіе дивиденда въ размѣрѣ 4—5%.

Проектъ примѣненія этой системы къ линіи Парижъ-Гавръ былъ отложенъ. Линія Парижъ-С.-Жерменъ была уступлена безъ пособія отъ казны.

Въ 1837 г. была разрѣшена ссуда въ 6 милл. фр. (обществу Alais-Beaucaire и Grand' Combe) изъ 4%, подъ условіемъ погашенія въ теченіе первыхъ 12-ти лѣтъ эксплуатаціи *всей* линіи. Въ обезпеченіе казна получила гипотеку на копи Grand' Combe, на имущество общества, а равно была обезпечена и солидарная отвѣтственность членовъ правленія (gérants) и многихъ торговыхъ домовъ въ Марсели. Кромѣ того, казна выговорила на 14 лѣтъ льготныя условія при закупкахъ угля для военнаго флота и для почтовыхъ пароходовъ въ Средиземномъ морѣ.

Вотъ на какихъ выгодныхъ условіяхъ впервые казна оказала значительное матеріальное (финансовое) содѣйствіе желѣзнодорожному обществу. Другіе проекты правительства (также съ гарантіей % илисъ воспособленіями капиталомъ) были отвергнуты.

Такъ какъ вопросъ относительно главныхъ линій оставался все-таки открытымъ, то для подготовки его разрѣшенія въ 1837 г. была образована внѣпарламентская коммисія, намѣтившая сѣть въ 5.000 кил., изъ которыхъ къ сооруженію 2.000 должно было быть приступлено немедленно. Коммисія высказалась за осуществленіе сѣти частными обществами, однако, сохранила за казной нѣсколько значительныхъ линій, которыя предполагалось строить чрезъ подрядчиковъ и сдать въ аренду частнымъ обществамъ.

Согласно указанному, правительство внесло, въ 1838 г., проектъ закона относительно нѣсколькихъ жж. дорогъ, предлагая парламенту разрѣшить постройку линій казною, а затѣмъ предоставить впослѣдствіи королевскимъ указамъ опредѣлить способъ эксплуатаціи. Уже здѣсь указывалось на необходимость того, чтобъ тарифы были не высоки, чтобъ государство было хозяиномъ тарифовъ, указывалось и на несостоятельность частной промышленности для исполненія столь значительныхъ сооруженій.

Однако, докладчикъ, Араго, энергично опровергалъ мнѣніе правительства по послѣднему пункту, требуя предоставленія сооруженій частной предпріимчивости подъ условіемъ достаточныхъ гарантій (обезпеченія). Проектъ былъ отвергнутъ 196 голосами противъ 69.

Правительству оставалось лишь обратиться къ концессіонированію, что оно и сдѣлало; но наступившій въ 1839 г. кризисъ сильно уронилъ желѣзнодорожныя акціи и нѣкоторыя изъ получившихъ концессіи обществъ оказались не въ состояніи собрать необходимые капиталы.

Въ этомъ году разрѣшается ссуда въ 5 мил. обществу Парижъ-Версаль изъ 4%, подъ условіемъ погашенія по 1/20 ежегодно, начиная съ 4-го года по окончаніи работъ. Новая внѣпарламентская коммисія, не высказываясь по вопросу о сооруженіи жж. дорогъ государствомъ или частными обществами, заявила, что матеріальная помощь государства, если таковая по отношенію къ частнымъ обществамъ признается умѣстной, не должна состоять въ воспособленіяхъ капиталомъ (это поощряетъ ажіотажъ), а должна выражаться или подпиской на часть акцій, или выдачей ссудъ для линій, постройка коихъ пріостановилась по недостатку капиталовъ, или наконецъ, гарантіей дохода (%), что устранило бы опасенія капиталистовъ.

Согласно съ этимъ, издается нѣсколько законовъ съ цѣлью оказать помощь обществамъ. Выдается ссуда въ 4 мил. изъ 4% интереса и 2% погашенія несостоятельному обществу André-zieux-Roanne. Два проекта участія правительства подпиской на акціи были измѣнены коммисіей палаты депутатовъ. Обществу Strasbourg-Bâle дана ссуда въ 12.600 тыс. фр. изъ 4% интереса и 1% погашенія. Послѣднее должно было взиматься прежде всякаго распредѣленія дивиденда, но 4% на ссуду уплачивались послѣ раздачи дивиденда въ этомъ же размѣрѣ.

Общество Paris-Orléans получило гарантію 3% интереса и 1% погашенія (въ теченіе 46-ти лѣтъ) на капиталъ не болѣе 40 мил., но съ правомъ въ расходы эксплуатаціи включить и проценты по займамъ, заключеннымъ сверхъ капитала въ 40 мил. франковъ. Суммы, выданныя въ счетъ гарантіи, подлежатъ возврату изъ чистыхъ прибылей сверхъ 4%.

Новому обществу Paris-Rouen, правительство полагало оказать содѣйствіе: 1) подпиской на акціи на 7 мил. франковъ и 2) ссудой въ 7 мил. изъ 4%, подлежащей погашенію въ теченіе 30-ти лѣтъ. Палаты замѣнили это одной ссудой въ 14 мил. фр., но изъ 3% лишь, оставивъ тотъ же срокъ погашенія. Всѣ эти законы были вотированы 15-го іюля 1840 г.

Участіе правительства подпиской на акціи устранялось изъ боязни вмѣшательства его въ веденіе дѣлъ обществами.

Ссуды казны подлежали выдачѣ лишь послѣ собранія и затраты всего капитала общества и послѣ окончанія работъ, на которыя предназначались разрѣшенныя ссуды.

Относительно общества Paris-Orléans администрація должна была указать формы, согласно которымъ общество должно было оправдать свои расходы и показать доходы. Рядомъ съ содѣйствіемъ частнымъ обществамъ, государство и само строило нѣкоторыя линіи (Montpellier-Nîmes и др.), причемъ, временно (ордоннансъ 15 сентября 1842 г.) и эксплуатація возлагается на государство.

Въ 1841 г. новый кризисъ, а также и то обстоятельство, что дѣйствительныя издержки по сооруженію значительно превзошли предположенныя, поставили общества въ крайне стѣсненное положеніе. Вмѣстѣ съ тѣмъ, не заявлялось и предложеній правительству относительно сооруженія важныхъ, первостепенныхъ линій. Государство къ этому времени выдало въ ссуду 41.600 тыс. фр., гарантировало 4% на 40 мил.; но, очевидно, этого было мало. Надо было измѣнить политику. Это и было сдѣлано закономъ 11 іюля 1842 г., съ котораго можно считать новый періодъ развитія желѣзнодорожнаго дѣла во Франціи.

Проектомъ закона 11 іюля 1842 г. предполагается сооруженіе жж. дорогъ совмѣстными силами государства, департаментовъ и общинъ, и частной предпріимчивости. Именно казна беретъ на себя земляныя работы, станціи, искусственныя сооруженія вознагражденіе за отчуждаемыя земли и строенія. Заинтересованныя въ проведеніи ж. дороги мѣстности уплачиваютъ $^2/_3$ вознагражденія за отчуждаемыя земли.

Частныя общества, въ руки которыхъ предполагалось передать эксплуатацію ж. дороги, доставляютъ верхній балластъ рельсы и подвижной составъ; при этомъ издержки обществъ по сооруженію имъ возмѣщаются при истеченіи срока аренды.

Въ палатѣ были сдѣланы нѣкоторыя измѣненія въ проектѣ; вмѣсто 2.500 кил., предположено построить 3.150 кил.; также рѣшено было (чтобы добиться одобренія большинства депутатовъ) сразу начать постройку всѣхъ главнѣйшихъ линій на участкахъ, наиболѣе важныхъ. Принята было (послѣ того, какъ

отвергнуто было предложеніе предоставить сооруженіе частной промышленности) поправка, по которой сохранялась возможность предоставить цѣлую линію или часть (изъ намѣченныхъ закономъ), въ силу концессіи, частнымъ обществамъ.

Беря на себя наиболѣе рискованную часть сооруженія, казна могла разсчитывать, что найдутся концессіонеры, согласные взяться за верхнее строеніе, доставку подвижнаго состава и эксплуатацію. Участіе общинъ заинтересованныхъ мѣстностей было формально устранено закономъ 19 іюля 1845 г., такъ какъ фактически оно не могло осуществиться, за отсутствіемъ въ законѣ 1842 г. указанія источниковъ для такого участія.

Въ то же время палата депутатовъ вотировала проектъ уступки дальнѣйшаго сооруженія линіи Парижъ-Руанъ до Гавра; разрѣшена ссуда въ 10 мил. изъ 3%, уплата коихъ должна была начаться лишь три года спустя по окончаніи работъ, а погашеніе спустя 10 лѣтъ путемъ 40 годовыхъ уплатъ (annuités); сверхъ того, обществу было выдано воспособленіе въ 8 мил. фр.

Принципъ закона 1842 г. впервые, въ измѣненномъ все-таки видѣ, получилъ примѣненіе въ законѣ 24 іюля 1843 г., коимъ давалась концессія на линію Avignon-Marseille съ воспособленіемъ, равнымъ оцѣночной суммѣ земельныхъ участковъ и земляныхъ работъ (около 40 мил.); государство оставляло за собою право безъ всякаго вознагражденія вступить во владѣніе *путемъ* по истеченіи срока концессіи, который былъ опредѣленъ въ 33 года. Казна имѣла право и на раздѣлъ дохода, если по истеченіи не менѣе 5 лѣтъ съ начала эксплуатаціи чистый доходъ будетъ превышать 10% на затраченный обществомъ капиталъ, да сверхъ того, за предшествующіе годы средній доходъ составитъ не менѣе 6% интереса и 1% погашенія.

Въ 1844 г. издается цѣлый рядъ законовъ, которыми правительство или сполна уполномочивается строить и временно эксплуатировать дорогу (отъ Парижа къ бельгійской границѣ), или взяться за нижнее строеніе дорогъ (Парижъ-Ліонъ, Реннъ, Страсбургъ, Туръ-Тантъ). Только одна большая линія Orléans-Tours-Bordeaux была концессіонирована на 27 лѣтъ: государство брало на себя нижнее строеніе и оставляло, по истеченіи срока концессіи, за собою безъ всякаго вознагражденія путь; равно былъ выговоренъ раздѣлъ дохода свыше 8%.

Съ 1844 г. правительство, вмѣсто внесенія въ палату на

утвержденіе заключенныхъ конвенцій, вноситъ проекты концессій или уступочныхъ договоровъ. Измѣненныя палатой концессіи послѣ уже или прямо выдаются правительствомъ, или — съ торговъ, причемъ оно отдаетъ преимущество согласнымъ на меньшій срокъ концессіи.

Съ 1845 — 1846 г. правительству дѣлаются болѣе выгодныя предложенія. Линію къ бельгійской границѣ оно уступило на 38 лѣтъ; работы, начатыя казной, должны быть доведены до конца, причемъ общество уплачиваетъ всю сумму издержекъ съ 3% со дня утвержденія концесіи.

Линія Creil-S.-Quentin уступлена на 34 года.

„ Paris-Lyon „ „ 41 годъ съ условіемъ возмѣщенія казнѣ всѣхъ издержекъ.

Линія Lyon-Avignon уступлена на 44 года безъ пособія со стороны правительства.

Линія Tours-Nantes уступлена на 34 года.

„ Paris-Strasbourg „ „ 43 „

Казна беретъ на себя нижнее строеніе, но концессіонеры первой линіи (Tours-Nantes) издержки по отчужденію земель несутъ сами.

Линія Bordeaux-Cette уступлена на 66 лѣтъ съ пособіемъ отъ казны въ 15 мил. франковъ. Въ центральной части работы начаты были тоже за счетъ казны.

Кризисъ 1847 года, а также низкая оцѣнка издержекъ сооруженія заставили общества просить пособія правительства.

Послѣднее прежде выдачи концессій обыкновенно производило изслѣдованія относительно вѣроятной стоимости сооруженія и доходности эксплуатаціи, ставя въ зависимость отъ этого, и назначеніе, и размѣръ воспособленій.

Издержки общества Paris-Lyon опредѣлились въ 300 мил., вмѣсто 200 мил. Правительство, чтобъ избѣжать денежной помощи, разрѣшило обществу удлиненіе срока концессіи (а значитъ и сокращеніе издержекъ на погашеніе) за каждый доказанный 1 мил. издержекъ свыше 216 мил.—1 годъ, но чтобы, во всякомъ случаѣ, срокъ концессіи не превышалъ 99 лѣтъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, правительство брало на себя, подъ условіемъ внесенія обществомъ опредѣленной суммы, возведеніе нижняго строенія и, такимъ образомъ, избавляло общество отъ наиболѣе неопредѣленной, рискованной части сооруженія.

Февральская революція еще болѣе усилила кризисъ. Исполнительная коммисія представила національному собранію проектъ выкупа или, точнѣе, экспропріаціи главнѣйшихъ жж. дорогъ. По предложенію коммисіи, акціонеры получали, взамѣнъ акцій, ренту, считая акціи по курсу, среднему за 6 мѣсяцевъ до 24 февраля 1848 г.; облигаціи казна должна была взять на себя. Однако, было признано несвоевременнымъ для страны браться за столь важныя финансовыя операціи, и проектъ выкупа былъ отвергнутъ.

Впрочемъ, частный случай выкупа, по добровольному соглашенію, имѣлъ мѣсто: общество Paris-Lyon было не въ состояніи собрать акціонерный капиталъ. Правительство вступило въ соглашеніе и выкупило, согласно закону (вотировавшему конвенцію) 17 сентября 1848 г. *Это былъ первый выкупъ.*

Другія общества, несостоятельныя для постройки или эксплуатаціи, furent mises sous séquestre и государство временно взяло на себя продолженіе постройки и эксплуатаціи.

Обществу Avignon-Marseille дана была гарантія 5% до конца концессіи на заемъ въ 30 мил., но суммы, выданныя въ счетъ гарантіи, подлежали возврату изъ чистаго дохода прежде раздачи какого-либо дивиденда акціонерамъ.

Обществамъ Tours-Nantes и Orléans-Bordeaux сроки концессій продолжены до 50 лѣтъ и первое освобождено отъ уплаты вознагражденія за отчужденіе земель. До 1851 г. національное собраніе предпринимало все лишь временныя мѣры и была выдана лишь одна концессія Versailles-Rennes на 99 лѣтъ, подъ условіями закона 1842 г., съ гарантіей на 50 лѣтъ капитала не болѣе 55 мил. и съ раздѣломъ дохода свыше 8%. Въ 1852 г. разрѣшено сдать съ торговъ линію Lyon-Avignon, причемъ, кромѣ пособія въ 49 мил., общество получило 3% гарантію и погашеніе на капиталъ въ 30 мил. на 50 лѣтъ. Раздѣлъ дохода свыше 8% былъ обезпеченъ нравительству. Послѣ закона 1842 г. издержки казны становятся значительны: они достигаютъ 580 мил.; сверхъ того, выдано въ ссуду 58,6 мил. и гарантированъ доходъ 4%—5% на капиталъ въ 125 мил., не считая только что упомянутыхъ 30 мил.

Съ 1852 г. правительство имперіи содѣйствуетъ быстрому росту сѣти. Чтобы облегчить разрѣшеніе новыхъ линій, оно выговорило себѣ право на выдачу концессій путемъ декретовъ;

парламенту же концессія должна быть представлена лишь, если въ ней имѣются условія, налагающія на государство какія-либо финансовыя обязательства. Концессіонный порядокъ вполнѣ замѣнилъ торги.

Съ цѣлью созданія сильныхъ, въ финансовомъ отношеніи, обществъ, правительство поощряетъ слитіе обществъ; чтобы облегчить ихъ платежи по погашенію, сроки концессій продолжаются на 99 лѣтъ; чтобы поднять кредитъ обществъ, казна гарантируетъ доходъ и, наконецъ, выдаетъ воспособленія.

Линія Paris-Lyon концессіонирована на 99 лѣтъ, при гарантіи 4% на 200 мил. (не болѣе) въ теченіе 50 лѣтъ. За произведенныя казной работы общество должно было внести 114 мил. фр.

Нѣсколько декретовъ разрѣшили слитіе нѣкоторыхъ обществъ, чрезъ что образовались крупныя общества Nord и d'Orléans; концессіи удлинены до 99 лѣтъ. Послѣднее еще получило на 50 лѣтъ гарантію 4% на 150 мил. Также путемъ слитія образовано общество Lyon-Mediterranée; срокъ концессіи продолженъ до 99 лѣтъ. Этому обществу выдана концессія на линію Marseille-Toulon съ пособіемъ въ 30 мил., представлявшихъ стоимость нижняго строенія; сверхъ того, гарантированы на 50 лѣтъ проценты по предстоявшимъ издержкамъ общества и облигаціямъ, на которыя должны были быть обмѣнены акціи обществъ, уступившихъ свои линіи обществу Lyon-Avignon.

Въ томъ же 1852 г. образованы еще два крупныхъ общества концессіей линіи Paris-Cherbourg съ пособіемъ въ 16 мил., при сооруженіи на условіяхъ закона 1842 г. участка Caen-Cherbourg и при гарантіи дохода на суммы, подлежавшія затратѣ со стороны общества; затѣмъ дана концессія на линію Bordeaux-Cette при безвозмездной уступкѣ канала (canal latéral à la Garonne) пособій въ 35 мил. и гарантіи дохода.

Въ 1853 г. слитіе нѣсколькихъ обществъ съ обществомъ Paris-Strasbourg положили основаніе обществу de l'Est.

Въ томъ же году слитіемъ образовано общество въ центральной части подъ именемъ Grand Central. Къ нему присоединены линіи, расположенныя между Роной и Луарой, уже слившіяся, которымъ казной былъ гарантированъ ежегодный доходъ въ 3,6 мил. фр. Эта гарантія перешла и на общество Grand Central.

Закономъ 10 іюня 1853 г. гарантія, данная линіи Lyon-

Genève, обставлена особыми условіями: государство оставляетъ за собою право взять эксплуатацію въ свои руки, если-бы гарантія требовалась въ теченіе пяти лѣтъ сряду, и эксплуатировать дорогу до тѣхъ поръ, пока чистый доходъ не достигнетъ 3% сряду въ теченіе 3 лѣтъ. Эта мѣра никогда не была примѣнена. Подобное же условіе въ 1855 г. было введено въ концессію общества Grand Central, когда ему была выдана субсидія въ 78 милл. и дана гарантія 4% на 214 милл. фр.

Въ томъ же году произошло слитіе желѣзнодорожныхъ линій, образовавшихъ общество жж. дорогъ de l'Ouest (около 1.900 кил.). Обществу была разрѣшена ссуда въ 30 мил., но въ дѣйствительности было выдано 18 мил., такъ какъ 12 мил. пошли въ зачетъ ссудъ, выданныхъ отдѣльнымъ линіямъ (du Havre и de Versailles), вошедшимъ въ составъ сѣти новаго общества. Правительство гарантировало на 50 лѣтъ $3^1/_2$% на акціонерный капиталъ (150 мил.) и 4%— на облигаціонный, реализованный и еще подлежащій реализаціи въ суммѣ до 359 мил. фр.; сверхъ того казна отказывалась отъ дѣлежа прибылей, который долженъ былъ имѣть мѣсто по условіямъ концессій нѣкоторыхъ отдѣльныхъ линій.

Новыя слитія имѣли мѣсто въ 1857 г. Положеніе общества Grand Central оказалось затруднительнымъ и по конвенціи часть сѣти отошла къ образовавшемуся только что обществу Paris-Lyon-Méditerranée, а часть — къ обществу d'Orléans. Почти за всѣми линіями, вошедшими въ составъ двухъ крупныхъ обществъ сохранена была гарантія дохода, вмѣстѣ съ тѣмъ, были обоимъ обществамъ даны концессіи (безъ субвенцій или гарантіи дохода) на сооруженіе новыхъ линій, измѣнены отчасти cahiers des charges и, наконецъ, правительство заручилось содѣйствіемъ обществъ по сооруженію новыхъ линій, уступленныхъ обществу du Midi, въ видѣ взноса 24 мил. фр. Срокъ выкупа, истеченія концессіи и дѣйствія гарантіи былъ принятъ однообразный для всей сѣти каждаго общества. То же самое было сдѣлано относительно сѣти du Nord и du Midi, исключая, впрочемъ, счета гарантіи дохода и дѣлежа дохода новыхъ линій, только-что упомянутыхъ. Для нихъ кромѣ субвенціи въ 24 мил. была дана гарантія 4% на капиталъ въ 112 мил. фр.

Такимъ образомъ въ 1857 году оставалось только 8 значительныхъ обществъ, число коихъ въ 1859 г. уменьшилось до 6

(нынѣ существующихъ), такъ какъ сѣть общества Ardennes вошла въ составъ сѣти общества de l'Est, а сѣть du Dauphiné — въ сѣть общества Paris-Lyon-Méditerranée.

Доходность дорогъ сильно возрасла: въ 1851 г. она равнялась 106 мил. фр., въ 1857 г.—320 мил., т. е. въ то время, когда сѣть лишь удвоилась, доходъ жж. дорогъ утроился. Желѣзнодорожныя общества взяли концессіи на сооруженіе многихъ новыхъ линій, протяженіе которыхъ къ концу 1858 г. достигло 16.000 килом. Вслѣдствіе наступившаго финансоваго кризиса 1857 года, какъ акціи, такъ и облигаціи обществъ сильно упали. Публика, склонная къ преувеличенію, уже увидѣла чуть ли не полное разореніе обществъ, полагая что вслѣдствіе принятыхъ на себя обязательствъ относительно новыхъ бездоходныхъ сооруженій, доходы обществъ могутъ сильно пострадать. При такомъ положеніи дѣлъ общества не могли произвести необходимый для новыхъ сооруженій заемъ иначе, какъ на крайне обременительныхъ условіяхъ. Поэтому общества обращаются къ правительству съ заявленіемъ, что они не могутъ взять на себя бремя сооруженія линій, уступленныхъ въ 1857 г. Правительство подвергло разсмотрѣнію данныя относительно дѣйствительнаго положенія дѣлъ, результатомъ чего и явились новыя соглашенія съ обществами въ 1859 г. Государству или оставалось придти на помощь, или объявить общества несостоятельными; но такъ какъ послѣднее могло бы имѣть мѣсто лишь въ томъ случаѣ, если бы правительство имѣло намѣреніе взять дороги за себя, о чемъ въ то время никто не помышлялъ, то правительству въ сущности выбора не было: надо было помочь обществамъ. Основанія, положенныя въ 1859 г. регулировали желѣзнодорожное дѣло во Франціи до 1884 г., а потому заслуживаютъ болѣе подробнаго разсмотрѣнія.

Согласно конвенціямъ 1859 г. вся сѣть жж. дорогъ Франціи была раздѣлена на старую сѣть (ancien réseau) и новую (nouveau réseau); къ послѣдней отнесены всѣ линіи, разрѣшенныя послѣ 1857 г. Счетъ для каждой сѣти долженъ былъ вестись особо, причемъ на капиталы, по сооруженію новой сѣти правительство гарантировало 4,655% интереса и погашенія на 50 лѣтъ. Гарантія вступаетъ въ силу съ 1864 г. для общества l'Est и съ 1865 г.— для всѣхъ остальныхъ обществъ. Если бы къ этому времени уступленныя линіи не были отстроены, то

гарантія вступаетъ въ дѣйствіе съ 1 января года, слѣдующаго за окончаніемъ постройки линіи.

До начала дѣйствія гарантіи % и погашеніе на затраченные по сооруженію новой сѣти капиталы должны были покрываться доходомъ съ участковъ, уже открытыхъ для эксплуатаціи; въ случаѣ недостаточности этого источника недостающая сумма могла причисляться къ счету капитала на сооруженіе.

Старой сѣти изъ ея чистаго дохода обезпечивается: 1) извѣстный доходъ на акціи, 2) % по облигаціонному капиталу сѣти и 3) 1,10% капиталовъ по сооруженію новой сѣти [1]). Послѣдняя статья была введена въ виду того, что признавались гарантированные казною 4,655% несоотвѣтствующими дѣйствительнымъ условіямъ, на коихъ полученъ былъ капиталъ для сооруженія новой сѣти.

Вычисленный на сихъ основаніяхъ „обезпеченный доходъ“ старой сѣти (revenu réservé) составлялъ на 1 километръ для общества le Nord — 38,4 тыс. франк., d'Orléans — 27,4 тыс., l'Est — 27,8 тыс., l'Ouest — 27,0 тыс., Paris-Lyon-Méditerranée — 37,4 тыс. и le Midi — 19,5 тыс. франк. Имѣя въ виду неодновременное сооруженіе и открытіе для эксплуатаціи линій новой сѣти, было постановлено, что указанный выше „обезпеченный доходъ“ подлежитъ уменьшенію на 200 фран. за каждые 100 килом. не открытыхъ линій новой сѣти, впрочемъ, при ограниченномъ maximum'ѣ такого уменьшенія (наибольшемъ для общества d'Orléans—2.400 фран.).

Доходъ старой сѣти, свыше „обезпеченнаго“, долженъ идти на покрытіе % по капиталамъ сооруженія новой сѣти, въ случаѣ недостаточной для того доходности новой сѣти; если бы, однако, такой добавки не было или ея оказалось бы недостаточно, то до указаннаго выше размѣра выдаются правительствомъ приплаты въ счетъ гарантіи.

Послѣднія суть ссуды, подлежащія возврату съ начетомъ 4% при первомъ же превышеніи дохода новой сѣти плюсъ излишекъ сверхъ „обезпеченнаго дохода“ старой сѣти надъ гарантированнымъ правительствомъ доходомъ въ размѣрѣ 4,655 фр. на капиталы сооруженія новой сѣти.

Въ случаѣ выкупа или по истеченіи срока концессіи, если

---

[1]) Для общества du Nord только 0,85%.

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, а именно:

для общ. le Nord . 53 тыс. фр. и 6% на капиталъ новой сѣти на кил. старой.
„ „ l'Ouest . 30 „ „ и 6%.
„ „ l'Orléans 32 „ „ и 6%.
„ „ l'Est . . . . . 8% на капиталъ старой и 6% на капиталъ новой сѣти.
„ „ le Midi . . . . . 8% на капиталъ старой и новой сѣти (порознь).
„ „ Paris-Lyon-Méditerranée. 8% на капиталъ общества, за вычетомъ процента и погашенія на капиталъ сооруженія линій, уступленныхъ въ силу конвенцій 1857 и 1859 гг.

Однако, обществамъ предоставлено послѣ того, какъ уже будутъ закрыты счеты затратъ на первоначальное сооруженіе, т. е. черезъ пять лѣтъ послѣ начала эксплуатаціи линіи, % и погашеніе по займамъ, сдѣланнымъ съ цѣлью производства работъ, признанныхъ „работами по первоначальному сооруженію“, относить на чистый доходъ прежде дѣлежа дохода съ правительствомъ. Но только относительно случаевъ дѣлежа и дана обществамъ указанная льгота.

Гарантія давалась на дѣйствительно затраченный капиталъ, maximum котораго, однако, былъ опредѣленъ:

для общ.	le Nord	200 мил. фр.
„ „	l'Est	522 „ „
„ „	l'Ouest.	307,5 „ „
„ „	l'Orléans	815 „ „
„ „	le Paris-Lyon-Méditerranée.	1.125 „ „
„ „	le Midi	132 „ „

Весь гарантированный капиталъ равнялся 3.219,5 мил. фр., въ томъ числѣ 3.101,5 — для новой сѣти и только 118 — для старой. Сумма гарантированнаго дохода достигала 149.428.875 фр.

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.

Что касается до (1), то § 36 cahier des charges постановляетъ, что общество обязано передать дорогу со всѣми недвижимостями — въ хорошемъ состояніи. За правительствомъ оставляется право въ теченіе послѣднихъ 5 лѣтъ концессіи, если бы общество не исполняло указанной обязанности — поддержанія въ хорошемъ состояніи дороги — взять доходы общества и изъ нихъ производить затраты, необходимыя для поддержанія въ хорошемъ состояніи пути, зданій, переѣздовъ, резервуаровъ, неподвижныхъ машинъ и т. п.

Что касается до движимости—подвижнаго состава, матеріаловъ, движимаго имущества станцій и проч., то общество можетъ требовать принять, а правительство можетъ требовать отдать всѣ эти вещи за вознагражденіе по оцѣнкѣ экспертовъ. Правительство, ни въ какомъ случаѣ, не обязано принять матеріаловъ болѣе, чѣмъ сколько нужно на 6 мѣсяцевъ.

Было выше указано, что суммы, подлежащія уплатѣ правительствомъ обществу за движимость, поступаютъ въ счетъ уплаты долга по гарантіи, если таковой имѣлся ко времени поступленія дороги въ казну.

Если этотъ долгъ составлялъ сумму, меньшую подлежащей къ уплатѣ обществу, то, понятно, что уплатѣ подлежала бы лишь разность; но труднѣе рѣшить вопросъ, какъ поступать было правительству, если бы долгъ оказался больше, нежели сумма, слѣдующая обществу. Такъ какъ § 37 cahier des charges не имѣлъ примѣненія на практикѣ, то и вопросъ остался неразрѣшеннымъ.

Въ 1860 г., для сооруженія жж. дорогъ въ Алжирѣ была дана гарантія 5% дохода на 75 лѣтъ на капиталъ въ 58 мил. фр. и, сверхъ того, пособіе въ размѣрѣ 6 мил. фр., а также уступлены казенныя земли, необходимыя для общества ж. дороги.

Съ цѣлью облегчить внутреннимъ произведеніямъ конкурренцію съ иностранными, доступъ которымъ былъ значительно облегченъ на основаніи новыхъ торговыхъ трактатовъ, правительство стремится съ 1860 г. къ сооруженію новыхъ линій. Нѣкоторыя удалось уступить обществу Paris-Lyon-Méditerranée, подъ условіемъ увеличенія гарантированнаго капитала на 31 мил. фр. и повышенія „обезпеченнаго дохода“ до 37,6 тыс. фр. Другія общества не пожелали взять новыхъ концессій и правительству пришлось отчасти самому взяться за сооруженіе новыхъ линій, отчасти сдать съ торговъ новымъ обществамъ, обыкновенно съ выдачей воспособленій, *но безъ гарантіи дохода.* Въ это время создались общества des Charentes, de la Vendée и des Dombes. Первому выдано субсидіи $20^1/_2$ мил. фр., второму — 2, а третьему — 3,75 мил. фр.

Въ 1863 г. [1]) правительство, пользуясь обращеніемъ къ нему обществъ съ просьбами, главнымъ образомъ, объ увеличеніи гарантированнаго капитала, такъ какъ оказалось, что оцѣнки работъ были сдѣланы, по заявленію обществъ, слишкомъ низко, почему являлась опасность уменьшенія дивиденда, обусловило удовлетвореніе ихъ ходатайствъ принятіемъ на себя сооруженія новыхъ линій, малодоходныхъ.

Кромѣ общества le Nord, остальнымъ выдано субсидій до 397 мил. фр. Нѣкоторыя линіи новой сѣти включены въ старую; гарантированный капиталъ опредѣленъ для обществъ:

le Nord	178	милл.	фр.	
l'Est	865	„	„	
l'Ouest	570	„	„	
l'Orléans	760	„	„	
le Paris-Lyon-Méditerranée	1.255	„	„	
le Midi	338,5	„	„	для новой сѣти
	118	„	„	„ старой „

[1]) Съ обществомъ le Nord правительство конвенцію заключило въ 1862 г.

Въ суммѣ гарантированный капиталъ равнялся 4.092,5 милл. фр., а доходъ — 189.973.925 фр. Размѣръ „обезпеченнаго дохода“ былъ тоже измѣненъ.

le Nord . . .	35,5	тыс.	фр.	на	килом.	
l'Est	29	„	„	„	„	
l'Ouest . . .	34,5	„	„	„	„	
l'Orléans . . .	26,3	„	„	„	„	
le Midi . . .	28,9	„	„	„	„	
le Paris-Lyon-Méditerranée	36,7	„	„	„	„	до 1868 г.
	34,33	„	„	„	„	съ 1868 г. до окончанія сооруженія линій, а
	33,52	„	„	„	„	послѣ этого времени.

Ограничительныя условія остались подобныя прежнимъ.

Правительство понизило дивидендъ, ложившійся въ основу при разсчетѣ „обезпеченнаго дохода“ для обществъ l'Est и l'Ouest съ 38 фр. и 35 фр. на 30 фр.

Измѣнены были и условія наступленія момента дѣлежа дохода съ правительствомъ. Дѣлежъ долженъ былъ имѣть мѣсто при доходѣ выше:

для общества	le Nord	48,7	тыс. фр. на километръ
„ „	l'Ouest	34,5	„ „
„ „	l'Orléans	30,7	„ „
„ „	l'Est	6%	на капиталъ новой сѣти.

Такое же пониженіе (для новой сѣти) имѣло мѣсто относительно общества le Midi. Для общества Paris-Lyon-Méditerranée условія остались прежнія, но прежде дѣлежа общество удерживало изъ чистаго дохода 6% на капиталъ сооруженія линій, уступленныхъ въ 1863 г.

Обѣщанныя конвенціями субсидіи подлежали выдачѣ въ 16 полугодовыхъ сроковъ, причемъ, однако, за правительствомъ сохранялось право до первой выдачи измѣнить форму уплаты, внося $4^1/_2$% на обѣщанную сумму въ теченіе 90 лѣтъ.

Закономъ 1865 г.[1]) облегчено устройство „мѣстныхъ“ жж. дорогъ (d'intérêt local) департаментами и общинами или при ихъ содѣйствіи.

---

[1]) Picard. T. IV, стр. 644.

Къ 1868 г. уже намѣчены были новыя линіи, сооруженіе которыхъ взяли на себя большія общества, какъ въ виду субсидій, обѣщанныхъ правительствомъ, такъ въ особенности въ виду желанія добиться пересмотра конвенцій 1863 г. Общества опять находили, что опредѣленные послѣдними капиталы сооруженія были недостаточны, отчасти въ виду низкой оцѣнки сооруженій, отчасти въ виду увеличенія капитала причисленіемъ % и погашенія за время постройки.

Правительство передало обществамъ сооруженіе 1.400 кил., обязавшись относительно нѣкоторыхъ линій взять на себя нижнее строеніе, относительно другихъ—выдать денежныя пособія, подлежащія уплатѣ въ 16 полугодовыхъ сроковъ, но съ сохраненіемъ за правительствомъ права измѣнить форму уплаты, какъ было указано выше. Вмѣстѣ съ тѣмъ были удовлетворены и ходатайства желѣзнодорожныхъ обществъ относительно пересмотра и исправленія ихъ конвенцій 1863 г.

Гарантированный капиталъ подвергся измѣненію также и вслѣдствіе перечисленія нѣкоторыхъ линій изъ новой въ старую сѣть, кромѣ того онъ подлежалъ еще и дальнѣйшимъ измѣненіямъ въ виду разрѣшенія причислять къ нему ежегодно суммы, затраченныя на дополнительныя работы по линіямъ новой сѣти, однако, подъ условіемъ утвержденія этихъ работъ декретами, ограниченія срокомъ 10 первыхъ, по открытіи движенія по линіи, лѣтъ и также извѣстнымъ, по опредѣленію правительства особо для каждаго общества, максимальнымъ размѣромъ издержекъ по дополнительнымъ работамъ.

Гарантированный капиталъ опредѣлился въ 3.820 милл., а ежегодный гарантированный доходъ—въ 177.382.150 фр. Максимумъ возможнаго увеличенія капитала, по только что указаннымъ обстоятельствамъ, опредѣленъ въ 153 милл. фр., а гарантированный доходъ составилъ бы въ такомъ случаѣ 184.504.300 фр.

Соотвѣтственно суммамъ, затраченнымъ на дополнительныя работы, долженъ былъ измѣняться и „обезпеченный доходъ“, различно для каждаго общества.

Къ 1865 г. относится проектъ конвенціи, не утвержденной палатами, согласно которому, по предложенію общества le Nord, правительство освобождалось отъ всякой отвѣтственности по га-

рантіи подъ условіемъ отказа отъ своего права на участіе въ прибыли предпріятія.

Въ 1868 г., по предложенію нѣсколькихъ сѣверныхъ департаментовъ, выдана была правительствомъ концессія на сооруженіе 300 километровъ, причемъ была дана гарантія 5% дохода на капиталъ сооруженія, подъ условіемъ, чтобы километрическая стоимость не превышала, ни въ какомъ случаѣ, 170.000 фр. Гарантію на половину принимали на себя упомянутые департаменты. Кромѣ того, въ конвенцію было включено условіе, не встрѣчавшееся до тѣхъ поръ ни въ одной конвенціи, согласно которому издержки эксплуатаціи на километръ, при опредѣленіи приплатъ по гарантіи, не должны были превышать 8.000 фр.

Передъ концомъ имперіи выплаченныя обществамъ правительствомъ субсидіи достигали 1.107 милл. фр., гарантія же не обременяла особенно бюджета, требуя ежегодно въ среднемъ за 1865—1869 г. около 25 милл. фр. Это въ значительной степени зависѣло отъ принятой системы отчисленія доли доходовъ старой сѣти на покрытіе недоборовъ по новой: такія отчисленія въ среднемъ за то же время составляли 33 милл. фр. Подъ вліяніемъ франко-прусской войны въ 1870 г., доходъ настолько упалъ, что по гарантіи пришлось уплатить 62 милл. фр.

Суммы, причитавшіяся къ уплатѣ по гарантіи въ два слѣдующихъ года, не были выплачены сразу, а взамѣнъ того, были опредѣлены годовые платежи на извѣстный срокъ, въ теченіе котораго этотъ долгъ правительства обществамъ долженъ былъ быть погашенъ.

Общество le Nord отказалось воспользоваться своимъ правомъ требовать приплатъ въ счетъ гарантіи за 1870—1875 гг. и ему было разрѣшено временнымъ правительствомъ (Décret-loi du 9 février 1871) недоборы эксплуатаціонныхъ доходовъ присоединить къ суммѣ капитала первоначальнаго сооруженія новой сѣти общества.

Въ 1873 г., въ виду уступки нѣкоторыхъ жж. дорогъ Германіи, по франкфуртскому договору, французскому правительству пришлось заключить конвенцію съ обществомъ l'Est, согласно которой послѣднее уступало 840 километровъ, а взамѣнъ того, обществу обезпечивался правительствомъ ежегодный, до истеченія срока концессіи, доходъ въ 20.500.000 фр. и, кромѣ того, скинуто со счетовъ 42 милл. фр. долга по гарантіи, при-

читавшагося на уступленныя линіи, по разсчету отношенія послѣднихъ къ длинѣ всей сѣти дорогъ общества.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, выданы были концессіи на новыя линіи и измѣнены условія выкупа въ томъ смыслѣ, что обществу предоставлено право, въ томъ случаѣ, если линія эксплуатировалась менѣе 15 лѣтъ, требовать, чтобы выкупная сумма была опредѣлена по издержкамъ первоначальнаго сооруженія линіи, а не по доходности ея [1]).

Вслѣдъ затѣмъ (въ 1874 г.) это условіе было распространено и на прочія крупныя общества жж. дорогъ.

Въ 1875 г. были заключены новыя конвенціи съ этими обществами, за исключеніемъ общества d'Orléans. Обществамъ были выданы концессіи на сооруженіе новыхъ линій причемъ были выданы субсидіи деньгами и работами, а вмѣстѣ съ тѣмъ увеличенъ и гарантированный капиталъ новой сѣти всею суммой издержекъ обществъ по сооруженію новыхъ линій. Онъ достигъ 4.123.590.000 фр., а гарантированный доходъ составлялъ 191.514.264 фр.; если же прибавить еще сюда наибольшій размѣръ (еще увеличенный въ 1875 г.) издержекъ по дополнительнымъ работамъ, которыя разрѣшалось отнести къ капиталу по сооруженію, причемъ эти суммы по счету новой сѣти соотвѣтственно увеличивали гарантированный капиталъ, то этотъ послѣдній для 6-ти главныхъ обществъ опредѣлится въ 1875 году въ 4.366.590.000 фр., а гарантированный доходъ будетъ равняться 202.825.914 фр. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ зависимости отъ заявленій обществъ, что уплачиваемые ими проценты превышаютъ гарантированный доходъ=5,75%, былъ измѣненъ и размѣръ „обезпеченнаго дохода“ на километръ.

Къ 1875 г. одни только 6 главныхъ обществъ пользовались правительственною гарантіей дохода, если не считать общества Nord-Est, которое пользовалось смѣшанною гарантіей правительства и департаментовъ. Остальныя общества получили субсидіи въ деньгахъ или въ работахъ, но гарантіей дохода не пользо-

---

[1]) Picard, ук. соч. т. IV, p. 75. Извлеченіе изъ закона 23 марта 1874 г. „En ce qui concerne les compagnies déjà existantes, si le gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de 15 ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets mais d'après leur prix réel de premier établissement“. (Art. 12).

вались. Объ этихъ обществахъ теперь и приходится сказать, излагая исторію жж. дорогъ второй половины семидесятыхъ годовъ. 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 для переработки на слѣдующихъ основаніяхъ: 1) въ основаніе договора долженъ быть положенъ законъ 1874 г. 23 марта (извлеченіе см. стр. 149); 2) главныя линіи движенія одной и той же мѣстности должны быть въ завѣдываніи одной администраціи, для того, чтобы избѣжать соперничества линій, одинаково пользующихся содѣйствіемъ правительства; 3) должно быть обезпечено государству прочное вліяніе на тарифы; 4) за государствомъ должно быть оставлено право присоединить къ сѣти еще новыя линіи, но безъ нарушенія финансовыхъ условій первоначальнаго договора. Парламентская коммисія, по разсмотрѣніи представленнаго договора, единогласно рекомендовала палатѣ депутатовъ его отклонить.

Въ палатѣ депутатовъ во время дебатовъ 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), эксплуатація которой сосредоточивалась въ рукахъ правительства, которому, тѣмъ же закономъ 18 мая 1878 г., было поручено организовать эту временную эксплуатацію способомъ, наименѣе обременительнымъ для государственной 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 [1]), 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,

---

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

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

Къ началу 1883 г. договоровъ съ частными обществами состоялось не менѣе шести. Два раза въ теченіе 1880—1882 г. дѣлались

попытки къ разрѣшенію основнаго желѣзнодорожнаго вопроса. Первый разъ въ 1880 г. правительство представило проектъ соглашенія съ обществомъ d'Orléans, по которому предполагалось изъ обѣихъ сѣтей, казенной и d'Orléans, составить двѣ новыхъ сѣти, но такимъ образомъ, чтобы казенная могла бы стать болѣе независимою и способною къ дальнѣйшему развитію. Дѣло въ томъ, что обѣ сѣти настолько переплетались одна съ другою, что между ними существовало соперничество по привлеченію грузовъ, причемъ не разъ обществу d'Orléans дѣлался упрекъ въ искусственномъ привлеченіи грузовъ на свои линіи въ ущербъ жж. дорогамъ правительственной сѣти. Съ цѣлью устраненія на будущее время возможности подобнаго соперничества, правительство и внесло въ палату проектъ конвенціи съ обществомъ d'Orléans. Парламентская коммиссія (33 члена), по разсмотрѣніи представленнаго проекта, рекомендовала палатѣ отвергнуть его и предложить правительству выкупъ всей сѣти жж. дорогъ общества d'Orléans и эксплуатацію ея правительствомъ. Проектъ былъ взятъ правительствомъ назадъ.

Другая попытка относится къ первой половинѣ 1882 г. Сэ, открытый надежный сторонникъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, въ управленіи которыми, въ качествѣ члена совѣта правленія въ обществѣ du Nord, онъ принималъ дѣятельное участіе, проектировалъ новое разрѣшеніе вопроса. Такъ какъ финансовое положеніе страны въ началѣ 80-хъ годовъ было уже далеко не блестящее, а финансовый кризисъ, разразившійся въ январѣ 1882 г., ухудшилъ его до того, что заключеніе новаго займа представлялось немыслимымъ, между тѣмъ инаго источника для покрытія предположенныхъ расходовъ, повидимому, не имѣлось, то Леонъ Сэ проектировалъ добыть необходимыя для экстраординарныхъ работъ 1883 г. средства черезъ посредство желѣзнодорожныхъ обществъ. Предполагалось, что желѣзнодорожныя общества [1]) согласятся выплатить казнѣ ранѣе, чѣмъ должны, въ счетъ долговъ своихъ по гарантіи 260 милл. франковъ гарантіи, правительство за это откажется, хоть напр. на 15 лѣтъ, отъ своего права на выкупъ, благодаря чему общества спокойно могутъ развить свою строительную

[1]) Общества: l'Est, Paris-Lyon-Méditerranée, но главнымъ образомъ — d'Orléans.

дѣятельность, а государство — свою, получивъ средства отъ обществъ преждевременною выплатой долговъ.

Отсрочка права выкупа въ этомъ проектѣ произвела дурное впечатлѣніе на общественное мнѣніе. Началось дѣло съ общества d'Orléans, проектъ заключеннаго договора съ которымъ былъ внесенъ въ палату. Сущность соглашенія сводилась къ тому, что общество отчасти получало въ обмѣнъ за уступаемыя имъ самимъ линіи, а отчасти брало въ аренду [1]) 857 кил. казенныхъ жж. дорогъ, на срокъ до 1899 года, для достройки которыхъ оно обязывалось затратить 160 милл., но за то государство на срокъ аренды, а въ случаѣ продолженія ея, и на время дальнѣйшей отсрочки, отказывалось отъ своего права выкупа жж. дорогъ. Одновременно съ этимъ была заключена съ тѣмъ же обществомъ другая конвенція, согласно которой оно уплачивало правительству въ теченіе 5 лѣтъ свой долгъ по гарантіи въ размѣрѣ 207 мил. франковъ. Необходимыя на уплату процентовъ по займу, который обществу предстояло сдѣлать, суммы относились къ „обезпеченному доходу“ и увеличивали его на 8 милл. франк. Палата приняла весьма неблагосклонно первый проектъ, и дѣло было оставлено; что касается до втораго, то и онъ оказался безъ результата: на первый планъ выдвинулся въ это время египетскій вопросъ; скоро пало министерство, новое же взяло проектъ обратно, да, къ тому же, истекъ и тотъ срокъ, въ теченіе котораго, по условію, для обязательности предварительнаго соглашенія для общества d'Orléans, должно было послѣдовать утвержденіе договора законодательною властью.

Между тѣмъ, финансовое положеніе становилось все болѣе 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 выска-

---

[1]) При этомъ, однако, нѣкоторыя наиболѣе доходныя линіи эксплуатировались за счетъ компаніи, а прочія — за счетъ государства.

залась, чего она не хочетъ, но чего она хочетъ—это было неизвѣстно 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 эксплуатаціи, 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 [1]).

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 обществомъ. Не было ли причиной такого переворота во взглядахъ исчезновенія со сцены искренняго и горячаго сторонника казенной системы желѣзнодорожнаго хозяйства Гамбетты? Относительно этого, конечно, могутъ быть лишь

---

[1]) 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 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?

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 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 заявленію, 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 коммисіи: уже 10 іюля палатѣ былъ представленъ отчетъ коммисіи, въ которомъ она рекомендуетъ, съ нѣкоторыми незначительными 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 указывалъ, 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 съ 1 января 1884 года. Значительное большинство депутатовъ оказалось на сто-

---

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, стр. 706 и слѣд.

ронѣ министерства: 385 голосовъ высказалось за предложеніе министра и только 111—противъ.

17 іюля министръ заключилъ договоръ и съ обществомъ l'Ouest, который былъ тотчасъ же переданъ на разсмотрѣніе палаты. Четырнадцать засѣданіи 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, который 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 новыхъ 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 [1]) составляла:

		Бывшихъ казенныхъ.		Новыхъ линій.	
Обществу	Paris-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	„

[1]) 31 декабря 1884 г. въ эксплуатаціи находилось 29.363 кил., а къ концу 1885 г.—около 30.500 кил. жж. дорогъ (не считая „мѣстныхъ"). Thoviste, ук. соч., стр. 120.

Общество d'Orléans въ обмѣнъ за передаваемыя ему казенныя дороги, находившіяся въ предѣлахъ его сѣти, уступило государству 398 кил. своихъ жж. дорогъ для присоединенія къ казенной сѣти, въ предѣлахъ которой эти 398 кил. находились. На какихъ условіяхъ—сейчасъ увидимъ.

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. [1]). Такимъ образомъ, результатомъ прежде всего 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 слѣдующихъ условіяхъ: по истеченіи 5 лѣтъ послѣ открытія эксплуатаціи на линіи Tours-Montluçon выводится средній чистый доходъ обмѣненныхъ линій, причемъ онъ не можетъ быть менѣе ни дохода 1882 г., ни дохода послѣдняго изъ 5 лѣтъ, взятыхъ для сравненія.

Смотря по тому, окажется-ли доходъ линій, уступленныхъ правительствомъ или, напротивъ, обществомъ, выше и насколько, и установляется, какая сумма и кому (казной обществу или наоборотъ) должна быть ежегодно, до истеченія срока концессіи, уплачиваема.

Не смотря на меньшее протяженіе, доходъ линій, уступленныхъ обществомъ, оказывается значительно больше, а такъ какъ до установленія указаннаго выше порядка постановлено было, что доходы, полученные государствомъ съ линій, уступленныхъ обществамъ, послѣднему и передаются, и наоборотъ, то, по разсчету общества d'Orléans, за одинъ 1884 г. казна должна доплатить обществу превышеніе дохода, равнявшееся 2.366.000 фр.

Срокъ концессіи новыхъ линій, уступленныхъ обществамъ по договорамъ 1883 г., истекаетъ одновременно съ опредѣленнымъ

---

[1]) 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).

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 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. [1]), 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

---

[1]) Picard, ук. соч., T. VI, p. 655.

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 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“ [1]).

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 суммой—должно было выразиться участіе общества d'Orléans для одной линіи.

За правительствомъ сохраняется право требовать проложенія втораго пути, но, въ такомъ случаѣ, процентъ и погашеніе на затраченный съ этою цѣлью капиталъ уплачивается обществу правительствомъ до тѣхъ поръ, пока валовой доходъ не превзойдетъ 35.000 фр. на километръ; въ такомъ случаѣ проценты и погашеніе ложатся на общество.

Неудовлетворительность приведеннаго условія, недостаточность обезпеченія правительственныхъ интересовъ при указанной формулировкѣ этого условія не требуетъ разъясненія.

„Бремя матеріальныхъ пожертвованій, причитавшихся на долю правительства по конвенціямъ 1883 года для сооруженія новой сѣти представляется крайне тяжелымъ“, говоритъ даже Thoviste [2]), 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

---

[1]) Thoviste, ук. соч., стр. 125.
[2]) Ук. соч., стр. 130.

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 дѣйствительности былъ на 80 милл. фр. больше, но правительство согласилось скинуть эту сумму со счетовъ: въ виду соображеній, 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 $33^1/_3$ %.

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 эксплуатаціи 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, конечно, за вычетомъ изъ послѣднихъ ежегодныхъ платежей, производимыхъ правительствомъ, то обществамъ предоставляется недостающія суммы причислять къ капиталу первоначальнаго сооруженія. Такъ какъ, однако, издержки по сооруженію лежали на правительствѣ, за исключеніемъ извѣстной опредѣленной суммы, то буквальное толкованіе приведеннаго условія могло бы подать поводъ къ ложному заключенію въ томъ смыслѣ, что и эти суммы

правительство должно уплачивать обществамъ, посредствомъ ежегодныхъ платежей, вмѣстѣ съ суммами, ссуженными правительству обществами.

Однако, по мнѣнію Thoviste'a, такое толкованіе было бы невѣрно: въ конвенціяхъ 1883 г. повторено выраженіе, употребленное въ конвенціяхъ 1875 г., причемъ было упущено изъ виду, что въ 1875 г. счетъ капитала сооруженія лежалъ на отвѣтственности общества, тогда какъ въ 1883 г. издержки сооруженія приняло на себя правительство [1]).

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 разсчетъ „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, наибольшая 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.

---

[1]) Troviste, ук. соч., стр. 139 и слѣд.

Обезпеченный доходъ по конвенціямъ 1883 г. оказывается нѣсколько выше опредѣленнаго въ 1859 и 1863 гг.

Обществамъ предоставлено право включать въ счетъ потребныхъ платежей (при разсчетѣ гарантіи или дѣлежа дохода) и суммы по оплатѣ капиталовъ по дополнительнымъ работамъ, причемъ, въ отмѣну установленнаго въ 1868 г. 10-ти лѣтняго срока, такое отнесеніе допустимо во всякое время, лишь бы дополнительныя расходы были разрѣшены министромъ общественныхъ работъ.

Что касается до срока гарантіи, то по прежнимъ договорамъ срокъ гарантіи истекалъ (за однимъ исключеніемъ) къ 1914—1915 гг. Въ конвенціяхъ 1883 г. объ этомъ не находимъ ни слова, ни въ дебатахъ, ни въ мотивахъ къ проекту закона, ни въ докладѣ коммисіи.

Thoviste, главнымъ образомъ, ссылаясь по отношенію къ нѣкоторымъ конвенціямъ на то, что въ нихъ имѣются параграфы аннулирующіе прежніе, касавшіеся гарантіи, приходитъ къ выводу, что „при такихъ условіяхъ, если конвенціями и не опредѣленъ никакой срокъ дѣйствія новой гарантіи, намъ кажется невозможнымъ не признать, что эта гарантія должна продолжаться до истеченія срока концессіи, т. е., слѣдовательно, до 1950—1960 гг. [1]). Едва ли можно согласиться съ такимъ толкованіемъ, не говоримъ уже съ точки зрѣнія интересовъ казны, но и съ точки зрѣнія справедливости вообще: или должно послѣдовать новое соглашеніе по этому вопросу, или срокъ гарантіи долженъ остаться тотъ, объ измѣненіи котораго общества не ходатайствовали. По отношенію къ другимъ конвенціямъ, тотъ же авторъ находитъ подобное же удлиненіе срока дѣйствія гарантіи „неоспоримымъ“, потому что въ нихъ статья, трактующая о выкупѣ, опредѣляетъ наименьшую выкупную сумму на основаніи гарантированнаго дохода, а такъ какъ эта статья сохраняетъ силу до истеченія срока концессіи, то и гарантія дохода, будто бы, должна сохранять силу на тоже время. Едва ли и съ этимъ толкованіемъ можно согласиться. Такъ какъ доходность дорогъ постепенно растетъ, то наименьшая норма, допускаемая правительствомъ для болѣе ранняго времени въ случаѣ выкупа, безъ риску для казны могла быть сохранена

[1]) Ук. соч., стр. 152.

и для позднѣйшаго времени, когда гарантія правительства и прекратила бы свое дѣйствіе.

Точное указаніе на продолженіе гарантіи, будто бы, до конца концессіи, которое допускается Thoviste'омъ, находимъ только въ тѣхъ бумагахъ, которыя исходили отъ самихъ обществъ, напримѣръ, въ отчетахъ совѣтовъ управленія собранію акціонеровъ, но, конечно, не эти отчеты могутъ опредѣлять обязательства государства по отношенію къ частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, вполнѣ допуская совершенную добросовѣстность составителей отчетовъ и членовъ совѣтовъ управленія. Только по отношенію къ конвенціямъ обществъ l'Est и l'Ouest, въ виду имѣющихся въ нихъ указаній, Thoviste признаетъ, что срокъ дѣйствія гарантіи истекаетъ къ 1934—1935 г. Суммы, выданныя въ счетъ гарантіи подлежатъ уплатѣ правительству изъ чистыхъ доходовъ, превышающихъ гарантированный, съ начетомъ 4% годовыхъ.

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. Приводимъ рядомъ въ процентахъ отъ капитала наименьшій гарантированный доходъ и тотъ предѣльный, послѣ котораго правительство принимаетъ участіе въ дѣлежѣ.

	Гарантир. доходъ. %	Предѣльный. %
d'Orléans	$11^{1}/_{10}$	$14^{2}/_{5}$
Paris-Lyon-Méditerrannée .	11	15
du Nord.	$13^{1}/_{2}$	$22^{1}/_{8}$
du Midi.	10	12
de l'Ouest	$7^{7}/_{10}$	10
de l'Est.	$7^{1}/_{2}$	10

Для общества le Nord предѣльный доходъ, повидимому, пониженъ, такъ какъ онъ установленъ въ 88 фр. 50 сант. вмѣсто 92 фр. 88 сант.; но это только „повидимому“, потому что обществу разрѣшено было для разсчета гарантированнаго и предѣльнаго доходовъ включать и результаты эксплуатаціи своихъ линій „мѣстнаго значенія“ (d'intérêt local), и всѣхъ линій, взя-

тыхъ имъ въ свое завѣдываніе, начиная съ 1875 г., такъ что въ дѣйствительности, при видимомъ пониженіи предѣльнаго дохода, имѣло мѣсто повышеніе его на 8—10 фр. на акцію [1]).

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 коммисіи при соучастіи представителей отъ обществъ; мало того: если бы коммисія постановила рѣшенія, несогласныя съ предложеніями обществъ, то послѣднимъ предоставляется право требовать вторичнаго обсужденія дѣла [2]).

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 опредѣленіи чистаго дохода, служащаго для выведенія средней, принимается въ разсчетъ лишь часть, идущая въ пользу общества, а часть, слѣдующая правительству, по силѣ постановленій относительно дѣлежа чистаго дохода, оставляется безъ вниманія. Если ко времени выкупа окажутся еще линіи, открытыя для эксплуатаціи менѣе 15 лѣтъ, то обществу предоставляется право требовать выкупа этихъ линій по стоимости ихъ первоначальнаго сооруженія, однако, для всѣхъ этихъ линій, во всякомъ случаѣ, способъ выкупа долженъ быть одинаковый, т. е. общество не можетъ нѣкоторыя изъ этихъ линій, болѣе доходныя, исключить, съ тѣмъ, чтобы за основаніе для ихъ выкупа была принята ихъ доходность, а для другихъ оста-

[1]) Thoviste, ук. соч., стр. 163.

[2]) 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.

вить основаніемъ для опредѣленія выкупной суммы стоимость первоначальнаго сооруженія.

По отношенію къ линіямъ этой категоріи, вошедшимъ въ составъ сѣти того или другаго общества въ силу уступки первоначальнымъ владѣльцемъ или продажи линіи, за основаніе для опредѣленія выкупной суммы должны быть приняты не издержки первоначальнаго сооруженія, а платежи, принятые на себя обществомъ вслѣдствіе уступки или продажи линіи.

Въ случаѣ выкупа линій по стоимости первоначальнаго сооруженія, кажется, не слѣдовало бы включать въ выкупную сумму субсидіи, выданныя на сооруженіе правительствомъ; но только въ конвенціи общества l'Ouest (§ 15), вмѣсто словъ „стоимость первоначальнаго сооруженія", находимъ „издержки, произведенныя обществомъ для сооруженія", такъ что по отношенію къ прочимъ обществамъ вопросъ не представляется совершенно яснымъ.

При выкупѣ, кромѣ всего вышеуказаннаго, еще принимаются въ разсчетъ издержки по дополнительнымъ 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.

Въ оправданіе этого новаго затрудненія выкупа приводилось соображеніе, что, въ противномъ случаѣ, т. е. при прежде существовавшемъ порядкѣ, общества, ожидавшія выкупа, производили только самыя необходимыя работы, отъ чего въ результатѣ проигрывало государство, пріобрѣтая выкупомъ линіи, пришедшія въ разстройство и требующія крупныхъ издержекъ единовременно для приведенія ихъ въ порядокъ.

Полагаемъ, что при правѣ правительства требовать содержанія дороги въ исправности подъ угрозой производства необходимыхъ для сохраненія послѣдней работъ на счетъ общества, а въ крайнемъ случаѣ—подъ угрозой взятія эксплуатаціи въ руки правительства (§§ 30—34 и 40 Cahier des charges 1857—1859 гг.), приведенное опасеніе утрачиваетъ почти всякое основаніе, если только контроль правительства дѣйствительно существуетъ и послѣднее обезпеченнымъ за нимъ правомъ желаетъ дѣйствительно пользоваться. Что же касается до интересовъ обще-

ства, то несомнѣнно, что они вдвойнѣ лучше обезпечиваются введеніемъ вышеприведеннаго условія: въ случаѣ выкупа, сдѣланные обществомъ расходы не только возмѣщаются (и даже съ лихвою, можетъ быть), но еще затруднительнѣе для правительства дѣлается выкупъ жж. дорогъ частныхъ обществъ. За подвижной составъ при выкупѣ уплачивается особо по оцѣнкѣ экспертовъ (какъ было и въ прежнихъ конвенціяхъ), и въ виду, этого дополнительные на него расходы особо, конечно, не возмѣщаются обществу правительствомъ при выкупѣ. „До 1883 года положеніе обществъ по вопросу относительно выкупа не было достаточно яснымъ и неблагопріятное для обществъ толкованіе, если бы оно было допущено государственнымъ совѣтомъ (Conseil d'Etat), могло бы сдѣлать выкупъ крайне невыгоднымъ для обществъ. Конвенціи (1883 г.), внесли въ этомъ отношеніи нѣкоторыя измѣненія въ условія выкупа“ [1]).

Наименьшая выкупная сумма или наименьшій размѣръ ежегодно, въ случаѣ выкупа, подлежащей уплатѣ ренты не могутъ быть ниже соотвѣтствующихъ гарантіи.

Такъ какъ капиталъ сооруженія возмѣщается обществу или прямою выплатой, или уплатой на него процентовъ и погашенія, а издержки на подвижной составъ входятъ въ счетъ капитала первоначальнаго сооруженія, между тѣмъ за него правительство уплачиваетъ по оцѣнкѣ экспертовъ особо, то, значитъ, правительство дважды уплачиваетъ за подвижной составъ. Какъ уже было указано, на покрытіе долговъ по гарантіи, если бы они остались ко времени выкупа непогашенными, обращаются суммы, причитавшіяся за подвижной составъ. Вопросъ же о томъ, теряетъ ли казна часть выданныхъ суммъ, если бы долгъ оказался больше, чѣмъ стоимость подвижнаго состава, остался неразрѣшеннымъ также конвенціями 1883 г., какъ и конвенціями 1859 г. Такъ какъ накопившіеся къ 1883 г. долги по гарантіи были погашены зачетомъ работъ, то въ настоящее время и въ ближайшемъ будущемъ по этому вопросу затрудненій не предвидится; иное дѣло, когда снова ссуды по гарантіи достигнутъ сотенъ милліоновъ. Мы обращаемъ вниманіе на то, что вопросъ о погашеніи этихъ долговъ во Франціи все еще остается вопросомъ, а не разрѣшается простымъ скинутіемъ со счетовъ.

---

[1]) Thoviste, ук. соч., стр. 180.

Во всякомъ случаѣ, однако, 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". (Намъ кажется,—даже гораздо далѣе). „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" [1]). 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, эксплуатировалось всего 287 килом. жж. дорогъ (d'intérêt général), такъ что ихъ можно не принимать въ разсчетъ.

При громадномъ матеріальномъ содѣйствіи, оказанномъ со стороны правительства 6-ти главнымъ частнымъ обществамъ, при той тѣсной зависимости казенныхъ интересовъ отъ хозяйства частныхъ обществъ, естественно ожидать со стороны правительства принятія такихъ мѣръ, которыми бы въ достаточной степени обезпечивались интересы государственной казны. И дѣйствительно мы находимъ во Франціи довольно хорошо организованный надзоръ правительства.

Даже такой сторонникъ свободы дѣйствія частныхъ обществъ

---

[1]) Thoviste, ук. соч., стр. 190 и слѣд.

и невмѣшательства правительства, какъ Thoviste, и тотъ говоритъ: „Если государство дало гарантію дохода, если оно согласилось на ссуду, подъ условіемъ уплаты процентовъ (съ преимуществомъ), или если оно выговорило себѣ право на участіе въ доходѣ свыше извѣстной нормы, или на право выкупа по разсчету стоимости первоначальнаго сооруженія или чистыхъ доходовъ,—нельзя обойтись безъ контроля за финансовой стороной хозяйства обществъ. Необходимо, чтобы счеты, по первоначальному сооруженію и годовые отчеты доходовъ и расходовъ провѣрялись государствомъ. Во всѣхъ конвенціяхъ, содержащихъ постановленія, которыя дѣлали бы необходимымъ финансовый контроль, государство оставляло за собой право установлять путемъ декретовъ, по обсужденіи въ государственномъ совѣтѣ, формы оправдательныхъ документовъ по расходамъ и доходамъ обществъ“ [1]).

„Циркулярами 1863 и 1868 гг. предписывается отчеты всѣхъ обществъ подвергать разсмотрѣнію въ контрольной коммисіи, учреждаемой министромъ общественныхъ работъ и состоящей изъ предсѣдателя (conseiller d'Etat) и изъ 6-ти членовъ, изъ которыхъ 3—по выбору министра финансовъ“. Коммисія требуетъ представленія необходимыхъ документовъ; можетъ обращаться и къ осмотру на мѣстѣ.

„По докладу этой коммисіи и по сношеніи съ министромъ финансовъ, министръ общественныхъ работъ утверждаетъ отчеты обществъ; послѣднимъ, однако, предоставлено право обращенія въ государственный совѣтъ, если они находятъ, что министръ не включилъ въ отчеты всѣ тѣ суммы, которыя должны тамъ значиться“.

До 1883 г. для каждаго общества (даже и для сѣти казенныхъ жж. дорогъ) была учреждена особая коммисія; декретомъ 28 марта 1883 г. всѣ коммисіи замѣнены одною. „Эта коммисія, учреждаемая министромъ общественныхъ работъ, состоитъ изъ двухъ conseillers d'Etat (одинъ изъ нихъ—предсѣдатель), четырехъ членовъ—по назначенію министра финансовъ и трехъ—министра общественныхъ работъ. Кромѣ того, имѣются еще непремѣнные члены (по мѣсту) съ совѣщательнымъ голосомъ по вопросамъ ихъ спеціальности.

---

[1]) Ук. соч., стр. 220.

„Декретъ 7 іюня 1884 года еще усилилъ контроль государства, учредивъ должность генеральныхъ коммисаровъ (числомъ 4), на которыхъ возложено наблюденіе за всѣми распоряженіями по финансовой сторонѣ хозяйства обществъ, пользующихся гарантіей дохода".

„Циркуляромъ министра 22 января 1885 г., генеральнымъ коммисарамъ предписывается представлять министрамъ отчеты за каждые три мѣсяца относительно обществъ, ими контролируемыхъ, дѣлать замѣчанія относительно веденія ими дѣлъ и, если нужно, предлагать министру измѣненія, которыя имъ кажутся полезными" [1]).

„Циркуляромъ министра общественныхъ работъ, отъ 20 іюля 1886 г. развивается далѣе правительственный надзоръ за частными обществами при проведеніи большаго единообразія въ организаціи. Во главѣ надзора стоитъ Comité général du contrôle, учреждаемый въ министерствѣ общественныхъ работъ, подъ предсѣдательствомъ министра" [2]).

Нѣкоторыя статистическія данныя (относительно издержекъ по сооруженію жж. дорогъ во Франціи), въ изданіяхъ 1885 и 1886 гг., доходятъ только до 1883 г., тогда какъ данныя относительно длины сѣти и результатовъ эксплуатаціи имѣются уже и за 1884 и 1885 гг.; поэтому, приходится привести и относительно послѣднихъ вопросовъ, данныя къ 31 декабря 1882 г. Вся длина сѣти (считая и линіи „мѣстнаго интереса"— 2.196 кил.) равнялась къ 1883 г. 28.425 кил., изъ которыхъ 2.084 кил. составляли казенную сѣть. Издержки по сооруженію равнялись въ суммѣ 11.453.692.000 фр., что составитъ на километръ болѣе 400 тыс. фр.; 22.269 кил. частныхъ жж. дорогъ (d'intérêt général) обошлись въ 10.241.559.000 фр., изъ которыхъ 1.571.242.000 фр. составляютъ субсидіи правительства [3]).

---

[1]) Troviste, ук. соч., стр. 224—227.

[2]) „Archiv f. Eisenbahnwesen". 1866, H. 6, стр. 838.

[3]) „Archiv f. Eisenbahnwesen", 1886, H. 4, стр. 522; сходныя данныя у Aucoc, ук. соч., стр. 313 и у Thoviste, указ. соч., стр. 247, который ссылается на Picard, ук. соч., t. VI, p. 718, но мы находимъ въ томъ же сочиненіи послѣдняго и въ томъ же томѣ, стр. 646, таблицу № 14, гдѣ указывается, что изъ общей суммы издержекъ по сооруженію жж. дорогъ къ 31 декабря 1882 г.; равнявшейся 12.199.972.000 фр., 8.971.066.000 фр. приходится на долю частныхъ обществъ жж. дорогъ, 3.142.618.000 фр.—на долю государства и 86.287.000 фр.— на долю общинъ и т. п.

Къ 1886 г. главныя жж. дороги (d'intérêt général) составляли 30.495 кил., изъ которыхъ только 2.230 кил. представляли казенную сѣть; сѣть жж. дорогъ мѣстнаго значенія равнялась 1.771 кил., итого вся сѣть—32.266 кил.[1]).

Къ 1883 г. долги по гарантіи 4 главныхъ обществъ (кромѣ le Nord и Paris-Lyon-Méditerranée) составляли съ процентами около 629. милл. фр.[2]), въ томъ числѣ проценты—до 135 милл. фр. Громадныя, несомнѣнно, пожертвованія государства, въ виду принятія имъ на себя гарантіи дохода, однако, представляются все-таки значительно уменьшенными, благодаря введенной съ 1859 г. системѣ отчисленія части доходовъ старой сѣти для покрытія недочетовъ по счетамъ новой сѣти: перечисленія эти къ 1883 г. достигли 903 милл. фр., уплата которыхъ иначе упала бы на казну.

Въ виду зачета долговъ по гарантіи въ счетъ суммъ, слѣдующихъ обществамъ за работы, производимыя ими за счетъ правительства, согласно конвенціямъ 1883 г., счеты, предшествующіе этому году, должны быть признаны закрытыми.

За 1884 г. общества потребовали приплатъ въ размѣрѣ 45.605.000 фр. За 1885 г., хотя бюджетъ на 1886 г. предусматриваетъ всего приплатъ на сумму 50 милл. фр., но есть основаніе предполагать, что приплаты потребуются въ размѣрѣ до 90 милл. фр.[3]). Такимъ образомъ, если результаты эксплуатаціи не улучшатся за послѣдующіе годы, то весьма скоро сумма долговъ по гарантіи снова достигнетъ громадныхъ размѣровъ и правительству Франціи придется разрѣшить вышепоставленный вопросъ, какъ быть съ долгами по гарантіи, превышающими стоимость подвижнаго состава, предназначеннаго на ихъ покрытіе въ случаѣ выкупа или истеченія срока концессіи.

Такимъ образомъ, подводя итоги исторіи финансовыхъ отношеній правительства и частныхъ обществъ, мы находимъ, что первоначально выдавались субсидіи въ деньгахъ и въ работахъ, отчасти и ссуды; затѣмъ, начиная со второй половины 50-хъ годовъ излюбленною формой содѣйствія, но только главнымъ обществамъ, образовавшимся путемъ слитія нѣсколькихъ обществъ, становится гарантія дохода въ той или другой формѣ, хотя

[1]) „Archiv f. Eisenbahnwesen", 1886, H. 4, стр. 519 и слѣд.
[2]) Не считая скинутыхъ со счета общества l'Est 42 милл. въ 1873 г.
[3]) Thoviste, ук. соч., стр. 256.

рядомъ продолжается и выдача субсидій, являющихся по отношенію къ второстепеннымъ обществамъ почти исключительною формой содѣйствія.

Въ силу договоровъ 1883 г., правительство обязалось по отношенію къ 6-ти главнымъ обществамъ оказать весьма значительное содѣйствіе, какъ въ той, такъ и въ другой формѣ, подъ условіемъ сооруженія и эксплуатаціи уступленныхъ линій.

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.

Глава VI.

Первая паровозная ж. дорога въ Австріи открылась въ 1837 г. (Floridsdorf-Wagram) на протяженіи 13 съ небольшимъ километровъ. Въ первое время сооруженіе жж. дорогъ и въ Австріи, какъ и въ большинствѣ государствъ, было предоставлено частной предпріимчивости, хотя уже и въ это время затронутъ былъ вопросъ о казенной постройкѣ, именно правительство заявило (Cabinetschreiben 25 ноября 1837 года), что оно оставляетъ за собою право сооруженія жж. дорогъ, но пока не намѣрено пользоваться этимъ правомъ[1]): правительство относилось подозрительно и недружелюбно къ увеличенію движенія и постоянныхъ сношеній населенія разныхъ мѣстностей другъ съ другомъ. Предоставляя дѣло сооруженія жж. дорогъ частной предпріимчивости, правительство, тѣмъ не менѣе, обезпечивало за собою извѣстныя права; такъ, напримѣръ, право пониженія тарифовъ, если доходъ превыситъ 15%; въ видѣ общаго правила, концессія выдавалась лишь на 50 лѣтъ, по истеченіи которыхъ дорога безвозмездно передавалась государству, за исключеніемъ подвижнаго состава и т. п. Правительство обѣщаетъ, однако, продолжить срокъ концессіи тѣмъ предпринимателямъ, которые не успѣли бы получить въ упомянутый выше срокъ достаточнаго вознагражденія за сдѣланныя ими пожертвованія. Право владѣнія дорогою для общества прекращается и въ случаѣ неисполненія или нарушенія условій концессіи.

Однако, весьма скоро правительство отступило отъ своего первоначальнаго рѣшенія — предоставить сооруженіе жж. дорогъ частной предпріимчивости—и уже въ 1841 г. (Patent 19 декабря) постановляется, что крупныя линіи, ведущія отъ Вѣны къ границѣ

---

[1]) Haberer. „Geschichte des Eisenbahnwesens“, 1884, стр. 18.

имперіи (Саксоніи, Тріесту и Баваріи), должны быть пріобрѣтены или сооружены на счетъ государства, а частнымъ предпріятіямъ слѣдуетъ предоставить лишь маленькія линіи. Мотивами этого приводятся соображенія, что частные предприниматели въ виду имѣютъ лишь наживу, тогда какъ одно государство—общее благо, оно одно будетъ относиться безпартійно, а это-то и должно быть признано основнымъ требованіемъ при развитіи сѣти и рѣшеніи вопроса о направленіи жж. дорогъ. Въ виду такого рѣшенія понятно, что правительственныя жж. дороги развивались быстрѣе частныхъ, и вотъ къ 1854 г. находимъ, что изъ 1.355 кил.—924, или 68,1%, были казенными дорогами. Съ этого года, однако, замѣчается поворотъ, который къ 1859 г. заканчивается полнѣйшимъ измѣненіемъ политики государства относительно жж. дорогъ. Причиной такого поворота должно признать: 1) постоянные дефициты въ бюджетѣ и 2) стремленіе возстановить металлическую валюту [1]). Ради этихъ цѣлей необходимо было добыть денегъ и звонкой монеты въ частности, а однимъ изъ средствъ считалась продажа жж. дорогъ въ частныя руки. Уже въ концѣ 1854 г. состоялось соглашеніе съ французскими капиталистами (по преимуществу), въ силу котораго линіи Bodenbach-Prag-Brünn und Olmütz и венгерскія линіи перешли въ руки общества, учредившагося подъ именемъ „частнаго австрійскаго желѣзнодорожнаго общества“. Оно получило концессію на 90 л., при гарантіи чистаго дохода въ размѣрѣ 5,2% на основной капиталъ, который составила продажная сумма, не превышавшая 50% затратъ, сдѣланныхъ самимъ государствомъ. Правительство, однако, давая гарантію дохода частнымъ обществамъ, выговариваетъ себѣ право выкупа, обыкновенно, по прошествіи 30 лѣтъ съ открытія дороги. Къ

[1]) Prof. Kaizl, ук. соч., стр. 18. А онъ взялъ изъ „Drucksachen des Reichsraths“, № 678 (1877. VIII S.), стр. 29. Finanzielle Beweggründe waren es, welche 1854 einen gewaltsamen und gewaltigen Umschwung in der Anschauung der Regierung herbeiführten. Unter diese Motive sind aber nicht etwa üble Erfahrungen und Ergebnisse des Staatsbetriebes zu rechnen auch nicht der Mangel von Mitteln zur Fortsetzung der Bahnbauten. Такимъ образомъ причиной поворота въ политикѣ было не то, или, по крайней мѣрѣ, не одно то обстоятельство, на которые указываетъ Цѣхановецкій (ук. соч., стр. 182—183), а именно, что правительство „увидѣло, что у него не достанетъ средствъ для постройки дорогъ, требуемыхъ интересами государства“. Ср. также Haberer, ук. соч. стр. 52, Weber, ук. соч., стр. 49, Haushofer, ук. соч., стр. 21 (почти дословно повторяетъ Weber'a).

1859 г. всѣ казенныя дороги были проданы и за нихъ государство получило 168,56 милл. гульд., тогда какъ само оно до конца 1859 г. истратило почти вдвое—336,26 милл. гульд. (Въ томъ числѣ и на небольшую линію вдоль Theiss, которая не была выше принята въ разсчетъ). Такимъ образомъ государство получило почти только 50% своихъ затратъ. Однако, цѣль, для которой были проданы дороги, не была достигнута: дефициты остались, какъ не возстановленной осталась и металлическая валюта. Такъ продолжалось до 1874 г., однако, государство отказавшись отъ мысли само строить дороги, тѣмъ не менѣе признавало необходимость ихъ сооруженія, а потому и стремилось поощрять частную предпріимчивость. Такъ какъ послѣдняя не считала, однако, возможнымъ обращать свои капиталы въ такія предпріятія, какъ сооруженіе жж. дорогъ, въ виду значительнаго риска и, во всякомъ случаѣ, продолжительнаго срока, пока ж. дорога не станетъ приносить доходъ на затраченный капиталъ, то государство признало необходимымъ для привлеченія капиталовъ оказать денежное содѣйствіе желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ.

Общія условія для разрѣшенія частнаго предпріятія выражены въ законѣ 1854 г., Concession-Gesetz 14 сентября, изъ котораго видно (§ 7), что концессія дается на срокъ, притомъ не болѣе, какъ на 90 лѣтъ (§ 8); по истеченіи срока привилегіи дорога со всѣми сооруженіями безвозмездно переходитъ въ руки государства. За послѣднія до срока 5 лѣтъ правительство должно особенно слѣдить, чтобы дорога содержалась въ полной исправности и всѣ необходимыя мѣропріятія и сооруженія должны быть принимаемы и производимы, въ случаѣ надобности, даже путемъ принудительныхъ, по отношенію къ обществу, мѣръ.

Начиная съ 1858 г., мы видимъ, что правительство, въ видахъ поощренія сооруженія жж. дорогъ, прибѣгаетъ къ различнымъ способамъ, то даетъ обѣщаніе (Südbahnges. Conc.-Ur., 23 September 1858) подъ извѣстными условіями взять на себя $^1/_3$ издержекъ сооруженія, то цѣлому ряду жж. дорогъ (Franz-Josef-Bahn, Böhm. N.-Bahn, Rudolf-Bahn и др.) разрѣшаются многомилліонныя ссуды (одной первой дорогѣ до 20 милл. разрѣшено въ теченіе 1866—1869 гг.), причемъ онѣ остаются безпроцентными во время постройки, а затѣмъ,

взамѣнъ ихъ государство беретъ акціи (al pari или, рѣже, ниже номинальной стоимости), то даетъ ссуду (Elisabeth-Bahn 15 September 1859) въ 500.000 изъ 5% съ обязательствомъ уплаты до конца 1860 г., то гарантируетъ (Südbahngesellsch. 23 Sept. 1858) 5,2% чистаго дохода на капиталъ, причемъ или берется дѣйствительно затраченный капиталъ, или впередъ указывается maximum, не выше котораго капиталъ гарантируется; такъ, напримѣръ, 8 сентября 1859 г., по Conces.-Urkunde der Bömisch. Westbahn гарантируется 5,2% на дѣйствительно затраченный капиталъ, *но не выше 24 милл. гульд.*; или указывается сумма, (т. е. доходъ, который гарантируется), не выше которой ежегодно государство обѣщается доплачивать, напримѣръ, 11 января 1864 г.—Lemberg-Czernowitz'ской линіи—$1^1/_2$ милл. гульд., также въ 1867 г., 15 мая гарантируется для линіи Czernowitz-Suczawa чистый доходъ въ 700.000 гульд.; или правительство гарантируетъ извѣстный чистый (15 мая 1867 г. Lemberg-Brody—50.000 фл. на милю) или валовой доходъ на единицу разстояніе—91.000—100.000 гульд. на милю (Vertrag 13 April 1867 Südbahng.); или, наконецъ, правительство прямо обязуется выдать обществу извѣстную сумму денегъ безвозвратно; такъ, напримѣръ, 27 іюля 1869 г. Südbahngesellsch.—13 милл. гульд., въ 7 полугодовыхъ сроковъ; или, какъ и было сдѣлано 30 января 1870 г., взамѣнъ предъидущаго соглашенія, правительство обязуется ежегодно уплачивать извѣстную сумму, составляющую % и погашеніе съ обѣщанной прежде субсидіи;—или же, наконецъ, правительство освобождаетъ желѣзнодорожное общество отъ уплаты тѣхъ или другихъ налоговъ (вполнѣ или отчасти).

Какъ можно видѣть изъ сказаннаго, правительство разнообразило до крайности способы своего содѣйствія; причемъ, какъ кажется, судя по тому, что въ томъ же году или въ слѣдующемъ одна мѣра замѣняется другою, или одному обществу оказывается содѣйствіе въ одной формѣ, другому—въ другой, хотя цѣли какъ и условія, повидимому, имѣются на лицо тѣ же, можно смѣло утверждать, что одна мѣра замѣнялась другою не на основаніи указаній опыта,—къ тому не было достаточно времени—не въ виду особаго характера цѣлей, удовлетворенію которыхъ должны были бы служить сходныя мѣры. Въ это время исторія сооруженія жж. дорогъ въ Австріи представляетъ много чертъ, сходныхъ съ темнымъ періодомъ развитія нашей желѣзнодорожной сѣти.

Къ этому времени относится указаніе историка, что „желѣзныя дороги строились и снабжались всѣмъ необходимымъ на суммы, полученныя отъ реализаціи облигацій, а акціонерный капиталъ разсматривался, какъ барышъ, которымъ можно было свободно распорядиться“ [1]). Такъ продолжалось дѣло до семидесятыхъ годовъ, когда казна могла вздохнуть нѣсколько свободнѣе, подъ вліяніемъ наступившаго въ то время всеобщаго хозяйственнаго оживленія, благодаря которому для каждаго предпріятія легко находились капиталы. Концессіи выдавались за концессіями. „Es regnete Concessionen“. Въ теченіе 3 лѣтъ, 1870—1872 г., было выдано до 30 концессій. Но извѣстный „крахъ“ 1873 г. снова вызвалъ поворотъ къ худшему. Съ этого времени желѣзнодорожныя предпріятія опять оказываются въ затруднительныхъ обстоятельствахъ и снова имъ приходится обращаться за помощью къ государству, которое оказываетъ самое широкое содѣйствіе, незаботясь, однако, выговорить себѣ вліяніе на веденіе желѣзнодорожнаго дѣла, подобно тому, какъ это съ замѣчательною послѣдовательностью проводилось въ Германіи. Первое время также выдаются ссуды на прежнихъ условіяхъ, взамѣнъ берутся акціи al pari, но затѣмъ условія выдачи ссудъ разнообразятся настолько, что даже группировка ихъ представляется затруднительною. Такъ, или, взамѣнъ ссуды, государствомъ оставляются за собою облигаціи (напримѣръ, Pilsen-Priesener Eisenbahngesellschaft по договору 1 іюня 1876 г. по 75%), или выдается просто ссуда на льготныхъ условіяхъ (тому же обществу на 30 лѣтъ изъ 5%, причемъ % уплачиваются лишь изъ излишка надъ доходомъ, необходимымъ для уплаты % и погашенія облигацій; или выдается ссуда (Ungar-Galiz Eisb., Gesetz 5 Juni 1875), которая подводится относительно % и погашенія подъ условія долга по гарантіи; или (11 März 1876 Bozen-Meraner-Bahn) выдается ссуда безъ % первый годъ, а со 2-го — въ теченіе 10 лѣтъ, % могутъ быть взимаемы изъ $^1/_2$ чистаго дохода. Вообще, какъ выражается авторъ [2]) сочиненія, изъ котораго мы заимствовали вышеприведенныя данныя, замѣчается „полнѣйшее отсутствіе руководящихъ началъ и системы“ въ выдачѣ ссудъ.

Въ теченіе этого времени гарантія чистаго дохода (въ разно-

---

[1]) Haberer, ук. соч., стр. 82 и сл.

[2]) Gross. „Die Staatssubventionen für Privatbahnen“. 1882 г.

образнѣйшихъ формахъ), продолжаетъ обезпечиваться, причемъ нерѣдко она постепенно повышается, и весьма значительно; такъ напримѣръ, Franz-Josef-Bahn: въ законѣ 9 августа 1865 г. было сказано, что для линіи Вѣна-Пильзенъ-Эгеръ, съ вѣтвью на Прагу, гарантируется чистый доходъ, но не выше 4.130.000 гульд. Въ окончательной концессіи 11 ноября 1866 г. уже эта сумма показана не какъ предѣльная норма, а какъ нормальный гарантированный доходъ. Постепенно этотъ послѣдній все повышался, пока наконецъ, въ 1879 г. не находитъ уже гарантированнымъ 4.955.789 флор., т. е., на 825.789 флор. болѣе первоначальной maxim'альной суммы [1]).

Подобнымъ же образомъ повышалась гарантія, данная и другимъ дорогамъ, напримѣръ, Kaschau-Oderberg въ 1865 г. 10 августа—2.450.000 фл., въ 1866 г. 26 іюня—уже 2.683.200 фл., а 22 іюня 1867 г.—2.948.390 фл., но помимо этого для признанныхъ необходимыми достроекъ, правительство должно было оказать еще значительныя воспособленія (гарантіей новыхъ облигаціонныхъ выпусковъ общества).

Подобнымъ же образомъ и другимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ приходилось повышать гарантію, да, мало того, еще начать выдавать ранѣе первоначально-назначеннаго срока, и еще сверхъ того, выдавать ссуды наличными деньгами, какъ напримѣръ, Erste Ungar-Galizische Bahn., которой закономъ 1875 г. 5 іюля разрѣшено выдать 1.800.000 гульд. въ ссуду.

Послѣдствіемъ такого широкаго (можетъ быть слишкомъ широкаго) содѣйствія правительства частнымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ явилась значительная задолженность послѣднихъ

---

[1]) Приводимыя нами суммы гарантіи относятся постоянно къ той же линіи; повышеніе же гарантіи *вообще* для того же желѣзнодорожнаго общества представитъ еще болѣе крупныя величины. Если взять только наибольшія повышенія этихъ суммъ, то придется указать на слѣдующія желѣзнодорожныя общества:

	1866 г.	1870 г.
Lemberg-Jassy	500.000	2.200,000
	1868 г.	1876 г.
Franz-Josef	128.000	4.908.000
Rudolf-Bahn	258.000	5.781.000
	1871 г.	1876 г.
Oest. N.-W.-Bahn.	947.000	4.066.000

№ 678, der Beilagen zu den stenogr. Protok. des Abgeordnetenhauses VIII Session (1877 г.).

*

по отношенію къ первому. Къ концу 1880 г. однихъ *долговъ по ссудамъ въ счетъ гарантіи* уже было *224.339.796 фл.* [1]).

Такъ какъ уплаты по этимъ долгамъ почти не производится, а выдачи по гарантіи на 1881 и 1882 г. исчислены вмѣстѣ въ 35 милл. гульд. слишкомъ, да % на вышеуказанный долгъ (не считая % на %) составляютъ около 23 милл., то къ 1883 г. должно было бы быть около 280—300 милл. гульд. Къ сожалѣнію, состояніе разсчетовъ съ обществами по долгамъ еще не выяснено (по сообщенію лицъ, занимающихъ видное мѣсто въ министерствѣ торговли и близко стоящихъ къ статистикѣ жж. дорогъ, эти разсчеты приводятся еще только въ ясность), и ничего не опубликовано, кромѣ законовъ, разрѣшающихъ тѣ или другія выдачи. Мы не считали необходимымъ дѣлать подобную кропотливую работу, такъ какъ полученная сумма была бы лишь весьма приблизительнымъ выраженіемъ дѣйствительныхъ пожертвованій со стороны государства. Наименѣе сомнѣній можетъ быть относительно безвозвратныхъ пособій; затѣмъ, что касается приплаты по гарантіи, а равно и всякихъ другихъ ссудъ, подлежащихъ возврату, — остается неизвѣстнымъ, были-ли въ возвратъ этихъ ссудъ произведены какія-либо уплаты, уплачивались-ли хотя-бы проценты на нихъ, и вообще, если были обществами дѣлаемы взносы, то какъ таковые распредѣлялись. Такимъ образомъ, результатъ значительнаго и кропотливаго труда могъ бы получиться весьма сомнительнаго достоинства. Затѣмъ намъ остается еще указать на неизвѣстность прямаго участія правительства въ желѣзнодорожномъ основномъ капиталѣ—въ акціяхъ и облигаціяхъ; размѣръ такого участія, постоянно, изъ года въ годъ долженъ былъ измѣняться въ виду пріобрѣтенія съ одной стороны и продажи этихъ бумагъ—съ другой. Наконецъ, намъ неизвѣстна и та сумма %, которая осталась неуплаченной обществами правительству за облигаціи имъ пріобрѣтенныя.

Но на ряду съ помощью частнымъ обществамъ въ вышеуказанныхъ формахъ, послѣ 1873 г. государству приходится и самому снова взяться за сооруженіе жж. дорогъ, такъ какъ для нѣкоторыхъ линій, признаваемыхъ государствомъ весьма важными (Tarnow-Leluchower и др.) не находились концессіонеры,

---

[1]) Gross, ук. соч., стр. 128.

что въ значительной степени обусловливалось паникой, какъ всегда, слѣдующей за кризисами; тотъ же кризисъ, вызвавшій нужду во многихъ мѣстностяхъ въ виду безработицы, побуждалъ государство взяться за сооруженіе жж. дорогъ, какъ за средство доставить заработокъ населенію. Такимъ образомъ, силою обстоятельствъ, государство должно было взяться за сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, но это не было измѣненіе принциповъ, которыхъ за предшествовавшіе (краху) годы держалось правительство въ своей политикѣ относительно жж. дорогъ. Въ это время вопросъ прямо считался рѣшеннымъ, что правительство не должно брать на себя эксплуатаціи жж. дорогъ [1]). Причины лежатъ исключительно въ чрезмѣрной оживленности (горячкѣ), предшествовавшаго періода, когда, какъ въ 1875 г. высказался министръ торговли, „не было ни одной возможной или невозможной линіи, для которой не нашлось бы поощрителей и предпринимателей...“

Что государство не имѣло въ виду удерживать за собою эксплуатаціи жж. дорогъ, видно изъ того, что въ 1876 г. она была передана на двухъ казенныхъ линіяхъ (Tarnow-Leluchow и Dniesterbahn) частному обществу (Ungar.-Galiz. Eisenbahngesellschaft). Однако, въ томъ же 1876 г. становится несомнѣннымъ и поворотъ въ правительственной политикѣ. Въ самомъ дѣлѣ, бремя, лежавшее на казнѣ, въ видѣ уплатъ по гарантіи, возросло почти до невозможнаго: на 1876 г. предполагалось въ проектѣ бюджета болѣе 23 милл. фл. на ссуды жж. дорогамъ. Въ виду этого въ парламентѣ указывалось, что выгоднѣе правительству выкупить жж. дороги, за которыя оно платится такъ дорого, а завѣдуютъ ихъ эксплуатаціей лица, которыя передъ правительствомъ не отвѣтственны. Правительство ничего не потеряетъ, если тоже будетъ платить, но, по крайней мѣрѣ, жж. дороги будутъ въ его рукахъ. 1 декабря 1876 г. правительство представило „проектъ закона относительно урегулированія отношеній его къ гарантированнымъ жж. дорогамъ, которыя или представляются дефицитными, или обременены значительными долгами по гарантіи, а также и относительно возможнаго пріобрѣтенія ихъ государствомъ“.

Какъ самый проектъ съ его мотивами, такъ и докладъ пар-

---

[1]) Prof. Kaizl, ук. соч., стр. 46 и 56.

ламентской коммисіи, и дебаты представляются настолько существенно важными для занимающаго насъ вопроса, что, отлагая пока критическую ихъ оцѣнку, мы приведемъ ихъ здѣсь въ возможно полномъ изложеніи, начиная съ перевода проекта, состоящаго изъ 6 параграфовъ [1]).

Проектъ правительства.	Проектъ коммисіи.
§ 1. Правительство уполномочивается оказывать изъ государственныхъ средствъ ссуды въ бумажныхъ деньгахъ на покрытіе дефицитовъ тѣмъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, которыя пользуются правительственною гарантіей чистаго дохода.	§ 1. (Никакого существеннаго измѣненія).
§ 2. Обезпеченіемъ или оказаніемъ упомянутой въ § 1 ссуды правительство пріобрѣтаетъ право вполнѣ или отчасти взять на себя или поручить другому предпріятію эксплуатацію ж. дороги, которая принадлежитъ данному предпріятію (обществу). Это право отпадаетъ, когда предпріятіе возвратитъ полученныя подъ указаннымъ условіемъ ссуды.	§ 2. Правительство въ правѣ взять вполнѣ или отчасти на себя или вести чрезъ другихъ эксплуатацію гарантированной ж. дороги, которой оно окажетъ такую ссуду. Это право правительства отпадаетъ, если предпріятіе въ теченіе 3 лѣтъ сряду не пользовалось такими ссудами.
§ 3. Относительно уплаты % и возмѣщенія упомянутыхъ въ § 1 ссудъ должны получить примѣненіе дѣйствующія постановленія относительно ссудъ по гарантіи, съ тѣмъ, однако, измѣненіемъ, что для погашенія въ началѣ настоящаго § упомянутыхъ ссудъ долженъ быть употребляемъ *весь* избытокъ дохода (Betriebsüberschuss) по преимуществу и особенно съ первенствомъ (mit dem Vorrange) передъ уплатой долговъ по гарантіи. Поэтому, до тѣхъ поръ, пока лежатъ долгомъ оказанныя по смыслу § 1 настоящаго закона ссуды, не должно имѣть по отношенію къ дорогѣ, получившей ссуду, примѣненія постановленіе, въ силу котораго на уплату оказанныхъ государствомъ ссудъ обращается лишь ½ чистаго дохода, превосходящаго гарантированную ежегодно сумму.	§ 3. (Безъ существенныхъ измѣненій).

[1]) №№ 589 678 der Beilagen 1887, VIII Ses.

§ 4. Если ж. дорога, которая пользуется государственною гарантіей чистаго дохода, въ теченіе, по меньшей мѣрѣ, 5 лѣтъ потребуетъ болѣе чѣмъ $^1/_2$ гарантированнаго чистаго дохода, или если суммы, которыя задолжаетъ желѣзнодорожное предпріятіе въ видѣ ссудъ по гарантіи, достигнутъ, по крайней мѣрѣ, 50% номинальнаго акціонернаго капитала, который былъ реализованъ съ указаніемъ на гарантію чистаго дохода, то правительство уполномочивается: вполнѣ или отчасти взять на себя или поручить другому предпріятію эксплуатацію ж. дороги, которая принадлежитъ такому предпріятію (обществу).

Это право правительства отпадаетъ, когда предпріятіе уплатитъ, по крайней мѣрѣ, $^1/_2$ суммъ, должныхъ по счету ссудъ по гарантіи.

(Мотивы: въ первомъ случаѣ въ основаніе ложится соображеніе, что общество въ теченіе 5 лѣтъ было не въ состояніи покрывать даже % по облигаціямъ, обыкновенно составляющимъ $^3/_5$ основныхъ капиталовъ, а во второмъ случаѣ—по аналогіи съ § 240 H. G. B., по которому правительство имѣетъ право вмѣшаться и прекратить существованіе акціонернаго общества, у котораго основной капиталъ уменьшился на $^1/_2$, причемъ относительно желѣзнодорожныхъ обществъ правительство предлагаетъ болѣе мягкую мѣру — право секвестра, когда долги по гарантіи достигли 50% акціонернаго капитала).

§ 5. Если правительство окажется въ состояніи вступить въ предварительное соглашеніе съ гарантированными желѣзнодорожными предпріятіями, которыя значительно обременяютъ государственную казну постояннымъ пользованіемъ ссудъ по гарантіи или финансовое положеніе которыхъ настоятельно нуждается въ урегулированіи, въ цѣляхъ пріобрѣтенія, путемъ покупки, такихъ дорогъ за счетъ государства, то при принятіи

§ 4. Правительство въ правѣ взять вполнѣ или отчасти *на себя* эксплуатацію такой ж. дороги, которая въ теченіе 5 лѣтъ сряду въ приплату требовала болѣе половины гарантированнаго чистаго дохода.

Это право отпадаетъ, если предпріятіе въ теченіе 3 лѣтъ сряду не требовала въ приплату $^1/_2$ (или болѣе) гарантированнаго чистаго дохода.

§ 5. Правительство уполномочивается при предварительномъ соглашеніи относительно покупки гарантированныхъ дорогъ обезпечить принятіе всего облигаціоннаго долга и уплату остатка покупной суммы въ государственныхъ желѣзнодорожныхъ облигаціяхъ.

(Мотивы: правительство желаетъ заручиться—въ самыхъ общихъ формахъ — принципіальнымъ согласіемъ законодательной власти относительно

всего облигаціоннаго долга на счетъ казны, уплата остальной части покупной суммы можетъ быть обезпечена выдачей желѣзнодорожныхъ облигацій, по которымъ ежегодно должно уплачиваться 4% интереса и которыя должны быть погашаемы на основаніи точнаго плана. Обезпечивается уплата % и погашеніе этихъ желѣзнодорожныхъ облигацій установленіемъ гипотеки на всѣ находящіяся въ собственности государства жж. дороги. Имѣющіе быть съ этою цѣлью заключенными договоры и прочіе по тому же поводу имѣющіе возникнуть документы, выписи и т. п. освобождаются отъ уплаты пошлинъ и гербовыхъ сборовъ.	способовъ пріобрѣтеніе жж. дорогъ государствомъ).
Установленіе прочихъ условій, включая сюда размѣръ подлежащей уплатѣ покупной суммы, а соотвѣтственно и размѣръ подлежащихъ выдачѣ желѣзнодорожныхъ облигацій, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ предоставляется дальнѣйшему законодательному опредѣленію.	Безъ измѣненія.
	Относительно высоты покупной суммы, %, погашенія и т. д. по такимъ государственнымъ облигаціямъ долженъ постановить законъ.
§ 6. Исполненіе этого закона, который вступаетъ въ силу со дня его публикаціи, возлагается на министровъ торговли и финансовъ.	§ 6. Безъ измѣненія.

Въ мотивахъ къ этому проекту указывается, что съ 1854 г. все желѣзнодорожное дѣло было предоставлено частной предпріимчивости, причемъ правительство старалось развить, поощрить эту предпріимчивость оказаніемъ гарантіи дохода; но возлагая на казну значительное бремя, предполагалось, что это бремя будетъ лишь фиктивное — послужитъ лишь къ привлеченію капиталовъ къ предпріятію, но на самомъ дѣлѣ или вовсе не понадобится уплата со стороны правительства, такъ какъ имѣлось въ виду, что о доходности дороги позаботится частный интересъ, или же, если и понадобится, то лишь въ видѣ переходной мѣры, такъ сказать, на время развитія, до совершеннолѣтія, предпріятія. Однако, въ виду того, что гарантія обезпечивалась слишкомъ щедро, даже и мало подававшимъ надежду на доходъ линіямъ, оказалось, что если въ нѣкоторыхъ случаяхъ ожиданія и сбылись, то по отношенію къ большинству гарантированныхъ дорогъ, въ виду ихъ бездоходности, разсчетъ

на благодѣтельное вліяніе личнаго интереса оказался ошибочнымъ и постоянная потребность въ помощи государства въ высшемъ даже противъ гарантированнаго размѣрѣ, въ виду дефицитовъ, поставила и государство въ весьма затруднительное положеніе, да и самое экономическое положеніе этихъ обществъ, въ виду громаднаго накопленія долговъ, представляется весьма шаткимъ, неудовлетворительнымъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду того, что дѣло въ сущности ведется на счетъ государства, является опасеніе, что, не смотря на всевозможный, весьма дорого стоющій, контроль со стороны государства, хозяйство не ведется, какъ бы должно, и устранить это при существующихъ условіяхъ представляется невозможнымъ. Примѣненіе системы гарантіи къ дефицитнымъ жж. дорогамъ породило даже спорный вопросъ относительно того, входитъ ли въ обязанность государства, гарантировавшаго чистый доходъ, покрывать и дефициты, что не можетъ не отозваться весьма пагубно на кредитѣ желѣзнодорожныхъ предпріятій вообще. Понятно, что при такихъ условіяхъ стимулъ частнаго интереса въ предпріятіяхъ вовсе но можетъ имѣть мѣста и можетъ замѣниться у органовъ управленія лишь сознаніемъ обязанности исполнять свой долгъ. Напротивъ того, для государства, въ виду принятой имъ на себя гарантіи, возникаютъ весьма существенные интересы изъ веденія предпріятія, а между тѣмъ, органы жж. дорогъ предъ нимъ не отвѣтственны; понятно, что не у мѣста частное управленіе дѣломъ, которое ведется на счетъ государства, но предъ нимъ не отвѣтственно. Кромѣ того, оказалось, что настоящая система непригодна для устраненія финансовыхъ затрудненій по отношенію къ такимъ обществамъ, которымъ гарантія обезпечена въ максимальномъ размѣрѣ, а между тѣмъ, они вынуждены въ виду развитія движенія предпринять расширеніе сооруженія, и съ этою цѣлью должны добывать и затрачивать капиталъ, доходъ на который не гарантированъ. Такимъ, даже и наиболѣе способнымъ къ дальнѣйшему развитію, болѣе юнымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ приходится для привлеченія капиталовъ, да и то это не всегда удается на условіяхъ, которыя можно бы было принять, урѣзывать, уменьшать гарантированный акціонерамъ доходъ (обезпечивъ этимъ $^0/_0$ по новому займу). Однако, не представляется достаточныхъ ручательствъ и для того, чтобы, оказывая содѣйствіе путемъ увеличенія

гарантіи такимъ предпріятіямъ, предстоящія жертвы вполнѣ споспѣшествовали достиженію той цѣли, для которой онѣ предназначаются; какъ было указано выше, желѣзнодорожныя предпріятія съ накопившимся значительнымъ долгомъ представляютъ мало ручательствъ разсчетливаго и цѣлесообразнаго веденія дѣлъ предпріятія: разсчетъ на полученіе дохода выше гарантированнаго или для нихъ вовсе не существуетъ, или можетъ предвидѣться лишь въ столь отдаленномъ будущемъ, что на веденіе дѣлъ въ настоящемъ это не можетъ оказывать какого-либо рѣшительнаго вліянія. Кромѣ того, въ виду запутанности финансовыхъ дѣлъ такихъ обществъ, ихъ кредитъ оказывается настолько слабымъ, что даже при гарантіи государства они могутъ получить необходимые капиталы лишь на невыгодныхъ, во всякомъ случаѣ, менѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ если бы добыло эти капиталы само государство. Въ такихъ условіяхъ, естественно является соображеніе, не представляется-ли по отношенію къ подобнымъ отдѣльнымъ жж. дорогамъ болѣе выгоднымъ, чтобы эксплуатацію ихъ государство взяло на себя. Здѣсь не у мѣста входить въ разсмотрѣніе вопроса въ теоріи вообще о преимуществахъ частнаго или казеннаго веденія эксплуатаціи, однако, умѣстно замѣтить, что въ данномъ случаѣ вовсе не имѣется въ виду замѣнить частную эксплуатацію *вообще* казенною, но принять эту мѣру лишь относительно нѣкоторыхъ дорогъ, не трогая тѣхъ, которыя проявили себя жизнеспособными и не обременяютъ казну вовсе, или только очень малымъ требованіемъ пожертвованій. Со стороны правительства имѣется въ виду подготовить вновь казенную эксплуатацію въ тѣхъ лишь случаяхъ, когда по наличнымъ условіямъ таковая неоспоримо представляетъ преимущества и вовсе не противорѣчитъ сознаваемой вообще выгодности частной эксплуатаціи. Выгоды казенной эксплуатаціи слѣдующія:

1) Облегчается административный надзоръ за предпріятіемъ и государствомъ подготовляется при эксплуатаціи свѣдущій, опытный персоналъ, необходимый для обновленія и пополненія надзирающихъ за жж. дорогами органовъ.

2) Политически важно: государство является владѣльцемъ важнѣйшаго учрежденія въ общеніи людей и, не взирая на партіи, можетъ содѣйствовать осуществленію той функціи, которая

должна быть присуща жж. дорогамъ—способствовать общему благоденствію.

3) Въ экономическомъ и торговомъ отношеніяхъ государство будетъ въ состояніи вліять на тарифы во внутреннихъ и въ международныхъ сношеніяхъ и обезпечить такимъ образомъ интересы страны.

Въ сосѣднихъ государствахъ идетъ пріобрѣтеніе жж. дорогъ или ихъ эксплуатаціи въ руки государства.

4) Также эксплуатація жж. дорогъ правительствомъ представляетъ существенныя преимущества и въ интересахъ защиты страны: легче осуществляется перемѣщеніе войскъ, согласно общегосударственнымъ интересамъ.

5) Можно надѣяться на сокращеніе расходовъ по центральному управленію, въ виду сосредоточенія завѣдыванія въ однѣхъ рукахъ управленія нѣсколькихъ линій. Съ другой стороны, незаинтересованное, какъ было указано, управленіе частное мало представляетъ гарантій относительно экономіи и цѣлесообразности расходовъ, а усиленный контроль государства, организованный въ видахъ достиженія этихъ цѣлей, составляетъ двойныя издержки по завѣдыванію тѣмъ же предпріятіемъ.

6) Такъ какъ теперь лишь сознаніе долга, какъ было указано, можетъ руководить органами управленія, то можно ожидать, что этотъ стимулъ будетъ дѣйствовать еще съ большею силой при *государственной* службѣ; затѣмъ строгая подчиненность и контроль администраціи, гласности и черезъ представительные органы осуществляемый, обезпечиваетъ лучшую и, вѣроятно, болѣе дешевую администрацію жж. дорогъ.

При этомъ должно замѣтить, что пріобрѣтенныя права, какъ напримѣръ, право акціонеровъ на гарантію остается неприкосновеннымъ и вообще всѣ возможныя въ данномъ отношеніи измѣненія допустимы лишь по свободному соглашенію, причемъ интересы акціонеровъ должны найти полное и справедливое удовлетвореніе. Однако, лучшій кредитъ государства, въ виду необходимости консолидаціи текущихъ долговъ, а равно и предстоящихъ займовъ для расширенія предпріятія, обѣщаетъ все-таки сбереженія по сравненію съ тѣмъ обремененіемъ, которое получилось бы при достиженіи тѣхъ же результатовъ частными обществами. Чтобы, однако, вступать въ предварительныя соглашенія съ частными обществами, правительство нуждается,

для чего и вносится этотъ законъ, въ общемъ одобреніи со стороны представительнаго собранія того направленія политики относительно жж. дорогъ, которая намѣчена выше. Этотъ законъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, дастъ возможность обратиться къ устраненію возникшихъ изъ введенной системы гарантіи недостатковъ и установитъ основанія, опираясь на которыя правительство будетъ въ состояніи стремиться къ пріобрѣтенію жж. дорогъ въ руки государства. Однимъ изъ существенныхъ недостатковъ существующей системы является недоразумѣніе по вопросу относительно покрытія дефицитовъ и рѣшеніе этого вопроса въ утвердительномъ смыслѣ также предлагается въ настоящемъ законопроектѣ. До сихъ поръ правительство держалось взгляда, высказаннаго палатою, по которому лишь при спеціальномъ уполномочіи дефицитъ можетъ быть покрытъ изъ государственныхъ средствъ, вообще же гарантія его не касалась и его покрытіе должно было производиться на счетъ акціонеровъ, т. е. на счетъ уменьшенія доходности акцій (отчисленіемъ извѣстнаго дохода на % и погашеніе суммъ, занятыхъ для покрытія дефицита, или прямымъ отчисленіемъ части гарантированнаго дохода). Однако, въ виду того, что постановленія такого въ концессіяхъ въ формѣ вполнѣ опредѣленной не оказывается, указанный порядокъ представляется спорнымъ правовымъ вопросомъ. Между тѣмъ, среди акціонеровъ господствуютъ взгляды, будто государство уклоняется отъ обязанности, принятой имъ на себя въ силу концессій; вообще же эта неопредѣленность по столь существенному финансовому вопросу вліяетъ на желѣзнодорожныя цѣнности, а потому вопросъ представляется требующимъ неотложнаго рѣшенія. По мнѣнію правительства, этотъ вопросъ можно бы разрѣшить въ утвердительномъ смыслѣ, такъ какъ это вполнѣ согласуется съ стремленіемъ государства помочь жж. дорогамъ, но чтобы предохранить казну отъ излишняго обремененія, необходимо ввести извѣстныя обезпеченія въ пользованіи пособіемъ со стороны государства, именно должно дать мѣсто большему вліянію правительства относительно такихъ дорогъ и для этого постановить, что разъ правительство беретъ на себя обязательство покрывать дефицитъ дороги, то вмѣстѣ съ тѣмъ, оно пріобрѣтаетъ и право взять на себя эксплуатацію такой дороги или передать ее какому-либо другому желѣзнодорожному обществу, отъ котораго оно ожидаетъ болѣе

цѣлесообразной эксплуатаціи. Уже одна подобная угроза должна будетъ оказать дѣйствіе, побуждая общество избѣгать дефицитовъ, тогда какъ, иначе, они вели бы дѣло, въ виду отсутствія личнаго интереса, спустя рукава, на счетъ и рискъ государственной казны. Финансовыя пожертвованія со стороны государства не будутъ значительными, даже если бы обязательство, имъ на себя принимаемое, покрывать дефициты имѣло бы приложеніе и къ прошедшему времени относительно дорогъ, которыя и теперь являются дефицитными: такихъ имѣется всего три дороги, а сумма дефицитовъ составляетъ 813,6 тыс. гульд. Въ связи съ указанными правами государства относительно дефицитныхъ дорогъ стоитъ и предлагаемая въ настоящемъ проектѣ мѣра для устраненія невыгодныхъ послѣдствій, вытекающихъ изъ задолженности желѣзнодорожныхъ обществъ по гарантіи. Именно предлагается дать государству право секвестра относительно такихъ гарантированныхъ дорогъ, которыя задолжали много, постоянно продолжаютъ брать и на нихъ не замѣтно никакого улучшенія. Не смотря на всевозможный контроль, онѣ являются для казны крайне тяжелымъ, подавляющимъ бременемъ: за періодъ 1868—1876 гг. издержки по счету гарантіи возросли съ 1.437.000 фл. или 0,45% всего государственнаго бюджета на 23.124.680 фл. или 5,73% бюджета. Если съ одной стороны и можно бы думать, что это бремя, что касается до существующихъ дорогъ, достигло своей высшей нормы, то съ другой стороны, не должно забывать, что имѣются въ виду концессіонированныя уже дороги, которымъ дана гарантія, которая и потребуется несомнѣнно съ момента ихъ открытія.

Кромѣ обремененія государственной казны, подобныя задолженныя предпріятія представляютъ, понятно, мало ручательства за достаточно безопасное и соотвѣтствующее задачѣ общественныхъ путей сообщенія устройство. Поэтому, *въ виду общественнаго интереса*, правительство должно позаботиться о мѣрахъ къ устраненію существующихъ недостатковъ и недопущенію ихъ на будущее время. И въ этомъ отношеніи правительство видитъ средство въ предоставленіи ему *путемъ закона* права, секвестровавъ жж. дороги, взять на себя или другому обществу передать эксплуатацію такихъ дорогъ. Это также должно пробудить дѣятельность обществъ изъ боязни подпасть подъ эту мѣру. Указанія, что это нарушаетъ

данное обществу, въ силу концессіи, право на собственную эксплуатацію, едва ли можетъ выдержать критику, такъ какъ это право только и могло быть дано, въ виду полицейскихъ и общественныхъ интересовъ, съ нимъ связанныхъ, лишь въ смыслѣ передачи государственнаго верховнаго права (Hoheitsrecht), которая можетъ имѣть мѣсто, само собою разумѣется, лишь въ томъ случаѣ, если при этомъ не страдаетъ *общественный интересъ*, а какъ только замѣчается послѣднее, то тотчасъ такое порученіе должно быть ограничено или на время, по крайней мѣрѣ, пріостановлено. Съ частно-правовой точки зрѣнія можно было бы только признать право иска о возмѣщеніи матеріальнаго ущерба, послѣдовавшаго отъ секвестра, такъ какъ и по общему кодексу (§ 365 G. B.) частное право собственности должно въ государствѣ уступать общественному интересу (напр., сама экспропріація ради жж. дорогъ). Такъ какъ однако, въ данномъ случаѣ права акціонеровъ остаются ненарушенными, имъ не наносится никакого матеріальнаго ущерба, скорѣе, напротивъ, они отъ него предохраняются, то секвестръ государства въ подобныхъ исключительныхъ случаяхъ представляется вполнѣ умѣстнымъ. Всѣ права общества остаются ненарушенными, умѣстность же казенной эксплуатаціи является вполнѣ согласною и съ интересами акціонеровъ, такъ какъ государство, которое почти одно платитъ % по купонамъ, столь же (если не болѣе) заинтересовано въ поднятіи доходности предпріятія, какъ и акціонеры, и во всякомъ случаѣ, болѣе, чѣмъ правленіе общества.

Проектъ закона былъ переданъ въ рейхсратѣ особой коммисіи, которая въ своемъ отчетѣ представила соображенія, побудившія ее нѣсколько измѣнить правительственный проектъ, смягчивъ его, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, рекомендовать палатѣ его принятіе.

Она указываетъ, что государство, обязанное охранять интересы плательщиковъ налоговъ, тѣмъ самымъ ставится въ положеніе учрежденія, обязаннаго заботиться о доходности жж. дорогъ и о раціональной эксплуатаціи ихъ; разъ таковой нѣтъ, то она должна быть взята государствомъ на себя. Подобно тому, какъ желѣзнодорожныя общества должны подчиняться секвестру, налагаемому въ силу § 12 закона 1854 г., также точно они должны подчиниться и настоящему, такъ какъ онъ обусловливается (§ 4) въ настоящемъ законѣ положеніемъ общественно-правоваго ха-

рактера. Наконецъ, во всѣхъ концессіяхъ имѣется постановленіе, что общества обязаны подчиниться всѣмъ законамъ, кои впослѣдствіи изданы будутъ.

Въ подкрѣпленіе указанныхъ соображеній дѣлается ссылка на прецедентъ въ Пруссіи: согласно Cabin.-Ordre. 1842 г., если бы отъ государства требовалось приплаты по гарантіи три года сряду, или сразу болѣе 1% основнаго акціонернаго капитала, то государство пріобрѣтаетъ право взять на себя эксплуатацію ж. дороги до тѣхъ поръ, пока въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ чистый доходъ предпріятія, будетъ достаточенъ для покрытія платежей и не потребуется приплатъ отъ правительства [1]).

Однако, коммисія не нашла возможнымъ включить въ проектъ закона втораго повода къ секвестру, имѣвшагося въ правительственномъ проектѣ: аналогія, на которую въ проектѣ дѣлается ссылка, не годится, такъ какъ, по 240 § H. G. B., требуется уменьшеніе основнаго акціонернаго капитала на $^1/_2$, здѣсь же такого уменьшенія нѣтъ; затѣмъ, долги, по суммѣ равняющіеся $^1/_2$ акціонернаго капитала въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ, вообще составляютъ, въ сущности, лишь около $^1/_5$ всего основнаго капитала, причемъ совершенное ихъ погашеніе представляется вполнѣ возможнымъ. Обязанность государства уплачивать гарантію на *весь* капиталъ не можетъ подлежать сомнѣнію, разъ такая гарантія дана. Кромѣ того, коммисія полагала, что включеніе въ законъ втораго случая и не нужно, въ виду того, что, такія жж. дороги подойдутъ подъ условія первой половины § 4, такъ какъ почти всѣ сильно задолжавшія дороги берутъ болѣе $^1/_2$ гарантированной суммы.

Затѣмъ она нашла, что предоставленіе права передать эксплуатацію другому обществу не соотвѣтствуетъ поставленной себѣ правительствомъ цѣли, такъ какъ или это можетъ быть конкуррентъ, или вообще общество, которое будетъ болѣе заботиться о своихъ финансовыхъ выгодахъ, чѣмъ о преуспѣяніи переданной линіи; наконецъ, передача эксплуатаціи въ видѣ аренды требуетъ срока болѣе продолжительнаго, чѣмъ какой могъ бы понадобиться, можетъ быть, для улучшенія доходности дороги до нормы, когда

---

[1]) Однако, должно замѣтить, что сдѣланная въ рейхсратѣ ссылка не вѣрна: Cabin.-Ordre 1842 г. такого постановленія не содержитъ, а затѣмъ, указанное условіе постоянно включалось въ самыя концессіи. Въ Австріи-же находимъ обратное.

право правительства должно отпасть само собою, и по этой причинѣ тоже въ данномъ случаѣ раціональнымъ представляется лишь *казенная эксплуатація*. Если бы въ отдѣльномъ случаѣ правительство нашло возможнымъ устроить дѣло иначе, оно можетъ испросить на такой исключительный случай спеціальный законъ.

Хотя коммисія и не считала умѣстнымъ въ своемъ докладѣ подвергать критическому разбору и оцѣнкѣ доводы, приводимые сторонниками эксплуатаціи жж. дорогъ правительствомъ и ихъ противниками, тѣмъ не менѣе, ею дѣлается по этому вопросу сводъ (хотя далеко неполный) аргументовъ обѣихъ партій. Противъ казенной эксплуатаціи приводятъ слѣдующія соображенія: 1) она обойдется дороже частной; 2) должно опасаться чрезмѣрнаго расширенія власти правительства; 3) техническое и коммерческое развитіе жж. дорогъ замедлится въ виду бюрократизма администраціи; 4) не соотвѣтствуетъ достоинству государства пускаться въ тарифную конкурренцію съ частными компаніями.

На это возражаютъ защитники казенной эксплуатаціи: 1) экономное веденіе дѣлъ частными обществами не есть монопольный сектъ и торгово-промышленное современное и свободное отъ предразсудковъ правительство должно быть въ состояніи достичь такихъ результатовъ, какіе доступны, часто весьма дорого стоющему центральному управленію тяжелыхъ на подъемъ акціонерныхъ обществъ; 2) казенное хозяйство въ дѣлѣ жж. дорогъ часто въ техническихъ улучшеніяхъ не только не отставало, но шло впереди частныхъ обществъ; 3) именно въ Австріи усиленіе администраціи и желательно, да и вообще должно быть болѣе желательно вліяніе правительства, чѣмъ частныхъ обществъ, какъ это можно наблюдать въ нѣкоторыхъ европейскихъ государствахъ, гдѣ въ представительныхъ учрежденіяхъ частныя желѣзнодорожныя общества пріобрѣли и проявляютъ свое рѣшающее значеніе даже въ вопросахъ внѣшней политики; 4) государства, принявшія смѣшанную систему, ничего не потеряли въ своемъ достоинствѣ; 5) государственная власть должна имѣть вліяніе на цѣны монополизированнаго транспорта.

Сама коммисія высказывается въ пользу казенной эксплуатаціи, обращаетъ вниманіе на сходство характера послѣдней въ рукахъ государства и акціонернаго общества; затѣмъ государство будетъ имѣть въ виду не барышъ, какъ общество, а достиженіе, при

умѣренной рентѣ, возможно большихъ выгодъ для цѣлаго государства; наконецъ, государство, сосредоточивая въ своихъ рукахъ эксплуатацію жж. дорогъ, черезъ это получаетъ весьма дѣйствительное средство для оказанія серьёзнаго покровительства внутренней промышленности.

Однако, не смотря на всю важность приводимыхъ обѣими сторонами соображеній, въ данномъ случаѣ не они должны стоять на первомъ планѣ въ Австріи: здѣсь дѣло идетъ о частныхъ желѣзнодорожныхъ обществахъ, которыя на долго (если не на все время ихъ существованія) утратили въ веденіи дѣла стимулъ личнаго интереса, въ виду безнадежности извлечь доходъ, высшій противъ гарантированнаго государствомъ; долги которыхъ не даютъ надежды когда-нибудь быть погашенными, такъ какъ этими обществами не уплачиваются даже текущіе %; къ этому присоединяется еще, соотвѣтственно справедливости, принимаемое на себя государствомъ обязательство покрывать и дефициты такихъ дорогъ. Если обязанность государства выступать въ качествѣ предпринимателя безспорна тамъ, гдѣ произвести нѣчто необходимо для блага общества, но частныя лица и союзы не въ состояніи этого достичь, то нельзя не признать, что и дороги подходятъ подъ эти условія, коль скоро онѣ оказываются бездоходными.

Частное предпріятіе обнаруживаетъ свою жизнеспособность доходностью. Если послѣдней не оказывается, капиталъ обращается къ другимъ предпріятіямъ. Если государство выкупаетъ бездоходныя или малодоходныя дороги, то оно тѣмъ самымъ освобождаетъ частный капиталъ, чтобы онъ обратился къ болѣе доходнымъ предпріятіямъ, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, безрезультатный контроль замѣняется дѣятельнымъ управленіемъ. Государство должно поддерживать и обезпечить средства сообщенія для населенія. Если нѣкоторыя жж. дороги нуждаются въ финансовой поддержкѣ, то государство выступаетъ на помощь, но не должно забывать, что эти общества формально—въ силу даннаго имъ права экспропріаціи, матеріально—въ виду общественнаго значенія жж. дорогъ, подчинены верховному праву (Hoheitsrecht) государства. Здоровый хозяйственный организмъ долженъ обладать большею кредитоспособностью, чѣмъ въ какой онъ нуждается. Здѣсь же мы видимъ обратное, а это ставитъ въ опасность исправное функціонированіе жж. дорогъ, что

можетъ вызвать не только экономически вредныя послѣдствія, но даже потрясеніе всего государственнаго организма; поэтому, обязанность государства вступиться въ дѣло несомнѣнна, но въ какой формѣ—въ этомъ только и можетъ заключаться вопросъ. Одни думаютъ, что государство должно еще болѣе расширить свое матеріальное содѣйствіе, другіе — что оно должно оставить общества на произволъ судьбы. По мнѣнію коммисіи,—ни то, ни другое. Государство должно беречь средства, но въ то же время оно приняло на себя обязательство обезпечить акціонерамъ извѣстный доходъ. Обезопасить предпріятіе и обезпечить его—обязанность, интересъ государства, а потому, даже охраняя именно интересы акціонеровъ, оно должно приложить наиболѣе, по его мнѣнію, дѣйствительную мѣру для достиженія поставленной цѣли. Для этого оно должно имѣть возможность самостоятельно распоряжаться предпріятіемъ. Здѣсь кредитоспособность общества (оказавшаяся несостоятельною) исчезла, замѣнившись кредитоспособностью государства. При этомъ акціонеры сохраняютъ всѣ свои права, въ ихъ интересахъ совершается переходъ эксплуатаціи въ руки государства, *но, конечно, такой переходъ не кажется выгоднымъ для правленія*. Находятъ ли приведенныя соображенія подкрѣпленіе себѣ въ дѣйствительности? Монополизированная эксплуатація путей сообщенія, которые имѣютъ громадное значеніе въ экономическомъ и стратегическомъ отношеніяхъ, производится на страхъ государства, на его счетъ, но безъ его верховнаго руководства, даже безъ достаточнаго вліянія съ его стороны. Это несправедливо и неестественно. Измѣненіе этого порядка необходимо и предлагаемый проектъ представляетъ первый шагъ на пути такого измѣненія.

Что касается до условій перехода жж. дорогъ во владѣніе государства, то, по принятіи послѣднимъ на себя всего облигаціоннаго долга, размѣръ подлежащей, сверхъ того, къ уплатѣ суммы опредѣлиться долженъ по соображенію чистаго дохода, который, по отношенію къ гарантированнымъ жж. дорогамъ, обезпеченъ былъ государствомъ. При этомъ должны быть приняты во вниманіе и всѣ тѣ факторы, которые и безъ перехода дороги къ государству должны были бы сократить доходъ акціонеровъ, какъ напримѣръ, подоходный налогъ и пр. *Равнымъ образомъ подъ покупаемымъ объектомъ должно разумѣть жж. дороги въ такомъ состояніи, которое въ смыслѣ сооруженія и снабженія, соот-*

вѣтствуетъ условіямъ концессіи и всѣмъ дѣйствующимъ, до жж. дорогъ относящимся, законамъ. Ссуды по гарантіи и % на нихъ не могутъ быть зачислены въ покупную сумму, такъ какъ этотъ долгъ можетъ быть погашаемъ, согласно концессіи, лишь изъ избытка дохода.

Такимъ образомъ, по всѣмъ приведеннымъ соображеніямъ, коммисія измѣнила статьи проекта въ томъ видѣ, какъ это и приведено выше.

Во время горячихъ и продолжительныхъ дебатовъ въ рейхсратѣ было высказано и сторонниками, и противниками казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства много вѣскихъ соображеній на ряду съ слабыми, вовсе не выдерживающими критики, но, тѣмъ не менѣе, довольно часто встрѣчающимися.

Какъ по только что указанной причинѣ, такъ и потому, что обѣ партіи пустили въ дѣло едва ли не весь арсеналъ своихъ аргументовъ, а наконецъ, и потому, что доводы за и противъ разсматриваемаго законопроекта имѣютъ особенный интересъ въ виду сходства финансовыхъ отношеній правительства и частныхъ обществъ у насъ и въ Австріи, мы позволимъ себѣ изложить сжато пренія въ томъ порядкѣ, какъ они велись при обсужденіи интересующаго насъ законопроекта.

Противъ принятія послѣдняго было высказано слѣдующее: Если государство имѣетъ въ виду само эксплуатировать жж. дороги, то такіе разбросанные куски, какіе могутъ получиться, эксплуатировать невыгодно. Оно само, безъ того, сдаетъ свои линіи другимъ обществамъ; сдать же и взятыя жж. дороги другимъ обществамъ, тоже окажется невыгоднымъ, потому что эти послѣднія или конкурренты, или линіи, которыя сами близки къ секвестру. Когда государство давало гарантію стратегическимъ или въ соціальномъ отношеніи важнымъ линіямъ, то оно и не могло разсчитывать на обратное полученіе ссудъ по гарантіи, которыя въ такихъ случахъ должны разсматриваться не какъ ссуды, а какъ субвенціи. Можетъ быть, лучше было тогда же строить на счетъ государства, но теперь уже поздно мѣнять, когда дѣло сдѣлано и за желѣзнодорожными обществами права на гарантію признаны. Ссылка на прусское распоряженіе 1842 г. скорѣе можетъ быть приведена противъ, а не въ защиту проекта; тамъ до утвержденія концессій оно состоялось, а здѣсь рѣчь идетъ объ отмѣнѣ того, что уже признано концессіями.

*

Отнятіе эксплуатаціи противорѣчитъ праву, данному концессіей. Возраженіе: въ концессіи сказано, что общество обязано подчиниться всѣмъ послѣдующимъ общимъ законамъ, но этотъ законъ не есть такой общій законъ; сверхъ того, желѣзнодорожное общество *въ эксплуатаціи* должно подчиняться общимъ законамъ, а здѣсь эксплуатацію—то и отнимаютъ. Если это сдѣлать въ правѣ, то почему не въ правѣ взять, если не 5 лѣтъ, а только одинъ годъ потребуется приплата, если не $^1/_2$ гарантированнаго дохода, а самая ничтожная сумма потребуется въ силу гарантіи. При такомъ правѣ можно и всѣ концессіи вдругъ уничтожить. Едва ли такой произволъ можетъ не повредить кредиту желѣзнодорожныхъ обществъ. Правительство оправдывается указаніемъ на право экспропріаціи; но тамъ дается вознагражденіе за взятое, а здѣсь вознагражденіе сомнительно, да и трудно можетъ быть выражено въ цифрахъ а затѣмъ *собственность* и всѣ послѣдствія этого права остаются на обществѣ, которое лишается самаго важнаго однако—права распоряженія. Указываютъ, что право эксплуатаціи есть лишь передача верховнаго права государства; пусть такъ, но это право передано на срокъ концессіи и въ обмѣнъ на полученное право общество приняло на себя обязанности, которыя и должно исполнять, а государство можетъ побуждать его къ этому; но лишать общество даннаго ему права только потому, что оно много беретъ по гарантіи, не представляется никакихъ справедливыхъ основаній. Говорятъ, что это пользованіе гарантіей есть нарушеніе *общественнаго интереса*; но что же тогда сказать объ (еще большихъ) издержкахъ, вызываемыхъ эксплуатаціей казенныхъ дорогъ?

Невѣрно указаніе, будто въ интересахъ акціонеровъ, чтобъ государства взяло на себя эксплуатацію. Если это такъ, то отчего же прямо не спросятъ акціонеровъ? Тогда бы дѣло не подлежало никакому спору. Однако этого не дѣлаютъ. Затѣмъ, беря на короткій срокъ, государство не можетъ мѣнять всего персонала; самое большее—оно смѣнитъ высшаго руководителя, а это едва ли измѣнитъ значительно отправленіе службы. Даже и высшаго откуда государство возьметъ? Если же оставитъ прежнихъ служащихъ, то только придется еще прибавить нѣчто въ родѣ контролера; что же перемѣнится въ такомъ случаѣ въ эксплуатаціи дороги, кромѣ названія? Если теперь нѣкоторые

оклады служащихъ высоки, то государство можетъ вмѣшаться, и общества едва ли будутъ сопротивляться. Если общество находится въ стѣсненныхъ обстоятельствахъ и потому не можетъ сдѣлать необходимыхъ улучшеній, *то какъ поступитъ государство? На свой счетъ произведетъ оно эти работы?* Или станетъ взваливать на спину общества то, что сочтетъ нужнымъ? Частное общество отличается коммерческимъ духомъ, котораго не можетъ имѣть казенная эксплуатація жж. дорогъ. Вопросы торговые должны рѣшаться быстро; часто запросъ и отвѣтъ правленія даются по телеграфу. Подобная быстрота немыслима въ виду бюрократизма при казенной эксплуатаціи. Затѣмъ послѣдняя должна подлежать парламентскому контролю, а это не можетъ не противорѣчить *коммерческому духу*. Между тѣмъ, разрѣшать кредитъ, превышающій кредитъ цѣлыхъ министерствъ, парламентъ не можетъ безъ крайней осторожности.

Полагаютъ, что угроза секвестромъ можетъ быть стимуломъ къ улучшенію хозяйства на жж. дорогахъ, но это соображеніе несостоятельно: выгода акціонеровъ дефицитной дороги, чтобы ее взяло государство, такъ какъ этимъ спасаются акціонеры отъ сокращенія дохода по купонамъ: государство не можетъ сказать, что оно сдѣлало издержки, которыя должны лечь на акціонеровъ и имъ обѣщанную гарантію; поэтому, настоящій проектъ скорѣе побужденіе имѣть дефицитъ. Положеніе о прекращеніи секвестра—пародія на свои же положенія о наложеніи его: въ самомъ дѣлѣ, если онъ окажется дѣйствительнымъ, то ж. дорога опять передается обществу, а если не окажется, дорога остается въ казнѣ. Если управленіе такъ дурно, то по передачѣ въ руки общества опять явится дефицитъ по дорогѣ и опять начнется казенная эксплуатація. Постоянный перехода едва ли можетъ быть полезенъ. Если этотъ секвестръ — подготовка къ выкупу жж. дорогъ въ казну, то онъ не выгоденъ: при прямой покупкѣ указывается, что должно быть принято во вниманіе состояніе ж. дороги и необходимыя додѣлки, что можетъ уменьшить нормальную покупную сумму, высчитанную на основаніи гарантированнаго чистаго дохода. Но послѣ казеннаго секвестра и управленія этого уже нельзя будетъ сдѣлать: общество не можетъ быть сдѣлано отвѣтственнымъ за послѣдующія порчи, а трудно доказать, что она при секвестрѣ имѣла недодѣлки.

Надо поддержать, возбудить частный интересъ; чтобы это сдѣлать, надо бы обѣщать, вмѣсто соразмѣрной каждый годъ гарантіи, опредѣленную сумму, долгъ по гарантіи объявить погашеннымъ, доходъ до 5% на капиталъ предоставить получать сполна обществу, а что́ выше—дѣлить съ казной, тогда навѣрно явилась бы доходность жж. дорогъ. Теперь, если доходъ улучшится, то въ выгодѣ — одна казна: настолько же уменьшится приплата по гарантіи. Это не можетъ возбуждать энергіи, дѣлежъ же дохода есть та же tantième въ предпріятіяхъ.

Указываютъ, что государство можетъ не гнаться за барышомъ, а довольствоваться умѣренною рентой; но что̀ это значитъ? Государство само занимало по 7%, теперь по $6^1/_2$%; очевидно, это и должно считаться умѣренною рентой; но какія же жж. дороги даютъ такой дивидендъ? Ихъ можно по пальцами перечесть.

Что же тогда значитъ сказанное? Что государство будетъ возить дешевле, чего и хотятъ промышленники, чѣмъ ему самому стоитъ; но это то же, что требованіе коммунизма. Это значитъ, что болѣе зажиточныхъ будутъ возить на счетъ болѣе бѣдныхъ, такъ какъ въ этомъ менѣе заинтересована масса.

На вышеизложенное однако, были, сдѣланы слѣдующія возраженія. Противники то становятся на частно-правовую точку зрѣнія, то, когда это оказывается невыгодно, оставляютъ ее. Признавая обязанностью государства покрывать дефициты жж. дорогъ,— указываютъ на общественные государственные интересы, которые при этомъ затронуты. Это правильно; но когда, въ виду тѣхъ же интересовъ, должно дать государству большое вліяніе въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, то ихъ отодвигаютъ на задній планъ и возстаютъ противъ вмѣшательства, смотря на дѣло съ частно-правовой точки зрѣнія. „Все болѣе пріобрѣтаетъ силы и распространенія убѣжденіе, что въ настоящемъ столѣтіи не было сдѣлано большей ошибки въ области народнаго хозяйства, чѣмъ усвоенное одно время воззрѣніе, будто желѣзнодорожныя предпріятія должны быть разсматриваемы, какъ прочія частныя промышленныя предпріятія“. Отъ этой ошибки даже Англія въ настоящее время стремится освободиться. Развѣ нѣтъ внутренняго противорѣчія, когда тамъ говорятъ о частномъ предпріятіи, гдѣ предприниматели тотчасъ объявляютъ, что они ни вызвать къ жизни, ни вести предпріятія не могутъ безъ пособій (Zuschuss) изъ общественныхъ податныхъ средствъ; когда обо-

сновывается это требованіе тѣмъ, что они осуществляютъ то, что должно бы было сдѣлать государство, когда рѣчь идетъ о предпріятіи, монопольный характеръ котораго вполнѣ признанъ. Далѣе, должно противополагать казенному не частное хозяйство на жж. дорогахъ, а хозяйство акціонерныхъ обществъ, такъ какъ нѣтъ ни одной *общественной* ж. дороги, которая была бы въ рукахъ частнаго лица. *Уже это характеризуетъ вполнѣ предпріятіе если оно можетъ быть ведено лишь акціонернымъ обществомъ.* Но постепенно эти общества выродились въ совершенно особыя общества, относительно которыхъ справедливо указывается на противорѣчіе ихъ основаній съ положеніями общаго торговаго кодекса: § 217 Handelsges.—Buch указываетъ, что акціонерамъ не можетъ обезпечиваться и уплачиваться заранѣе опредѣленный процентъ; кодексъ смотритъ на акціонеровъ, какъ на хозяевъ предпріятія, которые получаютъ, смотря по обстоятельствамъ, и даже могутъ и ничего не получить.

Въ желѣзнодорожныхъ акціонерныхъ обществахъ, въ которыхъ гарантируется доходъ на акціонерный капиталъ, оказывается такимъ образомъ совершенно извращенною природа этихъ обществъ, какъ ихъ понимаетъ торговый кодексъ.

Въ каждомъ частномъ предпріятіи сама собою разумѣется связь учрежденія, снабженія его капиталомъ и веденія дѣла; въ желѣзнодорожныхъ обществахъ этого не находимъ. Но даже взявъ общества, какъ они есть, должно думать, что хозяйственный интересъ общества долженъ совпадать съ интересомъ всѣхъ акціонеровъ и хозяйственное оправданіе акціонерныхъ обществъ и лежитъ именно въ сознаніи, что каждая ошибка управленія должна вызвать сокращеніе дохода, а это и должно побуждать акціонеровъ къ контролю правленія и должно устанавливать связь акціонеровъ и органовъ управленія общества.

Въ гарантированныхъ государствомъ акціонерныхъ желѣзнодорожныхъ обществахъ дѣло стоитъ иначе: тамъ вы имѣете акціонеровъ, которые ничего не ожидаютъ, но и ничего не боятся, какъ бы дурно ни вело дѣло правленіе; *такъ какъ за ихъ доходъ отвѣчаетъ государство.* Можно такое отношеніе назвать нормальнымъ? Можно ли найти во всей области народнаго хозяйства аналогію, что кто управляетъ отвѣчаетъ передъ тѣмъ, кто никакого интереса не имѣетъ въ веденіи дѣла и не

отвѣчаетъ вовсе передъ тѣмъ, кто за послѣдствія управленія платится своими средствами? Но именно таково положеніе въ желѣзнодорожной области въ силу принятой системы, при настоящихъ условіяхъ. Конечно, этого не должно быть. Но изъ того, что этого не должно быть, нельзя еще выводить права государства „нарушать“ „правильно-пріобрѣтенныя права“; а вѣдь говорятъ, что въ данномъ случаѣ нарушаются права, вредятъ акціонерамъ, такъ какъ подрываютъ ихъ кредитъ. Странно, однако, что акціи гарантированныхъ жж. дорогъ поднялись въ цѣнѣ именно въ тотъ день, когда былъ внесенъ проектъ; когда комисія приняла проектъ—послѣдовало вновь повышеніе, наконецъ, еще повысились акціи, когда приступилъ рейхсратъ къ обсужденію проекта. При этомъ оказывалось много желающихъ купить эти акціи, но мало кто хотѣлъ продать ихъ. Или концессія—*договоръ* (хотя другой такой договоръ, гдѣ одинъ гарантируетъ другому доходъ, а себѣ выговариваетъ лишь право, когда доходъ дойдетъ до извѣстной нормы, получить обратно ссуду, едва ли найдется), или *спеціальный законъ*. Возьмемъ первый случай. Коль скоро ссуда по гарантіи дана, то имѣемъ дѣло уже съ кредиторомъ. Если такой кредиторъ скажетъ, что обезпеченіе возврата ссуды возможно лишь при хорошемъ управленій, а потому онъ проситъ объ изданіи закона, обезпечивающаго ему средства получить долгъ, то, очевидно, такой законъ, какъ экзекуція, секвестръ въ интересахъ частныхъ лицъ, будетъ данъ для кредитора. Развѣ въ томъ, что обезпечено частному лицу, можетъ быть отказано общей массѣ плательщиковъ государству? Если же концессія—*спеціальный законъ*, то государство должно имѣть право отмѣнять и измѣнять его. Не должно быть произвола, но цѣлью изданія закона было общее благо; оно же можетъ служить основой и для его отмѣны.

Однако, пріобрѣтенныя права не должны быть нарушены, въ противномъ случаѣ должно быть дано вознагражденіе за нанесенный ущербъ. Въ этомъ случаѣ, приняты всѣ предосторожности для того, чтобы права акціонеровъ не пострадали. Никакого вреда имущественнымъ правамъ не наносится, а если бы даже и нашли это акціонеры, то имъ всегда открытъ путь къ иску о возмѣщеніи причиненнаго ущерба.

Что касается до вопроса, кто будетъ строить дороги, когда (признанная негодной) система гарантій отпадетъ, то онъ рѣ-

шается самъ собой. Частныя лица строить не станутъ: всѣ доходныя линіи уже построены, слѣдовательно, должно будетъ строить государство. Но если оно будетъ строить, то оно же и должно вести эксплуатацію, такъ какъ желающихъ взять въ аренду немного, а безъ конкурренціи арендная плата должна будетъ упасть такъ низко, что вся выгода казенной постройки пропадетъ. Если же такъ, то самъ собою отпадаетъ и вопросъ о томъ, имѣетъ ли преимущество или наоборотъ, казенная эксплуатація передъ частною. Акціонерное общество *тоже не можетъ* само вести дѣло, оно тоже назначаетъ органовъ, какъ и государство. Кто же болѣе въ состояніи выбрать способныхъ органовъ? Вопросъ, на который трудно отвѣчать въ смыслѣ благопріятномъ для общества. Говорятъ, что государственной эксплуатаціи не хватаетъ коммерческаго духа; но въ чемъ онъ?

Не въ немъ суть, а въ безопасности, надежности, безпартійности въ эксплуатаціи, чтобы и свѣтъ, и тѣни равномѣрно распредѣлялись. Здравая же тарифная политика возможна лишь при энергическомъ воздѣйствіи государства, при казенной эксплуатаціи.

Послѣ первыхъ же засѣданій тарифной коммисіи желѣзнодорожники задираютъ носы и говорятъ, что въ тарифныхъ вопросахъ кромѣ нихъ никто ничего не понимаетъ. Но тогда является опасность, что тарифы навсегда останутся тайной; но такъ какъ этого не должно быть, то должно быть дозволено государству вникнуть въ дѣло и оказать вліяніе на установленіе тарифовъ. Чтобы, однако, у государства не было на рукахъ отдѣльныхъ отрывковъ жж. дорогъ, то для избѣжанія этого и долженъ служить § 5 (о выкупѣ) законопроекта. Говорятъ, назначьте опредѣленную ежегодную сумму для выдачи обществу вмѣсто гарантіи. Такимъ образомъ, для того, чтобы сдѣлать независимыми желѣзнодорожныя общества (а вездѣ теперь наоборотъ, государство ищетъ пріобрѣсти вліяніе), государство должно еще принести жертву! Жертва нужна для того, чтобъ пробудить интересъ къ доходности. Но что же это за акціонерное общество, за промышленное предпріятіе, которое не имѣетъ интереса въ доходности предпріятія? Противники казенной эксплуатаціи предупреждали отъ соціализма; но развѣ это не самый ярый коммунизмъ? Какъ же можно тогда отказать прочимъ отраслямъ промышленности, самимъ рабочимъ, если они при-

дутъ просить обезпечить имъ существованіе, если на счетъ всѣхъ плательщиковъ считаютъ должнымъ обезпечить существованіе желѣзнодорожныхъ обществъ?

Что касается возраженій относительно „права государства“, то оно безспорно: ни въ одной концессіи нѣтъ обѣщанія съ его стороны не вмѣшиваться въ эксплуатацію; что же касается до того, что говорилось относительно нарушенія правъ, то какой же можетъ быть новый законъ, который не затронулъ бы какихъ-либо уже существующихъ правъ? Если этого искать, то никакого закона издать нельзя. Вѣдь только законъ 1854 г. ввелъ секвестръ, а никто не кричалъ о нарушеніи чьихъ-либо правъ. Если бы на мѣстѣ государства стояло какое-либо страховое общество и въ договорѣ, какъ въ концессіяхъ, не была бы обезпечена охрана правъ его, что постоянно подавало бы поводъ къ спорамъ, развѣ законъ не могъ бы обезпечить ему эту охрану?

Мало обращаютъ вниманія на желѣзнодорожный кредитъ. Онъ сильно пострадалъ, но не по тѣмъ причинамъ на которыя указывалось, а въ виду дурнаго веденія дѣлъ правленіями частныхъ обществъ, и вотъ противъ этого и необходимо что-нибудь предпринять. Взятіе казной жж. дорогъ въ свое завѣдываніе—единственное средство возстановить желѣзнодорожный кредитъ. Фактъ, недавній и еще касающійся хорошаго общества, что его акціи стояли 360 вмѣсто 200, а затѣмъ едва ли за 7 гульд. можно было найти покупателя, и это еще при условіи, что не фиктивные дивиденды выдавались (до 12%). При возможности подобныхъ явленій слишкомъ смѣло говорить о хорошемъ веденіи дѣлъ въ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществахъ. Понятно, каковъ долженъ быть кредитъ обществъ, когда всегда надо бояться подобныхъ случайностей. Если и гарантированныя акціи могутъ опуститься ниже курса настолько, что гарантированный % составляетъ около 10%, то это можетъ повредить и казеннымъ бумагамъ. Если бы акціонеры всегда знали, что дѣлается правленіемъ, во-время, то они не хвалили бы, какъ здѣсь говорилось, правленія.

Необходимо что-либо сдѣлать для улучшенія—это вопервыхъ; во-вторыхъ, должно отрѣшиться отъ взгляда, что у правленія, его членовъ и акціонеровъ интересы тождественны и противорѣчатъ интересамъ государства. Могутъ быть тождествен-

ными интересы акціонеровъ и государства, а противны имъ легко могутъ быть интересы совѣта правленія. Все говорятъ объ ущербѣ правамъ акціонеровъ, какъ будто для нихъ такъ важно, что правленіе будетъ вести дѣло, а не государство, когда предпріятіе не имѣетъ никакой надежды когда нибудь давать доходъ выше гарантированнаго. Весь вопросъ сводится къ *управленію* государствомъ или правленіемъ на этихъ дорогахъ; но здѣсь, кажется, едва ли управленіе государства можетъ оказаться хуже частнаго.

Средствъ помочь — а это необходимо — желѣзнодорожнымъ обществамъ, запутавшимся въ гарантіи, другихъ нѣтъ, какъ или, чтобы ихъ дороги взяло государство, или—слить ихъ (при помощи субвенціи или гарантіи) съ жизнеспособными, т. е. усилить монополію; но противъ послѣдняго способа возстаютъ всѣ и самъ рейхсратъ.

Рекомендуемая мѣра — давать опредѣленную ежегодно сумму, вмѣсто гарантіи — привела бы къ гибели акціонеровъ: напр., правительство дастъ Rudolph-Bahn 4 милл. гульд., а платежей, въ виду недочета, потребуется произвести на 5,8 милл., въ такомъ случаѣ остальные 1,8 милл. пришлось бы акціонерамъ выносить на своихъ плечахъ, или опять бы взялись за государство.

Въ вопросѣ, частной или казенной эксплуатаціи должно быть отдано предпочтеніе, рѣшить должно, есть ли ж. дорога болѣе учрежденіе для общественныхъ цѣлей или *частная* эксплуатація есть главная черта желѣзнодорожныхъ предпріятій. Безспорно вопросъ должно рѣшить въ первомъ смыслѣ. Пути сообщенія всегда были учрежденіями общественными. Эксплоатація жж. дорогъ оказываетъ громадное вліяніе на экономическую жизнь страны. Желѣзнодорожное предпріятіе представляетъ существенное отличіе отъ прочихъ частныхъ предпріятій. Этимъ объясняется и *особенное* отношеніе законодательства къ жж. дорогамъ всѣхъ странъ, даже Англіи; тоже и въ Австріи. Правительство регламентируетъ, вмѣшивается во всѣ условія концессіи, направленія, сооруженія жж. дорогъ, ея эксплуатаціи, наконецъ ограничиваетъ maximum и minimum тарифа. Развѣ такъ бываетъ въ частныхъ предпріятіяхъ? Развѣ смѣли бы кому нибудь запретить продавать продукты его труды такъ дешево, какъ бы онъ пожелалъ? Если государство даетъ право экспропріаціи, если оно предпріятію жертвуетъ правами собственно-

сти всѣхъ гражданъ, если оно выдаетъ милліоны изъ податныхъ средствъ, то нельзя говорить, что мы имѣемъ дѣло съ *частнымъ* предпріятіемъ κατ'εξοχήν. Духъ торговый долженъ быть, но если государство можетъ всѣ условія эксплуатаціи предписать, то оно же можетъ ихъ и выполнить. Съ другой стороны, откуда явится коммерческій духъ, когда въ обществахъ за все расплачивается государство и, какъ было указано ихъ защитникомъ, чтобъ *пробудить* интересъ акціонеровъ къ доходности предпріятія, государство должно еще принести весьма значительныя жертвы? Справедливо говоритъ Милль: „народъ, который не хозяинъ въ своемъ обращеніи (Verkehr), обреченъ гибели". Теперь же тотъ не хозяинъ обращенія, кто не хозяинъ въ тарифномъ дѣлѣ жж. дорогъ. Важно для государства и подъученіе персонала для отправленія полицейской функціи и политическій моментъ, и военный.

Возраженію о несовмѣстимости казенной эксплуатаціи съ конституціоннымъ контролемъ бюджета всего лучше возражаетъ дѣйствительность: Пруссія, Бельгія и другія государства суть конституціонныя государства, а эксплуатація жж. дорогъ у нихъ ведется казной. Наконецъ, надо подумать и о возстановленіи желѣзнодорожнаго кредита, съ которымъ связанъ тѣсно и кредитъ государства. Что касается возраженія относительно нелѣпости, будто бы, если дѣло хорошо ведется казной, то эксплуатація должна быть опять передана обществу и наоборотъ, то это возраженіе никуда не годится.

Развѣ акціонеры, если эксплуатація дастъ въ рукахъ казны лучшіе дивиденды, не поймутъ, что причина лежала въ дурномъ управленіи, развѣ захотятъ взять изъ рукъ казны? Примѣръ Пруссіи доказываетъ противное. И наоборотъ государство, если оно увидитъ, что дурные результаты зависятъ не отъ управленія, а отъ естественныхъ условій, всегда можетъ прекратить свою эксплоатацію, поступиться своимъ правомъ, и вернуть дорогу обществу.

Въ указаніи на Cab.-Ordre 1842 г. въ Пруссіи отчетъ коммисіи видѣлъ не *аналогію*, *а прецедентъ*, что секвестръ наступалъ, когда слишкомъ много требовалось пособій отъ казны. Что касается до того замѣчанія, что общества обязаны (по концессіи), подчиниться лишь „общимъ" законамъ а это не такой законъ, то слово „общій" встрѣчается *лишь въ 1 концессіи* 1866 г.

Возраженіе, которое было сдѣлано противъ срока 5 лѣтъ—было бы сдѣлано, если бы поставила комиссія и другое число лѣтъ.

Указывалось, что государство имѣетъ средства побуждать общества къ исправному веденію дѣлъ; указывалось на контроль государства. Помочь дѣлу контролемъ, однако нельзя: нѣсколько лѣтъ идетъ контроль отчетовъ, да и еще потребуетъ много времени; существуетъ генеральная инспекція,—но она можетъ лишь самое крупное замѣтить, а входить въ детали для нея невозможно.

Необходимо обратить вниманіе на то, что непредвидѣнно роли перемѣнились: имѣлось въ виду, что общество будетъ платить, а государство, въ случаѣ нужды, оказывать пособіе; вышло наоборотъ: государство платитъ, а ему доплачиваетъ, въ случаѣ полученія достаточнаго дохода, общество. Выходитъ такимъ образомъ, что приплата получается отъ общества, а не отъ государства, которое и является главнымъ плательщикомъ. Однако, роли не перемѣнились въ томъ же смыслѣ относительно эксплуатаціи. Справедливость требуетъ, чтобы тотъ, кто отвѣчаетъ за послѣдствія, кто наиболѣе имѣетъ интереса, имѣлъ бы и наиболѣе вліянія на веденіе дѣла. И теперь, въ случаѣ совладѣнія рѣшеніе предоставляется большинству, но не *участниковъ*, а *участія*: чѣмъ болѣе участіе, тѣмъ болѣе вліянія, чѣмъ большее участіе, тѣмъ болѣе заинтересованы въ хорошемъ веденіи дѣла.

Римскій юристъ сказалъ бы въ данномъ случаѣ: „Haec aequitas suggerit, etsi jure deficiamur“. „Этого требуетъ справедливость, хотя и не имѣется юридическихъ нормъ“. Развитіе права совершается теперь путемъ закона. Здѣсь *справедливое требованіе* должно обратиться въ *право*. Здѣсь не имѣетъ значенія то обстоятельство, что государство само заинтересовано: то же было бы, если бы напр., отдѣльная мѣстность или городъ были заинтересованы въ дѣлѣ; и государство въ подобномъ случаѣ является, какъ частноправовая личность.

То же бы должно было быть, если бы и не *концессіонированное*, а свободное предпріятіе было на мѣстѣ желѣзнодорожнаго общества; поэтому нѣтъ нужды входить въ обсужденіе того, что такое *концессія*.

Если въ теченіе 5 (это не важно) лѣтъ требуется болѣе $^1/_2$ гарантіи, то большій интересъ имѣетъ государство и ему должно быть предоставлено веденіе дѣла. Можно сказать, что если вообще гарантія платится, то, въ виду интереса государства,

должно быть ему и участіе въ управленіи предоставлено, но это могло бы повести къ недоразумѣніямъ, напр., кто бы рѣшилъ, если бы не сходились въ мнѣніяхъ, представители государства или общества въ правленіи? Когда исчезаетъ поводъ, должно исчезнуть и право государства на эксплуатацію дороги.

Можетъ быть, сдѣлаютъ возраженіе, что законъ можетъ быть допущенъ къ дѣйствію pro futuro только, но это невѣрно: онъ не обратную силу получаетъ, а приложеніе къ настоящему. Если объявляется нерасторжимость брака, или наоборотъ, то законъ этотъ распространяется и на браки, заключенные до его изданія, лишь бы они существовали въ моментъ изданія закона.

Если бы, для огражденія правъ владѣльца гипотеки въ случаѣ опустошенія имѣнія собственникомъ, ему дано было бы право, изданнымъ вновь закономъ, требовать въ подобномъ случаѣ секвестра, то, безспорно, этотъ законъ имѣлъ бы приложеніе ко всѣмъ случаямъ гипотеки, которые существовали бы въ данное время.

Концессія есть лишь особая *форма* возникновенія права, но сущности не мѣняетъ, особой, преимущественной прочности этому праву вовсе не даетъ.

Отчасти въ данномъ случаѣ потому являются возраженія, что законъ не облеченъ въ общую форму. Стоило бы сказать: „если гарантію въ теченіе X лѣтъ платитъ N, то онъ имѣетъ право взять веденіе дѣла на себя“, и въ такомъ случаѣ, не было бы сомнѣнія, что во всѣхъ случаяхъ, гдѣ въ *настоящее время* встрѣтились бы эти условія, было бы у мѣста и приложеніе права. Въ данномъ случаѣ борьба *справедливости* съ jus strictum; римскіе же юристы говорили: praecipuam esse aequitatem quam stricti juris rationem. То же должно быть и здѣсь. Идеалъ, къ которому должно стремиться право, это—проникаться все болѣе началами справедливости, а это и достигается путемъ законодательства.

Справедливость требованія можетъ быть лишь побудительною причиной къ возведенію ея на степень права, но уполномоченіе (Berechtigung) на это должно быть само собою и оно заключается въ *общественно-правовомъ интересѣ*, въ *общественномъ благѣ*, ради котораго, хотя бы и затрогивались частныя права, законъ *немедленно* вступаетъ въ силу относительно всѣхъ существующихъ случаевъ. Указывается на желаніе госу-

дарства сбросить съ себя принятыя обязанности, на нарушеніе правъ, но *принятыя обязанности по гарантіи* государство хочетъ и далѣе нести, и никакого ущерба интересамъ акціонеровъ не наносится.

Послѣ продолжительныхъ дебатовъ и нѣкоторыхъ измѣненій проекта въ Herrenhaus'ѣ, онъ получилъ силу закона [1]) (14 декабря 1877 года). Такимъ образомъ съ этого времени правительству уже было обезпечено значеніе, болѣе соотвѣтствующее тѣмъ жертвамъ, которыя имъ были принесены ради развитія сѣти ж. дорогъ въ Австріи.

Еще раньше публикаціи этого закона правительство вынуждено было вступить въ переговоры съ обществомъ „K. K. niederöster. Südwestbahn" относительно условій принятія дороги въ казну, такъ какъ положеніе общества оказалось критическимъ. При самомъ учрежденіи общества правительство оставило за собою акцій (al pari) на сумму 2,5 мил. гульд. Концессіонеры, по соглашенію съ правительствомъ (31 января 1875 г.) должны были помѣстить акцій на 1,7 милл. гульд. по курсу не ниже 95%. Затѣмъ на 6,3 милл. гульд. должны были быть выпущены облигаціи. Оказалось, что ни акцій, ни облигацій помѣстить концессіонерамъ не удалось.

Снова на помощь призывается казна. Концессіонеры обязуются помѣстить:

акцій на 1,11 милл. гульд. номин. или	1,093	милл. гульд. дѣйств.
казна акцій приняла на	2,500	„ „
Итого . .	3,593	милл. гульд.
стоимость сооруженія опредѣлена въ	9,309	„ „
слѣдовательно, не хватало	5,716	милл. гульд.

На эту сумму казна (законъ 12 марта 1876 г.) оставляетъ за собою облигаціи при номинальной стоимости—7,622 милл. гульд., т. е. по 75%.

Отъ частныхъ акціонеровъ поступило:

менѣе на.	250.672	гульд.
оказалось передержекъ по сооруженію . . .	521.519	„
такимъ образомъ, получился дефицитъ въ . .	772.191	гульд.

[1]) См. Röll, ук. соч., т. I, стр. 102—103.

Сверхъ того, необходимо затратить было 100.000 гульд., чтобы привести дорогу въ такое состояніе, при которомъ возможна была бы исправная эксплуатація. Правительство вступило въ соглашеніе съ обществомъ: оно соглашалось взять дорогу со всѣми ея долгами, уплативъ акціонерамъ по 35 гульденовъ за каждую вполнѣ оплаченную акцію; коммисія полагала достаточнымъ выдать на акцію по 10 гульд. (это за 200-то номин.!), такъ какъ правительство уже и безъ того выдало гораздо болѣе стоимости самой дороги. Такъ было принято и утверждено.

Въ 1879 г. поднялся вопросъ о „mährische Grenzbahn“ (108,5 кил.), которая, не смотря на широкое пользованіе гарантіей, пришла въ такое положеніе, что не могла уплатить по купонамъ облигацій. Въ 1879 г. правительство внесло проектъ о повышеніи гарантіи съ 336.000 гульд. на 410.057 гульд., но коммисія отвергла этотъ проектъ и предложила лишь выдать ссуду въ 75 тыс. гульд., что и было принято палатами. Послѣ 1879 г. подобныхъ ссудъ даваемо не было и обществу осталось только уменьшить размѣръ платимыхъ % по купонамъ съ 5% на 4%.

Такимъ образомъ, не смотря на законъ 1877 г., никакихъ существенныхъ мѣръ до конца 1879 г. правительствомъ не было принято и причину этого, по объясненію министра въ рейхсратѣ весной 1879 г., должно искать въ быстрой смѣнѣ явленій политической жизни этого времени, отвлекавшихъ вниманіе правительства отъ жж. дорогъ, а также и въ томъ, что дальнѣйшее развитіе сѣти при посредствѣ частной предпріимчивости не могло имѣть мѣста: признана была непригодность системы гарантіи, безъ нея же никто строить не хотѣлъ; самоправительство находилось въ стѣсненномъ финансовомъ положеніи и настроеніе международнаго рынка было не таково, чтобы можно было разсчитывать на выгодное помѣщеніе австрійскихъ желѣзнодорожныхъ бумагъ. Лишь въ концѣ 1879 г., въ декабрѣ (до этого въ рукахъ правительства не было ни одной сколько-нибудь значительной линіи) было объявлено обществу „Kronprinz-Rudolf-Bahn“ (около 800 кил.), что съ 1 января 1880 г. казна будетъ сама вести эксплуатацію дороги, въ виду того что 5 лѣтъ сряду общество брало болѣе ½ гарантированной суммы. Вскорѣ былъ внесенъ проектъ, принятый пала-

тами, строить дорогу отъ Иннсбрука до Блюденца (для соединенія австрійской сѣти съ швейцарскими жж. дорогами) на счетъ государства и открытъ необходимый для этого кредитъ. Затѣмъ правительствомъ взята была на себя эксплуатація Albrechts-Bahn (181 кил.), какъ въ силу закона 1877 г., такъ и на основаніи § 22 концессіи, гдѣ говорится, что „если доходъ не будетъ покрывать расходъ или ссуды правительства будутъ не ниже $^1/_2$ гарантій, то оно имѣетъ право взять или сдать въ аренду эксплуатацію дороги".

Однако, все-таки цѣльной сѣти правительство не имѣло. Для достиженія этой цѣли рѣшено было пріобрѣсти въ казну Elisabeth-Bahn (940 кил.), связывающую Вѣну съ Rudolf-Bahn, а также и нѣкоторыя другія казенныя желѣзныя дороги малаго протяженія между собою. Соглашеніе съ обществомъ было достигнуто въ декабрѣ 1880 г.; труднѣе было провести дѣло въ палатахъ: уже въ рейхсратѣ сильно возстала опозиція, но все-таки, хотя и ничтожнымъ большинствомъ, проектъ былъ принятъ; въ палатѣ господъ, однако, большинство оказалось противъ проекта, такъ что онъ прошелъ лишь въ декабрѣ 1881 г., послѣ того какъ въ Herrenhaus былъ введенъ правительствомъ цѣлый рядъ новыхъ членовъ. Мотивы правительственнаго проекта, такъ какъ это первый опытъ пріобрѣтенія не въ силу секвестра, а какъ развитіе закона 1877 г., представляются настолько любопытными и существенно важными, что нужно на нихъ остановиться: они ясно указываютъ, что, разъ вступивъ на почву пріобрѣтенія жж. дорогъ въ казну въ силу стѣсненнаго ихъ финансоваго положенія, правительство остановиться не можетъ и логически должно придти къ развитію казенной сѣти. Во-первыхъ, въ мотивахъ указывается, что законъ 1877 г. имѣлъ въ виду пріобрѣтеніе въ казну линій, въ финансовомъ положеніи которыхъ значительно заинтересовано правительство, а также (что̀ видно было изъ предшествовавшихъ закону дебатовъ) линій, имѣющихъ особое экономическое и государственное значеніе, и вообще поставленіе въ извѣстную зависимость отъ государства тарифовъ жж. дорогъ. Затѣмъ указывается, что присоединеніе Elisabeth-Bahn къ состоящимъ уже у казны жж. дорогамъ создаетъ *цѣльную сѣть*, а лишь при этомъ тарифное вліяніе и можетъ обнаружиться дѣйствительно. Путемъ соединенія администраціи этихъ дорогъ достигается значительная экономія. Лишь такимъ образомъ воз-

можно созданіе такой казенной сѣти, которая была бы доходною. Мы видимъ, что правительство, начавъ принятіемъ на себя эксплуатаціи линій въ цѣляхъ устраненія дурнаго веденія дѣла, дурнаго хозяйства, приводится силою вещей къ расширенію казенной сѣти путемъ дальнѣйшаго пріобрѣтенія уже и не малодоходныхъ линій, но необходимыхъ для объединенія и округленія сѣти правительственныхъ жж. дорогъ.

Условіями перехода, сперва въ завѣдываніе, а затѣмъ, послѣ окончательнаго улаженія спора относительно уплаты по купонамъ облигацій, о чемъ сейчасъ скажемъ, въ собственность казны, было поставлено—принятіе всего облигаціоннаго долга на казну и уплата акціонерамъ общества 59,2 милл. гульд. золотомъ въ видѣ 5% облигацій, подлежащихъ погашенію въ теченіе 85 л. Правительство оставляло за собою право, взамѣнъ 5%, выпустить 4% облигаціи на сумму 74 милл. гульд. золотомъ.

Однако, покупка дороги, какъ было сказано, была поставлена въ зависимость отъ улаженія спора общества съ облигаціонерами, который возникъ по слѣдующему поводу. При выпускѣ облигацій было сказано (и на облигаціяхъ напечатано также), что онѣ выпускаются на столько-то гульденовъ, или столько-то талеровъ, и т. д., на каковую сумму уплачивается 5% [1]).

Держатели облигацій, особенно въ Германіи, стали требовать послѣ паденія австрійскаго курса уплаты % въ талерахъ, что было для общества, конечно, невыгодно и на что оно не соглашалось. Вопросъ перешелъ на разсмотрѣніе суда. Вотъ почему правительство ставило покупку въ зависимость отъ разрѣшенія или улаженія этого спора. Такъ какъ, повидимому, соглашеніе между обществами и облигаціонерами готово было состояться при принятіи 177 марокъ=100 гульденамъ номинальной стоимости при погашеніи и уплатѣ процентовъ—5 гульденовъ или 8,85 марокъ, то эти условія и были включены въ законопроектъ, впослѣдствіи ставшій закономъ.

Правительство, однако повидимому, не намѣрено было строго

---

[1]) И относительно другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ были такіе же споры; такъ, съ обществомъ Franz-Josef-Bahn на основаніи того, что тамъ было сказано, что уплата производится, по желанію облигаціонера, въ Вѣнѣ—5 гульд. австр., въ Южной Германіи, 5 гульд. 50 крейц. южно-германскихъ, или 3 тал. 10 грошей, гдѣ талерная система, или 12 фр. 50 сант. въ Парижѣ.

держаться разъ принятой системы—развитія *казенной сѣти* жж. дорогъ, и почти одновременно (спустя мѣсяцъ съ небольшимъ) съ внесеніемъ проекта о пріобрѣтеніи въ казну Elisabeth-Bahn, оно вноситъ проектъ выдачи концессіи (съ финансовымъ участіемъ правительства въ размѣрѣ 8 милл. гульд.) на сооруженіе Transversalbahn въ Галиціи, какъ частной ж. дороги, да, сверхъ того, предполагается передать не только эксплуатацію этой дороги, но и другихъ казенныхъ линій въ Галиціи обществу Lemberg-Czernowitz.

Уже при первомъ же чтеніи проекта было указано на эту непослѣдовательность и поставленъ вопросъ, почему правительство не хочетъ само строить, что представляется гораздо болѣе выгоднымъ даже и въ экономическомъ отношеніи.

Парламентская коммисія, хотя и составленная изъ большинства, благосклоннаго къ правительству, постаравшись выгородить послѣднее указаніемъ, что оно не безъ нѣкоторыхъ основаній предполагало передать сооруженіе частному предпріятію, все-таки приходитъ къ заключенію о большей выгодности казенной постройки, которую и рекомендовало рейхсрату. Въ § V ея проекта говорится, что эксплуатація должна вестись казной и передача эксплуатаціи частному обществу можетъ послѣдовать не иначе, какъ въ силу особаго закона. Предложеніе коммисіи было принято и закономъ 28 декабря 1881 г. рѣшена казенная постройка. Съ 1 іюля 1882 года (на основаніи закона 1877 года), правительство взяло въ свои руки эксплуатацію Vorarlberg-Bahn, а затѣмъ заключило договоръ о покупкѣ ея, утвержденный закономъ 8 апрѣля 1884 года.

Съ 1 іюня 1883 года государство взяло на себя (отчасти по договору, отчасти въ силу закона 1877 г.) эксплуатацію моравской Grenz-Bahn.

Сооруженіе жж. дорогъ на счетъ казны продолжалось и въ слѣдующіе годы, напр., Böhmisch-Mährische Transversalbahn (законъ 25 ноября 1883 г.), причемъ введено было новое условіе: въ виду того, что часть предполагаемой линіи — соединеніе нѣкоторыхъ промежуточныхъ пунктовъ — была уже на лицо, благодаря существованію нѣкоторыхъ частныхъ жж. дорогъ, рѣшено было построить недостающіе для непрерывной и цѣльной линіи участки, обязавъ частныя общества допустить

пользованіе ихъ участками за извѣстное ежегодно, уплачиваемое вознагражденіе [1]).

Вмѣстѣ съ тѣмъ, правительство постепенно беретъ обратно на себя эксплуатацію своихъ линій, переданныхъ въ прежнее время для эксплуатаціи частнымъ обществамъ.

Къ 1884 г. общество Elisabeth-Bahn покончило свой облигаціонный споръ; его облигаціи были конвертированы и 24 іюня 1884 г. дорога объявлена была казенною, хотя еще не по всѣмъ вопросамъ между правительствомъ и правленіемъ общества состоялось окончательное соглашеніе. Главнымъ образомъ переговоры касались права правительства конвертировать для выкупа дороги выпущенныя 5% (золотомъ) желѣзнодорожныя облигаціи или погасить ихъ во всякое время. Противъ этого условія и возражало правленіе. Правительство сдѣлало уступку, обѣщавъ тѣмъ акціонерамъ, которые согласятся получать проценты бумажными деньгами и серебромъ (размѣръ суммы опредѣленъ для разныхъ выпусковъ различно), что возвратъ капитальной суммы не можетъ имѣть мѣста ранѣе 1912 г.

По закону 8 апрѣля 1884 г., Rudolph-Bahn, уже съ 1 января 1880 г. эксплуатировавшаяся казной за счетъ общества, считая съ 1 января 1884 г. эксплуатируется за счетъ государства, которое всегда имѣетъ право выкупить дорогу, уплативъ, взамѣнъ еще непогашенныхъ къ моменту выкупа акцій общества, не болѣе, какъ на ту же номинальную сумму желѣзнодорожными $4^3/_4$% облигаціями, подлежащими погашенію до 1960 г.

Тѣмъ же закономъ устанавливается эксплуатація за счетъ правительства и на дорогахъ Franz-Josef-Bahn и Vorarlberger-Bahn. Ихъ также правительство имѣетъ право выкупить, причемъ выкупная сумма не должна превосходить: для первой выдаваемыхъ за акціи $5^1/_4$% желѣзнодорожныхъ облигацій на 42.416.600

---

[1]) Законъ 25 ноября 1883 г. Art. IX: „In Ansehung der bestehenden Bahnstrecken, welche in die Gesammtrichtung der Transversalbahn fallen, ist mit den betheiligten Bahnverwaltungen ein Uebereinkommen zu treffen, durch welches die Mitbenutzung jener Bahnstrecken der Staatsverwaltung derart eingeräumt wird, dass dieselbe berechtigt ist unter freier Feststellung des Tarifes ganze Züge oder einzelne Wagen über jene Bahnstrecken gegen Entrichtung einer fixen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Falls ein solches Uebereinkommen nicht zu Stande kommt, kann die Einräumung dieser Mitbenutzung als dingliches Recht im Enteignungswege in Anspruch genommen werden...“

флор. сер. подлежащихъ погашенію по плану для акцій установленному; для второй — 5% облигаціями, погашаемыми до 1962 г., на номинальную сумму — 5.988.000 флор. сер.

Закономъ 8 іюня 1884 г. утвержденъ договоръ относительно выкупа Pilsen-Priesener-Eisenbahn. Главнѣйшія условія выкупа заключались въ слѣдующемъ:

Правительство беретъ на себя долгъ по облигаціямъ 1 выпуска, за вычетомъ долженствующей быть погашенною суммы, а всего въ размѣрѣ 11.940.000 флор. сер., но съ тѣмъ, что вмѣсто 5%, по этому долгу будетъ уплачиваться лишь 4% въ серебряной валютѣ.

Невыплаченныя до 1 іюля 1884 г. суммы по счету процентовъ и погашенія до 1 іюля 1884 г. остаются на отвѣтственности общества. Съ общества слагается долгъ правительству, обусловленный выдачей послѣднимъ первому ссуды въ размѣрѣ 7 милл. флор. и оставленіемъ правительствомъ за собою облигацій 2-го выпуска на сумму 10.499.580 флор.

Обществу уплачивается 7.157.600 флор. номин. 4% правительственными желѣзнодорожными облигаціями, подлежащими погашенію до 1 іюля 1963 г., причемъ правительству предоставляется право погашать и на большія суммы, чѣмъ какія опредѣлятся планомъ погашенія. Изъ этой суммы $1^1/_2$ милл. флор. номин. должны быть употреблены на выкупъ облигацій 2-го выпуска, находящихся въ частныхъ рукахъ.

Причитающаяся фиску доля чистаго дохода линіи Pilsen-Eisenstein, съ открытія ея по 1 іюля 1884 года, въ суммѣ 1.310.000 флор. должна быть уплачена обществомъ правительству 1 іюля 1884 г.

Правительство не принимаетъ на себя никакихъ другихъ долговъ общества, кромѣ вышеуказанныхъ.

Такъ какъ правительство стремилось образовать изъ выкупленныхъ и взятыхъ для эксплуатаціи линій цѣльную, законченную, самостоятельную сѣть, то для него въ высшей степени важно было, послѣ пріобрѣтенія Franz-Josef и Pilsen- Priesener-Eisenbahn, обезпечить за собою исходный пунктъ — Bodenbach, для чего правительство и вступило въ переговоры съ обществами Dux-Bodenbach и Prag-Duxer-Eisenbahn. По договору 17 мая 1884 г., эксплуатація обѣихъ линій *временно* была передана дирекціи казенныхъ жж. дорогъ, а окончательный до-

говоръ, послѣ двукратнаго внесенія на разсмотрѣніе рейхсрата въ 1885 г. (20 января и 2 октября), былъ утвержденъ лишь закономъ 11 апрѣля 1886 г.

Согласно договору, правительство, беря на себя эксплуатацію, гарантируетъ обществамъ чистый доходъ, опредѣляемый для 1887—1894 г. посредствомъ вычисленія средняго за два непосредственно предшествующихъ года дохода, который затѣмъ увеличивается на 6% для 1887 г., на 5% — для 1888—1890 г. и по 4% для каждаго года въ теченіе 1891—1894 г. Полученный такимъ образомъ гарантированный доходъ для 1894 г. остается въ силѣ и для послѣдующаго времени.

Еслибы государству пришлось произвести приплаты, въ виду принятой имъ на себя гарантіи, то эти суммы разсматриваются, какъ ссуды, на которыя начисляются простые проценты въ размѣрѣ 4% годовыхъ и которыя возмѣщаются изъ доходовъ послѣдующихъ лѣтъ, насколько послѣдніе превысятъ гарантированную сумму. *„При этомъ уплата по счету процентовъ предшествуетъ уплатѣ ссудъ по гарантіи“ (т. е. капитальному долгу* [1]).

Съ 1 января 1892 г. правительству предоставляется право выкупа жж. дорогъ обоихъ обществъ подъ условіемъ уплаты ежегодно суммы, которая получится путемъ выведенія средняго за 2 лучшихъ изъ 3 послѣднихъ передъ выкупомъ годовъ дохода. Эта сумма не можетъ быть менѣе 3.100.000 флор. и должна быть ежегодно уплачиваема обществомъ до 30 іюня 1962 г.

Закономъ 26 декабря 1884 г. утверждены условія выкупа Erzherzog-Albrecht-Bahn. Правительство уполномочивается произвести выкупъ, подъ условіемъ, что оно будетъ уплачивать обществу ежегодно, до истеченія срока концессіи, ренту, которая не должна превышать гарантированнаго дохода—954.136 флор. сер. Если бы на каждую изъ остающихся въ обращеніи акцій, послѣ покрытія всѣхъ платежей, обусловленныхъ облигаціонными займами и другими обязательствами общества, не очистилось 3 флор. кред., то правительству предоставляется пополнять причитающуюся на акціи сумму выдачею ссудъ, но не болѣе 20 тыс.

---

[1]) Включеніе такого условія въ уставы нашихъ жж. дорогъ устранило бы многія недоразумѣнія.

флор. ежегодно, съ тѣмъ, чтобы эти ссуды, съ начетомъ 4% годовыхъ, были уплачиваемы обществомъ правительству, когда причитающаяся на акціи сумма составитъ болѣе $1^1/_2\%$. *Возмѣщеніе долга по счету процентовъ предшествуетъ возмѣщенію выданныхъ ссудъ.*

Закономъ 6 сентября 1885 г. разрѣшилось, наконецъ, долго тянувшееся дѣло общества Kaiser-Ferdinand-Nordbahn. Сущность его заключалась въ слѣдующемъ. Срокъ концессіи истекалъ 4 марта 1886 г., но по уставу не опредѣлена была дальнѣйшая судьба ж. дороги, признаваемой собственностью общества. Должно ли правительство взять жж. дороги общества за себя, или же слѣдуетъ предпочесть частную эксплуатацію, оставивъ дорогу тому же обществу на новыхъ, точно изложенныхъ условіяхъ?

Если бы рѣшеніе состоялось въ первомъ смыслѣ, то тотчасъ возникаетъ новый вопросъ, на какихъ условіяхъ могъ бы состояться переходъ дороги въ казну? Въ виду нежеланія общества, установленіе выкупной суммы путемъ добровольнаго соглашенія было невозможно; оставался путь принудительной экспропріаціи. Однако, по общимъ законамъ, въ послѣднемъ случаѣ слѣдовало бы обществу возмѣстить тотъ ущербъ, который ему былъ бы нанесенъ экспропріаціей. Опредѣленіе послѣдняго, оцѣнка вообще желѣзнодорожныхъ линій требуетъ данныхъ за цѣлый рядъ годовъ, и все-таки даже и въ этомъ случаѣ не можетъ считаться точною, не подлежащею оспариванію.

Наконецъ, въ виду высокой доходности дороги за послѣдніе годы эта сумма должна бы быть весьма значительною, а между тѣмъ, положеніе финансовъ государства не было таково, чтобы можно было считать время удобнымъ для совершенія крупныхъ финансовыхъ операцій.

По этимъ соображеніямъ правительство рѣшилось уладить дѣло соглашеніемъ съ обществомъ, въ силу котораго, въ отмѣну прежней концессіи, выдавалась новая на значительно къ выгодѣ государства измѣненныхъ условіяхъ.

Первое соглашеніе состоялось въ апрѣлѣ 1884 г., но оно не имѣло успѣха. Второе состоялось 10 января 1885 г. И въ рейхсратѣ, и въ коммисіи его много было измѣнено въ первоначальномъ договорѣ въ интересахъ государства, причемъ такой измѣненный договоръ былъ принятъ рейхсратомъ 27 марта,

а палатой господъ — 20 апрѣля. Общее собраніе акціонеровъ общества изъявило согласіе на сдѣланныя измѣненія 17 іюля, а 6 сентября договоръ получилъ законную силу.

Вся сѣть общества разсматривается, какъ одно цѣлое, и приплаты по гарантіи дохода линій, коимъ сія гарантія дана, могутъ имѣть мѣсто лишь въ томъ случаѣ, если весь доходъ окажется менѣе гарантированной суммы. Этимъ условіемъ, въ сущности, правительство себя совершенно обезпечиваетъ отъ необходимости производить приплаты, такъ какъ главная линія, не пользующаяся гарантіей, давала дохода болѣе 16%. Числившійся за обществомъ, по гарантіи märisch-schlesisch. Nordbahn, долгъ въ размѣрѣ 8.088.657 флор., съ начетомъ со дня договора по день уплаты долга 4%, уплачивается обществомъ правительству въ теченіе 6 мѣсяцевъ со дня утвержденія договора.

Утвержденіе тарифовъ предоставляется министру торговли, причемъ онъ не можетъ предписать дальнѣйшаго пониженія противъ существующихъ нынѣ тарифовъ на западныхъ (отъ Вѣны) казенныхъ жж. дорогахъ, или если тарифы Nordbahn уже ниже тарифовъ казенныхъ жж. дорогъ, то предѣльными являются эти дѣйствующіе тарифы.

Однако, если бы доходъ на каждую акцію (1.050 флор.) превышалъ 100 флор., то министръ имѣетъ право требовать дальнѣйшаго пониженія тарифовъ. Если бы результатомъ послѣдняго оказалось паденіе дохода ниже 100 флор. на акцію, то общество пріобрѣтаетъ лишь право такого повышенія тарифовъ, какое окажется необходимымъ для повышенія дохода снова до указанной нормы.

При полученіи дохода болѣе 100 флор. на акцію, половина избытка идетъ въ пользу государства и должна быть въ теченіе 4 недѣль внесена въ государственное казначейство.

Концессія выдается на срокъ до 1940 г., причемъ, однако, начиная съ 1 января 1904 года, за правительствомъ оставляется право выкупить жж. дороги общества. За основаніе въ этомъ случаѣ берется средній за 5 лучшихъ изъ 7 послѣднихъ передъ выкупомъ лѣтъ доходъ, причемъ эта послѣдняя сумма уплачивается правительствомъ обществу ежегодно до истеченія срока концессіи.

При выведеніи подлежащей къ уплатѣ суммы принимается

въ разсчетъ лишь доходъ, причитающійся акціонерамъ, и то за вычетомъ существующихъ на таковой доходъ налоговъ.

На общество Nordbahn возложено было еще по новому договору сооруженіе нѣкоторыхъ линій и вѣтвей жж. дорогъ и т. п.

Къ 1885 г. *въ Австріи* было:

казенныхъ жж. дорогъ	2.633	кил.
Въ казенномъ завѣдываніи частныхъ жж. дорогъ	2.412	„
Итого	5.045	кил.
Частныхъ жж. дорогъ	5.270	кил.
Изъ частныхъ жж. дорогъ гарантированныя составляли	4.229	„
Негарантированныя.	3.453	„

Въ Венгріи казенныя жж. дороги. . .	4.155	кил.
Частныя въ казенномъ завѣдываніи . .	105	„
Итого . . .	4.260	кил.
Частныя жж. дороги	1.641	кил.
Изъ частныхъ гарантированныя . . .	726	„
Негарантированныя	1.019	„

Общія австро-венгерскія (частныя) жж. дороги составляли	5.628	кил.
Изъ нихъ гарантированныя	5.132	„

Всего въ имперіи: казенныхъ	6.788	кил.
Частныхъ гарантированныхъ	10.088	„
„ негарантированныхъ	4.970	„
Итого	21.846	кил.

Исторія развитія жж. дорогъ въ Австріи съ финансовой стороны, какъ и со стороны политики, представляетъ много сходнаго съ исторіей жж. дорогъ въ Россіи.

И въ Австріи мы находимъ колебанія въ политикѣ—предпочтеніе частной предпріимчивости, главнымъ образомъ, въ виду

финансовыхъ затрудненій; передача казенныхъ жж. дорогъ частнымъ обществамъ съ громаднымъ убытқомъ для правительства; разрѣшеніе постройки дорогъ безъ твердо выработаннаго плана; самое широкое матеріальное содѣйствіе со стороны правительства, въ самыхъ разнообразныхъ формахъ и безъ достаточныхъ къ тому основаній; недостаточная обезпеченность государственныхъ интересовъ при выдачѣ концессій и утвержденіи уставовъ.

Однако, начиная съ 1873 года здѣсь замѣчается рѣзкій поворотъ: сознаніе необходимости въ *интересахъ государственныхъ* обезпечить правительству значительное вліяніе на веденіе желѣзнодорожнаго хозяйства; сознаніе, что тотъ, кто несетъ отвѣтственность, кѣмъ приносятся жертвы, долженъ, по всей справедливости, имѣть и рѣшающій голосъ въ дѣлѣ; вообще сознаніе ненормальности отношеній государства и „частныхъ“ желѣзнодорожныхъ обществъ привело къ коренному измѣненію политики, которой до той поры держалось правительство. Оно выкупаетъ жж. дороги, беретъ на себя эксплуатацію частныхъ жж. дорогъ, обезпечиваетъ за собою при каждомъ удобномъ случаѣ большую долю вліянія и закономъ 1877 года ясно говоритъ, что надъ прошлымъ, когда интересы общегосударственные приносились въ жертву частнымъ лицамъ и обществамъ, когда податныя средства шли *безконтрольно* на расплату за нехозяйственное веденіе дѣла, за растраты и хищенія частныхъ лицъ, что надъ всѣмъ этимъ прошлымъ оно ставитъ крестъ, а на будущее время оно намѣрено руководиться интересами національности и государства, и своимъ девизомъ оно беретъ—salus populi suprema lex esto.

Глава VII.

Исторія жж. дорогъ въ Италіи тѣсно связывается съ исторіей объединенія всей страны и каждый шагъ къ послѣднему отмѣчаетъ и перемѣны въ существованіи и въ администраціи жж. дорогъ.

Первая ж. дорога была открыта въ Италіи въ 1839 г. (Неаполь-Портичи 8 кил.).

Тоскана первая развила на всей своей территоріи сѣть, на сооруженіе которой была выдана концессія анонимному обществу капиталистовъ, утвержденному декретомъ 5 апрѣля 1841 г.

Пьемонтъ, не желая отставать, тоже принимается за сооруженіе жж. дорогъ, но здѣсь (патентъ 13 февраля 1845 г.) рѣшено было, что для обезпеченія и быстроты сооруженія оно будетъ вестись государствомъ на счетъ его доходовъ.

Завѣдываніе жж. дорогами находилось всецѣло въ рукахъ государства, да это и понятно: сооруженіе жж. дорогъ было вызвано соображеніями политическими; планъ ихъ имѣлъ въ виду исключительно защиту страну [1]). Но средства страны были не велики и скоро обнаружилась невозможность дальнѣйшаго сооруженія жж. дорогъ за счетъ государства. Тогда правительство обратилось за помощью къ частной предпріимчивости — къ англо-французскому обществу капиталистовъ (общество Виктора-Эммануила); само же свое содѣйствіе выражало или подпиской на часть акціонернаго капитала, или обѣщаніемъ гарантіи minimum'а дохода, или, наконецъ, на себя брало эксплуатацію дороги, обязуясь $^1/_2$ валоваго дохода предоставлять въ пользу строителей.

Ломбардо-венеціанскія земли Австріи не имѣли еще достаточной и законченной сѣти, когда событія 1848 г. нанесли

---

[1]) Cucheval, ук. соч., стр. 204.

сильный ударъ финансамъ Австріи и заставили ее также искать помощи для развитія сѣти жж. дорогъ у частныхъ капиталистовъ. Съ указанной цѣлью въ 1856 г. было учреждено императорское королевское частное общество ломбардо-венеціанскихъ и центрально-итальянскихъ жж. дорогъ [1]).

Общество выкупило у австрійскаго правительства имъ отстроенныя и начатыя жж. дороги и приняло на себя обязательство отстроить въ теченіе пяти лѣтъ линіи, уже ранѣе намѣченныя, относительно которыхъ предварительныя изысканія были сдѣланы.

Акціонерный капиталъ общества составлялъ 156.250.000 фр., причемъ общество имѣло право выпустить гарантированныя австрійскимъ правительствомъ облигаціи на сумму 143.750.000 фр.

Съ 1858 г. общество включило въ свое названіе слова „южно-австрійскихъ жж. дорогъ“, такъ какъ австрійское правительство, желая шире воспользоваться содѣйствіемъ надежнаго въ финансовомъ отношеніи общества, передало ему и сооруженіе жж. дорогъ въ Южной Австріи, вслѣдствіе чего общество довело свой капиталъ до 375 милл. фр.

Событія 1859 г. вызвали нѣкоторыя измѣненія въ положеніи общества. Хотя за нимъ и были признаны со стороны итальянскаго правительства всѣ данныя ему Австріей концессіи, но администрація общества разбилась на два совѣта для завѣдыванія отдѣльно австрійскою и итальянскою сѣтью; связующимъ звеномъ являлся центральный комитетъ въ Парижѣ, гдѣ созывались и общія собранія.

Правительство Италіи приняло на себя гарантію чистаго дохода жж. дорогъ центральной Италіи въ размѣрѣ 6,5 милл. фр. и гарантію валоваго дохода пьемонтскихъ жж. дорогъ въ размѣрѣ 28 милл. фр. [2]); дало гарантію $5{,}2^0/_0$ на весь капиталъ, необходимый для сооруженія и открытія эксплуатаціи ломбардскихъ жж. дорогъ, а также на пріобрѣтеніе подвижнаго состава въ теченіе 3 первыхъ лѣтъ эксплуатаціи; оно уступило

---

[1]) Указанному обществу передано было право на сооруженіе жж. дорогъ въ центральной Италіи отдѣльными правительствами послѣ того, какъ разрѣшенное съ этою цѣлью итальянское общество не могло собрать капиталовъ и было объявлено несостоявшимся въ 1855 г.

[2]) Dr. Pieck. „Zur Geschichte der oberital. Eisenbahnen. Archiv f. Eisenbahnw.“. 1883, стр. 144.

обществу на 95 лѣтъ (съ 1865 г. по 1960 г.) казенныя жж. дороги Пьемонта, подъ условіемъ 1) выплаты въ теченіе 4 лѣтъ 200 милл. фр., 2) оказанія содѣйствія выдачей субсидій на улучшеніе Генуэзскаго порта (3 милл. фр.) и на прорытіе Монсенисскаго туннеля (не менѣе 10 милл. фр.). Съ своей стороны, правительство гарантировало валовой доходъ, вычисленный на основаніи дохода 1862 г., какъ только указано, въ размѣрѣ 28 милл. фр. Общество получило названіе „общества жж. дорогъ Верхней Италіи".

Присоединеніе Венеціи въ 1866 г. вызвало дальнѣйшее увеличеніе сѣти жж. дорогъ Верхней Италіи, причемъ измѣненія были сходны съ сдѣланными въ 1859 г.

Уже къ 1865 г. была заключена сдѣлка съ обществомъ римскихъ жж. дорогъ, съ которымъ послѣ 1859 г., по иниціативѣ правительства, въ видахъ объединенія національной сѣти, слились нѣкоторыя другія общества. Что касается до финансовыхъ условій соглашенія, то они заключались, главнѣйшимъ образомъ, въ слѣдующемъ: правительство выдаетъ обществу ежегодную субсидію въ размѣрѣ 13.250 фр. на кил., пока валовой доходъ не достигнетъ 12.500 фр.; на половину увеличенія дохода свыше этой суммы уменьшается субсидія правительства и, наконецъ, прекращается совершенно, коль скоро валовой доходъ достигнетъ 30.000 фр. на кил. Капиталъ общества составился на 81% (641,4 милл.) изъ облигацій, по которымъ процентъ и погашеніе составляли 6,73%. Такой высокій процентъ обусловливалъ затруднительное финансовое положеніе общества, выйти изъ котораго не могли помочь и ссуды правительства (до 46 милл.), и другія льготы. Принятыя на себя правительствомъ обязательства, будучи весьма обременительными для послѣдняго, все-таки были не въ состояніи оказать достаточной поддержки обществу; субсидіи выплачивались обезцѣненными на 40% — 45% бумажными деньгами; гарантія правительства, рента котораго упала ниже 40 фр., не представлялась достаточно солидною; облигаціи обществу или не удавалось помѣстить вовсе или по крайне невыгодному курсу. Общество было не въ состояніи взяться за сооруженіе новыхъ линій, и вотъ само правительство берется за сооруженіе Лигурійской линіи, эксплуатація которой была передана обществу Верхней Италіи.

Съ перенесеніемъ столицы въ Римъ правительство находило

необходимымъ соотвѣтственное измѣненіе сѣти, отъ котораго общество римскихъ жж. дорогъ отказывалось, такъ какъ договорами никакихъ обязательствъ въ этомъ отношеніи предусмотрѣно не было, между тѣмъ предположенныя сооруженія, можетъ быть, весьма необходимыя въ отношеніи политическомъ, вовсе не обѣщали быть доходными. Пререканіямъ между правительствомъ и обществомъ могъ быть положенъ конецъ только выкупомъ, къ которому правительство Италіи весьма охотно склонялось, отдавая въ это время предпочтеніе казенной эксплуатаціи передъ частною. Соглашеніе съ обществомъ было достигнуто, но согласія представителей законодательной власти добиться не удавалось съ 1873 г. вплоть до 1880 г., когда было постановлено, что эксплуатація жж. дорогъ обществомъ прекращается 31 декабря 1881 г. и переходитъ на правительство. Съ 1882 г. общество существуетъ лишь, какъ синдикатъ кредиторовъ правительства.

Что касается до неаполитанскихъ жж. дорогъ, то, послѣ объединенія Италіи, на ихъ развитіе правительствомъ было обращено должное вниманіе, причемъ, съ цѣлью также соединенія юга съ сѣверомъ, правительство вошло въ соглашеніе съ капиталистами, хозяевами общества жж. дорогъ Верхней Италіи, относительно сооруженія проектированныхъ жж. дорогъ. Парламентъ, опасаясь допустить слишкомъ большое вліяніе иностранныхъ капиталистовъ, которое они могли пріобрѣсти доставленіемъ работы и должностей въ обществѣ жж. дорогъ, обнимавшемъ чуть не всю Италію, на выборы и на администрацію, ввелъ (въ лицѣ парламентской коммисіи) такія измѣненія въ проектъ договора, которыя другою стороной не были приняты и весь проектъ рухнулъ.

На смѣну явился новый проектъ. Бывшій министръ финансовъ (при Кавурѣ) Bastogi взялся за составленіе новаго чисто-итальянскаго общества жж. дорогъ Южной Италіи [1]). Его предло-

[1]) Этому же обществу передана эксплуатація Калабро-сицилійскихъ линій съ 1870 г. на 15 лѣтъ, за счетъ казны. Расходы общества сперва покрываются изъ валовыхъ доходовъ, но такъ какъ ихъ не хватаетъ, то казна несетъ большія жертвы, платя и % на капиталъ. Въ Сардиніи жж. дороги постоянно даютъ значительный дефицитъ и постоянно требуютъ субвенцій правительства. Послѣднее приняло на себя обязательство доплачивать, до тѣхъ поръ пока валовой доходъ не достигаетъ 7.000 фр. на кил., 14.800 фр. и половину разницы между 7.000 фр. и дѣйствительнымъ доходомъ на километръ. Когда доходъ превы-

женія были приняты и всѣ намѣченныя для сооруженія линіи были концессіонированы подъ условіемъ ежегодной субсидіи правительства въ размѣрѣ, не превосходящемъ 20.000 фр. на кил. Въ этой суммѣ пособія подлежали выдачѣ, пока валовой доходъ не превосходилъ 7.000 фр. на кил. При доходѣ 7.000—15.000 фр., половина излишка сверхъ 7.000 шла въ пользу казны, т. е., другими словами, изъ казны выдавалось менѣе 20.000 фр. При доходѣ въ 15 тыс., изъ казны выдавалось 16.000 фр. субсидіи, т. е. обезпечивался валовой доходъ въ 31.000 на километръ; всякое дальнѣйшее повышеніе валоваго дохода полностью на ту же сумму уменьшало казенную приплату.

Съ 1873 г. доходы общества постоянно превышали 15 тыс. фр., но подобное повышеніе валоваго дохода было крайне невыгодно для общества, вызывая своимъ повышеніемъ постоянное паденіе чистаго дохода. Въ самомъ дѣлѣ, при доходѣ въ 15 тыс. общество получаетъ еще приплату въ размѣрѣ 16 тыс. фр., ничѣмъ не уменьшаемыхъ; напротивъ того, всякое повышеніе валоваго дохода сверхъ 15 тыс. уменьшаетъ полностью чистую приплату, само же увеличиваетъ чистый доходъ лишь разностью валоваго дохода и расхода по эксплуатаціи жж. дорогъ, а такъ какъ послѣдній на 1.000 фр. валоваго дохода составляетъ около 600 фр., то настолько же на каждую 1.000 фр. увеличившагося (сверхъ 15 тыс.) валоваго дохода падалъ чистый доходъ общества. Тогда какъ другія общества заинтересованы, содѣйствуютъ развитію движенія, это ничего не дѣлало для послѣдняго и даже съ безпокойствомъ должно было смотрѣть на его естественное развитіе.

Выше было указано на соглашеніе, заключенное правительствомъ съ обществомъ римскихъ жж. дорогъ, въ 1874 г. было безъ труда достигнуто соглашеніе и съ обществомъ южныхъ жж. дорогъ. Послѣднее опасалось пониженія чистаго дохода, обусловливаемаго увеличеніемъ валоваго, а правительство опасалось, что общество, съ цѣлью уменьшить валовой и увеличить чистый доходъ, повыситъ тарифы, на что по концессіи оно имѣло право, пока уступленныя ему линіи еще не всѣ отстроены. Такимъ образомъ, интересъ придти къ соглашенію

сить 7.000, то субсидія въ 14.800 фр. уменьшается на 54% разницы между дѣйствительнымъ доходомъ и 7.000 фр. Къ началу 80-хъ годовъ расходъ на килом. составляетъ 7.500, а валовой доходъ — всего 5.000 фр.

былъ обоюдный. Общество уступало государству всѣ свои линіи на весь концессіонный срокъ за ежегодную уплату суммы, изъ которой, по уплатѣ % и погашенія по займамъ, на акціи остается 5%. Общество южныхъ жж. дорогъ должно было продолжать эксплуатацію своихъ линій и, сверхъ того римскихъ и калабро-сицилійскихъ жж. дорогъ, причемъ, съ цѣлью заинтересовать общество въ развитіи движенія, ему, за покрытіемъ издержекъ эксплуатаціи, опредѣленныхъ по соглашенію правительства и общества, шла извѣстная доля валоваго дохода, а именно: 4% съ дохода до 10.000 фр. на килом.; 3%—съ излишка при доходѣ 10.000 — 15.000; 2% — съ избытка свыше 15.000 фр.; кромѣ того, общество получало 5% съ чистаго дохода. Съ другой стороны, никакое пониженіе тарифовъ не могло быть произведено безъ предварительнаго разрѣшенія правительства.

Таково было въ главныхъ чертахъ соглашеніе съ обществомъ южныхъ жж. дорогъ. Однако оно не получило въ установленный срокъ утвержденія парламента и потому утратило обязательную силу для сторонъ вступившихъ въ соглашеніе. Одною изъ причинъ этого неуспѣха было то обстоятельство, что правительству въ то время приходилось подумать о разрѣшеніи запутаннаго положенія жж. дорогъ на сѣверѣ Италіи.

Происхожденіе линій, вошедшихъ въ составъ сѣти общества жж. дорогъ Верхней Италіи, было весьма различно: однѣ принадлежали государству цѣликомъ, другія—отчасти; по отношенію къ нѣкоторымъ государство взяло на себя эксплуатацію, которую затѣмъ передало обществу Верхней Италіи; нѣкоторыя линіи были сооружены послѣднимъ опять-таки при различномъ содѣйствіи государства.

Результатомъ всего этого была такая запутанность отношеній и счетовъ, которая порождала постоянныя пререканія между правительствомъ и обществомъ, особенно когда необходимо было производить платежи. Съ другой стороны, австрійское правительство, давшее значительныя льготы обществу, настаивало на окончательномъ раздѣленіи его, не желая, хотя бы косвенно, содѣйствовать развитію сѣти въ ставшихъ чужими для него областяхъ, въ чужой странѣ.

Правительство Италіи, въ свою очередь желало того же, такъ какъ неопредѣленность положенія общества вела за собою и извѣстнаго рода неопредѣленность обезпеченія, имъ представляе-

маго. Не говоря уже о томъ, что отъ общества зависѣло, кому скорѣе будетъ оно служить своими средствами, своимъ кредитомъ, въ какомъ положеніи оказалось бы одно изъ правительствъ, если бы оно, въ виду неисполненія принятыхъ обществомъ на себя обязательствъ, было вынуждено обратиться къ репрессивнымъ побудительнымъ мѣрамъ?

При такомъ обоюдномъ согласіи, обоими правительствами въ 1873 г. (24 апрѣля) обществу было дано 6 мѣсяцевъ срока для представленія проекта окончательнаго раздѣленія капиталовъ и образованія двухъ отдѣльныхъ обществъ. Общество представило выработанный проектъ, согласно которому акціонерный капиталъ раздѣлялся поровну между двумя имѣющими образоваться обществами, независимыми другъ отъ друга, однако, сохраняющими одинаковую отвѣтственность передъ держателями облигацій, выпущенныхъ въ прежнее время, въ виду невозможности найти вѣрныя основанія для распредѣленія указаннаго облигаціоннаго капитала и въ виду возможнаго, въ противномъ случаѣ, требованія облигаціонеровъ выплаты капитала по ихъ облигаціямъ.

Такое разрѣшеніе вопроса не удовлетворяло оба правительства. Оставался одинъ путь — выкупъ однимъ изъ государствъ сѣти, находящейся въ его предѣлахъ. Австрія въ это время не считала возможнымъ взяться за подобную операцію; напротивъ, итальянское правительство, не смотря на стѣсненное финансовое положеніе, тѣмъ охотнѣе рѣшилось на выкупъ, что чрезъ это оно пріобрѣтало значительное вліяніе на выборы, имѣя въ прямой отъ себя зависимости массу рабочихъ и служащихъ. Соглашеніе было достигнуто и конвенція была подписана 17 ноября 1875 г. въ Базелѣ, причемъ она была нѣсколько измѣнена затѣмъ вѣнскою конвенціей 25 февраля и парижскимъ дополнительнымъ актомъ 11 іюня 1876 г. Правительство возымѣло намѣреніе сосредоточить въ своихъ рукахъ всю сѣть жж. дорогъ и ея эксплуатацію, и съ этою цѣлью тотчасъ же приступить къ окончательному выкупу и сѣти южныхъ жж. дорогъ. Оно вошло въ соглашеніе съ обществомъ, въ силу котораго принимало на себя обязательства на сумму 26.422.905 фр. Въ результатѣ получалось обезпеченіе дохода въ размѣрѣ 6,96% на весь затраченный на сооруженіе и на пріобрѣтеніе матеріаловъ и запасовъ капиталъ, что̀ не могло считаться особенно невыгоднымъ при тогдашнемъ печальномъ положеніи кредита Италіи.

Въ палатѣ проектъ министерства вызвалъ оживленныя пренія, результатомъ которыхъ оказалось только одобреніе Базельской конвенціи, т. е. соглашеніе относительно выкупа верхнеитальянскихъ жж. дорогъ; что же касается до казенной эксплуатаціи, то она была отвергнута палатой. Эксплуатація выкупленной сѣти Верхней Италіи на два года (до 1 іюля 1878 г.) была предоставлено прежнему обществу жж. дорогъ Верхней Италіи и палатой (согласно закону 29 іюня 1876 г.) поручено министерству выработать проектъ закона уступки частной промышленности жж. дорогъ, перешедшихъ въ собственность государства.

20 ноября 1877 г. и былъ внесенъ проектъ, согласно которому имѣлось въ виду утвердить конвенціи относительно выкупа римскихъ и южныхъ жж. дорогъ и установить условія эксплуатаціи всей сѣти итальянскихъ жж. дорогъ.

Въ главныхъ чертахъ проектъ состоялъ въ слѣдующемъ: для эксплуатаціи вся сѣть продольною линіей (вдоль полуострова) дѣлится на двѣ части и образуются двѣ компаніи — Адріатическая и Средиземная, для эксплуатаціи каждой изъ этихъ сѣтей жж. дорогъ. Условія, въ которыя ставятся обѣ, приблизительно, одинаковы. Длина одной — 3.727 кил., другой — 3.680 кил., плата арендная за первую — 22.650.000 фр., за вторую — 22.350.000 фр. Существованіе одной большой компаніи представляло бы неудобства, въ виду ея исключительнаго вліянія на населеніе, а чрезъ него (при выборахъ) и на всю политику страны; наоборотъ, существованіе многихъ обществъ, съ одной стороны, вызоветъ излишнія издержки на содержаніе центральныхъ органовъ, съ другой—невыгодно въ политическомъ отношеніи, такъ какъ естественнымъ представится разграниченіе жж. дорогъ по мѣстностямъ, замкнутость отдѣльныхъ сѣтей, обособленіе отдѣльныхъ мѣстностей, между тѣмъ какъ правительство стремится къ сплоченію населенія недавно создавшагося государства и ту же цѣль должно оно преслѣдовать и при эксплуатаціи жж. дорогъ. Двѣ продольныхъ сѣти, проходя чрезъ всѣ отдѣльныя, недавно объединенныя мѣстности, заинтересованы въ сохраненіи спокойствія и порядка въ нихъ, рискуя въ противномъ случаѣ потерять значительные капиталы; затѣмъ параллельное существованіе такихъ двухъ сѣтей важно и въ видахъ стратегическихъ, давая возможность, въ случаѣ нужды, двумя путями перемѣщать въ тѣ же мѣстности военныя силы.

Правительство не въ состояніи развивать быстро сѣть жж. дорогъ, въ виду стѣсненнаго положенія его финансовъ; напротивъ, два крупныхъ, значительныхъ общества легко получатъ необходимыя для сооруженія новыхъ путей сообщенія средства. Каждое общество должно было имѣть акціонернаго капитала не менѣе 80 милл. фр. и, сверхъ того, ему предоставлялось право выпустить на сумму не болѣе половины акціонернаго капитала еще гарантированныхъ облигацій, однако, въ случаѣ предположенія выпуска по курсу ниже итальянской ренты—не иначе, какъ съ предварительнаго разрѣшенія правительства. Каждое общество должно было 100 милл. фр. изъ своего капитала внести въ казну, какъ обезпеченіе за казенный подвижной составъ. Однако, на внесенныя суммы правительство выплачиваетъ по 5 фр. на каждые 85,33 фр. капитала. Въ сущности это былъ заемъ 200 милл. фр. подъ залогъ подвижнаго состава.

Договоръ заключался на 60-ти-лѣтній срокъ, но послѣ каждыхъ 20 лѣтъ могъ быть уничтоженъ, по желанію обѣихъ сторонъ, подъ условіемъ предварительнаго за два года увѣдомленія.

Выгода подобной аренды состоитъ и въ опредѣленности доходовъ правительства, хотя и не полной. Плата 45 милл. могла измѣняться въ зависимости отъ удешевленія или вздорожанія каменнаго угля. Нормальный доходъ каждой сѣти опредѣленъ въ 74 милл.—адріатической и въ 76 милл.—средиземной. Всякое дальнѣйшее увеличеніе валоваго дохода подлежитъ дѣлежу—42% правительству, а 58% обществу. Кромѣ того, въ случаѣ возможности для общества выдать дивидендъ выше $7^1/_2$%, избытокъ дѣлится поровну между правительствомъ и обществомъ.

Таковъ былъ въ общихъ чертахъ проектъ, выработанный министерствомъ Депретиса. Однако, и ему не посчастливилось: перемѣна министерства снова обусловила и перемѣну политики. Новый министръ Баккарини провелъ законъ (8 іюля 1878 г.), которымъ постановляется, что особая коммисія должна произвести изслѣдованіе (enquête) съ цѣлью опредѣлить, въ какой степени способы эксплуатаціи жж. дорогъ, практиковавшіеся до той поры, и условія и разсчеты, которые положены въ основаніе конвенцій, соотвѣтствуютъ интересамъ государства и, сверхъ того, съ цѣлью выяснить предпочтительную систему для уступки эксплуатаціи жж. дорогъ частной промышленности.

Того же числа утверждено предположеніе министра о взя-

тіи казною на себя эксплуатаціи жж. дорогъ Верхней Италіи отъ общества, такъ какъ двухлѣтній срокъ, на который ему была передана эксплуатація, истекъ 1 іюля того года.

Можно ли это обстоятельство объяснять стремленіемъ правительства къ проведенію въ жизнь казенной эксплуатаціи, или же должно въ этомъ видѣть просто продолженіе той же политики, по которой не осуществилось первое общество южныхъ жж. дорогъ, т. е. въ виду нежеланія давать иностранцамъ, а они-то и стояли во главѣ общества жж. дорогъ Верхней Италіи, значительное вліяніе на населеніе и политику страны?

Коммисія, образованная во исполненіе закона 1878 г., состояла изъ 15 членовъ: 6 членовъ были выбраны сенатомъ 6— по выбору палаты депутатовъ и 3—по назначенію министра общественныхъ работъ. Такъ какъ закономъ было постановлено, что enquête должна вестись публично, то коммисія рѣшила держать публичныя засѣданія, проѣзжая по главнѣйшимъ городамъ, изъ одного въ другой. Вмѣстѣ съ тѣмъ выработанный коммисіей вопросный листъ (192 вопроса) былъ отчасти розданъ безплатно (4.000 экз.), отчасти пущенъ въ продажу по самой ничтожной цѣнѣ; чрезъ посредство прессы было заявлено, что всякій желающій можетъ заявить коммисіи свое мнѣніе или устно, или письменно.

Съ вопросными листами коммисія обратилась къ начальникамъ отдѣльныхъ частей въ министерствахъ, къ управленіямъ жж. дорогъ, къ торговымъ палатамъ, къ журналамъ, наконецъ, ко всѣмъ лицамъ, компетентнымъ въ экономическихъ и коммерческихъ вопросахъ.

Черезъ 3 года, 31 марта 1881 г. министръ общественныхъ работъ представилъ палатѣ результатъ изслѣдованій коммисіи— 7 объемистыхъ томовъ in-4°. Всѣ издержки коммисіи за все время составили всего 138.000 фр., считая въ томъ числѣ и печатаніе трудовъ коммисіи—сумма, сравнительно крайне незначительная.

Такъ какъ въ настоящее время мы имѣемъ въ виду исключительно изложеніе исторіи развитія жж. дорогъ въ Италіи, то и не будемъ останавливаться на соображеніяхъ и на мотивахъ, приводимыхъ въ коммисіи за то или другое рѣшеніе вопроса относительно дальнѣйшей политики въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, укажемъ только, что большинство коммисіи высказалось за част-

ную эксплуатацію и (въ теоріи) предпочтеніе отдавалось соединенію въ тѣхъ же рукахъ и эксплуатаціи, и собственности; на долю же государства отводился надзоръ и контроль за эксплуатаціей. Считаясь, однако, съ дѣйствительностью, имѣя въ виду уже совершившійся выкупъ жж. дорогъ государствомъ, предстояло высказаться относительно формы передачи жж. дорогъ въ эксплуатацію. Въ этомъ отношеніи коммисіей предпочтеніе отдано было проекту Депретиса, т. е. простой (почти) сдачѣ въ аренду, но, по возможности, съ устраненіемъ всего сколько-нибудь неопредѣленнаго.

Съ цѣлью предупрежденія возможныхъ недоразумѣній относительно несенія тѣхъ или другихъ издержекъ государствомъ, или эксплуатирующимъ ж. дорогу обществомъ, коммисія рекомендовала установленіе 4 особыхъ фондовъ (запасныхъ капиталовъ), которые должны были составляться путемъ отчисленій изъ валовыхъ сборовъ.

Фондъ A составляется отчисленіемъ извѣстнаго % изъ валоваго дохода и предназначенъ на доставленіе средствъ для увеличенія количества подвижнаго состава, который, по мнѣнію коммисіи, долженъ быть собственностью эксплуатирующаго лица; ему же долженъ принадлежать какъ вновь пріобрѣтенный подвижной составъ, такъ равно и остатки отъ этихъ затратъ, какіе будутъ числиться въ фондѣ A ко времени истеченія срока аренды.

Фондъ B составляется отчисленіемъ, пропорціональнымъ длинѣ одиночныхъ и двойныхъ путей, и предназначается на возобновленіе пути. На тѣхъ же основаніяхъ составляется фондъ C, предназначенный на улучшеніе и расширеніе станцій, разъѣздовъ, зданій и проч. Когда фонды B и C достигнутъ извѣстной опредѣленной суммы, отчисленія въ нихъ должны быть пріостановлены. При окончаніи аренды, остатки фондовъ переходятъ въ казну. Наконецъ, четвертый фондъ D предназначается для покрытія возможныхъ дефицитовъ при открытіи новыхъ линій и составляется отчисленіемъ извѣстной доли валоваго дохода.

Переходя къ распредѣленію валоваго дохода, коммисія признала наиболѣе правильнымъ слѣдующій порядокъ: государству изъ валоваго дохода долженъ быть обезпеченъ minimum, ниже котораго не можетъ падать доля государства; что выше этого, то принадлежитъ лицу эксплуатирующему, но если бы, за опла

той интереса и погашенія затраченнаго имъ капитала, получилась возможность распредѣлить еще дивидендъ, то и государство въ этомъ дѣлежѣ принимаетъ участіе.

Нельзя не признать предположеній коммисіи слишкомъ шаткими и настолько неопредѣленными, что класть ихъ въ основаніе концессій совершенно невозможно: или отчисленія въ указанные выше фонды будутъ значительны, тогда почти нечего будетъ дѣлить и, во всякомъ случаѣ, будутъ недочеты по капиталамъ, или отчисленія будутъ малы, тогда, откуда пополнять недочеты для удовлетворенія потребностей, ради чего и созданы эти самые фонды.

Относительно тарифнаго дѣла, по которому всѣ заявленія склонялись къ тому, чтобы государство оставило за собою полное право распоряженія тарифами, коммисія, имѣя въ виду чисто коммерческій характеръ тарифнаго дѣла, пришла къ заключенію о необходимости включенія въ концессіи только общаго тарифа и способа установленія спеціальныхъ, находя, что нельзя ожидать заключенія ни одной конвенціи, если общество въ самомъ существенномъ вопросѣ будетъ поставлено въ полную зависимость отъ правительства, поддающагося мѣстнымъ вліяніямъ и парламентскому давленію.

Максимальныя ставки общаго тарифа могутъ быть измѣнены не иначе, какъ съ заключеніемъ новой конвенціи, т. е. съ утвержденія парламента, пониженія же всегда могутъ предлагаться эксплуатирующимъ обществомъ и быть введены въ дѣйствіе съ одобренія правительства. Если бы правительство въ интересахъ страны признало необходимымъ пониженіе извѣстныхъ тарифовъ, то оно можетъ обязать къ тому общество, но въ такомъ случаѣ ведется особый счетъ, и результатъ, какъ выгодный, такъ и невыгодный, остается на отвѣтственности правительства. Съ цѣлью руководства (уясненія) правительства въ тарифныхъ вопросахъ, предлагалось учредить при министрѣ общественныхъ работъ особый „тарифный совѣтъ“, составленный изъ высшихъ чиновниковъ и пользующихся извѣстностью торговцевъ и промышленниковъ. Съ цѣлью поощрить общества къ затратамъ, коммисія полагала 60-лѣтній срокъ аренды разбить на два періода, по 30 лѣтъ, вмѣсто 20 (у Депретиса). Съ цѣлью устранить легкое воздѣйствіе правительственныхъ органовъ на веденіе дѣлъ въ обществахъ жж. дорогъ, коммиссія выразила желаніе, чтобы

мѣстопребываніемъ правленія не была столица. Коммисія заявляетъ, что она поставила своею цѣлью упростить и уменьшить, (съузить) насколько только возможно вмѣшательство правительства въ предпріятіе, которое прежде всего должно сохранить коммерческій характеръ.

Правительству незачѣмъ вмѣшиваться въ счета обществъ, такъ какъ его доля опредѣляется изъ валоваго дохода; что же касается участія въ чистомъ доходѣ, то въ этомъ отношеніи, для обезпеченія интересовъ правительства, совершенно достаточно и того права, которое признается за наблюдательнымъ комитетомъ и даже каждымъ отдѣльнымъ акціонеромъ — провѣрить правильность счетовъ.

Вскорѣ послѣ представленія отчета коммисіи послѣдовала перемѣна министерства. Закономъ 23 іюля 1881 г. введено измѣненіе въ конвенціи съ обществомъ южныхъ жж. дорогъ, согласно которому субсидія правительства обезпечивается во всякомъ случаѣ, въ полномъ размѣрѣ, но только при доходѣ выше 15.000 этотъ излишекъ дѣлится между правительствомъ и обществомъ: первому идетъ 40%, второму—60%.

До 1883 г. министръ общественныхъ работъ не вносилъ новаго проекта закона основаннаго на результатахъ изслѣдованія коммисіи, съ одной стороны желая предварительно привести къ соглашенію частныя общества, а съ другой стороны, выжидая результатовъ международной бернской конференціи. Затѣмъ вниманіе правительства отвлечено было парламентскими выборами. Только 18 января 1883 г. былъ внесенъ Баккарини проектъ „принципіальнаго закона“, какъ министръ его назвалъ. Заключавшіяся въ законопроектѣ основныя положенія для соглашенія съ частными обществами, должны были служить руководящими началами для министерства, въ случаѣ принятія законопроекта, при выработкѣ конвенцій, которыя въ свою очередь, чтобы вступить въ силу, подлежали утвержденію палаты.

Въ числѣ прочихъ въ законопроектъ включены были условія, согласно которымъ $^1/_4$ членовъ совѣтовъ управленія назначалась правительствомъ; общества обязывались безъ промедленія, по требованію правительства, перемѣстить или уволить каждаго служащаго, по соображеніямъ ли интереса обществен-

наго, или въ интересахъ службы, въ собственномъ смыслѣ слова. Вообще Баккарини не проявлялъ склонности спѣшить съ передачей всего желѣзнодорожнаго дѣла въ руки частныхъ обществъ и даже въ одномъ письмѣ, опубликованномъ, можетъ быть, не безъ согласія автора, онъ заявляетъ, что проектъ закона имъ представляется, лишь принося въ жертву требованіямъ министерской дисциплины свои личныя убѣжденія. Въ средѣ министерства возникли несогласія и Баккарини оставилъ свой постъ. Когда его замѣнилъ Genala, докладчикъ коммисіи, дѣло тотчасъ стало на очередь, да и пора было: 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 необходимыхъ издержекъ, министръ финансовъ объявлялъ, 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, 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.

Легко можно было предвидѣть, въ какомъ направленіи министерство желало разрѣшенія желѣзнодорожнаго вопроса. Послѣ значительной переработки проекта въ теченіе 1883 г. и въ началѣ 1884 г., причемъ сохранялся строжайшій секретъ, по крайней мѣрѣ, относительно прессы, такъ что никакихъ свѣдѣній по существу не было оглашено въ печати, новый министръ рѣшилъ однимъ ударомъ разрѣшить запутанный желѣзнодорожный вопросъ, и 5 мая 1884 г. палатѣ были представлены три конвенціи и проектъ закона утверждающаго ихъ

и дающаго назначеніе суммамъ, поступающимъ въ распоряженіе правительства. Первая конвенція передаетъ эксплуатацію сѣти адріатической въ руки общества южныхъ жж. дорогъ; за обществомъ признается право собственности на выстроенныя имъ самимъ линіи, причемъ оно сохраняетъ и свое право на полученіе субсидіи въ установленномъ, какъ указано выше, размѣрѣ, такъ какъ эта субсидія разсматривается министромъ, какъ содѣйствіе правительства въ сооруженіи линій, на которое общество затратило свои собственныя или непосредственно имъ самимъ добытыя средства; относительно эксплуатаціи, однако, и эти линіи подводятся подъ общія правила, коимъ подчиняется эксплуатація всей сѣти. Другая конвенція заключена правительствомъ съ обществомъ, состоявшимъ изъ нѣсколькихъ титулованныхъ лицъ и банковъ главнѣйшихъ городовъ Италіи. Общій обѣимъ конвенціямъ параграфъ обязываетъ оба общества учредить нѣсколько главныхъ дирекцій, обезпечивая такимъ образомъ, нѣсколькимъ городамъ присутствіе хорошо оплачиваемаго и достаточно многочисленнаго персонала служащихъ (и должностей?). Третья конвенція касается передачи жж. дорогъ Сициліи вновь учреждаемому акціонерному обществу. Конвенціи заключаются на 60 лѣтъ, но каждой изъ сторонъ предоставляется право прекратить ихъ дѣйствіе по истеченіи 20-ти лѣтъ съ предвареніемъ о томъ за два года [1]).

Главнѣйшія условія договоровъ заключались въ слѣдующемъ:

Жж. дороги Италіи, находящіяся на континентѣ дѣлятся на двѣ сѣти: средиземную—4.196 кил. открытыхъ, а съ разрѣшенными—6.074 кил., и адріатическую—3.982 кил., а съ разрѣшенными—5.863 кил. Въ Сициліи обществу передается сѣть—598 кил. открытыхъ, а съ разрѣшенными — 1.096 кил. Всѣ издержки обыкновенныя и чрезвычайныя несетъ само (каждое) общество, исключая тѣхъ, кои покрываются изъ резервныхъ фондовъ или изъ кассы, предназначенной на увеличеніе имущества (la cassa per gli aumenti patrimoniali), или которыя вызываются надзоромъ правительства.

---

[2]) Dr. Pieck. „Das italien. Eisenbahngesetz vom 27 April 1885. Archiv f. Eisenbahnwesen 1886“, стр. 147. Cucheval-Clarigng ук. соч., стр. 307. „Les conventions sont conclues pour 60 ans, mais avec faculté réciproque de résiliation à la trentième année, moyennant un préavis de deux ans“. Legge 27 aprile 1885 № 3048 (serie 3a). Art. 6... „La durata di esso verrà divisa in tre periodi di 20 anni ciascuno“....

Валовой доходъ жж. дорогъ, открытыхъ къ 1 января 1884 г. подлежитъ слѣдующему распредѣленію: прежде всего отчисляется 10% для составленія и пополненія упомянутыхъ резервныхъ фондовъ и выдачи обществамъ вознагражденія за изнашиваніе подвижнаго состава и проч. имущества общества; затѣмъ 62½% поступаютъ обществу въ возмѣщеніе издержекъ по эксплуатаціи; остальные 27½% отчисляются въ пользу казны.

Таково распредѣленіе, такъ называемаго, „первоначальнаго“ валоваго дохода, который опредѣленъ былъ къ 1 января 1884 г. въ 112 милл. фр. для средиземной и въ 100 милл. фр.—для адріатической сѣти [1]). Изъ излишка дохода, свыше „первоначальнаго“ и до 50 милл., идетъ 16%—въ фонды и кассу, 56%—обществу на покрытіе связанныхъ съ увеличеніемъ валоваго дохода увеличенныхъ издержекъ эксплуатаціи, а 28%—въ казну; изъ избытка свыше 50 милл. доля общества уменьшается до 50%, а 6% предназначаются для соотвѣтственнаго, согласно указаніямъ правительства, пониженія тарифовъ; прочія отчисленія остаются безъ измѣненія, какъ и въ предшествовавшемъ случаѣ.

Если приходящійся на долю акціонеровъ доходъ составитъ болѣе 7½% (не исключая подоходнаго налога) на внесенный по акціямъ капиталъ, то половина излишка отчисляется въ пользу казны. „Первоначальный“ доходъ опредѣленъ соотвѣтственно дѣйствительному, полученному на сѣти жж. дорогъ въ первые года настоящаго десятилѣтія. Отчисленіе 62½% валоваго дохода на покрытіе издержекъ по эксплуатаціи, вѣроятно, окажется чрезмѣрнымъ, такъ какъ этого размѣра достигали въ дѣйствительности всѣ издержки по эксплуатаціи и по обыкновенному, и по капитальному ремонту, а между тѣмъ, согласно новымъ договорамъ, послѣдняя категорія расходовъ имѣетъ покрываться изъ особыхъ фондовъ, а потому расходы по эксплуатаціи новыхъ обществъ, вѣроятно, не будутъ достигать указаннаго размѣра, тѣмъ болѣе, что государство приняло на себя обязательство произвести значительныя расширенія и улучшенія жж. дорогъ въ первые четыре года по передачѣ ихъ въ

[1]) Для сицилійской сѣти этотъ доходъ былъ принятъ въ 8½ милл. фр. изъ которыхъ 82% шли обществу, 3% — государству, 15% — по вычетѣ 868.650 фр., предназначенныхъ обществу за изнашиваніе подвижнаго состава — отчислять на пополненіе фондовъ.

эксплуатацію обществъ, предназначивъ на это 144 милл. фр. Такимъ образомъ, какъ въ эти 4 года, такъ и въ ближайшее затѣмъ время издержки по ремонту должны оказаться значительно ниже обыкновеннаго. Что касается до распредѣленія дохода свыше нормальнаго, то, за неимѣніемъ данныхъ опыта, представляется нѣсколько гадательнымъ, въ такомъ ли размѣрѣ, какъ предположено, или въ иномъ какомъ возрастутъ издержки параллельно съ увеличеніемъ валоваго дохода.

Размѣръ „первоначальнаго“ дохода подлежитъ увеличенію по мѣрѣ открытія новыхъ линій въ зависимости отъ достиженія валовымъ доходомъ линіи (не менѣе 20 килом.) цифры 15.000 фр. на кил. или въ виду отнесенія линіи къ 1 разряду ж.ж. дорогъ по закону 1879 г. Въ послѣднемъ случаѣ „первоначальный“ доходъ сѣти подлежитъ увеличенію не на 15.000 фр. съ километра, какъ въ первомъ случаѣ, а на ту сумму валоваго дохода, которая получилась во второй годъ эксплуатаціи; включеніе же дохода этой категоріи линій въ „первоначальной“ доходъ производится, начиная съ 3 года по открытіи движенія по линіи. Опасеніе, что издержки эксплуатаціи станутъ возростать по мѣрѣ открытія новыхъ линій, какъ малодоходныхъ, кажется, устраняется въ виду того, что между разрѣшенными, но еще не отстроенными, имѣются и такія линіи, которыя обѣщаютъ давать значительный доходъ.

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.

Какъ уже было указано, на составленіе фондовъ отчисляется 10% (и 16%) валоваго дохода.

Въ первый фондъ ежегодно — по 200 фр. на километръ, что составитъ для обѣихъ главныхъ сѣтей около 1.600.000 фр., ежегодно—сумму, далеко превышавшую дѣйствительно требовавшіяся въ послѣдніе годы.

Во второй фондъ подлежало отчисленію ежегодно по 150 фр. на километръ пути въ одну колею и по 250 фр. въ 2 колеи; сверхъ того, ½% изъ дохода свыше „первоначальнаго“. Это послѣднее отчисленіе обусловливалось тѣмъ соображеніемъ, что

усиленное движеніе вызываетъ и болѣе быстрое изнашиваніе рельсовъ.

Въ третій фондъ отчисляется $1^1/_4{}^0/_0$ „первоначальнаго“ дохода и $^1/_2{}^0/_0$ съ избытка противъ него; кромѣ того $^1/_8$ суммы, причитающейся съ общества за пользованіе подвижнымъ составомъ на вновь строющихся линіяхъ, а также и суммы, вырученныя при продажѣ негоднаго подвижнаго состава. Однако, замѣна послѣдняго новымъ на счетъ резервнаго фонда допускается лишь по прошествіи 40—60 лѣтъ послѣ его пріобрѣтенія. Этимъ условіемъ у общества отнимается возможность сокращать свои издержки по ремонту, замѣняя подвижной составъ, требующій ремонта (на счетъ доли общества) новымъ—на счетъ резервнаго фонда.

Въ четвертый фондъ, предназначенный на расширеніе сооруженія, проложеніе двойнаго пути, постройку станціонныхъ зданій и т. п., отчисляется $15^0/_0$ изъ избытка противъ „первоначальнаго“ дохода и изъ отчисленій отъ продажи ненужныхъ запасовъ и отъ суммъ за пользованіе подвижнымъ составомъ на новыхъ линіяхъ.

Такъ какъ издержки, покрываемыя изъ этого фонда, имѣютъ послѣдствіемъ длящееся улучшеніе и, притомъ, могутъ требовать значительныхъ суммъ, то средства этого фонда предназначаются лишь на уплату процентовъ и погашенія по займамъ, которые этому фонду-кассѣ предоставляется заключать посредствомъ выпуска $3^0/_0$ облигацій, погашаемыхъ въ теченіе 90 лѣтъ.

Общества пріобрѣтаютъ покупкою у правительства его подвижной составъ, уплачивая: средиземная сѣть — 135 милл. фр., адріатическая—115 милл., а сицилійская—не менѣе 15 милл. фр.

Правительство обязуется по истеченіи срока концессіи взять обратно за себя подвижной составъ, уплативъ обществу ту же сумму, уменьшенную въ зависимости отъ испорченности и изношенности подвижнаго состава, обусловленныхъ плохимъ содержаніемъ его.

Однако, рядомъ съ этимъ въ договорѣ встрѣчаемъ совершенно непостижимое условіе, по которому правительство обязуется уплачивать обществу Средиземному—по 7.820.000 фр. а Адріатическому—по 6.660.000 фр. ежегодно до истеченія срока концессіи за то, что общества, пріобрѣтя подвижной составъ, *содержатъ его и пускаютъ его въ дѣло!* Если правительство упла-

титъ обществу стоимость подвижнаго состава, то за что оно должно еще ежегодно уплачивать болѣе 5% на тотъ капиталъ, который представляетъ собою подвижной составъ? Или если эти суммы, ежегодно уплачиваемыя, составляютъ процентъ и погашеніе упомянутаго капитала (на 250 милл. 14.480.000 фр.), то за что же казна вторично должна платить выкупную сумму?

На частныя общества, созданныя собственно для эксплуатаціи казенныхъ жж. дорогъ, договорами возлагается обязанность и сооруженія указанныхъ въ договорѣ или и другихъ, по указанію правительства, линій, причемъ ежегодная сумма издержекъ по сооруженію, которыя могутъ быть возложены на общество, опредѣлена для общества средиземной сѣти въ 50 милл. фр., для адріатической—въ 40 милл. и для сицилійской—въ 12 милл. фр.

Для полученія потребнаго капитала общества обязуются дѣлать выпуски, по требованію правительства, облигацій, приносящихъ 3% и подлежащихъ погашенію въ теченіе 90 лѣтъ. Опредѣленіе суммы каждаго выпуска предоставляется установлять министру финансовъ по соглашенію съ министромъ общественныхъ работъ.

Правительство ручается за уплату процентовъ и погашеніе, которое должно быть начато съ 1896 года.

По требованію правительства, общества должны взять на себя и эксплуатацію новыхъ линій, но до достиженія валовымъ ихъ доходомъ 15.000 фр. на километръ, эксплуатація ведется за счетъ правительства, которое уплачиваетъ обществу, въ вознагражденіе за эксплуатаціонные расходы, половину валоваго дохода и, сверхъ того, 3.000 фр. на километръ.

Какъ на главное достоинство новыхъ договоровъ, указывается на достигнутое единство тарифовъ, не только въ смыслѣ тождественности ихъ для обѣихъ сѣтей, но и въ томъ смыслѣ, что при опредѣленіи тарифовъ *вся* сѣть, независимо отъ принадлежности линій тому или другому обществу, разсматривается, какъ одно цѣлое, такъ что для товаровъ дѣлается возможнымъ пользованіе пониженными, въ зависимости отъ разстоянія, тарифами, хотя бы товары и переходили съ линій одного общества на линіи другаго. Повышеніе тарифовъ противъ установленныхъ въ договорахъ нормъ допустимо лишь въ силу особаго закона или королевскаго распоряженія.

Другія измѣненія въ тарифахъ, въ видахъ увеличенія дохода, общества могутъ дѣлать лишь съ разрѣшенія правительства, притомъ, отмѣнять разъ сдѣланныя измѣненія не дозволяется ранѣе года, подъ условіемъ предварительной за 2 мѣсяца о томъ публикаціи.

Правительство можетъ потребовать пониженія тарифовъ, но въ такомъ случаѣ оно обязывается вознаградить общество, насколько результатомъ явится уменьшеніе доходовъ общества.

Въ случаѣ голода или другихъ какихъ-либо общественныхъ бѣдствій, общества обязаны перевозить предметы первой необходимости по тарифу на 50% ниже нормальнаго.

Въ случаѣ войны эксплуатація сполна переходитъ въ вѣдѣніе военнаго министерства.

Общества обязаны ежегодно представлять министру: 1) смѣту на будущій годъ; 2) предположенныя издержки за счетъ фондовъ; 3) балансъ за истекшій годъ; 4) свѣдѣнія о вновь пріобрѣтенномъ и исключенномъ изъ счета подвижномъ составѣ и 5) ежемѣсячно вѣдомость о валовомъ доходѣ за предшествующій мѣсяцъ.

Для надзора за точнымъ соблюденіемъ всѣхъ обязанностей, на общества договорами возложенныхъ, въ концѣ 1885 г. (22 октября) была учреждена инспекція, съ генералъ-инспекторомъ во главѣ. Инспекторамъ открытъ доступъ во всѣ помѣщенія желѣзнодорожныхъ обществъ, и всѣ лица, состоящія на службѣ желѣзнодорожнаго общества, обязаны доставлять затребованныя инспекторомъ свѣдѣнія.

Въ видѣ общаго правила, на службу на дорогахъ могутъ приниматься лишь итальянцы.

Очерченный выше въ главнѣйшихъ чертахъ проектъ закона былъ горячо рекомендованъ палатѣ министромъ финансовъ, для котораго на первомъ планѣ стояло дѣло возстановленія размѣна бумажныхъ денегъ, ради успѣха котораго онъ считалъ необходимымъ развязаться съ запутаннымъ желѣзнодорожнымъ вопросомъ, во что бы то ни стало.

Однако проектъ встрѣтилъ весьма сильную оппозицію въ палатѣ [1]). Генеральные дебаты закончились побѣдой министер-

[1]) Имѣя въ виду, что намъ ниже придется остановиться вообще на многихъ соображеніяхъ, высказанныхъ во время дебатовъ въ палатахъ французской, прусской, австрійской и итальянской, мы не будемъ здѣсь останавливаться на доводахъ и возраженіяхъ каждой партіи.

ской партіи при крайне незначительномъ большинствѣ—49 голосовъ. Законъ же прошелъ большинствомъ всего 23 голосовъ (226—за и 203—противъ). И такой успѣхъ достигнутъ былъ только благодаря той строгой дисциплинѣ, которой Депретисъ съумѣлъ подчинить своихъ сторонниковъ, благодаря тому, что министерство изъ принятія каждаго сколько-нибудь значительнаго пункта дѣлало кабинетный вопросъ.

Лишь такимъ путемъ удалось правительству надѣть на себя и на всю страну то „кавдинское ярмо“, съ которымъ одинъ изъ депутатовъ (Maffi) сравнилъ законъ 27 апрѣля 1885 года.

Глава VIII.

Въ Пруссіи исторія желѣзнодорожной политики носитъ совершенно иной характеръ, чѣмъ въ другихъ выше разсмотрѣнныхъ государствахъ. За немногими и не особенно значительными исключеніями мы въ этой исторіи встрѣчаемъ строгую выдержанность, послѣдовательность, какой не встрѣчаемъ даже и въ Бельгіи: тамъ все-таки, если припомнимъ исторію выкуповъ, частная предпріимчивость играла большую роль и косвенно опредѣляла политику государства, вынудивъ выкупъ частныхъ жж. дорогъ къ значительному ущербу для доходности казенной сѣти и возложивъ, такимъ образомъ, на плательщиковъ податей и сборовъ новое бремя.

Какъ упомянутыми выкупами, такъ и дачей ссудъ и особенно гарантіи дохода, притомъ въ размѣрѣ 4% — 5%, частнымъ обществамъ, оказавшимся въ стѣсненныхъ обстоятельствахъ, правительство Бельгіи являлось на помощь, ничего не выгадывая въ настоящемъ и ничего не выговаривая въ свою пользу въ будущемъ.

Совершенно иначе держится правительство въ Пруссіи. Законы и распоряженія его 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 теченіе 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 дальнѣйшее 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 въ предъидущихъ главахъ.

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 капитала; 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 перевозки 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 эксплуатирована 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 бо̀льшую 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 [1]) (§ 49). Таковы 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 [2]). 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

---

[1]) „Wir behalten Uns vor, nach Massgabe der weiteren Erfahrung und der sich daraus ergebenden Bedürfnisse, die im gegenwärtigen Gesetze gegebenen Bestimmungen, 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.

[2]) 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, 173. „Die Regierungen fürchteten sich vor den liberalen und demokratischen Wirkungen des neuen Verkehrsmittels"... Haushofer, 15.

*

разрѣшенныхъ) обществъ жж. дорогъ, изъ которыхъ одному (Berlin-Anhalt) была выдана ссуда въ 500.000 тал. и на 1 милл. тал. акцій было взято правительствомъ; другому былъ гарантированъ доходъ въ размѣрѣ 4% на акціонерный капиталъ, а всего на сумму 1.680.000 тал., въ теченіе 6 лѣтъ послѣ окончанія постройки дороги, но не правительствомъ центральнымъ, а провинціальнымъ (Der altpommersche Communal-Landtag); казна же взяла за себя 4% облигацій al pari на 500.000 тал., причемъ на первыя 6 лѣтъ отказалось отъ $^1/_2$%, т. е. согласилось получать по $3^1/_2$%, вмѣсто 4%, что составитъ за 6 лѣтъ на 500.000 тал. пожертвованіе въ 15.000 тал.

Однако, къ 1842 г. энергія частной предпріимчивости сильно ослабѣла: наиболѣе доходныя жж. дороги, связывавшія важнѣйшіе торгово-промышленные пункты, были отстроены (Berlin-Potsdam, Düsseldorf-Elberfeld, Magdeburg-Leipzig, Cöln-Aachen, Berlin-Wittenberg-Cöthen, Breslau-Brieg, Berlin-Angermünde, Berlin-Frankfurt a. O. — всего до 587 кил.), 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 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 аліотажа, уже отчасти оплаченныхъ акцій, что дѣлаетъ невозможнымъ учрежденіе новыхъ акціонер-

ныхъ 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 [1]).

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, бывшихъ вообще противъ жж. дорогъ) — противъ. Такимъ образомъ, уже въ 1842 г., въ дѣйствительности, большинство выборныхъ отъ страны было за казенныя жж. дороги [2]).

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 $3^1/_2{}^0/_0$ на 29.400.000 тал. акціонернаго капитала, изъ котораго оставила за собою приблизительно по $^1/_7$ отъ капитала каждаго общества, а всего — на 4.354.000 тал. Изъ 4 милл. тал. акціонернаго капитала одного общества (Bergisch-Märk.-B.)

---

[1]) Höper, I, S. 18 и слѣд.

[2]) 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.

правительство оставляетъ за собою акцій на 1 милл. тал. и предоставляетъ акціонерамъ преимущественное право на полученіе дивиденда до размѣра $3^1/_2{}^0/_0$. Другому обществу (Cöln-Minden-Thüringer-B.) выдаетъ безпроцентную ссуду въ размѣрѣ 190.000 тал.

Къ концу 1847 г. всего правительствомъ было гарантировано ($3^1/_2{}^0/_0$) капитала на 31.650.000 тал., на 6.164.000 тал. оставлено за собою акцій, на 6.859.700 тал. акціямъ частныхъ лицъ дано преимущественное право на полученіе дохода [1]). Правительство постановляетъ, что оставленныя имъ за собою акціи не будутъ пущены въ обращеніе; $3^1/_2{}^0/_0$ (полностью или отчасти) [2]) на эти акціи, даже и въ тѣ годы, когда отъ правительства требуется приплата по гарантіи, а равно и дивидендъ, какой будетъ на эти акціи, будетъ обращаться на погашеніе въ частныхъ рукахъ находящихся акцій по ихъ номинальной стоимости. Всѣ права акціонеровъ, по выкупѣ акцій, переходятъ на правительство. 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 [3]). Правительству предоставляется право назначенія одного изъ членовъ совѣта управленія, высшаго администратора ж. дороги (спеціальнаго директора), высшихъ техниковъ по сооруженію и эксплуатаціи (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, расписаній поѣздовъ разныхъ жж. дорогъ.

---

[1]) Schreiber, ук. соч., стр. 16.

[2]) Nachtrag zu dem Statute der Oberschles. Eisenb.-Gesellschaft § 11, 1; Statut der Niederschles.-Märk.-Eisenb.-Gesellschaft § 29, 1.

[3]) Haberer, ук. соч., стр. 35.

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% (и болѣе) на основной акціонерный капиталъ, имѣетъ право взять на себя эксплуатацію ж. дороги и продолжать ее до тѣхъ поръ, пока сряду въ теченіе 3 лѣтъ доходъ составитъ болѣе $3^1/_2$% 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“ [1]).

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

Часто правительство, давая гарантію, выговариваетъ себѣ право пріобрѣсти акціи общества по номинальной ихъ стоимости (общества Aachen-Düsseldorf, Cöln-Crefeld, Rhein-Nahe-B. и др.), или же гарантіи ограничиваетъ такимъ образомъ, чтобы приплаты не обременяли государственной кассы; такъ напримѣръ, обществу Oberschles. Eisenb. дана (1854) гарантія $3^1/_2$% на капиталъ, необходимый для сооруженія линіи Breslau-Posen, поскольку, однако, для приплатъ хватитъ $^1/_3$ части дохода, свыше 5% по Oberschles.-B., причитающейся правительству, и излишка дивиденда, свыше $3^1/_2$%, на акціи, оставленныя правительствомъ за собою.

Такимъ образомъ, въ случаѣ надобности приплатъ по гарантіи, казна не обременялась, а лишь замедлялось погашеніе акцій, на что обращался бы доходъ правительства въ противномъ случаѣ.

На сходныхъ условіяхъ дана была гарантія на капиталъ для сооруженія линій Obershausen-Arnheim (1853) и Deutz-Giessen (1855). Общество Cöln-Mindener Eisenb., которому принадлежали обѣ эти дороги, выговорило у правительства, чтобы

---

[1]) 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 эксплуатаціи жж. дорогъ“. Höper, I, 185. Denkschrift, die Betheiligung der Garantie.... betreffend.

послѣднее отказалось на 15 лѣтъ, считая съ 1855 г., отъ права погашать покупкой акціи Cöln-Mindener-B., а также отъ права взять дорогу въ свое завѣдываніе въ случаѣ, если бы потребовалась приплата по гарантіи въ теченіе 5 лѣтъ сряду или болѣе 1% основнаго акціонернаго капитала сразу (§ 76 концессіи).

Но затѣмъ (послѣ 1870 г.) за правительствомъ оставалось право пріобрѣсти дорогу уплатой основнаго капитала, даже если пожелаетъ правительство, за вычетомъ суммы, соотвѣтствующей „износу“ (Abnutzung) дороги. Чтобы покончить съ этою дорогой, скажемъ уже здѣсь, что позже (зак. 13 сентября 1865 г.) общество отказалось отъ гарантіи $3^1/_2$% дохода линіи Cöln-Minden и *условно* отъ гарантіи дохода двухъ другихъ линій (послѣ десяти лѣтъ, въ которыя не потребуется приплатъ по гарантіи) и уплатило правительству 13 милл. тал. За это, съ своей стороны, правительство отказалось отъ права выкупа акцій по ихъ номинальной стоимости. На указанную сумму (13 милл. тал.) выпускаются новыя акціи, такъ что капиталъ удвоивается, причемъ владѣлецъ каждой старой акціи имѣетъ право на полученіе новой. Это право сохраняется и за правительствомъ, причемъ всѣ погашенныя имъ старыя акціи возстановляются со всѣми правами [1]).

На такихъ-то основаніяхъ прусское правительство соглашалось оказывать содѣйствіе частнымъ обществамъ насчетъ общегосударственныхъ средствъ.

Кризисъ 1847 г. поставилъ многія желѣзнодорожныя общества въ крайне стѣснительное положеніе и заставилъ ихъ искать помощи у правительства, которое или помогло имъ, даровавъ гарантію $3^1/_2$% дохода, или прямо выкупило линіи, или взяло на себя эксплуатацію нѣсколькихъ жж. дорогъ въ силу цѣлаго ряда договоровъ (1850—1857 г.), или въ силу вышеупомянутаго условія относительно пользованія гарантіей [2]). При этомъ, въ виду того, что относительно Niederschl.-Märk.-Bahn скоро отпалъ поводъ для продолженія казенной эксплуатаціи (доходы не требовали приплатъ по гарантіи), между тѣмъ правительство не желало выпустить дорогу изъ рукъ, состоялся

[1]) Höper, II, 199 и слѣд.

[2]) Bergisch-Märkische, Cöln-Crefelder, Prinz-Wilhelm-Bahn, Oberschles.-Bahn, Niederschles.-Märkische-Bahn и др.

ТАБЛИЦА II.

1	2	3	4	5	6	7		8	9	10	11	12
	Платежи по облигаціямъ и ссудамъ.	Платежи по гарантированнымъ акціямъ.	Проценты на выданныя ссуды по гарантіи.	Проценты на суммы, не довнесенныя правительству по облигаціямъ.	СУММА. (2+3+4+5).	Чистый доходъ за 1885 г. *) (1884).		Разность (6—7) (7—6) — +	Доходъ, при которомъ общества не долгали-бы болѣе.	Гр. 9 / Гр. 7 %	Чистый доходъ на версту пути въ 1885 г. (1884 г.).	Необходимый чистый доходъ на версту (по гр. 9).
	К Р Е Д И Т Н Ы Е Р У Б Л И.										Р У В Л И.	
Общества желѣзныхъ дорогъ съ капиталами, сполна гарантированными.												
Варшаво-тереспольская	587.584	426.995	190.450	—	1.205.029	408.874	(699.943)	— 796.155	1.395.479 (?)	**199,3**	2.044 (3.499)	6.977
Владикавказская	3.583.987	440.785	173.300	920.300	5.118.372	64.597	(729.008)	— 1.053.775	6.211.972	**852,1**	99 (1.118)	9.527
Главное общество *)	5.075.048*)	6.096.379	1.439.480	14.640	12.625.547	9.963.433		— 2.657.114	14.079.667	**141,2**	6.141	8.613
Грязе-царицынская	1.650.111	537.599	266.500	852.400	3.306.610	3.038.767		— 267.843	4.425.510	**145,6**	4.328	6.304
Динабурго-витебская	352.038	1.329.364	416.240	—	2.097.641	500.153	(793.947)	— 1.597.488	2.779.753	**350,1**	2.049 (3.253)	11.392
Донецкая	2.274.222	465.252	185.450	511.200	3.436.124	29.549		— 3.406.575	3.680.086	**12.454,1**	44	5.559
Закавказская	5.096.956	576.096	1.255.700	310.450	7.239.202	1.054.468		— 6.184.734	7.716.903	**731,9**	1.120	8.200
Курско-кіевская	1.525.000	762.500	—	—	2.287.500	3.567.237		+ 1.279.737	2.287.500	—	8.107	—
Курско-харьково-азовская	3.829.135	1.054.974	1.675.800	132.550	6.692.459	4.977.927		— 1.714.532	8.500.809	**170,7**	6.515	11.129
Лодзинская	—	101.920	28.000	—	129.920	235.907		+ 105.987	157.920 (?)	—	9.073	—
Лозово-севастопольская	2.901.232	666.468	327.050	1.350.150	5.244.900	338.134		— 4.906.766	6.922.100	**2.047,1**	526	10.765
Митавская	369.928	122.000	96.950	153.600	742.478	104.989		— 637.489	993.028	**945,8**	807	7.638
Моршанско-сызранская	1.482.958	458.167	176.050	801.750	2.918.925	1.237.855		— 1.681.070	3.896.725	**314,8**	2.485	7.824
Московско-брестская	4.422.170	637.159	806.600	1.275.000	7.140.929	2.392.083	(3.071.009)	— 4.748.846	9.222.529	**300,3**	2.326 (2.987)	8.971
Московско-рязанская	699.862	405.938	—	—	1.105.800	3.858.004		+ 2.752.204	1.105.800	—	15.811	—
Оренбургская	1.898.558	416.066	104.200	577.350	2.996.174	2.006.878		— 989.296	3.677.724	**183,2**	3.950	7.239
Орловско-витебская	2.497.500	762.500	993.800	—	4.253.800	1.301.902	(2.380.518)	— 2.952.898	5.400.100	**226,8**	2.667 (4.877)	11.065
Привислинская	1.541.932	335.994	93.250	581.600	2.552.776	523.869		— 2.028.907	3.227.626	**616,1**	1.025	6.316
Ряжско-вяземская	2.289.764	571.763	306.400	982.400	4.150.326	1.753		— 4.148.573	5.439,126	бол. **310.000**	2,67	8.278
Ряжско-моршанская	497.123	151.106	276.600	39.400	964.229	706.369		— 257.860	1.280.229	**181,2**	5.311	9.625
Рязанско-козловская	1.129.707	399.075	—	—	1.528.782	2.475.662		+ 946.880	1.528.782	—	12.503	—
Уральская	3.217.622	533.348	187.700	913.250	4.881.920	563.648		— 4.318.272	5.982.870	**1.061,4**	842	8.943
Фастовская	948.022	237.964	40.800	330.150	1.556.936	1.320.318		— 236.616	1.927.886	**146,0**	3.953	5.772
Общества, коихъ только акціонерный капиталъ гарантированъ сполна.												
Балтійская	969.612	1.390.492	620.720	178.360	3.159.184	482.030	(765.454)	— 2.677.154	3.958.264	**517,1**	822 (1.347)	6.968
Риго-динабургская **)	864.835	734.400	101.400	126.840	1.827.475	748.878		— 1.078.597	2.055.715	**274,5**	3.218	8 822*)
Юго-западныя	10.062.416	2.560.808	192.050	2.438.150	15.253.424	14.062.378	(8.383.835)	— 1.191.046	17.883.624	**127,1 (213,3)**	6.119 (3.648)	7.782
Общества, коихъ акціонерный капиталъ гарантированъ не сполна.												
Варшаво-бромбергская	—	279.045	134.200	—	413.245	135.463		— 277.782	547.445 (?)	**404,1**	981	3.967
Козлово-воронежско-ростовская	3.491.853	382.245	214.150	1.732.400	5.820.648	3.138.713		— 2.681.935	8.071.498	**257,1**	3.923	10.089
Орловско-грязская	1.529.392	154.096	728.450	117.600	2.529.538	976.352	(1.143.421)	— 1.552.186	3.375.588	**295,2**	3.378 (3.956)	11.800
Шуйско-ивановская	465.479	129.725	93.250	132.200	820.654	475.981		— 344.673	1.046.104	**219,7**	2.767	6.082
Общества, коихъ одинъ акціонерный капиталъ не гарантированъ.												
Либаво-роменская	4.619.069	—	—	1.439.400	6.058.469	3.065.181		— 2.993.288	8.067.169	**263,1**	2.573	6.773
Московско-курская	5.111.573	—	—	—	5.111.573	6.225.467		+ 1.113.894	5.111.573	—	12.376	—
Московско-ярославская	1.389.466	—	—	—	1.389.466	2.162.880		+ 773.414	1.389.466	—	4.671	—
Новгородская	198.467	—	—	69.800	268.267	62.475		— 205.792	365.917	**571,2**	396	2.330
Новоторжская	270.079	—	—	111.650	381.729	165.078		— 216.651	452.129	**273,8**	1.289	3.579
Общества, капиталы которыхъ вовсе не гарантированы.												
Варшаво-вѣнская	1.921.244	—	—	—	1.921.244	3.396.416		+ 1.475.172	1.921.244	—	10.450	—
Риго-тукумская	301.648	—	—	—	301.648	39.056		— 262.592	301.648	**772,3**	650	5.027
Рыбинско-бологовская	969.278	—	—	—	969.278	1.590.114		+ 620.836	969.278	—	5.559	—
Тамбово-козловская	229.325	—	—	—	229.325	352.067		+ 122.742	229.325	—	5.177	—
						*) Сумма чистаго дохода:		— 58.066.515	157.586.111			
								+ 9.190.826				
						1885 г. . .	89.523.169	— 48.875.689				
						1884 г. . .	83.114.130					
						1883 г. . .	80.868.017					
						1882 г. . .	70.481.635					
						1881 г. . .	54.429.145					

*) Безъ платежей по Николаевской ж. дорогѣ.
**) Вмѣстѣ съ Риго-больдераасской.

(?) Если считать на уплату долговъ по гарантіи половину избытка дохода свыше гарантированнаго.

выкупъ этой дороги въ казну (1852 г.) подъ условіемъ уплаты по акціямъ, остававшимся въ частныхъ рукахъ, 4% дохода ежегодно. Вообще съ 1848 г. замѣчается со стороны правительства стремленіе къ усиленію своего вліянія на желѣзнодорожное дѣло. Къ этому времени относится принятіе на себя правительствомъ сооруженія Ost-Bahn (къ русской границѣ), Saarbrücker-Bahn и затѣмъ (въ 1850 г.), начатой уже постройкою частнымъ обществомъ, Westfäl.-Bahn; другія линіи берутся правительствомъ для эксплуатаціи, какъ Aachen-Düsseldorfer-Bahn, Stargard-Posener и др., причемъ правительство выговариваетъ, напр., слѣдующія условія, по договору съ обществомъ Aachen-Düsseldorf, утвержденному закономъ 4 марта 1850 года: „§ 6. Если чистый доходъ будетъ болѣе 3½%, то до 5% — ¼, а выше — ½ излишка идетъ въ пользу государства, которое можетъ полученныя суммы употребить, по своему усмотрѣнію, или на покрытіе ссудъ по гарантіи, или на пріобрѣтеніе акцій (этой) дороги, притомъ или по курсу, или путемъ тиража по номинальной стоимости. Пріобрѣтенныя акціи со всѣми правами переходятъ въ собственность государства. § 16. Государство сохраняетъ за собою право, подъ условіемъ предварительной, за 6 мѣсяцевъ, заявки, во всякое время погасить всѣ акціи уплатою ихъ номинальной стоимости и, такимъ образомъ, пріобрѣсти ж. дорогу въ собственность". Подобныя же условія встрѣчаемъ въ договорѣ съ обществомъ Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbach, §§ 6, 14 и др. [1]). 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 [2]). Этимъ и объясняется

[1]) Höper. I, стр. 212, 214, 216 и 219.

[2]) Правительство нуждается въ кредитѣ въ размѣрѣ 50 милл. 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 fördern"... „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 des Jahres 1848, Archiv f. Eisenb. w., 1880, S. 142—143.

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 бо̀льшее 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 эксплуатаціи жж. дорогъ. Если еще въ 1862 г. оно отстояло сооруженіе Schles.-Gebirgsb. средствами правительства, за то въ 1864 г. оно входитъ въ соглашеніе съ обществомъ Berg-Märk. B., въ силу котораго послѣднее доставляетъ правительству средства, необходимыя для выкупа акцій двухъ дорогъ Ruhrort-Gladbach и Aachen Düsseldorf по ихъ номинальной стоимости, какъ то было выговорено правительствомъ въ свою пользу, съ тѣмъ, чтобы затѣмъ эти дороги были переданы обществу Berg.-Märk. B., которое съ своей стороны обязалось уплатить правительству оставшійся за обществами капитальный долгъ по гарантіи (составлявшій къ 1865 г. 1 милл. тал. съ небольшимъ) изъ $^1/_4$ излишка дивиденда на акціи Berg. Märk.-B., свыше $6^1/_2{}^0/_0$. Въ 1866 г. правительство предполагало тому же обществу передать казенную Westfäl.-B. за 14 милл., но проектъ былъ отвергнутъ ландтагомъ [1]). Впрочемъ, это единственный случай, когда правительство Пруссіи предполагало передать казенную дорогу частному обществу [2]). Измѣненіе взглядовъ правительства обнаруживается и въ его поощреніи частной предпріимчивости: много выдается концессій съ сравнительно значительной гарантіей — $4^1/_2{}^0/_0$; въ одномъ 1860 г. — на капиталъ почти въ 10 милл. тал.; въ 1863 г. гарантируется $4^0/_0$ доходъ на капиталъ въ 14 милл. тал. слишкомъ обществу Magdeburg-Halle-Leipzig. Нѣкоторымъ обществамъ выдаются пособія и ссуды, напримѣръ Berg.-Märk.-B. 200.000 тал. (1863 г.) безвозвратно, Ostpreus.-

---

[1]) Höper, II, 310 и слѣд.

[2]) „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.

Südbahn—въ ссуду 360.000 тал. (1863 г.) и др. [1]). Однако, правительство, оказывая помощь частнымъ обществамъ, вступая съ ними въ соглашеніе, постоянно выговариваетъ себѣ значительныя права и охраняетъ государственные интересы. Такъ напримѣръ, обществу Magdeburg-Leipzig, согласно закону 12 января 1863 года, оказывается содѣйствіе по сооруженію линіи Halle-Cassel [2]). Изъ завѣщанныхъ на желѣзнодорожное дѣло Фридрихомъ-Вильгельмомъ III суммъ, назначается къ выдачѣ обществу 810.000 съ тѣмъ, чтобы проценты на пріобрѣтенныя на указанную сумму акціи затрачивались на поддержаніе дороги; на остальной капиталъ—14,19 милл. тал. [3])—государство гарантируетъ 4% чистаго дохода съ тѣмъ условіемъ, что если бы потребовалась приплата въ счетъ гарантіи, то общество обязано внести $^1/_8$ часть ея въ казну изъ чистаго дохода линіи Magdeburg-Leipzig.

Доходъ, превышающій 4% на капиталъ новой линіи, обращается сперва на возмѣщеніе ссудъ правительства и общества, пропорціонально выданнымъ ими суммамъ; затѣмъ дѣлается отчисленіе для увеличенія дохода на акціи этой линіи до 5%; наконецъ, суммы, оставшіяся за указанными отчисленіями, дѣлятся поровну между правительствомъ, акціонерами Magdeburg-Leipzig. B. и акціонерами Halle-Cassel (§ 11 соглашенія).

Обязательство правительства по гарантіи прекращается, если приплаты по гарантіи не потребуется въ теченіе 10-ти лѣтъ. Если бы, съ другой стороны, потребовались приплаты въ теченіе пяти лѣтъ сряду или, по прошествіи первыхъ пяти лѣтъ, потребовалась бы въ одинъ годъ приплата въ полномъ размѣрѣ, т. е. $3^1/_2$% на капиталъ линіи, то правительство имѣетъ право немедленно взять въ свои руки эксплуатацію линіи. Это право отпадаетъ и общество можетъ потребовать обратной передачи линіи, если въ теченіе трехъ лѣтъ сряду отъ правительства не потребуется приплатъ по гарантіи. Обязанность общества вносить правительству $^1/_8$ часть приплатъ по гарантіи сохраняется и на время нахожденія дороги въ казенномъ завѣдываніи.

---

[1]) Höper, II, 70, 122 и слѣд., а также Rapmund und Weyde ук. соч., стр. 62 и 68. Здѣсь и др. случаи, и условія погашенія выданныхъ ссудъ.

[2]) Höper, II, 43 и слѣд.

[3]) По закону 19 іюня 1874 г. капиталъ увеличенъ до 16,3 милл.

Какъ можно видѣть, въ данномъ случаѣ первоначальное предпріятіе привлекается къ покрытію недочетовъ въ доходѣ новаго [1]). (По примѣру Франціи?)

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 1866 г., при содѣйствіи правительства путемъ дарованія гарантіи, значительно увеличивается и сѣть частныхъ жж. дорогъ. Однако, правительство принимая на себя гарантію 4%—4½%, не забываетъ выговорить въ свою пользу тѣ же права, какъ и прежде, относительно взятія жж. дорогъ въ свое завѣдываніе.

Въ 1869 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 [2]). 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 пред-

---

[1]) Schreiber, ук. соч., стр. 41. „Die Stammunternehmungen verpflichteten sich, vor dem Staate ½ resp. ¼% Zinsen der Anlagecapitalien zu den Reinerträgen der neuen Unternehmungen zuschiessen zu wollen, wenn dieselben zur Zahlung des garantirten Zinssatzes nicht ausreichend sein sollten“.

[2]) Haberer, ук. соч. стр. 98.

принимателями „даже и противъ желанія и не смотря на протесты членовъ союза, чрезъ владѣнія которыхъ пройдетъ ж. дорога“ [1]). 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.

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 поняло все благодѣтельное для страны

---

[1]) Haberer, ук. соч., стр. 97, ср. Höper II, 766.

вліяніе передачи своихъ жж. дорогъ въ руки имперской власти, 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 (Taunus-Bahn, законъ 3 мая 1872 г.), или заключаетъ договоръ, по которому беретъ на себя завѣдываніе ж. дорогою, выговаривая право, по истеченіи извѣстнаго срока, пріобрѣсти дорогу въ полную собственность путемъ выкупа. Такъ напр., закономъ 30 іюня 1875 года утвержденъ договоръ съ обществомъ Münster-Enscheder Bahn.

Правительство гарантируетъ $4^1/_2{}^0/_0$ на облигаціонный капиталъ, въ 2.100.000 марокъ, на слѣдующихъ условіяхъ. Изъ чистаго дохода, прежде всего, отчисляется $^1/_2{}^0/_0$ указанной суммы на ея погашеніе; равнымъ образомъ на послѣднее обращаются и проценты погашенныхъ облигацій. По оплатѣ купоновъ по облигаціямъ, остатокъ чистаго дохода обращается на погашеніе ссудъ по гарантіи съ начетомъ $5^0/_0$ годовыхъ. Лишь послѣ полной уплаты долга съ процентами акціонеры получаютъ право на дивидендъ, но и то подъ условіемъ отчисленія въ пользу казны $^1/_3$ части въ томъ случаѣ, когда дивидендъ превыситъ $4^0/_0$ на акціонерный капиталъ. Государство немедлено беретъ на себя завѣдываніе дорогою за счетъ общества, а по прошествіи 10 лѣтъ со времени открытія эксплуатаціи, всегда можетъ пріобрѣсти дорогу въ полную собственность. Въ этомъ случаѣ правительство принимаетъ на себя долги общества и уплачиваетъ, если получался за послѣднія 5 лѣтъ дивидендъ, въ 5 разъ большую противъ этого 5-лѣтняго дивиденда сумму, за вычетомъ слѣдовавшей правительству части; сверхъ того, въ эту сумму засчитываются непогашенныя еще ссуды по гарантіи съ процентами. Покупка можетъ имѣть мѣсто лишь къ концу эксплуатаціоннаго года съ предварительнымъ, по крайней мѣрѣ, за годъ

увѣдомленіемъ общества. Правленіе общества должно удостовѣрить, что долги общества не превышаютъ 1.840.500 марокъ. Для обезпеченія себя отъ возможныхъ претензій, превышающихъ вышеуказанную сумму, правительство требуетъ внесенія 150.000 марокъ, каковая сумма будетъ свобождена не ранѣе, какъ по прошествіи 5 лѣтъ [1]). На совершенно сходныхъ условіяхъ, согласно закону 17 іюня 1876 г., гарантируется $4^1/_2{}^0/_0$ дохода на облигаціонный капиталъ — 29.730.000 мар.— обществу Halle-Sorau-Gübener B., только право выкупа наступаетъ не черезъ 10, а черезъ 15 лѣтъ.

Законами 9 іюля 1875 и 7 іюня 1876 г. утверждаются договоры о покупкѣ жж. дорогъ Pommersche-Central B., Berliner-Nordeisenb., Halle-Cassel и Nordhausen-Nixei.

Согласно закону 14 іюня 1876 г., правительство, съ цѣлью оказать содѣйствіе по сооруженію линіи Itzehoe-Heide, взяло за себя $^1/_6$ акціонернаго капитала линіи на сумму 1.014.750 мар.

Закономъ 11 августа 1877 г. дается обществу Berlin-Dresdener B. гарантія $4^1/_2{}^0/_0$ на облигаціонный капиталъ въ размѣрѣ 22.940.000 мар. Правительство получаетъ на вѣчныя времена управленіе и эксплуатацію дороги. Прочія условія тѣ же, какъ и вышеприведенныя (Münster-Enscheder, Halle-Sorau), только встрѣчается добавленіе, что изъ выкупной суммы удерживается та часть 3.423.000 мар.—суммы, ассигнованной на вокзалы въ Берлинѣ и Дрезденѣ — которая еще не будетъ затрачена ко времени выкупа.

Такъ какъ саксонское правительство не давало согласія на договоръ общества съ прусскимъ правительствомъ, то § 1 закона предусматриваетъ возможность разрѣшенія этого вопроса союзнымъ совѣтомъ (Bundesrath). Дѣло перешло затѣмъ на разсмотрѣніе третейскаго суда — Ober-Appelations-Gericht der drei freien und Hansestädte in Lübeck, который призналъ за Пруссіей право на заключеніе вышеупомянутаго договора со всѣми вытекающими изъ него послѣдствіями, однако, подъ условіемъ сохраненія за саксонскимъ правительствомъ всѣхъ правъ относительно дороги, договоромъ 6 іюля 1872 г. (Пруссіи съ Саксоніей) опредѣленныхъ.

Однако, до сихъ поръ мы видимъ лишь случайное, такъ сказать, пріобрѣтеніе прусскимъ правительствомъ въ свои руки

---

[1]) Höper, III, 33, 152, 391 и слѣд.

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[1]).

	Казенныя жж. дороги.	Частныя жж. дороги	
		въ казенномъ завѣдываніи.	въ частномъ завѣдываніи.
	Километры.		
1860 г.	2.524	1.244	3.002
1870 „	3.365	1.846	5.707
1875 „	4.398	2.710	9.060
1876 „	4.753	2.895	9.131
1877 „	4.946	3.694	8.733
1878 „	5.552	3.727	8.905
1879 „	6.297	3.781	9.223
1880 „	11.234	3.551	4.883
1881 „	11.343	3.575	5.119
1882 „	14.562	—	—
1883 „	15.737	—	—
1884—1885 г. . .	19.538	342	1.842
1885—1886 „ . .	19.962	342	1.897

Какъ можно видѣть изъ этой таблицы, сѣть казенныхъ жж. дорогъ до 1879 года увеличивалась постепенно, но сравнительно незначительно. То же должно сказать и относительно сѣти частныхъ жж. дорогъ, находящихся въ казенномъ завѣдываніи. Если соединить обѣ эти категоріи жж. дорогъ, то найдемъ, что уже въ 1877 г. замѣчается равновѣсіе между жж. дорогами въ казенной эксплуатаціи и частной—8.640 и 8.733 кил. Въ слѣдующіе два года перевѣсъ, хотя и незначительный, оказывается уже за казенными жж. дорогами.

Съ конца 1879 г. политика случайнаго и постепеннаго пріобрѣтенія частныхъ жж. дорогъ въ казну смѣняется рѣшимостью въ возможно непродолжительномъ времени совершенно устранить частную эксплуатацію, поставивъ на ея мѣсто исключительно казенную. Съ этого года начинается періодъ выкупа частныхъ жж. дорогъ, который къ настоящему времени долженъ

[1]) Данныя по 1881 г. взяты изъ соч. Kühn „Die historische Entwickelung des deutsch. und deutsch-öster. Eisenbahnnetzes von 1838 bis 1881“; за позднѣйшее время изъ „Statist. Jahrbuch des deutschen Reichs“.

считаться вполнѣ законченнымъ, къ 15 мая 1886 г. прусскому правительству принадлежало или имъ эксплуатировалось (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. [1]).

Первый крупный выкупъ утвержденъ закономъ 20 декабря 1879 года, въ силу котораго правительство уполномочивается взять на себя управленіе и эксплуатацію, а затѣмъ и произвести выкупъ, согласно заключеннымъ договорамъ, жж. дорогъ Berlin-Stettin, Magdeburg-Halberstadt, Hannover-Altenbecken, Cöln-Minden. Затѣмъ утверждены договоры относительно перехода ж. дорогъ въ казну законами: 1) 14 февраля 1880 г.—Rhein.-B. и Berlin-Potsdam-Magdeburg; 2) 25 февраля 1880 — Homburger.-B.; 3) 7 марта 1880 г. — Main-Weser.-B.; 4) 28 марта 1882 г. [2])—Bergisch-Märkische, Thüring., Berlin-Görlitz, Cotbus-Grossenhain, Märkisch-Posen., Rhein-Nahe.-B.; 5) 13 мая 1882 г.—Berlin-Anhalt.-B.; 6) 24 января 1884 г.—Oberschlesische, Breslau-Schweidnitz-Freiburg, Rechte-Oder-Ufer, Posen-Creuzburg, Altona-Kiel, Hannover-Minden.-B.; 7) 17 мая 1884 г.—Berlin-Hamburger.-B.; Bremen-Wunstorf, Bremen-Geeste и др., Tilsit-Insterburg, Oels-Gnesener-B.; 8) 23 февраля 1885 г. — Braunschweigische, Schleswigsche, Münster-Enscheder-B. и, наконецъ, законопроектомъ 7 февраля 1887 г. предположенъ выкупъ Berlin-Dresdener, Nordhausen-Erfurter, Oberlausitzer, Aachen-Jülicher и Angermünde-Schwedter-B.

Условія, на которыхъ совершался переходъ частныхъ жж. дорогъ въ казну, въ общихъ главнѣйшихъ чертахъ представляются сходными. Общества уступаютъ управленіе и эксплуатацію 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,

[1]) „Archiv f. Eisenbahnwesen“. 1887, стр. 238 и слѣд.

[2]) Ошибочно у A. Wagner'a, ук. соч., стр. 709 — 7 декабря 1881 г.

слѣдовавшей къ выдачѣ за акціи, принималась во вниманіе доходность акцій, такъ что напримѣръ, за акцію общества Hannover-Altenbecken въ 300 мар. выдавалось всего 54 марки, за Prioritäts-Stammactie въ 600 мар. — 216 мар. и напротивъ, за каждыя двѣ акціи общества Berlin-Hamburg по 600 мар. каждая къ выдачѣ назначено 4.950 марокъ 4% облигаціями; за 10 акцій общества Altona-Kieler-B. по, 450 мар. каждая—10.350 марокъ 4% облигаціями.

Въ виду того, что правительство Пруссіи пріобрѣтало и такія жж. дороги, на которыя имѣли права другія правительства, оно иногда уплачиваетъ, такъ сказать, отступное или, если дорога была казенною, прямо покупаетъ ее у правительства (напр. Main-Weser-B., Thüring.-B., Hannover-Mindener-B., Berlin-Hamburger-B. и др.).

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 [1]). Обратимся теперь къ разсмотрѣнію финансовыхъ результатовъ указанной выше политики [2]).

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

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

[1]) 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.

[2]) Dr. Dückers. „Die finanziellen Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung in Preussen". Finanz-Archiv. 1885, 1 Heft, S. 63 и слѣд.

*

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 казенными 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 [1]). 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 милл. мар.; далѣе, если

[1]) Gesetzsammlung, № 8.851. Проектъ его въ томъ видѣ, какъ онъ былъ выработанъ въ парламентской коммисіи, приведенъ въ „Archiv f. Eisenbahnwesen“. 1882, стр. 170.

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.

Какъ погашеніе желѣзнодорожнаго долга разсматривается и обращеніе избытковъ дохода отъ казенныхъ жж. дорогъ на иныя государственныя надобности, ради которыхъ потребовалось бы сдѣлать заемъ. Въ этомъ случаѣ, слѣдовательно, желѣзнодорожный долгъ уменьшается безъ того, чтобы уменьшился государственный долгъ вообще. Къ 1 апрѣля 1880 г. государственный желѣзнодорожный долгъ принятъ равнымъ 1.498.858.100 мар. „Установленіе такой суммы основано на компромиссѣ различныхъ, касательно исчисленія капиталовъ сооруженія казенныхъ жж. дорогъ, далеко расходящихся между собою взглядовъ“ [1]). Затѣмъ долгъ увеличивался: 1) суммою вновь заключавшихся займовъ, т. е. прежде всего выпускомъ консолидированныхъ облигацій, главнымъ образомъ предназначавшихся на обмѣнъ акцій выкупаемыхъ жж. дорогъ; 2) суммою сверхсмѣтныхъ кредитовъ по бюджету или суммами, разрѣшавшимися на жж. дороги въ силу отдѣльныхъ законовъ и 3) суммою облигаціонныхъ долговъ выкупленныхъ жж. дорогъ, поскольку эти долги государствомъ причисляются къ числу *своихъ* долговъ и переносятся на главное управленіе государственныхъ долговъ. Этимъ обусловливается то обстоятельство, что сумма государственнаго желѣзнодорожнаго долга, принимаемая за основаніе при примѣненіи указаннаго закона, значительно разнится отъ суммы капиталовъ сооруженія за счетъ казны эксплуатируемыхъ жж. дорогъ, какъ эти капиталы даются оффиціальной статистикой и какъ они приводятся въ ежегодно представляемыхъ ландтагу отчетахъ [2]). Долгъ уменьшался погашеніемъ.

---

[1]) Dückers, ук. соч., стр. 86.

[2]) „Diese Vorschriften, insbesondere die Bestimmung, dass die Prioritätsschulden verstaatlichter Eisenbahnen lediglich insoweit der Staatseisenbahnkapitalschuld zuwachsen, als sie im Falle des Eigentumserwerbs selbstschuldnerisch vom Staate übernommen und auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übertragen werden, haben naturgemäss zur Folge, dass das Anlagekapital der für Staatsrechnung verwalteten Eisenbahnen, wie dasselbe in den alljährlich dem Landtage vorgelegten Betriebsberichten und in der amtlichen Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nachgewiesen wird, wesentlich abweicht von dem Betrage der Staatseisenbahnkapitalschuld, welche zum Zwecke der Ausführung des Garantiegesetzes zu berechnen ist“. Dückers, ук. соч., стр. 87.

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

	1884—1885 г.	1885—1886 г.	1886—1887 г.[1])
	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 $^3/_4$% 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 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 20.000 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“ [2]).

---

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

[2]) Dückers, ук. ст., стр. 91.

Мы не поклонники Пруссіи вообще, мы не сторонники [1]) той политики хозяйственной, которой держится, повидимому, канцлеръ—той политики, согласно которой все считается возможнымъ для государства, оно можетъ брать на себя разрѣшеніе всѣхъ самыхъ сложныхъ экономическихъ вопросовъ; но 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. Не безъ грустнаго чувства однако, слѣдили мы за развитіемъ желѣзнодорожной политики въ Пруссіи, сравнивая прошлое желѣзнодорожнаго дѣла у насъ, въ Россіи. Почему у насъ въ Россіи, не позаимствовались у Пруссіи, а брали примѣръ съ Франціи, съ Австріи, да и то болѣе въ интересахъ частныхъ обществъ, чѣмъ государства, какъ будто, болѣе сходства было въ условіяхъ развитія жж. дорогъ у Россіи съ Франціей чѣмъ съ Пруссіей?

---

[1]) См. мою „Междунар. хлѣбн. торговлю“, стр. 172 и слѣд.

Глава IX.

Разсмотрѣніе прошлаго желѣзнодорожной политики въ главнѣйшихъ континентальныхъ государствахъ ясно свидѣтельствуетъ о стремленіи, хотя и съ нѣкоторыми колебаніями, всѣхъ правительствъ постепенно усиливать свое вліяніе на желѣзнодорожное хозяйство. Это стремленіе въ нѣкоторыхъ изъ разсмотрѣнныхъ случаевъ приводило правительства къ окончательному выкупу частныхъ жж. дорогъ въ казну.

Та же тенденція замѣчается и въ прочихъ государствахъ, которыхъ не коснулось предъидущее изложеніе. Такъ, въ германскихъ государствахъ казенныя жж. дороги или только и существовали съ самаго начала, или почти исключительно имѣются въ настоящее время вслѣдствіе произведенныхъ выкуповъ. Если въ нѣкоторыхъ государствахъ встрѣчаемъ и частныя жж. дороги, то онѣ представляютъ каплю въ морѣ; къ тому же, выкупъ нѣкоторыхъ изъ нихъ является простымъ вопросомъ времени.

Въ Даніи до начала 80-хъ годовъ существовала смѣшанная система, хотя и съ значительнымъ преобладаніемъ казенныхъ жж. дорогъ. Къ концу 1879 г., круглымъ счетомъ, имѣлось около 1.500 кил. жж. дорогъ, изъ которыхъ двѣ трети составляли казенныя жж. дороги и только $^1/_3$—частныя, принадлежавшія двумъ главнымъ обществамъ. Согласно закону 2 іюля 1880 г., правительство уполномочено было заключить съ однимъ изъ этихъ обществъ договоръ о выкупѣ его жж. дорогъ на условіяхъ, въ законѣ указанныхъ. Проектъ договора былъ выработанъ, а затѣмъ онъ былъ принятъ общимъ собраніемъ общества 14 октября 1880 г. Въ силу договора, жж. дороги общества считаются уже перешедшими въ казну съ 1 января 1880 года и съ этого времени эксплуатація ведется уже за счетъ правительства.

Послѣ этого выкупа изъ 1.500 кил. жж. дорогъ только 100

кил. еще остаются частными, такъ что, кажется, можно считать и Данію перешедшей къ системѣ казенныхъ жж. дорогъ.

Въ Швеціи дѣло, повидимому, идетъ также къ выкупу частныхъ жж. дорогъ. Къ концу 1885 г., изъ 6.890 кил., казенныхъ ж. дорогъ было 2.385 кил. и 4.505 кил. частныхъ, причемъ обѣ сѣти не были обособленными, закругленными, а значительно переплетались между собою. Вслѣдствіе жалобъ представителей торговли и промышленности на высокіе тарифы, найденныхъ правительствомъ основательными, оно считало необходимымъ произвести дальнѣйшее пониженіе тарифовъ, которые уже на казенныхъ жж. дорогахъ и безъ того были ниже, чѣмъ на частныхъ. Предложеніе, въ этомъ отношеніи, обращенное правительствомъ въ началѣ 1886 г. къ частнымъ обществамъ, было отклонено послѣдними.

Между тѣмъ, королевскимъ указомъ 19 марта 1886 г. была учреждена особая коммисія (изъ 11 свѣдущихъ лицъ), которой было поручено разсмотрѣніе вопроса, какія мѣры слѣдовало бы принять для улучшенія экономическаго состоянія страны. Въ представленномъ, 19 ноября 1886 г., первомъ своемъ отчетѣ коммисія указываетъ, что ближайшею къ намѣченной цѣли мѣрой должно быть пониженіе тарифовъ жж. дорогъ. То обстоятельство, что казенныя жж. дороги уже и безъ того имѣли болѣе низкіе тарифы, чѣмъ частныя, а затѣмъ, возможность для первыхъ дальнѣйшаго пониженія, которое вторыми было признано невозможнымъ, заставили коммисію остановиться на вопросѣ, чѣмъ объяснить такое различіе. Не касаясь пока другихъ соображеній коммисіи относительно выгодъ частныхъ и казенныхъ жж. дорогъ, укажемъ, что главная причина такого различія была ею усмотрѣна въ томъ, что правительство при своемъ завѣдываніи имѣетъ въ виду лишь благо страны, тогда какъ частныя общества — возможно большій собственный барышъ, а потому, конечно, они *не хотятъ* понижать тарифовъ; затѣмъ, занявъ по болѣе высокому (чѣмъ государство) проценту необходимые капиталы, частныя общества и *не могутъ* дѣлать тѣхъ уступокъ, которыя возможны для государства.

Въ результатѣ, послѣ сравнительнаго изученія желѣзнодорожныхъ порядковъ въ Швеціи и прочихъ европейскихъ государствахъ, особенно Англіи, Германіи, Франціи и Австро-Венгріи, коммисія пришла къ заключенію, что системѣ казенныхъ

жж. дорогъ въ Швеціи должно быть отдано безусловное предпочтеніе.

Въ Норвегіи имѣются только казенныя жж. дороги (въ 1884 г.—1.572 кил.) если не считать первой (1 сентября 1854 г.) ж. дороги (68 километровъ длины), построенной правительствомъ при соучастіи частныхъ (англійскихъ) капиталистовъ. Остальныя жж. дороги находятся въ полномъ завѣдываніи правительства, хотя къ ихъ сооруженію правительство, участвуя само, привлекло и заинтересованныя общины, и частныхъ лицъ.

Даже въ исторіи жж. дорогъ Англіи и Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ замѣчается та же, намѣченная выше, тенденція.

Какъ силою вещей вызывалось все большее и большее вмѣшательство правительства въ желѣзнодорожные порядки (вѣрнѣе „безпорядки“) въ Англіи нами было уже разсмотрѣно въ другомъ мѣстѣ [1]). За послѣднія 15 лѣтъ сознаніе, что та „свобода“, которая въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ существуетъ въ Англіи, скорѣе представляется отрицаніемъ свободы, что въ интересахъ общественныхъ, даже прямо *ради спасенія будущности страны*, государство должно вмѣшаться или даже и выкупить жж. дороги, выразилось съ совершенною ясностью и на словахъ, и на дѣлѣ.

Временно учрежденному съ 1873 г. желѣзнодорожному комитету опасаются подавать жалобы на частныя желѣзнодорожныя общества въ виду силы послѣднихъ, ихъ громаднаго вліянія; боятся не только частныя лица, купцы, фабриканты, но даже „военное министерство ея великобританскаго величества“, такъ какъ даже оно заявляетъ, что оно опасается жаловаться комитету на общества, такъ какъ ему (министерству) съ ними много дѣла имѣть приходится. И это называется: „free trade in a free country“ [2]).

Относительно трудности бороться съ желѣзнодорожными обществами даже передъ судомъ можно судить по слѣдующему заявленію, сдѣланному парламентской коммисіи (1881 г.) Farrer'омъ: „какъ бы хорошо организованные интересы ни защищались передъ судомъ, все-таки желѣзнодорожное общество ока-

---

[1]) См. „Международная хлѣбн. торговля“, стр. 40 и слѣд.
[2]) Cohn, ук. соч., стр. 441 и слѣд.

жется сильнѣе, богаче и болѣе способно къ борьбѣ, чѣмъ кто-либо другой“ [1]).

Хотя бы существовали 2—3 дороги между тѣми же пунктами, конкурренціи между ними не замѣчается, такъ какъ общества вступаютъ въ добровольныя соглашенія [2]), конечно, для лучшей эксплуатаціи публики, и такими соглашеніями совершенно парализовалось стремленіе парламента сохранить соперничество путемъ запрещенія слитія отдѣльныхъ обществъ. Каналы порабощаются или покупаются обществами жж. дорогъ. При такихъ условіяхъ безспорными хозяевами въ странѣ оказываются частныя общества, на произволъ которыхъ отдано населеніе страны.

Какъ ни странно, а между тѣмъ соотвѣтствующими дѣйствительности приходится признать слѣдующія хотя бы заявленія президента Лондонскаго статистическаго общества Farr'a, высказавшагося за выкупъ частныхъ жж. дорогъ государствомъ (1876 г.): „мы знаемъ, что теперь дѣлается Бисмаркомъ въ Германіи; мы знаемъ, что сдѣлалъ бы Чатамъ въ Англіи *для спасенія будущности своего отечества*“ [3]).

Парламентской коммисіи 1872 г. капитанъ Tyler высказалъ: „въ концѣ-концовъ вся страна будетъ находиться въ рукахъ немногихъ обществъ, которыя, въ свою очередь, соединятся, и тогда явится желѣзнодорожная монополія для всей страны; *тогда возникнетъ вопросъ: должно ли государство управлять жж. дорогами, или, наоборотъ, жж. дороги государствомъ?*“.

Проектъ закона, внесенный въ концѣ мая 1884 г., но особенно законопроекты, внесенные 9 марта 1886 г. и 28 февраля 1887 г. [4]), въ силу которыхъ предполагалось организовать постоянное надзирающее за жж. дорогами учрежденіе, затѣмъ обязать желѣзнодорожныя общества представить министерству торговли въ теченіе извѣстнаго срока свои тарифы на утвержденіе, съ тѣмъ, что послѣднее постановляетъ относительно временнаго

---

[1]) Ibid, стр. 445.

[2]) Очевидно правъ былъ Р. Стефенсонъ, говорившій: „нельзя сохранить конкурренцію, гдѣ соглашеніе легко можетъ быть достигнуто; не для чего тратить двойнаго или тройнаго капитала, чтобы оказать ту же услугу, которую, въ концѣ-концовъ, послѣ борьбы, только дороже чѣмъ надо бы, оплатитъ та же публика“. Aucoc, ук. соч., стр. 340.

[3]) Cohn, ук. соч., стр. 473.

[4]) Railway and Canal Traffic Bill. Archiv f. Eisenb. 1886, стр. 430, 1887, стр. 413.

допущенія ихъ къ дѣйствію, но свое постановленіе затѣмъ представляетъ парламенту и т. п., — 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 всякомъ случаѣ, примѣръ Англіи можетъ служить хорошимъ урокомъ, къ чему ведетъ якобы „свободное соперничество частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ“ и ихъ слитіе.

Къ подобному же результату привело развитіе жж. дорогъ и правительство Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ. Полнѣйшая свобода, которою первоначально пользовались желѣзнодорожныя общества, обусловила появленіе цѣлаго ряда стѣсненій для торговли и злоупотребленій: постоянная измѣнчивость тарифовъ, отсутствіе единообразія въ нихъ, тайное покровительство путемъ пониженія тарифовъ для отдѣльныхъ отправителей и ясно обнаружившееся съ теченіемъ времени стремленіе къ образованію полнѣйшей монополіи въ рукахъ немногихъ частныхъ лицъ, — все это побудило многіе отдѣльные Штаты, путемъ изданія новыхъ законовъ, вмѣшаться въ желѣзнодорожное хозяйничанье частныхъ обществъ. Но эти законы имѣли силу лишь для внутреннихъ въ этихъ (30) Штатахъ перевозокъ; какъ скоро дѣло касалось перевозокъ между отдѣльными Штатами, эти законы не имѣли никакой силы и царилъ полнѣйшій произволъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Еще въ 1877—1878 году депутатъ Reagan внесъ проектъ закона, имѣвшаго задачей положить конецъ наиболѣе вопіющимъ злоупотребленіямъ; однако, принятый палатой законопроектъ былъ отвергнутъ сенатомъ. Неутомимый депутатъ вносилъ проектъ за проектомъ и, напримѣръ, въ февралѣ 1880 г. имъ внесенъ былъ въ палату проектъ закона, которымъ на центральное правительство возлагалось регулированіе перевозокъ между отдѣльными Штатами; затѣмъ учреждалась особая коммисія, на подобіе англійской, съ довольно обширными правами, для разрѣшенія жалобъ на синдикаты жж. дорогъ [1]). Однако, и въ этотъ

[1]) Aucoc, ук. соч., стр. 355.

разъ законопроектъ успѣха не имѣлъ. По предложенію сенатора Cullom, 17 марта 1885 года сенатомъ было признано необходимымъ учредить особую коммисію для изслѣдованія существующихъ условій перевозки между отдѣльными Штатами. Коммисія представила сенату, 18 января 1886 г., подробный отчетъ (1.952 страницы), причемъ былъ внесенъ и новый законопроетъ [1]), съ нѣкоторыми измѣненіями принятый сенатомъ, но палатою депутатовъ былъ принятъ не этотъ, а другой законопроектъ, снова внесенный Reagan'омъ. Переработанный въ особой посреднической коммисіи, съ обоюднаго согласія внесшихъ, измѣненный законопроектъ былъ затѣмъ принятъ въ сенатѣ 43 противъ 15, а въ палатѣ 219 противъ 41 голоса и получилъ силу закона 4 февраля 1887 г.

Согласно этому закону, учреждается особая коммисія изъ 5 членовъ, смѣняющихся каждыя 6 лѣтъ, по назначенію президента республики и съ согласія сената. Коммисія имѣетъ право изслѣдовать веденіе дѣла обществами, требовать отъ послѣднихъ ежегодныхъ отчетовъ, однообразныя формы для которыхъ коммисія можетъ установить, и наконецъ, принимать жалобы на общества и разслѣдовать дѣла. Ею могутъ назначаться, согласно законамъ, наказанія, приводимыя въ исполненіе обыкновенными судами. Коммисіи предоставляется предлагать мѣры къ устраненію замѣченныхъ недостатковъ.

Всѣ желѣзнодорожныя общества обязаны публиковать свои тарифы и за примѣненіе неопубликованныхъ, кромѣ уплаты вознагражденія товароотправителю, могутъ быть подвергаемы штрафу въ размѣрѣ до 5.000 долларовъ.

Такъ какъ законъ этотъ касается только перевозокъ между Штатами, то, чтобы предупредить возможный обходъ его перерывомъ движенія на границахъ Штатовъ, такъ чтобы получалось только мѣстное для каждаго Штата движеніе, этимъ закономъ не регулируемое, постановляется, что подобный искусственный перерывъ перевозки возбраняется подъ угрозой штрафа.

Воспрещается оказывать льготы по перевозкѣ или, наоборотъ, затруднять послѣднюю отдѣльнымъ лицамъ по сравненію съ прочими отравителями.

Въ виду важности §§ 4 и 5, при обсужденіи которыхъ нап-

---

[1]) Archiv f. Eisenb., 1886, стр. 435.

болѣе страсти разыгрались, такъ что можно было даже опасаться, пройдетъ ли самый законъ, они заслуживаютъ особеннаго вниманія.

§ 4. „Признается противнымъ закону, если общественный возчикъ, для котораго обязательны постановленія настоящаго закона, за перевозку лицъ или товаровъ одного и того же рода высчитаетъ или возьметъ, при существенно сходныхъ обстоятельствахъ и условіяхъ, бо̀льшую провозную плату за кратчайшее разстояніе, чѣмъ за дальнѣйшее на той же самой линіи, въ томъ же направленіи и при пр̀едположеніи, что кратчайшая линія является частью болѣе длинной.

Это постановленіе не должно быть толкуемо въ томъ смыслѣ, будто бы общественный возчикъ вправѣ высчитывать и брать за кратчайшее разстояніе такую же плату, какъ и за дальнѣйшее. Онъ, однако вправѣ, съ разрѣшенія учреждаемой настоящимъ закономъ коммисіи, послѣ ея разсмотрѣнія, разсчитывать за провозъ лицъ и вещей на дальнѣйшія разстоянія низшія ставки, чѣмъ за кратчайшія.

Коммисія отъ времени до времени постановляетъ, въ какихъ предѣлахъ такой общественный возчикъ можетъ быть освобожденъ отъ постановленій настоящаго параграфа“.

Согласно § 5, признается противнымъ закону всякій договоръ и соглашеніе соперничающихъ другъ съ другомъ желѣзнодорожныхъ обществъ, клонящіеся къ установленію добровольнаго раздѣла валоваго или чистаго (или части ихъ) дохода между отдѣльными жж. дорогами. За каждый день существованія такого соглашенія можетъ быть назначаемъ штрафъ до 5.000 долларовъ [1]).

Но если во всѣхъ государствахъ замѣчается тоже стремленіе, обнаруживающееся все съ большею, съ теченіемъ времени, силой, то, очевидно, нельзя видѣть въ немъ какой-то моды, временнаго увлеченія, которое должно бы было такъ же скоро и исчезнуть, какъ оно явилось, или, во всякомъ случаѣ, ослабѣвать, а не усиливаться, по мѣрѣ дальнѣйшаго развитія жж. дорогъ, по мѣрѣ болѣе близкаго и тщательнаго изученія дѣла со стороны различныхъ правительствъ, какъ это замѣчается во всѣхъ государствахъ.

Въ основѣ перемѣны политики относительно жж. дорогъ

---

[1]) Archiv f. Eisenb., 1887, Mai und Juni, стр. 333 и слѣд.

лежитъ постепенное уясненіе дѣйствительной роли, которую призваны играть жж. дороги, дѣйствительнаго значенія ихъ, *какъ общественныхъ путей сообщенія, какъ средства обезпеченія самостоятельности и какъ орудія дальнѣйшаго культурнаго развитія страны.*

Передачей доводовъ за и противъ казенной системы желѣзнодорожнаго хозяйства мы и закончимъ разсмотрѣніе того, что̀ дала намъ исторія желѣзнодорожной политики (главнымъ образомъ, относительно финансовой стороны хозяйства) западно-европейскихъ государствъ.

При обсужденіи вопроса необходимо прежде всего уяснить, что дѣло можетъ лишь идти о сравненіи *казенныхъ* жж. дорогъ съ жж. дорогами *акціонерныхъ обществъ*[1]), такъ какъ общественныхъ жж. дорогъ, принадлежащихъ частному лицу, или вовсе нѣтъ, или такія дороги представятъ рѣдкое исключеніе, которое нельзя принимать въ разсчетъ.

Сдѣланная въ постановкѣ вопроса поправка важна потому, что она устраняетъ многіе доводы въ пользу частныхъ жж. дорогъ, основанные на противоположеніи *частной вообще* предпріимчивости казенному хозяйству, между тѣмъ тяжеловѣсной акціонерной формѣ предпріятій наименѣе присущи эти выгодныя стороны частныхъ предпріятій и, напротивъ, она представляетъ наиболѣе сходства съ казеннымъ хозяйствомъ въ его невыгодныхъ чертахъ, не имѣя его преимуществъ. Постараемся же теперь сопоставить безпристрастно доводы *за* и *противъ* той и другой системы хозяйства на жж. дорогахъ.

При сооруженіи жж. дорогъ правительствомъ, говорятъ сторонники частныхъ обществъ, сѣть жж. дорогъ не развивается соотвѣтственно потребностямъ страны: или она увеличивается чрезмѣрно быстро подъ вліяніемъ требованій, предъявляемыхъ со всѣхъ сторонъ правительству, которое не осмѣливается отказать никому, и въ такомъ случаѣ о доходности нечего и говорить, и является опасность крайняго обремененія финансовъ государства; или, изъ опасенія послѣдняго обстоятельства, сѣть будетъ мало развита; изъ боязни паденія доходности, не будутъ строиться линіи, которыя могли бы соперничать и въ результатѣ получится лишеніе для страны важнѣйшаго орудія для ея развитія. Часто правительство

[1]) A. Wagner, ук. соч., стр. 668.

руководится въ сооруженіи ж. дороги въ той или другой мѣстности соображеніями партій, а не общественными интересами.

Напротивъ того частная предпріимчивость развиваетъ быстро сѣть на свой страхъ и рискъ, строитъ и соперническія линіи и, если рискуютъ то только акціонеры и ихъ кредиторы, а народное хозяйство можетъ только выиграть.

Не отвергая возможности всего этого, сторонники казенныхъ жж. дорогъ указываютъ, что, если все это и возможно то отнюдь не необходимо, а затѣмъ указанный недостатокъ,— что иногда не общественный интересъ рѣшаетъ, быть иль не быть дорогѣ,— также, если не больше, присущъ и частной предпріимчивости, которая не станетъ строить самыхъ необходимыхъ для страны линій, если онѣ не обѣщаютъ значительнаго дохода. Частная предпріимчивость берется лишь за сооруженіе доходныхъ линій, почему планомѣрности въ этомъ случаѣ никогда не бываетъ, развѣ если государство приметъ на себя значительное бремя въ видѣ гарантіи или выдастъ значительныя субсидіи. Понятно, что финансы государства не всегда бываютъ въ состояніи принять на себя такое бремя. Самому же ему строить бездоходныя линіи часто невозможно, если доходы съ лучшихъ линій не поступаютъ въ казну.

Затѣмъ, далеко не все равно для страны, на что обращаются ея средства, а такъ какъ на сооруженіе жж. дорогъ часто обращаются онѣ въ силу спекуляціи, то это и не можетъ быть признано всегда выгоднымъ; наконецъ, конкуррентныя линіи могутъ придти къ соглашенію и, вмѣсто выгодъ для публики, окажется лишь необходимость оплачивать вдвое большій, противъ необходимаго, капиталъ.

Затѣмъ, что́ касается до быстроты сооруженія сѣти частными обществами, то это вѣрно въ томъ смыслѣ, что ими сооруженіе жж. дорогъ совершается скачками: то замѣчается, въ зависимости отъ положенія денежнаго рынка, строительная горячка, такъ что строются даже и ненужныя линіи, а затѣмъ наступаетъ полнѣйшій застой. Государство въ состояніи гораздо равномѣрнѣе развивать сѣть жж. дорогъ.

Въ полученіи необходимыхъ для сооруженія средствъ частное общество находится въ сильной зависимости отъ биржи, какъ было уже указано; къ тому же, акціи, въ виду неопредѣленности, въ теченіе нѣсколькихъ даже лѣтъ, дохода новой

линіи, представляются излюбленною бумагой для биржевой игры.

Въ полученіи капиталовъ путемъ выпуска облигацій условія для казны и для частнаго общества довольно сходны, хотя, въ видѣ общаго правила, и здѣсь замѣчается преимущество первой: обладая большею кредитоспособностью, государство въ состояніи заключить заемъ на болѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ частное акціонерное общество.

Далѣе указываютъ, что сооруженіе жж. дорогъ казною оказывается менѣе экономно, такъ какъ строители не имѣютъ въ этомъ никакого интереса; напротивъ того, они думаютъ, какъ бы отличиться, на казенный счетъ, роскошными сооруженіями. Они и не торопятся утратить хорошіе оклады, вслѣдствіе чего постройка затягивается и, кромѣ жалованья строителямъ, теряются проценты на затраченный капиталъ, долѣе нужнаго времени.

Если все это *возможно* при *казенной* постройкѣ, то столь же *возможно* и при сооруженіи жж. дорогъ на счетъ *акціонерныхъ обществъ*: и тамъ непосредственной связи интересовъ *наемныхъ строителей* съ экономною и быстрою постройкой можетъ не быть. Здѣсь, очевидно, смѣшеніе сооруженія самимъ *хозяиномъ* съ сооруженіемъ *наемными лицами*, а это послѣднее только и возможно какъ для акціонерныхъ обществъ, такъ и для казны.

Указанные недостатки возможны, но не необходимы: они въ обоихъ случаяхъ могутъ быть устранены дѣятельнымъ надзоромъ и преміей строителямъ.

Сравненіе поверстной стоимости жж. дорогъ, частныхъ и правительственныхъ, если бы даже получился выводъ въ пользу частныхъ, ничего не доказало бы: условія мѣста и времени оказываются крайне различными, а затѣмъ, на долю казны приходится сооружать необходимыя, хотя бы и дорого стоющія линіи, за сооруженіе которыхъ частныя общества, не надѣясь на ихъ значительную доходность, и не желаютъ вовсе браться.

Наконецъ, и нами выше было уже на это указано, прочность и вообще лучшее качество постройки можетъ объяснять и большую дороговизну сооруженія.

Только-что сказанное относительно малой доказательности сравненія статистическихъ данныхъ приложимо и къ издержкамъ эксплуатаціи. И здѣсь, прежде чѣмъ произносить

приговоръ, надо принять въ соображеніе все различіе сравниваемыхъ линій. Въ существѣ дѣла нѣтъ основаній для того, чтобы казенная эксплуатація была болѣе дорого стоющею, чѣмъ эксплуатація акціонерными обществами. Если бы, однако, это и замѣчалось, то оно должно окупаться мѣньшими окладами жалованья высшимъ служащимъ, существующими на казенныхъ дорогахъ. Затѣмъ, безусловное преимущество послѣднихъ — сокращеніе издержекъ на центральное управленіе. Существованіе нѣсколькихъ частныхъ управленій вызываетъ значительно большія издержки, а затѣмъ и эксплуатація не представляетъ такого единообразія, какъ на объединенныхъ въ казенномъ управленіи дорогахъ, да, сверхъ того, обусловливаетъ болѣе сложные порядки и формальности, какъ, напр., при передачѣ грузовъ, при разсчетахъ дорогъ между собою и т. п. Въ зависимости отъ единообразія эксплуатаціи стоятъ возможныя преимущества казенныхъ жж. дорогъ относительно быстроты, точности движенія и простоты порядковъ при немъ. Могутъ указать на возможность слитія нѣсколькихъ частныхъ обществъ въ одно; но этимъ создаются новыя, еще болѣе существенныя невыгоды — ростъ фактической монополіи по перевозкѣ, что, при частномъ характерѣ акціонерныхъ предпріятій, или вызываетъ обремененіе публики свыше того, что возможно при казенномъ управленіи, или, если бы даже тѣ же провозныя платы остались въ послѣднемъ случаѣ, то доходъ, который получался бы при этомъ, шелъ бы не въ частныя руки, а обращался бы на пользу всего общества.

Указываютъ, что частныя общества хозяйничаютъ съ большею предусмотрительностью, напр. закупаютъ уголь тогда, когда онъ дешевъ и есть основаніе опасаться его дальнѣйшаго повышенія въ цѣнѣ; такой предусмотрительности не имѣется при казенномъ завѣдываніи, да оно и не можетъ имѣть практическихъ результатовъ, такъ какъ разрѣшеніе издержекъ совершается по бюджету.

На это можно замѣтить, что разсчеты могутъ оказаться и ошибочными; затѣмъ, не видно, почему въ хозяйствѣ акціонернаго общества наемное лицо будетъ дѣйствовать предусмотрительнѣе, чѣмъ на казенной службѣ, если условія его вознагражденія будутъ тѣ же; наконецъ, возможна и такая организація финансовой стороны желѣзнодорожнаго хозяйства, при

которой казенное управленіе не будетъ связано по рукамъ и по ногамъ государственнымъ бюджетомъ.

Правительство иногда требуетъ и не необходимыхъ вещей, чрезъ что увеличиваются расходы; при существованіи частныхъ обществъ, ихъ оппозиція является нѣкоторымъ регуляторомъ, котораго не будетъ при казенной эксплуатаціи. На это можно замѣтить, что взгляды на то, что „не необходимо“ могутъ быть весьма различны у частныхъ обществъ и у правительства; напр., частныя общества въ Англіи находили вовсе не необходимыми устройство шлагбаумовъ на своихъ дорогахъ, какъ того требовало, и съ большимъ трудомъ добилось, правительство. Такъ какъ уменьшившееся число несчастныхъ случаевъ оказалось не настолько меньшимъ, чтобы милліонныя затраты окупились уменьшеніемъ претензій къ обществу, то ничего удивительнаго нѣтъ, что, съ точки зрѣнія обществъ, требовалось правительствомъ „не необходимое“.

Конечно, сказанное не исключаетъ, однако, возможности дѣйствительно чрезмѣрныхъ и не вполнѣ основательныхъ требованій со стороны правительства.

Далѣе указываютъ, что, въ виду лучшаго надзора, въ частныхъ обществахъ люди лучше работаютъ. Но что разумѣютъ подъ этимъ, чѣмъ измѣряютъ эту *лучшую* работу? Временемъ или числомъ бумагъ, разсмотрѣнныхъ и написанныхъ? Нѣтъ ничего удивительнаго, что, платя значительно большее вознагражденіе, частныя общества заставляютъ и болѣе — все равно, чѣмъ измѣряя это „болѣе“ — работать своихъ служащихъ. Не было бы даже ничего удивительнаго, если бы лучшіе работники вообще оказались въ частныхъ обществахъ: тамъ ихъ трудъ лучше оплачивается.

На государственной службѣ предлагаютъ, положимъ, 10 тысячъ, а въ частномъ обществѣ — 20, 25 тыс. Или слишкомъ низка оцѣнка труда на государственной службѣ, тогда надо поднять жалованье служащихъ, и преимущество частныхъ обществъ исчезнетъ; или слишкомъ высоко (часто на счетъ казенной гарантіи) вознагражденіе въ частныхъ обществахъ, тогда, по выкупѣ жж. дорогъ въ казну, тѣ же лица согласятся работать и за меньшее, противъ теперь имъ уплачиваемаго, вознагражденіе.

Болѣе основательнымъ можетъ считаться указаніе, что въ

частномъ обществѣ назначеніе на мѣста не связывается рутиной, іерархическими порядками, а основывается на бо́льшей пригодности, лучшихъ способностяхъ того или другаго служащаго. Однако, это преимущество частныхъ обществъ скорѣе *возможное*, чѣмъ *дѣйствительное*, а затѣмъ, этотъ недостатокъ не необходимо присущъ казенному хозяйству, — онъ можетъ быть устраненъ. Далѣе приписываютъ частнымъ служащимъ въ отношеніи къ публикѣ болѣе вѣжливости, услужливости, подобно тому, какъ это замѣчается въ коммерческихъ предпріятіяхъ вообще. Однако, тѣ же качества часто приписываются и служащимъ на казенныхъ ж. дорогахъ. Неподкупность, безпартійность, исполнительность, а потому и бо́льшій порядокъ, большая быстрота, безспорно, выгодно отличаютъ казенныя ж.ж. дороги отъ частныхъ.

Важнѣйшимъ пунктомъ при сравненіи должно признать, однако, тарифное дѣло, и въ этомъ отношеніи преимущество казенныхъ ж.ж. дорогъ не подлежитъ сомнѣнію. Государство не вынуждено непремѣнно руководиться чисто коммерческимъ соображеніемъ о наибольшей выгодѣ при установленіи тарифовъ. Тогда какъ частное общество имѣетъ въ виду возможно большій барышъ, казна можетъ (но не должна) имѣть въ виду лишь такую выручку, при которой хватило бы на издержки эксплуатаціи и на платежи по капиталамъ сооруженія.

При существованіи многихъ частныхъ обществъ, замѣчается крайнее стѣсненіе обращенія вслѣдствіе разнообразія тарифовъ (въ Германіи ихъ было до 1.500 и число ихъ постоянно еще увеличивалось, они постоянно измѣнялись). Сосредоточеніе ж.ж. дорогъ въ рукахъ казны ведетъ за собою и единообразіе въ тарифахъ. Это представляется въ высшей степени важнымъ. До тѣхъ, поръ пока ж.ж. дороги имѣютъ только мѣстное значеніе, онѣ могутъ быть предоставлены завѣдыванію частныхъ обществъ; но какъ скоро сѣть развилась настолько, что она связываетъ отдѣльныя провинціи государства въ одно цѣлое, когда общегосударственныя задачи могутъ разрѣшаться при помощи ж.ж. дорогъ и когда поэтому ихъ сѣть должна служить въ общегосударственныхъ интересахъ и съ этой послѣдней точки зрѣнія должны разрѣшаться отдѣльные вопросы желѣзнодорожнаго хозяйства, при такихъ условіяхъ, естественно, управленіе ж.ж. дорогъ должно быть въ рукахъ государства, какъ представителя интересовъ общественныхъ. Достигать единообразія тарифовъ путемъ

слитія обществъ представляется невыгоднымъ въ соціально политическомъ отношеніи.

Правительство готово понижать тарифъ, какъ только это представляется возможнымъ; частныя общества, если они не вынуждаются къ этому тѣмъ же правительствомъ, идутъ на пониженіе тарифовъ лишь въ разсчетѣ на бо́льшій барышъ. Указываютъ на конкурренцію другихъ дорогъ; но ея „благодѣтельное“ вліяніе въ дѣлѣ жж. дорогъ оказывается весьма сомнительнымъ. Или существуетъ фактическая монополія желѣзнодорожныхъ обществъ, или легко между послѣдними достигается соглашеніе, результатомъ котораго является лишь большее обремененіе публики, какъ уже было указано.

Сторонники частныхъ обществъ еще указываютъ на соперничество водныхъ путей вообще и въ частности каналовъ; но что касается до послѣднихъ, то или и съ ними устанавливается соглашеніе, или они подчиняются силѣ желѣзнодорожныхъ обществъ; морской же, напр., путь далеко не вездѣ доступенъ, если и имѣется. Впрочемъ, онъ является еще главнымъ соперникомъ жж. дорогъ.

Но, говорятъ сторонники частныхъ обществъ, если теперь и мало соперничества, за то есть государственная власть, которая надзираетъ, контролируетъ желѣзнодорожныя общества; кто же будетъ соперничать, кто будетъ наблюдать за хозяйствомъ государства на жж. дорогахъ? Это, на нашъ взглядъ, представляется однимъ изъ существенныхъ доводовъ противъ казенныхъ и въ пользу частныхъ жж. дорогъ. Однако, не слѣдуетъ ему придавать чрезмѣрнаго значенія. И почта, и телеграфъ находятся же въ завѣдываніи правительства и никто противъ этого не возражаетъ, и дѣло ведется государствомъ весьма хорошо; далѣе, путемъ гласности или чрезъ представительныя собранія, гдѣ они существуютъ, осуществляется весьма далеко идущій контроль общества; наконецъ, надо припомнить, что, при значительномъ развитіи частныхъ обществъ, какъ, напр., въ Англіи, контроль суда, правительства сводится къ нулю. Стоитъ прочитать только превосходныя сочиненія Cohn'a, въ которыхъ приводятся показанія лицъ, опрошенныхъ нѣсколькими парламентскими коммисіями, чтобъ убѣдиться, что въ судахъ тягаться съ желѣзнодорожными обществами никому не подъ силу, а о контролѣ парламента, въ которомъ желѣзнодорожники играютъ

выдающуюся роль, не могло быть и рѣчи, по крайней мѣрѣ до послѣдняго времени. Эти соображенія, какъ будто, совершенно упускаются изъ виду сторонниками частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Послѣдніе предсказываютъ еще, что подъ давленіемъ заявленій представителей внутренней промышленности и торговли, въ интересахъ послѣднихъ, государству придется установить затрудняющіе ввозъ иностранныхъ товаровъ тарифы, и такимъ образомъ, къ невыгодѣ всѣхъ потребителей и даже самой внутренней промышленности, ослабить конкурренцію производителей. Наконецъ, указывается еще и на неопредѣленное положеніе бюджета: эксперименты съ тарифами могутъ оказаться крайне погубными для государственнаго бюджета, вслѣдствіе колебаній въ доходности жж. дорогъ. Что касается до перваго возраженія, то оно ни на чемъ не основано и представляется совершенно гадательнымъ. Мало того: можно замѣтить, что частныя общества часто, руководясь только своими узко понимаемыми интересами, поощряютъ, вопреки принимаемымъ правительствомъ мѣрамъ, ввозъ иностранныхъ товаровъ въ прямой ущербъ развитію внутренней производительности, въ подтвержденіе чего могутъ быть приведены положительныя данныя, а не одни гадательныя соображенія.

На второе замѣчаніе можно возразить, что возможно совершенное обособленіе бюджета жж. дорогъ, какъ, напр., это уже и сдѣлано въ Пруссіи, а затѣмъ, что опасны, конечно, колебанія въ сторону недочетовъ, уменьшенія доходовъ, а не избытка ихъ; если же послѣдствія колебаній перваго рода и безъ того уже ложатся полностью на государственное казначейство, то ожидать еще дальнѣйшаго вреднаго вліянія колебаній въ случаѣ перехода жж. дорогъ въ казну, значило бы разумѣть подъ этими „вредными колебаніями“ — различныя суммы избытка чистаго дохода съ жж. дорогъ, которыя теперь идутъ въ частные карманы, а тогда поступали бы въ казну. Выходитъ, слѣдовательно, что для государственнаго бюджета выгоднѣе такое положеніе дѣлъ, когда колеблется изъ года въ годъ сумма пожертвованій со стороны правительства, сумма приплатъ по гарантіи, чѣмъ такое,—когда колебалась бы сумма избытка чистаго дохода, который поступалъ бы въ казну! Въ этомъ позволительно усомниться.

Рядомъ съ доводами экономическими приводятся еще и соображенія характера соціально-политическаго.

Многочисленный персоналъ желѣзн[illegible] служащихъ, а затѣмъ и вообще всѣ лица, которыя окажутся въ зависимости отъ правительства вслѣдствіе казенной эксплуатаціи, составятъ громадную силу въ рукахъ правительства, которое будетъ ею пользоваться во время выбор[illegible]въ депутатовъ, стѣсняя свободную подачу голосовъ.

На это замѣчаютъ, что лучше, чтобы эта сила была въ рукахъ правительства, чѣмъ частныхъ лицъ, притомъ весьма небольшаго числа лицъ, такъ какъ хозяевами въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ являются только самые крупные капиталисты, напримѣръ, во всѣхъ французскихъ желѣзнодорожныхъ обществахъ, имѣющихъ свои совѣты управленія въ Парижѣ, хозяевами были 10 человѣкъ, изъ нихъ 8—члены семейства Ротшильдовъ. Говорятъ, политика охватитъ желѣзнодорожную администрацію, чѣмъ совершенно извратится природа желѣзнодорожныхъ, *по существу коммерческихъ*, предпріятій.

На это замѣчаютъ, что непонятно, почему желѣзнодорожная администрація менѣе будетъ принимать участія въ выборахъ, если частныя общества, а не казна, будутъ владѣть жж. дорогами и почему природа коммерческаго предпріятія не извратится также и въ первомъ случаѣ отъ этого участія въ политикѣ.

Пониженіе тарифовъ явится однимъ изъ пунктовъ избирательныхъ программъ и принудитъ затѣмъ правительство постепенно дойти до невозможнаго пониженія тарифовъ.

На это отвѣчаютъ, что и дѣйствительно правительство можетъ обѣщать такое пониженіе тарифовъ, на которое никогда не согласятся частныя общества, не могущія довольствоваться доходомъ, только покрывающимъ всѣ платежи и издержки, но стремящіяся получить возможно большій барышъ. Что же касается до „невозможнаго“ пониженія, то оно не будетъ имѣть успѣха, если бы и стояло въ избирательныхъ программахъ, такъ какъ такое пониженіе не въ интересахъ населенія, на которое и пришлось бы разложить тѣ недоборы въ доходахъ, которые явились бы результатомъ чрезмѣрнаго пониженія тарифовъ.

Далѣе указываютъ, что въ случаѣ войны казенныя жж. дороги подвергаются большей опасности, чѣмъ частныя. Съ этимъ нельзя не согласиться, но за то, съ другой стороны, именно на

случай войны, казенныя жж. дороги представляютъ громадное преимущество, такъ какъ легче и проще организуется пользованіе ими для военныхъ цѣлей, тогда какъ при частныхъ обществахъ еще необходимы соглашенія и разсылка приказаній отдѣльнымъ управленіямъ обществъ.

Наконецъ, важное преимущество казеннаго сооруженія жж. дорогъ состоитъ не только въ планомѣрности, но и въ той равномѣрности развитія сѣти жж. дорогъ, благодаря которой затраты на сооруженіе дѣлаются постепенно, но и постоянно, такъ что извѣстный контингентъ рабочихъ имѣетъ постоянный, обезпеченный заработокъ. При сооруженіи частными обществами, то, подъ вліяніемъ благопріятныхъ условій рынка, громадные капиталы обращаются на сооруженіе жж. дорогъ, а соовѣтственно этому заявляется и громадный спросъ на рабочія руки для той же цѣли, то проходитъ горячка, оживленіе смѣняется застоемъ въ дѣлахъ и вся масса желѣзнодорожнаго рабочаго люда остается безъ работы и куска хлѣба, или идетъ отбивать хлѣбъ у другихъ рабочихъ, сбивая цѣну на трудъ другъ передъ другомъ.

Таковы тѣ доводы за и противъ, которые представляются наиболѣе заслуживающими вниманія. По разсмотрѣніи ихъ нельзя не придти къ заключенію, благопріятному для казеннаго управленія жж. дорогами.

На нашъ взглядъ, достаточно уже одного того соображенія, что фактическая монополія, которая неизбѣжно должна рости, 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 представляютъ 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, чтобы дополнить только-что высказанныя нами сужденія, мы позволимъ себѣ привести слѣдующую выдержку [1]):

„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 являлись 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 съ 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 не-

[1]) См. мою „Международную хлѣбную торговлю“, стр. 48 и слѣд.

дочеты однѣхъ 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.

Наконецъ, сверхъ всего этого, должно замѣтить, что централизація въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ представляется естественнымъ шагомъ впередъ въ развитіи путей сообщенія. Цѣль, которой служатъ жж. дороги, опредѣляетъ направленіе въ ихъ развитіи. Цѣль эта достигается перемѣщеніемъ товаровъ изъ той мѣстности, гдѣ они находятся, сравнительно, въ избыткѣ, туда, гдѣ въ нихъ ощущается недостатокъ, иначе говоря, изъ мѣста, гдѣ они дешевы туда, гдѣ они дороги. Слѣдствіемъ этого является большее уравненіе цѣнъ, предѣломъ для котораго служатъ издержки перевозки, а потому естественнымъ шагомъ впередъ является дальнѣйшее пониженіе послѣднихъ. Однако, одно пониженіе еще недостаточно, необходимо большее равенство издержекъ перевозки, такъ какъ, въ противномъ случаѣ, относительнаго равенства цѣнъ вообще нельзя будетъ достигнуть.

Въ самомъ дѣлѣ, если стоимость перевозки одного пуда изъ А въ два равноудаленныхъ отъ А мѣста—В и С будетъ неодинакова, то весьма естественно ожидать, что и цѣны въ В и С будутъ различны. Онѣ могутъ приближаться къ цѣнамъ въ А, но между собою могутъ разниться, по мѣрѣ такого приближенія, даже относительно—больше, чѣмъ до него. И пониженія, и уравненія тарифовъ можно ожидать лишь отъ централизаціи желѣзнодорожнаго хозяйства, притомъ именно въ рукахъ государства.

Въ данномъ случаѣ мы видимъ тотъ же самый процессъ освобожденія отъ мѣстной зависимости: подобно тому, какъ цѣна хлѣба устанавливается издержками его производства постепенно все на болѣе и болѣе обширномъ пространствѣ, также точно и съ жж. дорогами—сперва доходъ и издержки относятся къ небольшимъ линіямъ и, соотвѣтственно послѣднимъ, на каждой изъ линій оказываются различные тарифы, затѣмъ, съ постройкой ли новыхъ вѣтвей тѣми-же компаніями или съ ихъ слитіемъ, вообще съ увеличеніемъ комплекса хозяйства, представляется возможность брать въ разсчетъ общіе для всей компаніи расходъ

и доходъ, и, сообразно съ этимъ, однообразные тарифы могутъ примѣняться уже на большія пространства. Вполнѣ понятно, что при системѣ частной или смѣшанной на различныхъ дорогахъ тарифы различны, но едва ли такой порядокъ можно считать нормальнымъ по отношенію къ развитію страны: если жж. дороги являются орудіемъ культуры, то несправедливо заставлять одну часть населенія государства за услуги жж. дорогъ платить дороже, чѣмъ другую; ссылка же на различіе стоимости сооруженія и эксплуатаціонныхъ расходовъ въ принципѣ несостоятельна, такъ какъ то же мы встрѣчаемъ на отдѣльной дорогѣ, однако, пудоверста на перегонѣ, имѣющемъ туннель или мостъ, или представляющемъ значительную крутизну и т. п., не тарифируется дороже, чѣмъ въ другихъ частяхъ дороги.

Объясненіе лежитъ лишь въ различіи собственниковъ дорогъ, сосредоточеніе же всѣхъ жж. дорогъ въ вѣдѣніи государства устранитъ это препятствіе и дастъ возможность большаго уравненія тарифовъ.

Пониженіе тарифовъ, котораго можно ожидать отъ централизаціи желѣзнодорожнаго дѣла въ рукахъ государства, обусловливается, во 1-хъ, сокращеніемъ издержекъ на центральное управленіе, что могло бы быть достигнуто и одною частною компаніей и, во-2-хъ, тѣмъ, что государство будетъ смотрѣть на дороги не съ точки зрѣнія частнаго предпринимателя — какъ бы извлечь возможно большій барышъ — а какъ на орудіе соціальнаго развитія страны, почему можетъ даже не только не искать равновѣсія доходовъ и расходовъ, но еще приплачивать изъ общегосударственныхъ средствъ, притокъ которыхъ за то можетъ увеличиться въ гораздо большемъ размѣрѣ. И такъ своего назначенія жж. дороги въ настоящее время могутъ достигать наилучшимъ образомъ при сосредоточеніи всего желѣзнодорожнаго дѣла въ рукахъ государства“.

Глава X.

Опытъ Западной Европы указываетъ нѣсколько способовъ разрѣшенія тѣхъ запутанныхъ отношеній правительства и частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, которыя явились результатомъ развитія желѣзнодорожной сѣти.

До настоящаго времени Россія, къ своей невыгодѣ, не воспользовалась многимъ изъ того, чѣмъ она могла бы позаимствоваться у западныхъ государствъ.

Надо позаботиться о томъ, чтобы хотя на будущее время опытъ послѣднихъ послужилъ намъ на пользу и чтобы не повторились тѣ печальныя ошибки, какими, въ сущности, является большинство уставовъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Каково современное финансовое положеніе частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ? Надо ли правительству вмѣшиваться или можно оставить дѣло въ его настоящемъ положеніи? Если современное положеніе должно быть признано неудовлетворительнымъ, то какія мѣропріятія со стороны правительства должны быть признаны наиболѣе цѣлесообразными? Вотъ тѣ вопросы, на которые долженъ быть данъ отвѣтъ въ послѣдующемъ изложеніи.

Съ цѣлью выясненія дѣйствительнаго финансоваго положенія частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ нами составлены двѣ таблицы, приводимыя ниже.

Таблица I (стр. 286—287). Здѣсь нами сопоставлены основные капиталы каждаго общества и долги его правительству, которые безусловно не обезпечиваются никакою равноцѣнностью. Въ виду сказаннаго, нами не включены въ сумму долговъ обществъ тѣ ссуды (окладныя и неокладныя), которыя могутъ дать право предполагать, что, насколько увеличивается долгъ правительству, настолько же возвышается и стоимость сооруженія. Мы не считаемъ правильнымъ присоединять такія ссуды къ облигаціоннымъ капиталамъ (какъ это сдѣлано въ „таблицахъ“ Государственнаго контроля), такъ какъ это значитъ складывать рубли дѣйствительные съ номинальными, да намъ и не представляется нужнымъ, для нашей цѣли, въ этой таблицѣ приводить другія

ссуды, кромѣ выданныхъ на покрытіе дефицитовъ, которыя, конечно, болѣе у мѣста въ счетѣ долговъ, чѣмъ въ облигаціонныхъ капиталахъ.

Въ двухъ первыхъ графахъ даны акціонерные и облигаціонные капиталы обществъ по переводѣ ихъ въ кредитные рубли. Сравненіе этихъ данныхъ представляется довольно любопытнымъ.

Въ числѣ приведенныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ мы находимъ 3 (Динабурго-витебской, Лодзинской и Варшаво-бромбергской) съ одними акціонерными капиталами; у 4 (Балтійской, Главнаго общества [1]), Грязе-царицынской и Риго-динабургской) акціонерные капиталы больше облигаціонныхъ; затѣмъ у 4 (Варшаво-тереспольской, Московско-рязанской, Рыбинско-бологовской и Тамбово-козловской) акціонерные и облигаціонные капиталы приблизительно равны; наконецъ, у 5 (Курско-кіевской, Новгородской, Риго-тукумской, Шуйско-ивановской, а также и Рязанско-козловской) облигаціонные капиталы превосходятъ не болѣе (у послѣдняго общества немного болѣе), чѣмъ въ 2 раза капиталы акціонерные.

Величина облигаціоннаго капитала, по сравненію съ акціонернымъ принятымъ за единицу, у прочихъ обществъ выразится слѣдующими цифрами:

Общества жж. дорогъ:

Орловско-витебской . .	2,6	Фастовской	4
Варшаво-вѣнской . . .	3	Юго-западныхъ	4,1
Митавской	3	Орловско-грязской . . .	4,3
Новоторжской	3	Донецкой	4,5
Ряжско-вяземской . . .	3,1	Привислинской	4,5
Курско-харково-азовской .	3,2	Московско-брестской . .	4,6
Моршанско-сызранской .	3,2	Козлово-ворон.-ростовской	5
Ряжско-моршанской . .	3,2	Уральской	5,9
Московско-курской . . .	3,3	Московско-ярославской .	6
Лозово-севастопольской .	3,6	Либаво-роменской . . .	7,3
Оренбургской	3,8	Владикавказской . . .	8,2
		Закавказской	10,9.

Приведенныя данныя заслуживаютъ серьезнаго вниманія. Онѣ указываютъ, что на 10 дорогахъ болѣе $^3/_4$ основнаго капитала составляетъ капиталъ заемный, на 6 дорогахъ — болѣе $^4/_5$, на 3—отъ $^5/_6$ до $^6/_7$, наконецъ на 3 послѣднихъ—заемный,

[1]) Если не считать 231.100.000 р. облигацій Николаевской ж. дороги.

ТАБЛИЦА I*).

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	Облигаціонный капиталъ.	Акціонерный капиталъ.	Сумма долговъ. (гр. 9 + гр. 13).	гр. 4 / гр. 3. %	Капитальный долгъ по гарантіи.	Капитал. долгъ по недовзн. % на облигаціи.	Долгъ по ссудамъ на покрытіе дефицитовъ.	Сумма процентныхъ долговъ. (6+7+8).	Долгъ по счету процентовъ.			Сумма безпроцентн. долговъ. (10+11+12).
									по гр. 5.	по гр. 6.	по окладнымъ и не окл. ссудамъ.	
	ТЫСЯЧИ КРЕДИТНЫХЪ РУБЛЕЙ.											
Общества желѣзныхъ дорогъ съ капитал., сполна гарантирован.												
Варшаво-терес польская	8.103	8.320	**7.554**	**90,8**	3.809	—	—	**3.809**	2.384	—	1.361	**3.745**
Владикавказская	70.619	8.642	**29.035**	**335,9**	3.466	18.406	—	**21.872**	1.044	4.824	1.295	**7.163**
Главное общество	311.910[1])	120.000	**105.034**	**85,7**	35.987	366	—	**36.353**	31.055	—	37.626	**68.681**
Грязе-царицынская	25.847	33.984	**35.381**	**104,1**	5.330	17.048	—	**22.378**	3.471	6.587	2.945	**13.003**
Динабурго-витебская	—	20.800*	**20.707**	**99,5**	10.406	—	—	**10.406**	5.040	—	5.261	**10.301**
Донецкая	41.400	9.122	**23.245**	**254,8**	3.709	10.224	2.931	**16.864**	559	1.507	4.315	**6.381**
Закавказская	122.930	11.296	**38.617**	**341,8**	25.114	6.209	—	**31.323**	5.552	1.358	384	**7.294**
Курско-кіевская	30.000	15.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курско-харьково-азовская	67.213	20.753	**53.598**	**258,2**	33.516	2.651	—	**36.167**	15.086	179	2.166	**17.431**
Лодзинская	—	2.038	**926**	**45,4**	560	—	—	**560**	366	—	—	**366**
Лозово-севастопольская	47.690	13.068	**47.397**	**362,6**	6.541	27.003	1.872	**35.416**	1.847	7.416	2.718	**11.981**
Митавская	7.259	2.400	**6.736**	**280,6**	1.939	3.072	—	**5.011**	837	888	—	**1.725**
Моршанско-сызранская	28.758	8.983	**25.184**	**280,3**	3.521	16 035	—	**19.556**	1.166	4.340	122	**5.628**
Московско-брестская	86.709	18.878	**55.013**	**291,4**	16.132	25.500	—	**41.632**	6.183	6.065	1.133	**13.381**
Московско-рязанская	15.833	16.000*	**32**	—	—	—	—	—	—	—	32	**32**
Оренбургская	30.834	8.158	**18.400**	**225,5**	2.084	11.547	—	**13.631**	579	2.600	1.590	**4.769**
Орловско-витебская	40.000	15.000	**38.527**	**256,8**	24.845	—	—	**24.845**	9.295	—	4.387	**13.682**
Привислинская	29.597	6.588	**16.212**	**261,2**	1.865	11.632	—	**13.497**	487	2.228	—	**2.715**
Ряжско-вяземская	35.849	11.211	**39.431**	**351,7**	6.128	19.648	3.857	**29.633**	1.655	5.292	2.851	**9.798**
Ряжско-моршанская	9.407	2.972	**9.394**	**316,0**	5.512	985	—	**6.497**	2.549	272	76	**2.897**
Рязанско-козловская	15.882	7.825	**3.196**	**40,8**	—	—	—	—	—	—	3.196	**3.196**
Уральская	61.850	10.457	**28.593**	**273,3**	3.754	18.265	1.227	**23.246**	636	2.681	2.030	**5.347**
Фастовская	17.635	4.665	**9.668**	**207,1**	816	6.603	—	**7.419**	287	1.652	310	**2.249**

*) Данныя графъ 2 и 3 взяты изъ „Таблицъ, составленныхъ по порученію г. Государственнаго контролера“, за исключеніемъ акціонерныхъ капиталовъ Динабурго-витебской и Московско-рязанской ж. дорогъ. По продолженію къ Положенію 1863 г., 11 октября 1868 г. Высочайше разрѣшено капиталъ компаніи Динабурго-витебской ж. дороги въ 2.600.000 фунт. стерл. уменьшить до 2.080.000 фунт. стерл. Относительно капитала Московско-рязанской ж. дороги см. стр. 21. Данныя графъ 6, 7, 8, 10, 11 и 12—изъ приложенія къ отчету Государ. контроля за 1885 г., причемъ въ гр. 12 нами включены недоимки и пеня. Ошибка, обусловленная этимъ, незначительна и, притомъ, въ пользу желѣзнодорожныхъ обществъ, такъ что дѣло представляется еще въ нѣсколько лучшемъ видѣ.

[1]) Изъ этой суммы облигаціи Николаевской ж. дороги составляютъ 231.100.000 р., которыя нами въ дальнѣйшихъ разсчетахъ не относились къ Главному обществу, какъ въ настоящей таблицѣ (гр. 5), такъ и въ слѣдующей. Облигаціи Главнаго общества составляютъ 80.810.000 р.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	Облигаціонный капиталъ.	Акціонерный капиталъ.	Сумма долговъ.	гр. 4 / гр. 3. %	Капитальный долгъ по гарантіи.	Капитал. долгъ по недоизв. % на облигаціи.	Долгъ по судамъ на покрытіе дефицитовъ.	Сумма процентныхъ долговъ. (6+7+8).	Долгъ по счету процентовъ.			Сумма безпроцентн. долговъ. (10+11+12).
									по гр. 5.	по гр. 6.	по окладнымъ и неокл. ссудамъ.	
	ТЫСЯЧИ КРЕДИТНЫХЪ РУБЛЕЙ.											
Общества, коихъ акціонерный капиталъ гарантированъ сполна.												
Балтійская	10.737 / 7.200	42.224	**26.406**	**62,5**	15.518	4.459	—	**19.977**	4.744	875	810	**6.429**
Риго-динабургская	7.996 / 4.953	16.320	**8.062**	**48,8**	2.535	3.171	—	**5.706**	431	1.004	941	**2.376**
Юго-западныя	196.128 / 8.676	49.967	**80.013**	**160,1**	3.841	48.763	3.643	**56.247**	954	16.846	5.966	**23.766**
Общества, коихъ акціонерные капиталы гарантированы не сполна.												
Варшаво-бромбергская	—	6.201 / 508	**4.837**	**72,1 (952,1)** *)	3.355	—	—	**3.355**	1.482	—	—	**1.482**
Козлово-воронежско-ростовская . . .	67.641	7.495 / 6.086	**53.336**	**392,7 (878,3)**	4.283	34.648	—	**38.931**	2.275	12.116	14	**14.405**
Орловско-грязская	28.279	3.021 / 3.493	**24.731**	**379,6 (708,0)**	14.569	2.352	—	**16.921**	6.702	145	963	**7.810**
Шуйско-ивановская	9.138	2.547 / 2.065	**6.489**	**140,6 (314,2)**	1.865	2.644	—	**4.509**	1.046	934	—	**1.980**
Общества, коихъ одни акціонерные капиталы не гарантированы.												
Либаво-роменская	82.770	11.386	**44.005**	**386,5**	—	28.788	583	**29.371**	—	9.649	4.985	**14.634**
Московско-курская	83.825	25.166	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Московско-ярославская	26.240	4.307	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Новгородская	3.891	1.953	**1.650**	**84,4**	—	1.396	—	**1.396**	—	254	—	**254**
Новоторжская	5.295	1.760	**2.892**	**164,8**	—	2.233	—	**2.233**	—	659	—	**659**
Общества, коихъ капиталы не гарантированы вообще.												
Варшаво-вѣнская	38.110	12.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Риго-тукумская	4.245	2.122	**556**	**26,2**	—	—	—	—	—	—	556	**556**
Рыбинско-бологовская	18.977	20.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбово-козловская	3 200	3.596	**1.514**	**42,1**	—	—	816	**816**	—	—	698	**698**

*) Въ скобкахъ—процентъ отъ негарантированнаго акціонернаго капитала.

облигаціонный капиталъ въ предпріятіи въ 7,3—8,2—10,9 раза болѣе акціонернаго, т. е., въ процентахъ этого послѣдняго, заемный составитъ 730%, 820%, 1.090%.

Едва ли нужно говорить, что такой составъ капитала акціонернаго общества, при которомъ на каждые 12 затрачиваемыхъ рублей только 1 рубль принадлежитъ обществу, а 11 рублей заняты у третьихъ лицъ, не можетъ быть признанъ нормальнымъ. Мы имѣли уже случай выше указать, какія вредныя послѣдствія могутъ получиться, когда общество, рискуя небольшою долей своего капитала, можетъ пускать въ оборотъ во много разъ большія суммы заемнаго капитала, въ разсчетѣ воспользоваться, при счастливомъ исходѣ оборота, всѣмъ превышеніемъ дохода сверхъ обѣщанныхъ процентовъ. Тѣмъ хуже, если держателемъ облигацій является казна, которой можно даже и не платить процентовъ на занятый у нея капиталъ, не опасаясь, чтобы она потребовала признанія общества несостоятельнымъ.

Возьмемъ примѣръ: предпріятіе, въ которое вложено 6 милл. капитала, 500.000 изъ которыхъ собраны акціонерами, а 5.500.000 получены въ ссуду изъ казны съ обязательствомъ ежегодно уплачивать 5%.

Положимъ, что первый оборотъ далъ 10% чистой прибыли, или 600 тыс. руб.; въ казну уплачивается всего 275 тыс., а 325 тыс. составятъ 65% на капиталъ акціонеровъ.

Понятно, что при возможности такихъ барышей заправилы пойдутъ на самыя рискованныя операціи, такъ что, вмѣсто солиднаго коммерческаго предпріятія, окажется рискованная биржевая игра.

Вопросъ относительно допустимаго размѣра облигаціоннаго капитала въ акціонерномъ предпріятіи не можетъ считаться достаточно выясненнымъ въ теоріи; законодательствами онъ также не можетъ считаться разрѣшеннымъ [1]).

На нашъ взглядъ, наиболѣе правильнымъ представляется поставить опредѣленіе размѣра допустимаго облигаціоннаго капитала въ зависимость отъ размѣра того обезпеченія, которое желѣзнодорожнымъ обществомъ можетъ быть представлено. Чѣмъ обезпечивается обѣщаніе общества уплачивать %, а при тиражѣ и капитальную сумму облигацій? Нѣкоторыми поддерживается

---

[1]) Аисос, ук. соч., стр. 397 и слѣд.

мнѣніе, что гарантіей для облигаціонеровъ со стороны общества служитъ самое сооруженіе—ж. дорога. Съ этимъ, намъ кажется, нельзя согласиться, именно вотъ по какимъ двумъ соображеніямъ. Первое относится до жж. дорогъ, концессіонированныхъ на срокъ, какъ, напримѣръ, у насъ всѣ дороги, за исключеніемъ Царскосельской. Акціонерному обществу вовсе ж. дорога не принадлежитъ, а потому и закладывать ее общество не можетъ [1]). Ему принадлежитъ лишь право пользованія ею, право получать съ нея доходъ и на немъ лежитъ обязанность эксплуатировать ее въ теченіе опредѣленнаго срока. Вотъ тѣмъ доходомъ, который причитаться будетъ на долю общества, оно только и можетъ отвѣчать передъ держателями облигацій.

Другое соображеніе приложимо ко всѣмъ дорогамъ, безъ исключенія. Для облигаціонеровъ стоимость сооруженія не имѣетъ значенія и въ полномъ своемъ размѣрѣ обезпеченіемъ служить не можетъ. Если по облигаціямъ не уплачивается процентовъ, общество оказывается несостоятельнымъ и дорога продается съ акціоннаго торга, то въ худшемъ случаѣ (если придется продавать отдѣльно рельсы и проч.) далеко не будетъ выручена затраченная на сооруженіе сумма: всѣ земляныя работы, мостовыя сооруженія, туннели и т. п. утрачиваютъ почти всякую цѣнность. Какую же цѣну могутъ дать за ж. дорогу, т. е. въ какой суммѣ она можетъ служить обезпеченіемъ облигаціонному долгу? Очевидно, въ суммѣ, представляющей капитализацію средняго, получавшагося съ нея, дохода. Такимъ образомъ, и съ этой стороны мы пришли къ тому же выводу, что обезпеченіемъ для облигацій можетъ служить лишь доходъ дороги. Отсюда слѣдуетъ, что наиболѣе правильно опредѣленъ можетъ быть размѣръ

[1]) Мы совершенно не можемъ согласиться съ взглядомъ коммисіи, учрежденной при Министерствѣ финансовъ для выработки правилъ относительно ликвидаціи несостоятельныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, по которому участки, отчужденные подъ ж. дорогу, признаются перешедшими „въ собственность желѣзнодорожнаго общества, кредиторы котораго имѣютъ неотъемлемое право требовать, чтобы участки эти были проданы съ публичнаго торга на удовлетвореніе долговъ общества“... (Журналъ коммисіи, стр. 22). Ж. дорога въ ея цѣломъ, а слѣдовательно, и земельные участки, представляетъ *собственность* государства и находится только въ арендѣ у общества. При такомъ взглядѣ, какого держится коммисія, возможенъ случай, что общество за нѣсколько мѣсяцевъ до истеченія концессіи займетъ сумму, равную стоимости земельныхъ участковъ, которые или будутъ переданы частнымъ кредиторамъ или казна должна будетъ принять этотъ долгъ на себя.

облигаціоннаго капитала лишь по прошествіи нѣсколькихъ лѣтъ съ открытія движенія, или на всей линіи, или на отдѣльныхъ ея участкахъ, соразмѣряя сумму предстоящихъ уплатъ по счету % и погашенія по облигаціямъ съ среднимъ доходомъ линіи или ея участковъ [1]).

Если разрѣшается выпускъ облигацій при самомъ сооруженіи ж. дороги, то исторія показываетъ, что всевозможныя ограниченія въ этомъ отношеніи, поставлявшіяся правительствомъ (какъ показалъ особенно опытъ Англіи, Бельгіи и Франціи), только вызывали новыя ухищренія со стороны биржевыхъ и банковыхъ дѣльцовъ, для обхода этихъ ограниченій, вслѣдствіе чего всѣ благія намѣренія правительства ни къ чему не привели. И у насъ, какъ и въ Австріи, и въ Бельгіи, указывалось, что многія жж. дороги построены на одинъ облигаціонный капиталъ. Если предпріятіе можетъ быть пущено въ ходъ безъ всякой затраты акціонернаго капитала, то все, что дадутъ за акціи — чистый подарокъ акціонерамъ. Вотъ почему и очень небольшой доходъ на акцію еще не можетъ служить доказательствомъ невыгодности первоначальнаго помѣщенія капитала: надо знать, насколько дѣйствительно была акція оплачена.

И такъ, съ точки зрѣнія соотвѣтствія размѣровъ облигаціоннаго и акціонернаго капиталовъ, положеніе многихъ желѣзнодорожныхъ обществъ должно быть признано неудовлетворительнымъ. Такимъ же представляется оно и при принятіи за основаніе доходовъ и платежей, какъ это будетъ ясно изъ слѣдующей таблицы. Теперь же остановимся на разсмотрѣніи накопившихся, вслѣдствіе такого несоотвѣтствія доходовъ и обязательныхъ платежей, за желѣзнодорожными обществами долговъ правительству. Что̀ касается частныхъ долговъ желѣзнодорожныхъ обществъ, то, не смотря на всю ихъ важность для опредѣленія дѣйствительнаго финансоваго положенія общества, мы вынуждены оставить ихъ безъ разсмотрѣнія, въ виду неимѣнія достаточныхъ данныхъ. Такимъ образомъ, все послѣдующее разсмотрѣніе ка-

---

[1]) Осторожнѣе было бы опредѣлять размѣръ облигаціоннаго выпуска такимъ образомъ, чтобы платежи по нему были ниже средняго дохода, такъ какъ иначе на акціи могло бы не получиться, ничего, а въ самомъ худшемъ случаѣ общество могло бы оказаться несостоятельнымъ: доходность первыхъ лѣтъ можетъ быть ниже средней, такъ что послѣдующаго увеличенія не хватитъ на уплату процентовъ по займамъ, сдѣланнымъ въ первые годы для оплаты купоновъ.

сается исключительно долговъ правительству, притомъ, какъ уже нами было указано, совершенно устранили изъ разсмотрѣнія всѣ тѣ долги, результатомъ которыхъ могла бы явиться равноцѣнность въ видѣ новыхъ работъ и сооруженій. Справедливо можно бы замѣтить, что далеко не всегда цѣнность всего сооруженія окажется увеличенною на сумму новыхъ затратъ, напримѣръ, при замѣнѣ деревянныхъ мостовъ желѣзными, желѣзныхъ рельсовъ стальными и т. п. Въ виду почти невозможности столь подробныхъ вычисленій, причемъ пришлось бы опять принимать во вниманіе размѣры погашенія основныхъ капиталовъ, мы оставили въ сторонѣ всѣ ссуды строительныя; затѣмъ нами не приняты въ разсчетъ и всѣ ссуды, помѣщенныя въ приложеніи къ отчету Государственнаго контроля за 1885 г. подъ рубрикой „въ счетъ увеличенія облигаціоннаго капитала“, такъ какъ не видно, для какихъ цѣлей предназначались указанныя ссуды.

Кромѣ ссудъ по гарантіи и ссудъ не строительныхъ, въ графѣ 7 приведены суммы неуплаченныхъ обществами правительству % по облигаціямъ, оставленнымъ правительствомъ за собою.

Эти три категоріи долговъ представляются все-таки долгами, по которымъ проценты (какіе—все равно) обязано уплачивать общество. Слѣдующія три категоріи долговъ—проценты на выданныя ссуды и на неуплаченныя правительству суммы по счету % и погашенія по облигаціямъ, оставленнымъ правительствомъ за собою — являются для частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ (но, конечно, не для казны) *безпроцентными долгами*. Сумма всѣхъ указанныхъ долговъ и приведена нами въ графѣ 4-й.

Если еще относительно облигаціоннаго капитала могутъ указывать, что обезпеченіемъ его является самое сооруженіе—хотя мы и видѣли, что такое указаніе не можетъ быть признано вполнѣ основательнымъ, — то уже по отношенію ко всѣмъ указаннымъ долгамъ никакого обезпеченія въ сооруженіи, никакой равноцѣнности не имѣется.

Въ *нормальныхъ* акціонерныхъ обществахъ обезпеченіемъ долговъ, отвѣтственнымъ за нихъ является акціонерный предпринимательскій капиталъ, причемъ тѣ общества, у которыхъ долги превышаютъ этотъ капиталъ, конечно, должны быть признаны несостоятельными. Посмотримъ теперь, въ какомъ отношеніи находятся долги желѣзнодорожныхъ обществъ къ ихъ акціо-

нерному капиталу (гр. 5). Общества 6 дорогъ (Курско-кіевской, Московско-рязанской, Московско-курской, Московско-ярославской, Варшавско-вѣнской и Рыбинско-бологовской) должными правительству вовсе (если не считать 32,000, должныхъ обществомъ Московско-рязанской ж. дороги) не состоятъ.

Остальныя общества, по проценту долговъ отъ акціонернаго капитала въ возрастающемъ порядкѣ, расположатся слѣдующимъ образомъ:

Долги составляютъ отъ акціонернаго капитала.

До 50%

Риго-тукумская . . .	26,2	Лодзинская	45,4
Рязанско-козловская . .	40,8	Риго-динабургская . .	48,8
Тамбово-козловская . .	42,1		

До 100%

Балтійская	62,5	Главное общество . .	85,7
Варшаво-бромбергская .	72,1	Варшаво-тереспольская	90,8
	(952,1) [1]	Динабурго-витебская .	99,5
Новгородская	84,4		

До 200%

Грязе-царицынская . .	104,1	Юго-западныя . . .	160,1
Шуйско-ивановская . .	140,6	Новоторжская . . .	164,3
	(314,2)		

До 300%

Фастовская	207,1	Привислинская . . .	261,2
Оренбургская	225,5	Уральская	273,3
Донецкая	254,8	Моршанско-сызранская	280,3
Орловско-витебская . .	256,8	Митавская	280,6
Курско-харьково-азовская	258,2	Московско-брестская .	291,4

Болѣе 300%

Ряжско-моршанская . .	316,0	Закавказская	341,8
Владикавказская . . .	335,9	Ряжско-вяземская . .	351,7

[1]) Въ скобкахъ приведенъ процентъ отъ негарантированнаго акціонернаго капитала тѣхъ обществъ, у которыхъ только часть акціонернаго капитала гарантирована.

Лозово-севастопольская .	362,6	Либаво-роменская . .	386,5
Орловско-грязская . .	379,6	Козлово-ворон.-ростов.	392,7
	(708,0)		(878,3).

Такимъ образомъ, оказывается, что въ 11 обществахъ ничѣмъ не обезпеченные въ сооруженіи долги составляютъ 62,5%—99,5% акціонернаго капитала, а въ 22 обществахъ — 104% — 392%!

И эти общества продолжаютъ считаться состоятельными! Не смотря на такую задолженность правительству, не смотря на то, что правительство имѣетъ долгу на обществахъ въ 2, въ 3, даже почти въ 4 раза болѣе того, что *могли* внести акціонеры по акціямъ (а что они внесли, и внесли ли что — неизвѣстно), и все-таки считаютъ возможнымъ говорить о „частныхъ“ жж. дорогахъ, о дорогахъ, принадлежащихъ „частнымъ“ желѣзнодорожнымъ обществамъ!

Въ чемъ же искать объясненія такому положенію дѣлъ? Что могутъ желѣзнодорожныя общества привести въ доказательство своей состоятельности? Они ссылаются на свои уставы, въ которыхъ указывается способъ погашенія этихъ долговъ. Они ссылаются на тѣ статьи, въ которыхъ говорится, что долги по гарантіи, съ наросшими процентами, подлежатъ уплатѣ изъ остатка (большею частью половины) чистой прибыли, который получится по оплатѣ изъ чистаго дохода капиталовъ; если такого остатка не оказывается, то и долги будутъ не погашаться, а только расти, и правительство не имѣетъ права ничего противъ этого предпринять, такъ какъ уставомъ указанъ ясно порядокъ погашенія этихъ долговъ.

При такомъ взглядѣ на дѣло, конечно, то обстоятельство, что, напр., на Либаво-роменской дорогѣ долги казнѣ по гарантіи и неплатежу процентовъ составляютъ 386% отъ акціонернаго капитала, на Козлово-воронежско-ростовской 392% и т. д., не представляется вовсе страннымъ. Но намъ хотѣлось бы спросить сторонниковъ такого взгляда: неужели не является скорѣе хозяиномъ этихъ дорогъ тотъ, кто истратилъ почти въ 4 раза болѣе (и это еще не считая процентовъ на проценты), чѣмъ *номинальный* акціонерный капиталъ? Неужели не болѣе заинтересованнымъ является тотъ, кто возмѣщенія своихъ издержекъ можетъ ждать лишь изъ половины весьма проблематичныхъ, большею частью, остатковъ чистой прибыли, чѣмъ тотъ, кому

обезпеченъ доходъ въ размѣрѣ 5% годовыхъ на номинальный капиталъ и полностью уплата капитала при погашеніи акцій? Неужели правительство не имѣетъ права, даже болѣе, неужели оно *не обязано* блюсти за тѣмъ, чтобы тѣ средства, которыя ему доставляются населеніемъ ради затратъ въ интересахъ общегосударственныхъ, дѣйствительно, наилучшимъ образомъ достигали бы указанной цѣли?

Насъ не удивляетъ взглядъ лицъ, заправляющихъ частными желѣзнодорожными обществами, но насъ удивляетъ, что отчасти того же взгляда держится и коммисія по выработкѣ правилъ о порядкѣ ликвидаціи несостоятельныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Исходя изъ невѣрнаго, на нашъ взглядъ, заключенія, будто „вопросъ о томъ, при какихъ условіяхъ желѣзнодорожное общество можетъ быть признано несостоятельнымъ, положительно разрѣшается Общ. уст. росс. жж. дорогъ, коммисія не сочла себя въ правѣ вновь входить въ обсужденіе сего вопроса, но не могла не обратить вниманія на то, что правительство по наиболѣе значительному долгу желѣзнодорожныхъ обществъ, а именно по долгу, образовавшемуся вслѣдствіе уплаты правительствомъ гарантіи по облигаціямъ и акціямъ, лишено всякой возможности требовать объявленія желѣзнодорожнаго общества несостоятельнымъ, а въ случаѣ объявленія общества несостоятельнымъ по другимъ долгамъ, требовать удовлетворенія изъ конкурса. Долгъ по выплаченной правительствомъ гарантіи подлежитъ возмѣщенію изъ чистой прибыли ж. дороги, а посему представляется условнымъ долгомъ, удовлетвореніе котораго поставлено въ зависимость отъ такого условія, которое можетъ не наступить до самаго прекращенія общества, а съ объявленіемъ общества несостоятельнымъ никогда не можетъ осуществиться. Единственнымъ средствомъ къ пріостановленію безпредѣльнаго возростанія долга по выплачиваемой правительствомъ гарантіи и къ возмѣщенію, по мѣрѣ возможности, накопившагося уже долга, по мнѣнію коммисіи, представляется подчиненіе ж. дороги, въ случаѣ чрезмѣрнаго накопленія долга по гарантіи, казенному управленію“ [1]).

Намъ кажется совершенно справедливымъ мнѣніе, что „вопросъ объ условіяхъ наступленія ликвидаціи и призна-

[1]) Журналъ коммисіи, стр. 6.

кахъ несостоятельности не рѣшенъ положительно въ общемъ желѣзнодорожномъ уставѣ, а лишь затронутъ въ немъ настолько, насколько это казалось законодателю необходимымъ при разрѣшеніи частнаго вопроса—о порядкѣ взысканія присужденныхъ съ жж. дорогъ суммъ.“ „Опредѣленія же по болѣе общему вопросу о порядкѣ удовлетворенія долговъ желѣзнодорожныхъ обществъ и установленіе въ связи съ этимъ подробныхъ правилъ о ликвидаціи несостоятельныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, ихъ выкупа или продажи, отложены Государственнымъ Совѣтомъ до болѣе обстоятельной разработки сихъ вопросовъ. (Журналъ Соединенныхъ Департаментовъ Государственнаго Совѣта 1885 г., № 41, стр. 65—72). Для этой именно цѣли и образована настоящая коммисія“ [1]). Сужденія, бывшія въ Государственномъ Совѣтѣ при разсмотрѣніи проекта Общ. уст. росс. жж. дорогъ, также говорятъ противъ взгляда, усвоеннаго коммисіей: „Государственный Совѣтъ нашелъ, что установленіе нынѣ же окончательныхъ мѣръ относительно жж. дорогъ, разстроенное финансовое положеніе которыхъ приводитъ къ неисправности въ выполненіи ихъ обязательствъ *предъ частными лицами или казною*, едва ли отвѣчало бы осторожности, необходимой въ дѣлѣ столь существенной важности“ [2]). Такимъ образомъ, очевидно, по взгляду Государственнаго Совѣта необходимо было только отложить „установленіе окончательныхъ мѣръ относительно жж. дорогъ“, неисправныхъ и *передъ казною*, а вовсе не оставлять относящихся сюда вопросовъ безъ разсмотрѣнія.

Что касается до вопроса по существу, то, конечно, прежде всего необходимо выяснить, что̀ представляютъ собою правительственныя выдачи по гарантіи.

Выражающаяся гарантіей дохода форма содѣйствія частнымъ обществамъ нами была позаимствована у западныхъ государствъ, прежде всего у Франціи, а потому здѣсь умѣстно сопоставить взгляды западно-европейскихъ правительствъ, выражавшихся при обсужденіи ли законовъ, или и въ самихъ законахъ.

Во Франціи, въ 1840 г., при обсужденіи законопроекта, ка-

---

[1]) Особое мнѣніе представителя (въ коммисіи) Государственнаго контроля, стр. 4.

[2]) Общій уставъ росс. жж. дорогъ съ изложеніемъ бывшихъ при разсмотрѣніи онаго въ Государственномъ Совѣтѣ сужденій, стр. 112.

савшагося оказанія содѣйствія обществу Orléans, парламентская коммисія высказалась за содѣйствіе въ формѣ дарованія гарантіи дохода, между прочимъ, и въ виду того соображенія, что „поддержка, оказанная государствомъ предпріятію, имѣющему несомнѣнную будущность, не потребуетъ отъ государства никакихъ пожертвованій“ [1]).

Согласно закону 10 іюля 1853 г., гарантія была дана для линіи Lyon-Genève подъ тѣмъ условіемъ, что государство имѣетъ право взять эксплуатацію линіи въ свои руки, если бы гарантія требовалась въ теченіе 5 лѣтъ сряду, и продолжить эксплуатацію, пока, въ теченіе 3 лѣтъ сряду, чистый доходъ не достигнетъ 3%. Подобное же условіе въ 1855 г. было введено въ концессію общества Grand Central, только по этой концессіи государство продолжаетъ эксплуатацію, пока доходъ не составитъ 4%.

Наконецъ, по послѣднимъ конвенціямъ 1883 г., суммы, должныя обществомъ правительству по гарантіи, обращены въ зачетъ суммъ, слѣдовавшихъ обществамъ отъ правительства за произведенныя первыми за его счетъ работы по сооруженію новыхъ линій.

Въ Пруссіи правительство въ 1842 г., предполагая оказывать содѣйствіе дарованіемъ гарантіи дохода, не болѣе $3^1/_2\%$, заявляетъ, что при этомъ правительство должно поставить такія условія, которыя оградили бы интересы его и публики „отъ неосторожности и легкомыслія предпринимателей“.

Эти условія, главнымъ образомъ, сводились, какъ уже было указано, къ праву правительства взять въ свои руки управленіе дорогой, если бы 3 года сряду потребовались приплаты, или хотя бы и одинъ разъ, но въ размѣрѣ не менѣе 1% на основной акціонерный капиталъ. Казенная эксплуатація продолжается, пока дорога не выйдетъ изъ гарантіи, т. е. доходъ не достигнетъ гарантированной ежегодно суммы.

„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“.

---

[1]) Aucoc, ук. соч., стр. 253. Тамъ же, стр. 267: „Le système de la garantie d'intérêt, qui n'exigeait pas un sacrifice immédiat de la part du Trésor, qui d'ailleurs ne lui imposait qu'une avance remboursable par les compagnies, parut préférable; les subventions furent réservées pour les cas exceptionnels“.

Въ мотивахъ къ австрійскому законопроекту 1877 г., относительно секвестра дефицитныхъ и пользующихся правительственною гарантіей жж. дорогъ, прямо указывается, что предполагалось правительствомъ, что дарованіе гарантіи послужитъ лишь къ привлеченію капиталовъ къ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, но на самомъ дѣлѣ или вовсе не потребуются приплаты со стороны правительства, въ виду того, что о доходности дороги позаботится личный интересъ, или же, если и понадобятся, то лишь въ видѣ переходной мѣры, на время развитія предпріятія.

Вслѣдствіе того, что эти предположенія не осуществились, правительство Австріи и признало необходимымъ, въ видахъ дѣйствительной охраны общественныхъ интересовъ, изданіе особаго закона—закона 14 декабря 1877 г., содержаніе котораго выше уже было нами передано.

Такимъ образомъ не подлежитъ сомнѣнію, что выдачи въ счетъ гарантіи разсматриваются вышеупомянутыми правительствами, какъ *ссуды*, подлежащія возврату со стороны того общества, которому онѣ выданы. При обѣщаніи выдавать эти ссуды имѣлось въ виду поддержать предпріятіе въ первые годы его существованія, а затѣмъ обезпечить предпринимателей отъ „несоразмѣрныхъ потерь“ вслѣдствіе несчастныхъ случайностей. Коль скоро указанныя предположенія не осуществлялись, правительство брало все дѣло въ свои руки.

Выдачи по гарантіи и нашимъ правительствомъ признаются и вездѣ въ уставахъ называются *ссудами* обществамъ, подлежащими возврату съ начетомъ 4% или 5% годовыхъ. Но если замѣчается чрезмѣрное пользованіе ссудами, приводящее къ такому накопленію долговъ, при которомъ очевидна невозможность возврата требуемыхъ обществами ссудъ? Относительно мѣръ, подлежащихъ принятію противъ такихъ неисправныхъ должниковъ-обществъ, правительству еще предстоитъ высказаться.

Къ какимъ же обществамъ, при наступленіи какихъ условій слѣдуетъ правительству примѣнять особыя мѣры и какія именно?

Здѣсь можно основываться, во-первыхъ, на сравненіи ничѣмъ не обезпеченныхъ долговъ правительству съ суммою акціонерныхъ капиталовъ.

Если сумма долговъ по гарантіи равняется, напримѣръ, суммѣ акціонернаго капитала, то это значитъ, что казна уплатила *за акціонеровъ* все то, что они только и могли уплатить, чѣмъ они только и отвѣчаютъ. Такъ какъ при требованіи приплатъ по гарантіи нѣтъ основанія акціямъ общества стоять сколько-нибудь значительно выше al pari, то казна могла бы за ту (или почти за ту) сумму, которую она выплатила, пріобрѣсти въ свои руки всѣ акціи и, такимъ образомъ, сдѣлаться полнымъ хозяиномъ предпріятія. Если казна уплатила болѣе номинальной суммы акціонернаго капитала въ 2 — 4 раза, то не гораздо ли было бы выгоднѣе (оставляя въ сторонѣ вопросъ о частныхъ долгахъ) для казны пріобрѣсти акціи по биржевой цѣнѣ или даже съ значительною премією? Выгодность несомнѣнна, если по счету гарантіи акцій казной потеряна сумма, приблизительно, равная акціонерному капиталу. Давая гарантію акціонерному капиталу, имѣлось въ виду привлечь *частные* капиталы и, такимъ образомъ, освободить казну отъ соотвѣтственныхъ затратъ. Если же ей пришлось, все равно, истратить равную сумму, то, конечно, было бы предпочтительнѣе имѣть за нее въ своихъ рукахъ всѣ акціи, быть хозяиномъ дороги, чѣмъ потерять эту сумму безслѣдно.

Иначе представляется, на первый взглядъ, дѣло, если имѣется долгъ по счету гарантіи на облигаціи. Здѣсь, могутъ сказать, казна достигаетъ поставленной цѣли — снять съ себя извѣстную долю затратъ: если бы казна и выкупила акціи, то ей, все равно, пришлось бы уплатить держателямъ облигацій тѣ же суммы, что и теперь, а слѣдовательно, при покупкѣ акцій потребовалась бы, сверхъ сдѣланныхъ, еще излишняя затрата. Однако, и въ этомъ случаѣ покупка акцій была бы для казны, по нашему мнѣнію, выгодна. Еще представляется сомнительнымъ, потребовались ли бы приплаты въ столь же значительныхъ размѣрахъ, какъ при хозяйничаньи на жж. дорогахъ „частныхъ“ обществъ на казенный счетъ. Наше глубокое убѣжденіе, что, допуская возможные недостатки, даже злоупотребленія, при казенномъ хозяйствѣ невозможны были бы тѣ грандіозныя хищенія и растраты, которыя отчасти уже открыты, отчасти только теперь обнаруживаются. Если, напримѣръ, во Франціи раздавались обвиненія противъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ,

то при этомъ обвинялись и правительственные органы: злоупотребленія слѣдовательно должны были быть настолько выгодны, чтобъ удовлетворить аппетиты и частныхъ лицъ, и казенныхъ служащихъ. Будь во Франціи жж. дороги въ это время только казенныя, доля частныхъ лицъ, отъ злоупотребленій полученная, могла бы быть скинута со счетовъ. Но, конечно, не эти соображенія могутъ имѣть рѣшающее значеніе.

Дѣло въ томъ, что правительство, какъ ясно показываетъ исторія желѣзнодорожной политики западноевропейскихъ государствъ, должно неминуемо взять завѣдываніе жж. дорогами въ свои руки. Къ этому вынуждаютъ его интересы экономическіе, соціальные и политическіе. Пусть не указываютъ намъ на примѣръ Франціи и Италіи, на ихъ законы 1883 и 1885 г. Исторія жж. дорогъ до изданія этихъ законовъ, обстоятельства, при которыхъ явились эти законы, отнимаютъ у нихъ всякое принципіальное значеніе. Эти законы суть историческія ошибки, плодъ заблужденія, если не преступленія, и за нихъ дорого придется, особенно Франціи, поплатиться со временемъ. Исторія прочихъ государствъ не позволяетъ въ этомъ сомнѣваться.

Если правительство должно взять жж. дороги въ свои руки, то чѣмъ раньше оно это сдѣлаетъ, тѣмъ для него выгоднѣе: государствомъ будутъ расходоваться государственныя средства, а не частными обществами, притомъ, затраты, *сдѣланныя за счетъ государственныхъ средствъ* для поднятія доходности жж. дорогъ, имѣли бы результатомъ увеличеніе доходовъ казны, а не „частныхъ“ обществъ; государствомъ будутъ преслѣдоваться цѣли государственныя, а не частныя, какъ теперь. Когда государство беретъ дорогу, еще требующую приплатъ по гарантіи, то оно покупкою ли акцій или, все равно, выкупомъ уплатитъ лишь сумму номинальнаго акціонернаго капитала; коль скоро дорога не требуетъ гарантіи, хотя бы она была въ долгу, какъ въ шелку, акціи поднимутся въ цѣнѣ, а значитъ, увеличится и выкупная сумма, такъ какъ основаніемъ для ея опредѣленія является доходъ акціонеровъ; въ послѣдній же отчисляется и половина (а то и болѣе) излишка чистаго дохода свыше гарантированнаго. Мало того: на погашеніе долговъ по гарантіи, наросшихъ за обществомъ, *обращается лишь половина* (а то и значительно менѣе) *всякаго увеличенія дохода свыше гаранти-*

рованнаго при частномъ владѣніи ж. дорогой и все увеличеніе— по выкупѣ дороги въ казну.

Это послѣднее обстоятельство при тѣхъ громадныхъ долгахъ, которые накопились за „частными“ обществами, пріобрѣтаетъ чрезвычайную важность. Сравненіе данныхъ гр. 6 и 9 табл. II указываетъ, что не на сотни тысячъ, а часто на 1 милл. и даже на 2 милл. слишкомъ ежегодно могли бы погашаться долги отдѣльныхъ обществъ правительству, по переходѣ жж. дорогъ въ казну, тогда какъ въ частныхъ рукахъ дороги, при томъ же чистомъ доходѣ, не будутъ погашать ни копѣйки накопившихся долговъ.

Такимъ образомъ, на нашъ взглядъ, тѣ общества, у которыхъ ничѣмъ не обезпеченные долги правительству равняются или превышаютъ акціонерный капиталъ, должны быть признаны несостоятельными, а ихъ жж. дороги должны перейти въ казну. На это, конечно, возразятъ, что въ уставахъ нигдѣ не оговорено, что долги по гарантіи допустимы лишь въ размѣрѣ акціонернаго капитала безъ того, чтобы общества не были признаны несостоятельными, что выдача ссудъ по гарантіи никакимъ размѣромъ не ограничена въ суммѣ.

Возраженія по существу на такой взглядъ нами уже были сдѣланы выше, но если все-таки встать на эту невѣрную точку зрѣнія и держаться *буквы* уставовъ, то и въ такомъ случаѣ можетъ быть найдено основаніе для признанія обществъ несостоятельными.

Если вездѣ въ уставахъ выдачи правительства въ счетъ гарантіи именуются *ссудами*, то, очевидно, онѣ подлежатъ возврату тѣмъ обществомъ, которому выдаются, т. е. должны быть уплачены обществомъ въ теченіе срока своего существованія и притомъ, тѣмъ порядкомъ, какой указанъ въ уставѣ каждаго общества. Если бы удалось доказать, что такая выплата долговъ уже накопившихся, представляется фактически невозможною, то тѣмъ самымъ была бы доказана несостоятельность общества; сверхъ того, тѣмъ самымъ освобождалось бы правительство отъ обязанности продолжать выдачу ссудъ по гарантіи, потому что это уже не были бы *ссуды*, выдавать которыя правительство согласилось по уставу, а *безвозвратныя выдачи*, дѣлать которыя правительство по уставу вовсе не обязывалось.

Съ цѣлью выяснить степень состоятельности каждаго отдѣльнаго общества, принявъ за основаніе новый признакъ, нами составлена слѣдующая таблица (№ II).

Если изъ сопоставленія ничѣмъ необезпеченныхъ долговъ и акціонернаго капитала обществъ оказывалось въ большинствѣ случаевъ, что послѣдній даже въ нѣсколько разъ представлялъ меньшую величину, чѣмъ первые, то все-таки могли сказать, что это еще не есть неопровержимый признакъ несостоятельности, если держаться *буквы* уставовъ, такъ какъ, не смотря на такіе невыгодные для обществъ результаты сравненія, еще не исключена возможность, что до истеченія концессіоннаго срока будетъ выплачена вся сумма накопившихся долговъ по гарантіи.

Для доказательства такой невозможности необходимо сопоставить чистый доходъ жж. дорогъ и обязательные ихъ платежи изъ послѣдняго по капиталамъ и долгамъ.

Желая оставаться на строго фактической почвѣ и обойтись безъ какихъ бы то ни было гипотетическихъ построеній, мы, въ предлагаемой вниманію читателя таблицѣ, не пытались прямо разрѣшить поставленнаго нами вопроса, а старались подойти къ его разрѣшенію косвенно, именно мы задались цѣлью указать, *насколько долженъ возрасти доходъ каждаго общества для того, чтобы общества, не погашая еще ничѣмъ не обезпеченныхъ долговъ, только не должали государству болѣе.*

Для разрѣшенія поставленной задачи, мы взяли по даннымъ за 1885 годъ (ежегодные) платежи: 1) по облигаціямъ и ссудамъ [1]), 2) по гарантированнымъ акціямъ [1]), 3) по счету процентовъ на суммы, выданныя въ счетъ гарантіи [2]), и 4) проценты на суммы, недовзнесенныя обществами правительству по счету процентовъ по облигаціямъ, оставленнымъ правительствомъ за собою [2]).

Сумма этихъ данныхъ приведена въ гр. 6 и представляетъ собою тотъ чистый доходъ каждаго желѣзнодорожнаго обще-

---

[1]) Изъ таблицъ, составленныхъ по порученію г. Государственнаго контролера.

[2]) Данныя вычислены нами на основаніи данныхъ таблицы I, гр. 6 и 7.

ства, при обращеніи котораго *исключительно* на платежи вышепоименованныя общества не должали бы правительству болѣе.

Въ дѣйствительности этотъ доходъ долженъ бы быть почти для всѣхъ обществъ нѣсколько бо́льшимъ, чѣмъ приведенныя нами суммы, такъ какъ нами, для упрощенія разсчетовъ, не приняты во вниманіе отчисленія въ запасный капиталъ.

Съ чѣмъ же сравнить этотъ безусловно необходимый доходъ? Мы считали возможнымъ взять для сравненія доходъ того же 1885 года. Брать среднюю изъ доходовъ нѣсколькихъ лѣтъ было бы неправильно, потому что къ этой средней нельзя было бы относить платежи, слѣдовавшіе съ желѣзнодорожныхъ обществъ въ 1885 г. Затѣмъ, изъ сравненія чистыхъ доходовъ за 5 послѣднихъ лѣтъ видно, что доходъ за послѣдній (1885) годъ былъ наибольшій; поэтому, въ среднемъ получилась бы величина значительно меньшая, чѣмъ доходъ 1885 г., между тѣмъ, мы желали взять шансы, наиболѣе для обществъ благопріятные. Съ этою же цѣлью, далѣе, для жж. дорогъ, доходъ которыхъ въ 1885 г. оказался значительно менѣе дохода 1884 г., мы взяли этотъ послѣдній для сравненія при выведеніи необходимаго процента увеличенія доходности (гр. 10), вслѣдствіе чего доходность 7 дорогъ нами искусственно увеличена почти на 3.500.000 р.

Результатъ сравненія необходимаго дохода и дѣйствительно въ 1885 г. полученнаго получается слѣдующій: изъ 39 обществъ жж. дорогъ, только у 9 доходы 1885 года превышали необходимый доходъ, притомъ, въ общей сложности, на сумму 9,19 милл. руб.; у 30 обществъ замѣчается недоборъ въ размѣрѣ 58,06 милл. руб., такъ что въ итогѣ для всѣхъ 39 обществъ *недоборъ составитъ 48,87 милл. руб. или болѣе 54% дѣйствительнаго чистаго дохода за 1885 годъ* [1]).

Однако, не должно думать, что увеличенія чистаго дохода 1885 г. на 48,87 милл. руб. было бы достаточно для того, чтобы „частныя“ общества не должали болѣе правительству. Ничуть не бывало. Согласно уставамъ обществъ, долги по гарантіи уплачиваются не полностью изъ всего избытка чистаго дохода свыше гарантированнаго, а то изъ половины его, то изъ из-

[1]) За 1884 г., какъ нами было вычислено (см. стр. 6), недоборъ составилъ болѣе 53%.

бытка или даже и изъ половины его, но лишь по отчисленіи 4% или 5% на не гарантированные акціонерные капиталы (*не гарантированный доходъ получается прежде, чѣмъ уплачиваются долги!*), то изъ $^3/_4$ избытка. Вслѣдствіе этого доходъ долженъ быть значительно выше, „необходимаго“ (гр. 6), а именно, какъ великъ онъ долженъ быть для каждаго общества и для всѣхъ 39, подвергнутыхъ разсмотрѣнію, нами вычислено, при принятіи во вниманіе указанныхъ условій, въ гр. 9. При этомъ для обществъ, не находящихся въ обязательныхъ отношеніяхъ къ правительству, нами взяты суммы платежей по облигаціямъ.

Для всей сѣти такой, согласно уставамъ, необходимый чистый доходъ 39 обществъ долженъ былъ бы въ 1885 году равняться 157,58 милл. руб., вмѣсто 89,52 милл. руб., т. е. онъ долженъ былъ бы быть на 68 милл. или почти на 76% большимъ противъ дѣйствительно полученнаго, чтобы только долги частныхъ обществъ правительству не увеличились.

Такъ какъ дѣйствительно необходимый доходъ на 48 милл. болѣе дохода 1885 г., то, слѣдовательно, на 20 милл., по уставамъ, необходимый чистый доходъ превышаетъ дѣйствительно необходимый для того, чтобы не росли долги; другими словами: тѣ 20 милл., которые могли бы идти на погашеніе наросшихъ долговъ частныхъ обществъ правительству, при существованіи частныхъ обществъ останутся въ ихъ рукахъ, вмѣсто погашенія долга. Сравненіе данныхъ графы 9-й и 6-й каждаго общества покажетъ ту же разницу по отношенію къ каждому отдѣльному обществу.

Прежде чѣмъ перейти къ разсмотрѣнію данныхъ по отдѣльнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, мы считаемъ необходимымъ указать на слѣдующее недоразумѣніе, явившееся у насъ при изученіи вопроса.

По облигаціямъ, оставленнымъ правительствомъ за собою, общества обязаны уплачивать извѣстные проценты казнѣ также точно, какъ и частнымъ облигаціонерамъ. Если бы одинъ годъ чистаго дохода оказалось для такой уплаты недостаточно, то на слѣдующій годъ, если бы доходъ и былъ достаточенъ для того чтобы уплатить проценты по облигаціямъ за оба года, эти проценты уплачены не будутъ, а сперва будутъ уплачены проценты по облигаціямъ за текущій годъ, а затѣмъ (если акціи

не гарантированы и никакой привилегіей не пользуются) только половина остатка пойдетъ на уплату процентовъ по облигаціямъ за прошлый годъ. Получается, такимъ образомъ, какая-то привилегія за неплатежъ процентовъ въ срокъ! Возьмемъ примѣръ: на проценты по облигаціямъ ежегодно требуется 100 тыс. руб. Въ первый годъ чистый доходъ равенъ нулю, а въ слѣдующій годъ онъ, положимъ, составилъ 205 тыс. Въ такомъ случаѣ сперва отчисляются 100 тыс., какъ процѣнты за послѣдній годъ, а изъ остальныхъ 105 тыс. только $52^1/_2$ тыс. пойдетъ въ уплату долга правительству, а другая половина — въ карманъ акціонеровъ. По простой обыденной логикѣ, казалось бы, сперва слѣдовало уплатить то, что должно было уплатить еще въ прошломъ году, тѣ долги, которые имѣются на обществѣ, между тѣмъ оказывается, по уставамъ, что если общество въ прошломъ году не уплатило, что должно было, то въ этомъ году, хотя бы оно и могло уплатить весь долгъ, оно обязано уплатить только половину, точно, будто, значеніе долга ослабѣло отъ времени, да, мало того, сперва должны быть уплачены проценты за настоящій годъ, а потомъ уже начинается уплата процентовъ за прежніе годы. Бывшее обязательнымъ къ уплатѣ еще въ прошломъ году становится необязательнымъ въ настоящемъ! Мы совершенно отказываемся объяснить эту несообразность уставовъ, создающую только новое побужденіе къ неплатежу процентовъ и въ тѣ года, когда это было бы возможно, побужденіе къ затратѣ этихъ суммъ въ предпріятіе и къ искусственному, такимъ образомъ, увеличенію долговъ правительству. Отъ уплаты долга правительству доходъ настоящихъ акціонеровъ не увеличится, тогда какъ отъ затраты въ предпріятіе—на $^1/_2$ увеличенія дохода ежегодно; конечно, въ томъ случаѣ затрачиваются если ужь нельзя прямо получить эти суммы въ свои руки; что же касается до увеличенія долга правительству, то это вовсе не безпокоитъ настоящихъ акціонеровъ, да, вѣроятно, и будущихъ, такъ какъ гарантированный доходъ [1]) (при гарантіи акцій) и, во всякомъ случаѣ, половина излишка дохода свыше гарантированнаго обезпечена акціонерамъ и обѣщаетъ

---

[1]) Негарантированныя акціи, какъ мы видѣли, составляютъ всего 93 милл. рублей.

имъ постоянное повышеніе цѣны ихъ акцій, хотя бы долговъ накопились сотни милліоновъ.

Мы не можемъ понять, какъ возможно было вводить въ уставы абсолютную гарантію 5% и болѣе на весь срокъ существованія обществъ, срокъ въ 75—87 лѣтъ! Какъ не пришло въ голову составителямъ уставовъ, что въ такой громадный періодъ времени средній процентъ въ странѣ необходимо будетъ падать и, слѣдовательно, курсъ акцій повышаться. Напримѣръ, 100 руб. акція, на которую гарантировано 5% дохода, при среднемъ процентѣ въ странѣ—3%, будетъ стоить, по крайней мѣрѣ, 167 руб., хотя бы никакого отчисленія въ пользу акціонеровъ не приходилось; другими словами: 23,4 милл. руб., гарантированныхъ теперь правительствомъ на акціи, составили бы, въ такомъ случаѣ, проценты на капиталъ въ 780 милл. руб., вмѣсто 470 милл.

Вотъ въ чемъ никакого недоразумѣнія не можетъ быть, такъ это въ побужденіяхъ, въ силу которыхъ Главное общество и нѣкоторыя другія общества выразили „несогласіе на предложенный Кредитною канцеляріей порядокъ пропорціональнаго исключенія взноса (сдѣланнаго обществомъ на погашеніе долговъ по гарантіи) изъ капитальнаго долга и суммы наросшихъ на него процентовъ за предшествовавшее время, такъ какъ порядокъ этотъ противорѣчитъ, по ихъ мнѣнію, постановленіямъ ихъ уставовъ, по которымъ прежде всего должна быть оплачиваема капитальная сумма долга“ [1]). Не довольствуясь тѣми льготами, которыя этимъ обществамъ удалось ввести въ уставы относительно уплаты долговъ правительству, они еще пожелали, вопреки всякой справедливости, обращать всѣ вносимыя ими суммы на погашеніе капитальнаго долга, т. е. того долга, на который насчитываются проценты. По истинѣ, l'appetit vient en mengeant! Если бы исполнить желаніе этихъ обществъ, то со временемъ оказались бы, можетъ быть, за обществами только одни безпроцентные долги, которые уже къ 1886 г. составляли болѣе 280 милл.

По всей справедливости, тотъ долгъ, который является безпроцентнымъ для обществъ, долгъ, уплату процентовъ по которому, въ видѣ особой льготы по отношенію къ обществамъ, государство беретъ на себя, этотъ-то долгъ и долженъ быть сперва

[1]) Докладъ Барановской коммисіи, I. стр. 7.

погашаемъ изъ тѣхъ взносовъ, которые дѣлаются обществами или будутъ ими дѣлаться, а такъ какъ этотъ долгъ представляется весьма значительнымъ, какъ мы видѣли, то, если бы были признаны вѣрными нами только-что высказанныя соображенія, размѣры ежегодныхъ необходимыхъ платежей, нами въ таблицѣ II вычисленныхъ, не скоро могли бы начать уменьшаться даже и въ томъ случаѣ, если бы даже дѣйствительный доходъ превышалъ необходимый. Такъ какъ, однако, послѣдній значительно выше перваго, то до тѣхъ поръ, *пока они не сравняются*, долги обществъ будутъ еще продолжать увеличиваться. Но когда они сравняются? Могутъ ли они даже сравняться? Можетъ ли наступить такое время, когда бы долги обществъ только-только не увеличивались? Помочь отвѣту на эти вопросы должны данныя, вычисленныя нами въ гр. 10. Здѣсь нами вычисленъ для каждаго общества процентъ, какой составляетъ необходимый, по уставамъ, для того, чтобъ не росли долги обществъ правительству, доходъ отъ дѣйствительнаго дохода 1885 г. При этомъ, какъ уже было указано, въ виду значительнаго у 7 обществъ пониженія дохода 1885 г. противъ чистаго дохода 1884 г., за основаніе для сравненія взятъ доходъ этого послѣдняго года. Затѣмъ для общества Юго-западныхъ жж. дорогъ нами вычислены проценты какъ при принятіи за основаніе дохода 1885 года, такъ и 1884 г. (въ скобкахъ), въ виду того, что доходъ перваго года долженъ быть признанъ исключительнымъ, представляя въ 1885 г. внезапное повышеніе съ 8,38 милл. руб. на 14,06 милл. руб. Что же даетъ намъ гр. 10?

Только у 9 обществъ (въ томъ числѣ 3, капиталы которыхъ вовсе, а 2, которыхъ акціонерные капиталы—не гарантированы)—Варшаво-вѣнской, Рыбинско-бологовской, Тамбово-козловской, Московско-курской, Московско-ярославской, Курско-кіевской, Лодзинской, Московско-рязанской и Рязанско-козловской—чистый доходъ за 1885 г. превышалъ, по уставамъ, доходъ необходимый для того, чтобы не увеличивались долги обществъ правительству. Остальныя 30 обществъ по тому проценту отъ дѣйствительнаго за 1885 (1884) г. дохода, который составлялъ доходъ, по уставамъ, необходимый, при томъ состояніи долговъ обществъ правительству, какъ оно опредѣляется оффиціальными данными за 1885 г., расположатся въ убывающемъ порядкѣ слѣдующимъ образомъ.

Общества жж. дорогъ.	Доходъ, необходимый, по уставамъ для того, чтобы общества не должали болѣе правительству, выраженный въ процентахъ отъ чистаго дохода за 1885 г. (1884 г.) [1].	Чистый доходъ на версту пути въ 1885 г. (1884 г.).	необходимый.
		Р у б л и.	
Юго-западныхъ жж. дорогъ	127,1 %	6.119	7.782
Главное общество	141,2 %	6.141	8.613
Грязе-царицынской . . .	145,6 %	4.328	6.304
Фастовской	146,0 %	3.953	5.772
Курско-харьково-азовской .	170,7 %	6.515	11.129
Ряжско-моршанской . . .	181,2 %	5.311	9.625
Оренбургской	183,2 %	3.950	7.239
Варшаво-тересполькой . .	**199,3 %**	**3.499**	6.977
Юго-западныхъ жж. дорогъ	**213,3 %**	**3.648**	7.782
Шуйско-ивановской . . .	219,7 %	2.767	6.082
Орловско-витебской . . .	**226,8 %**	**4.877**	11.065
Козлово-воронежско-ростовской.	257,1 %	3.923	10.089
Либаво-роменской. . . .	263,1 %	2.573	6.773
Новоторжской	273,8 %	1.289	3.579
Риго-динабургской (съ Риго-больдерааской) . . .	274,5 %	3.218	8.822
Орловско-грязской. . . .	**295,2 %**	**3.956**	11.800
Московско-брестской . . .	**300,3 %**	**2.987**	8.971
Моршанско-сызранской . .	314,8 %	2.485	7.824
Динабурго-витебской . . .	**350,1 %**	**3.253**	11.392
Варшаво-бромбергской . .	404,1 %	981	3.967
Балтійской	**517,1 %**	**1.347**	6.968
Новгородской	571,2 %	396	2.330
Привислинской	616,1 %	1.025	6.316
Закавказской	731,9 %	1.120	8.200
Риго-тукумской.	772,3 %	650	5.027
Владикавказской	**852,1 %**	**1.118**	9.527
Митавской	945,8 %	807	7.638
Уральской	1.061,4 %	842	8.943
Лозово-севастопольской . .	2.047,1 %	526	10.765
Донецкой.	12.454,1 %	44	5.559
Ряжско-вяземской . .	болѣе 310.000 %	2	8.278

[1]) Данныя, касающіяся 1884 г., напечатаны жирнымъ шрифтомъ.

*

Приведенныя данныя указываютъ, что въ 13 обществахъ чистый доходъ долженъ увеличиться въ 2—3—4 раза; въ 8 обществахъ онъ долженъ возрасти въ 5—10 разъ; въ 1 обществѣ—въ 20 разъ; въ одномъ—въ 124 раза, наконецъ въ одномъ—болѣе чѣмъ въ 3.100 разъ.

Однако, прежде чѣмъ выводить какое-либо окончательное заключеніе, необходимо еще обратиться къ разсмотрѣнію абсолютныхъ величинъ, такъ какъ сравненіе однѣхъ относительныхъ величинъ могло бы повести и къ неправильнымъ выводамъ [1]). Въ гр. 11 и 12 даны абсолютныя величины чистаго дохода на версту, дѣйствительно бывшаго въ 1885 г. (1884 г.) и необходимаго по уставамъ.

Въ теченіе 10 лѣтъ, по оффиціальнымъ даннымъ Министерства путей сообщенія [2]), съ 1875—1884 г. чистый доходъ на версту сѣти всѣхъ жж. дорогъ Россіи ни разу не достигалъ 4.000 р. и составлялъ въ среднемъ 3.160 руб. Въ 1885 г. чистый доходъ на версту частныхъ жж. дорогъ составлялъ 4.403 р., а всей сѣти—4.030 руб.

Посмотримъ теперь, каковъ былъ въ 1885 г. (1884 г.) на отдѣльныхъ жж. дорогахъ и каковъ долженъ былъ бы быть чистый доходъ, чтобъ общества не должали болѣе правительству.

На дорогахъ 8 обществъ чистый доходъ не достигалъ . . .		1.000 р.	на	версту;	
на дорогахъ 5 обществъ онъ составлялъ	отъ	1.025 р.	до	1.347 р.;	
на 4 дорогахъ.	„	2.000 „	„	3.000	„
на дорогахъ 8 обществъ, считая въ томъ числѣ Юго-западныя жж. дороги по доходу за 1884 г.	„	3.000 „	„	4.000	„
на 2 дорогахъ.	„	4.000 „	„	5.000	„
и наконецъ, на дорогахъ 3 (если для Юго-западныхъ жж. дорогъ брать доходъ 1885 г., то 4-хъ) обществъ.	„	5.000 „	„	6.515	„

[1]) Мы имѣли уже случай по другому поводу довольно подробно останавливаться на разсмотрѣніи значенія относительно величинъ. См. мою „Междун. хлѣбн. торг. стр.“, 127, 128 и passim.

[2]) Главные результаты дѣятельности жж. дорогъ за 1885 г. сравнительно съ десятилѣтіемъ 1875—1884 г. С.-Петербургъ, 1886 г.

Для того, чтобы эти общества недолжали болѣе, чистый доходъ на версту долженъ былъ бы составлять:

Въ одномъ обществѣ	. . .		2.330 р.				
„ двухъ обществахъ	. . .	отъ	3.500	„	до	4.000	р.;
„ трехъ „	. . .	„	5.000	„	„	6.000	„
„ шести „	. . .	„	6.000	„	„	7.000	„
„ четырехъ „	. . .	„	7.000	„	„	8.000	„
„ шести „	. . .	„	8.000	„	„	9.000	„
„ двухъ „	. . .	„	9.000	„	„	10.000	„
„ двухъ „	. . .	„	10.000	„	„	11.000	„
„ четырехъ „	болѣе					11.000	„

Оказывается, что на дорогахъ 21 общества доходъ долженъ бы быть, въ послѣднемъ случаѣ, выше самаго высокаго, какой былъ на дорогѣ только *одного* изъ 31 желѣзнодорожнаго общества. На дорогахъ 4 обществъ доходъ долженъ бы быть выше 11.000 руб., а въ 1885 г. это замѣчалось только на такихъ дорогахъ, не входящихъ, конечно, въ число 31 вышеуказанныхъ, какъ Московско-курская, Рязанско-козловская и Московско-рязанская жж. дорога.

Когда можно надѣяться на такое увеличеніе доходности, да и вообще возможно ли оно? Мы полагаемъ, что, напр., на 10 лѣтъ впередъ, не боясь ошибиться, смѣло можно отвѣтить на этотъ вопросъ отрицательно, между тѣмъ, указанное увеличеніе доходности должно бы произойти *немедленно*, при состояніи долговъ по счету 1885 г. Въ теченіе тѣхъ многихъ лѣтъ, которыя должны пройти, безъ всякаго сомнѣнія, до тѣхъ поръ, пока доходы возрастутъ въ указанномъ размѣрѣ, если даже смотрѣть такъ оптимистически, что допускать вообще возможность столь значительнаго увеличенія чистаго дохода, въ теченіе этихъ долгихъ лѣтъ долги должны весьма значительно увеличиться, а значитъ и сумма необходимыхъ ежегодно платежей, а въ зависимости отъ этого, и размѣръ необходимаго чистаго дохода долженъ будетъ оказаться еще болѣе значительнымъ, чѣмъ нами въ гр. 12 вычисленный.

Такимъ образомъ, послѣ сопоставленія суммы долговъ съ суммами акціонерныхъ капиталовъ „частныхъ“ желѣзнодорожныхъ обществъ, послѣ сопоставленія дѣйствительно получившихся въ 1885 (1884) г. чистыхъ доходовъ и тѣхъ, *которые*

были бы необходимы для того только, чтобы желѣзнодорожныя общества не должали болѣе правительству, по разсмотрѣніи относительныхъ и абсолютныхъ величинъ необходимаго возрастанія чистаго дохода, мы считаемъ себя вправѣ сдѣлать такой выводъ относительно громаднаго большинства „частныхъ“ желѣзнодорожныхъ обществъ: *они должны быть признаны несостоятельными, потому что они не только не въ состояніи уплатить до истеченія срока концессій, т. е. до окончанія своего существованія, выданныхъ имъ ссудъ (никакимъ реальнымъ имуществомъ не обезпеченныхъ) и наросшихъ на эти ссуды процентовъ, но они, въ значительномъ большинствѣ случаевъ, не въ состояніи удержать долги, даже при томъ громадномъ размѣрѣ, какого они уже достигли, отъ ихъ дальнѣйшаго возрастанія, т. е. дальнѣйшее существованіе этихъ „частныхъ“ желѣзнодорожныхъ обществъ возможно только на счетъ дальнѣйшихъ безвозвратныхъ пожертвованій общегосударственныхъ средствъ.*

Таково то заключеніе, къ которому привело насъ внимательное разсмотрѣніе данныхъ, касающихся финансовой стороны хозяйства частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Какой же выходъ возможенъ и желателенъ въ интересахъ общегосударственныхъ изъ того печальнаго финансоваго положенія „частныхъ“ желѣзнодорожныхъ обществъ, которое, какъ мы надѣемся, съ достаточною ясностью обрисовано въ предшествовавшемъ изложеніи?

Сперва мы остановимся на краткомъ указаніи того, что уже сдѣлано въ этомъ отношеніи правительствомъ за послѣднее время, а затѣмъ изложимъ нашъ собственный взглядъ на возможныя къ принятію мѣры.

Что касается до правительственныхъ мѣропріятій послѣдняго времени, ихъ можно разбить на двѣ группы: 1) мѣропріятія характера общаго, касающіяся всѣхъ или многихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, и 2) мѣропріятія, касающіяся отдѣльныхъ частныхъ обществъ.

Первая группа распадается на а) распоряженія, Высочайше утвержденныя, получившія уже обязательную силу для желѣзнодорожныхъ обществъ и б) учрежденіе коммисій, результатами трудовъ которыхъ должны или могутъ оказаться общеобязательныя для желѣзнодорожныхъ обществъ въ теченіе всего періода ихъ существованія правила.

Вторая группа, въ свою очередь состоитъ изъ а) распоряженій, касающихся частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ во время ихъ существованія и б) распоряженій, прекращающихъ самое существованіе обществъ.

Къ первой группѣ а) относятся Высочайше утвержденныя: 1) 11 іюля 1886 года—положеніе Комитета Министровъ, коимъ Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ предоставлено право установленія тарифовъ прямаго заграничнаго сообщенія, 2) 17 іюня 1887 г.—мнѣніе Государственнаго Совѣта, въ силу коего признается за правительствомъ право руководительства тарифами вообще и 3) 26 іюня 1887 г.—положеніе Комитета Министровъ, коимъ постановлено: „Всѣ желѣзнодорожныя общества, пользующіяся правительственною гарантіею чистаго дохода, или за коими состоятъ долги правительству по этой гарантіи, или по выданнымъ имъ ссудамъ, обязаны представлять свои смѣты, не позже ноября каждаго года, на слѣдующій за тѣмъ годъ, Министру путей сообщенія. Смѣты эти подлежатъ въ установленномъ порядкѣ разсмотрѣнію и утверждаются по соотвѣтственномъ ихъ, въ случаѣ надобности, исправленіи“ [1]).

Къ первой группѣ б) относятся распоряженія въ силу коихъ были образованы коммисіи: 1) по выработкѣ однообразныхъ формъ счетоводства и отчетности, 2) для ревизіи отчетовъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ и 3) „для разработки вопроса о порядкѣ, который долженъ быть соблюдаемъ при передачѣ въ казенное управленіе жж. дорогъ, содержимыхъ обществами, признанными несостоятельными должниками, а также при ликвидаціи дѣлъ несостоятельныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ“.

Труды первой коммисіи должны будутъ дать возможность болѣе легкаго и точнаго контроля за веденіемъ хозяйства частными желѣзнодорожными обществами, а также и возможность сравнить веденіе хозяйства на разныхъ жж. дорогахъ.

Труды второй коммисіи, когда они подвинутся настолько, что ревизія отчетовъ за прошлое время будетъ закончена, дадутъ возможно точныя и полныя статистическія данныя для сведенія точныхъ разсчетовъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ съ правительствомъ. На нашъ взглядъ, значеніе тру-

---

[1]) Журналъ Министерства путей сообщенія 1887 г. № 32, стр. 591.

довъ этой коммисіи въ высшей степени важно не потому, что въ точности будутъ опредѣлены суммы, должныя правительству обществами вообще, такъ какъ уже и безъ того долги такъ велики, что лишній милліонъ ничего не перемѣнитъ въ отношеніяхъ обществъ къ правительству, а потому что будутъ точно выдѣлены нѣкоторыя категоріи долговъ, имѣющихъ особое значеніе. Если бы правительство, изъ чрезмѣрнаго, на нашъ взглядъ, снисхожденія къ частнымъ обществамъ, не пожелало бы примѣнить наиболѣе рѣшительныя изъ возможныхъ къ принятію мѣръ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, наиболѣе цѣлесообразныя въ общественныхъ интересахъ, то, благодаря выдѣленію извѣстныхъ категорій долговъ, вѣроятно, всетаки явилась бы возможность, въ совершенномъ согласіи съ каждою *буквой* устава, принять по отношенію къ желѣзнодорожнымъ обществамъ довольно энергическія мѣры.

Впрочемъ, на нашъ взглядъ, настоящее положеніе большинства „частныхъ“ обществъ настолько ясно, что дальнѣйшаго выясненія не требуется, тѣмъ болѣе, что всякая отсрочка въ разрѣшеніи совершенно назрѣвшаго желѣзнодорожнаго вопроса неминуемо связывается съ новыми и новыми пожертвованіями со стороны государства. Что касается до послѣдней коммисіи, то она закончила уже свои труды и выработала проектъ правилъ относительно принятія жж. дорогъ въ казну и ликвидаціи частныхъ обществъ, который въ ближайшемъ будущемъ подлежитъ разсмотрѣнію въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Трудъ этой коммисіи, намъ кажется, долженъ быть признанъ далеко не имѣющимъ того громаднаго значенія, которое за нимъ должно бы было быть признано, если только будетъ признана справедливою основная, усвоенная коммисіей, точка зрѣнія, въ силу которой она считала уже предрѣшеннымъ (ст. 140 Общ. уст.) вопросъ о признакахъ несостоятельности частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, а потому совершенно устранилась отъ обсужденія этого вопроса.

Къ мѣропріятіямъ второй группы а) должно отнести, напр., учрежденіе правительственнаго контроля на нѣкоторыхъ жж. дорогахъ частныхъ обществъ.

Мы въ принципѣ противъ всѣхъ подобныхъ мѣропріятій, потому что они, будучи полумѣрами, не въ состояніи разрѣшить самаго вопроса, затормозить же такое коренное разрѣ-

шеніе эти мѣры могутъ, какъ потому что вслѣдствіе ихъ введенія замѣчается нѣкоторое дѣйствительное улучшеніе дѣла, что можетъ вызвать совершенно обманчивыя надежды на возможность такимъ путемъ дѣйствительнаго постепеннаго разрѣшенія вопроса, такъ и потому что эти улучшенія все-таки постоянно сопровождаются дальнѣйшими пожертвованіями (только въ меньшемъ противъ прежняго размѣрѣ) со стороны государства, а между тѣмъ, результатомъ улучшеній, если расчитывать на выкупъ, со временемъ, согласно статьямъ уставовъ, окажется большая для казны обременительность выкупа жж. дорогъ.

Ко второй группѣ б) относится именно выкупъ жж. дорогъ, какъ онъ примѣнялся правительствомъ къ жж. дорогамъ нѣкоторыхъ частныхъ обществъ. Въ этой мѣрѣ нельзя не видѣть стремленія правительства, пользуясь обстоятельствами, взять жж. дороги въ свои руки. Съ этой точки зрѣнія нельзя не привѣтствовать этой мѣры, но, разсматривая условія, на которыхъ выкупъ былъ произведенъ, и сравнивая условія выкупа жж. дорогъ, находившихся въ положеніи, сходномъ съ нашими выкупленными жж. дорогами, въ западноевропейскихъ государствахъ, нельзя не признать эти условія, насколько они извѣстны, слишкомъ льготными для обществъ и обременительными для государства.

На основаніи Высочайшихъ повелѣній отъ 15 октября 1882 г., Харьково-николаевская и Тамбово-саратовская жж. дороги переданы въ завѣдываніе Временнаго управленія казенныхъ жж. дорогъ.

На этихъ двухъ дорогахъ расходы по эксплуатаціи въ процентахъ отъ валоваго дохода составляли [1]):

	1879	1880	1881	1882
Харьково-николаевская ж. д.	91,2%	110,2%	88,7%	99,1%
Тамбово-саратовская ж. д.	99,6%	122,2%	114,9%	103,4%

Ко времени выкупа этихъ бездоходныхъ (дефицитныхъ) дорогъ въ рукахъ правительства оказалось *негарантированныхъ* акцій на 8.798.000 р. кр. изъ 10.956.000 р. кр. всего акціонернаго капитала Харьково-николаевской ж. дороги. При выкупѣ этой дороги частнымъ владѣльцамъ остальныхъ, не имѣвшихъ почти никакой цѣны, акцій были выданы — рубль за рубль (номи-

[1]) Отчетъ Врем. упр. каз. жж. дорогъ за 1885 г. табл. № 8.

нальн.) — 5% гарантированныя акціи Юго-западныхъ жж. дорогъ [1]). За принятіемъ на себя всего облигаціоннаго долга — 35.562.036 руб. мет., по переводѣ въ кредитную валюту, считая, 1 р. мет. = 1 р. 50 к. кред., правительству обошлось пріобрѣтеніе этой дороги въ 64.299.054 руб. кр., не считая, однако, долговъ, перешедшихъ на правительство. Къ концу 1885 г., по отчету Временнаго управленія казенныхъ жж. дорогъ [2]), „сумма стоимости сооруженія“ (?) дороги въ кредитныхъ рубляхъ опредѣлена въ 71.842.739 руб.; тоже по Тамбово-саратовской — 44.850.104 руб. Условія перехода этой дороги въ казну были слѣдующія. Высочайше утвержденнымъ, 17 февраля 1884 года, положеніемъ Комитета Министровъ предоставлено Министру финансовъ, съ цѣлью формальнаго закрытія общества Тамбово-саратовской ж. дороги, представить въ Правительствующій Сенатъ, для распубликованія, нижеслѣдующія *условія соглашенія правительства съ обществомъ Тамбово-саратовской ж. дороги* по вопросу о замѣнѣ акцій общества правительственными облигаціями *и съ* гарантировавшими доходъ этой дороги *земствами* Саратовскимъ губернскимъ и Кирсановскимъ уѣзднымъ, по вопросу о замѣнѣ ихъ обязательствъ по гарантіи уплатою ежегодной ренты:

а) За обмѣномъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго, 28 декабря 1881 года, положенія Комитета Министровъ и по соглашенію правительства съ обществомъ Тамбово-саратовской ж. дороги, всѣхъ невышедшихъ по 2 января 1882 года въ тиражъ погашенія акцій сего общества, пользовавшихся абсолютною гарантіею дохода въ $5^1/_{12}$% со стороны Саратовскаго губернскаго и Кирсановскаго уѣзднаго земствъ и Саратовскаго городскаго общества, на 4-хъ-процентныя гарантированныя правительствомъ облигаціи той же дороги, общество Тамбово-саратовской дороги, дѣйствовавшее на основаніи Высочайше утвержденнаго, 11 мая 1873 года, устава, прекратило свое существованіе и считается окончательно упраздненнымъ, а выданныя имъ, на основаніи § 25 устава, взамѣнъ вышедшихъ въ тиражъ погашенія акцій, дивидендныя свидѣтельства теряютъ всякое значеніе и признаются уничтоженными.

---

[1]) А. Б. Общія свѣдѣнія и выводы относительно русскихъ жж. дорогъ въ 1880, 1881 и 1882 гг., стр. 91.

[2]) Стр. 47.

б) По соглашенію правительства съ Саратовскимъ губернскимъ и Кирсановскимъ уѣзднымъ земствами, взамѣнъ лежащей на сихъ земствахъ, по §§ 21 и 22 устава общества Тамбово-саратовской ж. дороги, обязанности по уплатѣ гарантіи дохода по акціямъ сего общества, на земства сіи возлагается уплата постоянной, со 2 іюля 1882 года по 4 іюля 1956 года, ежегодной ренты, въ размѣрѣ: для Саратовскаго губернскаго земства 176.900 руб. и для Кирсановскаго уѣзднаго земства 34.000 руб. на нижеслѣдующихъ условіяхъ: во-1-хъ, упомянутыя земства отказались отъ предоставлявшихся имъ по Высочайше утвержденной, 17 октября 1868 года, концессіи на Тамбово-саратовскую дорогу и по Высочайше утвержденному, 11 мая 1883 года, уставу общества этой дороги учредительскихъ и иныхъ правъ, а равно и отъ всякаго участія въ дѣлахъ Тамбово-саратовской ж. дороги; во-2-хъ, уплата вышеупомянутой *ренты* должна производиться земствами въ одну изъ кассъ Министерства финансовъ равными частями, не позже 1 декабря и 1 іюня каждаго года; суммы ренты, уплачиваемой правительству земствами, должны быть вносимы въ подлежащія ежегодныя земскія смѣты и раскладки; при неуплатѣ же какимъ-либо изъ сихъ земствъ причитающейся на его долю суммы въ вышеуказанный срокъ, недовнесенная сумма, съ пенею въ 6% годовыхъ, взыскивается съ неисправнаго плательщика, какъ государственный налогъ, и въ-3-хъ, купонъ отъ акцій общества Тамбово-саратовской ж. дороги на срокъ 2 іюля 1882 года земства оплатили сполна на прежнихъ основаніяхъ; за симъ недоимки земствъ по оплатѣ купоновъ отъ акцій за прежнее, до 2 января 1882 года, время Саратовскому губернскому земству сложены со счетовъ сполна; Кирсановскому же уѣздному земству сложена со счетовъ только та часть его недоимки, которая, пропорціонально принятымъ земствами на себя обязательствамъ, соотвѣтствовала размѣру сложенной Саратовскому земству недоимки. Въ счетъ остающейся за симъ сложеніемъ недоимки Кирсановскаго уѣзднаго земства, опредѣлившейся въ 330.812 руб., земство сіе внесло въ теченіе 1882 г. 165.812 р. и въ 1883 27.500 руб. и обязалось вносить въ казну въ теченіе послѣдующихъ пяти лѣтъ ежегодно, не позже 1 іюня каждаго года, по 27.500 руб.; при этомъ, если бы въ уплатѣ своей недоимки на вышеизложенныхъ основаніяхъ Кирсановское уѣздное

земство оказалось, при какомъ-либо срокѣ, неисправнымъ, то предоставленныя ему по сему предмету льготы будутъ считаться отмѣненными, и Министерство финансовъ получитъ право взыскать съ земства неуплаченную имъ недоимку сполна, безъ всякихъ разсрочекъ и съ начетомъ 6% годовыхъ на неуплаченную еще часть недоимки, со дня просрочки по день уплаты всего долга.

Условія соглашенія правительства съ Саратовскимъ городскимъ обществомъ по вопросу о переходѣ Тамбово-саратовской ж. дороги въ собственность казны, согласно Высочайше утвержденному, 21 декабря 1883 года, положенію Комитета Министровъ, представляются въ слѣдующемъ видѣ: взамѣнъ лежавшей на семъ обществѣ, по §§ 21 и 22 устава общества Тамбово-саратовской дороги, обязанности по уплатѣ гарантіи чистаго дохода Тамбово-саратовской дороги, на Саратовское городское общество возлагается уплата постоянной, со 2 января 1884 г. по 4 іюля 1956 г. ежегодной ренты въ размѣрѣ пятидесяти одной тысячи рублей кредитныхъ (51.000 р.) на слѣдующихъ условіяхъ: во-1-хъ, Саратовское городское общество отказалось отъ предоставлявшихся ему, по Высочайше утвержденной, 17 октября 1868 года, концессіи на Тамбово-саратовскую дорогу и по Высочайше утвержденному, 11 мая 1873 года, уставу общества этой дороги, учредительскихъ и иныхъ правъ, а равно и отъ всякаго участія въ дѣлахъ Тамбово-саратовской ж. дороги; во-2-хъ, уплата вышеупомянутой ренты должна производиться Саратовскимъ городскимъ обществомъ въ одну изъ кассъ Министерства финансовъ, равными частями, не позже 1 іюня и 1 декабря каждаго года; при неуплатѣ же городскимъ обществомъ причитающейся суммы въ вышеуказанный срокъ, недовнесенная сумма, съ пенею въ 6% годовыхъ, взыскивается съ городскаго общества, какъ государственный налогъ, и въ-3-хъ, недоимка по гарантіи чистаго дохода Тамбово-саратовской ж. дороги за прежнее до 2-го января 1884 года время, опредѣлившаяся въ 515.823 руб. 68 коп., должна быть уплачена Саратовскимъ городскимъ обществомъ правительству къ 1 января 1885 года.

Означенная недоимка уплачена Саратовскою городскою управою правительству 31 декабря 1884 года.

Относительно выкупа Муромской и Путиловской жж. до-

рогъ имѣются слѣдующія свѣдѣнія. Высочайше утвержденнымъ 2-го марта 1885 года положеніемъ Комитета Министровъ постановлено: предоставить Министру путей сообщенія, по предварительному сношенію съ Министромъ финансовъ, объявить обществу Муромской ж. дороги о согласіи правительства пріобрѣсти принадлежащую оному дорогу на слѣдующихъ условіяхъ: 1) въ счетъ стоимости названной линіи засчитываются долги общества Государственному банку и правительственнымъ вѣдомствамъ и учрежденіямъ; причемъ казна принимаетъ на себя и окончательные разсчеты по отчужденію отошедшихъ подъ дорогу земель и имуществъ и по недодѣлкамъ на дорогѣ, и 2) обществу выдается, для удовлетворенія частныхъ его кредиторовъ, восемьсотъ девяносто пять тысячъ девятьсотъ восемьдесятъ одинъ руб., съ тѣмъ а) чтобы предварительно правленіемъ общества произведенъ былъ вызовъ, чрезъ троекратную публикацію, кредиторовъ общества, съ предвареніемъ оныхъ, что тѣ изъ нихъ, которые не предъявятъ, въ двухмѣсячный со дня послѣдней публикаціи срокъ, своихъ претензій, не будутъ имѣть права простирать какихъ либо по таковымъ претензіямъ требованій къ казнѣ; б) чтобы правительству были предъявлены долговыя обязательства кредиторовъ общества, значащіяся въ особой вѣдомости на сумму одинъ милліонъ сто девятнадцать тысячъ девятьсотъ семьдесятъ шесть рублей, а по выдачѣ кредиторамъ соотвѣтствующихъ суммъ — росписки о полномъ по ихъ претензіямъ удовлетвореніи, и в) чтобы отъ уполномоченныхъ общества была отобрана подписка въ томъ, что отвѣтственность за всѣ могущія оказаться долговыя претензіи, не вошедшія въ вышеупомянутую вѣдомость, настоящіе акціонеры общества принимаютъ на себя и что акціонеры эти обязываются очищать казну по всякимъ, могущимъ быть предъявленными къ ней, искамъ со стороны кредиторовъ общества.

На основаніи сего Муромская ж. дорога 1 октября 1885 г. поступила въ вѣдѣніе казны.

Относительно Путиловской ж. дороги Высочайше утвержденнымъ, 17 марта 1885 г., положеніемъ Комитета Министровъ постановлено:

Принять *Путиловскую* ж. дорогу во владѣніе казны, посредствомъ пріобрѣтенія всѣхъ акцій общества этой дороги,

на слѣдующихъ условіяхъ: а) за каждую акцію общества Путиловской ж. дороги въ 125 руб. мет. уплачивается по 178 р. кред. наличныхъ; б) уплата причитающихся за акціи суммъ производится распоряженіемъ Министра финансовъ немедленно по предъявленіи самыхъ акцій, за исключеніемъ лишь представленныхъ директорами и кандидатами правленія общества Путиловской ж. дороги при вступленіи ихъ въ эти должности акцій, которыя оплачиваются не позднѣе 3 мѣсяцевъ со дня воспослѣдованія Высочайшаго соизволенія на пріобрѣтеніе Путиловской ж. дороги во владѣніе казны, если только въ теченіе этого срока не будутъ обнаружены поводы къ дальнѣйшему удержанію этихъ акцій на основаніи § 56 устава общества Путиловской ж. дороги; в) за пріобрѣтеніемъ всѣхъ акцій общества Путиловской ж. дороги въ собственность казны, правительство вступаетъ во владѣніе Путиловскою ж. дорогою и на него переходятъ всѣ права и обязанности общества упомянутой дороги и г) по оплатѣ всѣхъ акцій Министръ финансовъ доноситъ Правительствующему Сенату, для распубликованія, о закрытіи общества Путиловской ж. дороги.

Намъ кажется, что пріобрѣтеніе дефицитной дороги, общество которой могло быть объявлено несостоятельнымъ, обошлось казнѣ слишкомъ дорого, сравнительно съ тѣмъ, какъ пріобрѣтались даже не дефицитныя, а только малодоходныя жж. дороги въ Пруссіи и даже въ Австріи. Заявленіе администраціи по дѣламъ владѣльца всѣхъ акцій Путиловской дороги о томъ, что „она получила уже предложеніе отъ иностранныхъ фирмъ, но что она пріостановила переговоры съ ними по этому предмету впредь до полученія извѣщенія о томъ, не признаетъ ли правительство цѣлесообразнымъ вступить во владѣніе этими акціями...“, это заявленіе, конечно, не имѣетъ никакого значенія, такъ какъ никакая фирма не предложитъ цѣну, несоотвѣтствующую предполагаемой доходности дороги, а затѣмъ въ коммерческихъ дѣлахъ патріотизмъ не играетъ такой роли, чтобы администрація отказалась отъ продажи дороги иностраннымъ фирмамъ, если бы онѣ дали рублемъ больше за эту дефицитную дорогу.

Высочайше утвержденнымъ 30 марта 1887 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта рѣшенъ выкупъ Уральской ж. дороги. Для разсчета съ долгами обществу выдается отъ правительства

пособіе въ размѣрѣ 4.058.886 р.; всѣ акціи обмѣниваются на 5% той же номинальной стоимости облигаціи; акціонеры выдаютъ подписку, что они обязуются очищать всякіе къ казнѣ, какъ къ преемницѣ правъ общества, могущіе быть предъявленными иски. Если мы взглянемъ на финансовое положеніе ж. дороги въ 1885 г., какъ оно выразилось въ приведенныхъ нами выше двухъ таблицахъ, то нельзя не признать чрезмѣрной снисходительности правительства. Мы позволяемъ себѣ назвать условія выкупа *чрезмѣрно мягкими для общества* потому, что снисхожденіе къ нему оказывается на счетъ общегосударственныхъ средствъ. Всѣ плательщики податей и налоговъ должны внести свою лепту въ интересахъ крупныхъ капиталистовъ. Намъ кажется, что при подобныхъ обстоятельствахъ, какъ выкупъ задолжавшей дороги, недостаточно останавливаться на томъ соображеніи, что предприниматели не виноваты, или не могли предвидѣть и т. п. и что потому справедливо выдать имъ то и то; надо еще спросить, а виноваты ли чѣмъ нибудь податныя силы государства, справедливо ли *относительно нихъ* возлагать на нихъ новое бремя? Кто сильнѣе почувствуетъ потерю или бремя? Если бы предпріятіе удалось, то вѣдь предприниматели не позволили бы свой барышъ взять, да и отдать плательщикамъ податей и налоговъ; почему же послѣдніе должны расплачиваться въ томъ случаѣ, когда предпріятіе не удалось? Мы совершенно оставляемъ въ сторонѣ возможность совершенно скрытыхъ злоупотребленій со стороны общества, но всетаки осмѣливаемся думать, что при произведенныхъ до сихъ поръ выкупахъ точка зрѣнія справедливости, не относительно частныхъ обществъ, а относительно податныхъ силъ государства не играла той роли, на которую, какъ намъ кажется, она имѣетъ полное право. Разрѣшеніе вопроса должно заключаться въ примиреніи указанныхъ двухъ точекъ зрѣнія.

Слѣдующимъ затѣмъ недостаткомъ практикующейся у насъ системы выкупа, кромѣ дороговизны, является пріобрѣтеніе *именно дефицитныхъ* дорогъ. Принятіе такихъ дорогъ, да притомъ по дорогой цѣнѣ можетъ только содѣйствовать ухудшенію, а не улучшенію нашего кредита. Не говоря уже о томъ, что возможенъ выкупъ по добровольному соглашенію, что уже истекъ и по уставамъ срокъ для выкупа такихъ доходныхъ дорогъ, какъ Варшаво-вѣнская, Рязанско-козловская, Лодзинская и др.

Пріобрѣтеніе такихъ дорогъ, въ виду постояннаго увеличенія доходности, дѣйствительно содѣйствовало бы улучшенію нашего кредита, такъ какъ выкупъ такихъ дорогъ создавалъ бы не новое бремя, а новый источникъ государственныхъ доходовъ: все дальнѣйшее увеличеніе доходности, обусловленное ли развитіемъ движенія, сокращеніемъ ли расходовъ (напр. вслѣдствіе уменьшенія издержекъ центральнаго управленія, вслѣдствіе конверсіи облигацій и т. д.) могло бы быть обращаемо или на усиленное погашеніе облигаціонныхъ долговъ, или на покрытіе недоборовъ другихъ казенныхъ жж. дорогъ. Мы не можемъ согласиться съ соображеніями проф. Чупрова, высказанными имъ въ его прекрасномъ сочиненіи „Желѣзнодорожное хозяйство“ (стр. 309 и слѣд.), относительно невыгодности выкупа доходныхъ жж. дорогъ казною на условіяхъ, въ уставахъ опредѣленныхъ. Г. Чупровъ высчитываетъ во сколько разъ болѣе дѣйствительно затраченнаго капитала пришлось бы уплатить казнѣ обществу, въ случаѣ выкупа, до истеченія срока концессіи и, найдя напр. для Московско-рязанской ж. дороги, что выкупная сумма въ 12—14 разъ окажется болѣе дѣйствительно затраченной, онъ говоритъ: „Трудно допустить, чтобы государство могло рѣшиться на пожертвованія, подобныя только что исчисленнымъ, тѣмъ болѣе что будущая судьба каждой дороги въ странѣ, которая недавно начала постройку своей сѣти, никогда не можетъ быть предусмотрѣна съ полною точностью“. Мы полагаемъ, что сдѣланныя г. Чупровымъ вычисленія ничего въ себѣ не заключаютъ такого, что бы могло отклонить государство отъ выкупа. Если выкупъ производится по средней дѣйствительной доходности, то никакихъ „пожертвованій“ со стороны государства не потребуется, если этотъ средній доходъ и останется; если онъ повысится — весь излишекъ получитъ государство, если упадетъ — также на государство ляжетъ и потеря. Какъ при покупкѣ или при экспропріаціи соображаются съ доходностью дома, участка земли и т. д., а не съ тѣмъ, во что обошлось 20 лѣтъ тому назадъ хозяину пріобрѣтеніе ихъ; также точно, кажется, должно быть признано правильнымъ при выкупѣ жж. дорогъ сообразоваться съ ихъ доходностью. Если бы казна не выкупила, общество все равно, получило бы ту же сумму, конечно, если не разсчитывать на конкурренцію, какъ мы и не разсчитываемъ въ сферѣ желѣзнодорожнаго хозяйства.

Дальнѣйшимъ недостаткомъ нынѣшней системы выкуповъ, уже вытекающимъ изъ предъидущаго, является разбросанность казенныхъ жж. дорогъ по всей обширной территоріи Россіи. Это обстоятельство, какъ, напримѣръ, показываетъ опытъ Австріи, мѣшаетъ введенію тѣхъ улучшеній, сбереженій въ расходахъ, которыя возможны при казенномъ управленіи, при связности казенной сѣти, а затѣмъ государственныя жж. дороги, вмѣсто того, чтобы, такъ сказать, давать тонъ частнымъ жж. дорогамъ, оказываются въ зависимомъ, даже какомъ-то подчиненномъ положеніи, при малѣйшемъ протестѣ, въ виду соглашенія желѣзнодорожниковъ, лишаются и тѣхъ перевозокъ, которыя естественно должны бы были пойти на нихъ. На нашъ взглядъ, правительство, если уже оно желаетъ держаться системы постепеннаго выкупа, должно бы стремиться къ пріобрѣтенію линій представляющихъ независимый самостоятельный цѣльный путь; напримѣръ, отъ Волги къ С.-Петербургу казнѣ принадлежатъ Тамбово-саратовская и Николаевская жж. дороги, слѣдовало бы выкупить Тамбово-козловскую (акціонеры даже сами предлагали выкупъ), Рязанско-козловскую (уставной срокъ для выкупа уже наступилъ) и Московско-рязанскую. Какимъ путемъ долженъ совершиться переходъ этихъ линій въ казну, мы здѣсь не касаемся. Въ такомъ случаѣ получился бы самостоятельный казенный путь, который, конечно, игралъ бы иную роль, чѣмъ разбросанныя казенныя линіи.

Какія же мѣропріятія возможны по отношенію къ частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ?

Прежде чѣмъ приступать къ какимъ-нибудь рѣшительнымъ мѣрамъ, правительствомъ должно быть воспрещено *всѣмъ* обществамъ входить въ какія-либо сдѣлки, дѣлать какіе-либо долги безъ вѣдома и разрѣшенія правительства. Въ виду сосредоточенія большинства правленій въ немногихъ городахъ, можно было бы, съ цѣлью не задерживать обыкновеннаго хода дѣлъ, учредить въ этихъ пунктахъ, по мѣрѣ надобности, временныя коммисіи изъ представителей отъ Министерствъ путей сообщенія, финансовъ и отъ Государственнаго контроля или ограничиться даже назначеніемъ однихъ только представителей правительственнаго контроля, какъ это уже имѣется, кажется, на трехъ только дорогахъ.

Такова должна быть предварительная мѣра, безъ принятія

которой могли бы быть созданы для правительства различныя препятствія къ коренному разрѣшенію желѣзнодорожнаго вопроса.

Затѣмъ для правительства представляется возможнымъ:

1) Взятіе на себя управленія жж. дорогами за счетъ обществъ. Взятіе въ опеку расточающаго даже свою собственность допустимо; тѣмъ болѣе это справедливо относительно обществъ, расточающихъ общегосударственныя средства. Такъ какъ никакія имущественныя права здѣсь не нарушаются, то мѣра эта не можетъ быть признана противорѣчащею уставамъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Всѣ аргументы, приводившіеся въ австрійскомъ рейхсратѣ при обсужденіи закона 1877 г., приложимы и здѣсь, а потому мы и не будемъ ихъ повторять.

Но умѣстно ли, цѣлесообразно ли государству брать на себя веденіе хозяйства жж. дорогъ за счетъ частныхъ обществъ?

Эта мѣра дѣйствительно передаетъ въ руки правительства все завѣдываніе жж. дорогами, и въ этомъ отношеніи она представляется удовлетворяющею требованіямъ общественнаго интереса. Однако, при этомъ оказываются столь важныя неудобства, невыгоды и даже несообразности, что эта мѣра, на нашъ взглядъ, представляется совершенно несостоятельною. Веденіе дѣла за счетъ каждаго отдѣльнаго общества требуетъ раздѣльности счетоводства, которое, пожалуй, можетъ даже усложниться: напр., если завѣдываніе нѣсколькими линіями будетъ поручено одному казенному управленію, то издержки по послѣднему придется разбивать и разносить нѣсколько произвольно по счетамъ разныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Покрытіе недочетовъ однѣхъ дорогъ избытками доходовъ, хотя бы въ размѣрѣ увеличенія, послѣдовавшаго послѣ принятія дорогъ въ казенное завѣдываніе, представляется невозможнымъ, какъ невозможно и обращеніе избытковъ доходовъ вообще на сооруженіе новыхъ линій, если на то не изъявятъ согласія общества. Постоянная коллизія требованій правительства съ интересами акціонеровъ на каждомъ шагу или будетъ тормазить дѣло, или поведетъ къ цѣлому ряду недоразумѣній, разрѣшать которыя, пожалуй, какъ можно опасаться, придется суду.

Наконецъ, совершенно несообразно съ государственнымъ достоинствомъ обращать своихъ правительственныхъ органовъ въ служителей частныхъ обществъ; мало того: это совершенно

противно общегосударственнымъ интересамъ. Въ самомъ дѣлѣ, правительство завѣдуетъ дѣломъ, стремится ввести сокращеніе расходовъ, улучшеніе веденія дѣла въ чьихъ интересахъ? Всѣ сбереженія, все увеличеніе доходности увеличитъ лишь дивидендъ акціонеровъ. Сверхъ того, оказавшійся результатомъ правительственныхъ стараній большій чистый доходъ дороги потребуетъ со стороны того же правительства, при выкупѣ дороги, уплаты тѣмъ большей выкупной суммы, чѣмъ лучшихъ результатовъ достигло правительство во время своего завѣдыванія дорогою за счетъ общества.

По всѣмъ указаннымъ соображеніямъ мы высказываемся положительно противъ взятія жж. дорогъ въ завѣдываніе казны за счетъ обществъ.

2) Выкупъ, если срокъ, въ уставѣ указанный, не наступилъ, по добровольному соглашенію или путемъ пріобрѣтенія акцій по биржевой цѣнѣ.

Добровольное соглашеніе *непосредственно* едва ли можетъ быть достигнуто на условіяхъ, соотвѣтствующихъ справедливости и общегосударственнымъ интересамъ. Иное дѣло, если правительствомъ будетъ объявлено, что непринятіе предлагаемыхъ имъ условій повлечетъ за собою принятіе по отношенію къ обществу одной изъ слѣдующихъ (3 и 4) мѣръ.

Выкупъ путемъ пріобрѣтенія акцій по биржевой цѣнѣ, который представляется столь же возможнымъ для правительства, какъ и скупка акцій частными лицами, представляетъ невыгоду въ томъ отношеніи, что можетъ вызвать повышеніе биржевой цѣны акцій. Затѣмъ, предварительно такой скупки необходимо (кромѣ вышеуказанной подготовительной мѣры) привести въ полную извѣстность состояніе частныхъ долговъ общества, иначе на шеѣ у правительства могутъ оказаться такіе долги, что пріобрѣтенныя акціи будутъ стоить правительству слишкомъ дорого. Въ этомъ отношеніи выкупъ предпріятія у общества представляетъ, въ виду опредѣленности обязательствъ, принимаемыхъ на себя правительствомъ, несомнѣнныя преимущества.

Для выкупа всѣхъ жж. дорогъ правительству не понадобилось бы никакихъ сколько-нибудь значительныхъ суммъ, такъ какъ на всю сумму (менѣе 500 милл. руб. кред. номин.) акціонерныхъ капиталовъ, изъ которыхъ большинство уже и теперь является какими-то привиллегированными облигаціями, прави-

тельствомъ могли бы быть выпущены, въ обмѣнъ акцій, консолидированныя 5% облигаціи, съ сохраненіемъ за правительствомъ права на конверсію со временемъ; даже возможно было бы устроить дѣло безъ печатанія облигацій, а обойтись однимъ наложеніемъ штемпеля на акціи частныхъ обществъ, чрезъ что каждая акція являлась бы замѣстительницей извѣстной доли или извѣстнаго числа облигацій, смотря по выработаннымъ основаніямъ для обмѣна, причемъ, конечно, предшествовавшая доходность акцій будетъ принята во вниманіе, какъ нами было на это указано при изложеніи порядковъ выкупа жж. дорогъ въ Пруссіи.

Имѣя въ виду только-что указанное обстоятельство, должно признать, что въ настоящее время замѣчаются условія, весьма благопріятныя для выкупа. Низкій курсъ рубля, требуя большей суммы для оплаты купоновъ по бумагамъ, выпущеннымъ въ металлической валютѣ, понижаетъ долю акціоперовъ, а слѣдовательно, и выкупную сумму въ томъ случаѣ, когда дивидендъ акціонеровъ принимается за основаніе для ея вычисленія. Та же выгода сохраняется и при уплатѣ, въ случаѣ выкупа, ежегодной ренты, равной прибыли акціонеровъ. Выше нами было указано, что уплата единовременно выкупной суммы представляетъ для правительства большія выгоды, чѣмъ уплата ежегодной ренты. Къ этому можно добавить, что высокій курсъ правительственныхъ бумагъ въ настоящее время также благопріятствовалъ бы выкупу по первому способу.

Рѣшено ли будетъ произвести выкупъ немедленно или съ наступленіемъ сроковъ, въ уставахъ указанныхъ, во всякомъ случаѣ, не согласно съ общегосударственными интересами разрѣшать частнымъ обществамъ конверсію облигаціонныхъ капиталовъ, если чрезъ то увеличилась бы доля акціонеровъ, а слѣдовательно, и та выкупная сумма, которую придется уплатить правительству. Предоставивъ чрезмѣрно льготныя условія частнымъ обществамъ, въ случаѣ выкупа, правительство, по всей справедливости, должно бы оставить за собою право конверсіи, а не разрѣшать послѣднюю частнымъ обществамъ, или же только подъ тѣмъ условіемъ, что сбереженія, явившіяся результатомъ конверсіи, при опредѣленіи выкупной суммы или ежегодной ренты въ счетъ чистаго дохода, въ основаніе выкупной суммы или ренты полагаемаго, включаемы не будутъ.

Гораздо болѣе цѣлесообразными представляются слѣдующія мѣры:

3) Признаніе сильно задолжавшихъ правительству обществъ несостоятельными. На это могутъ возразить, что это противорѣчило бы, какъ Общ. уставу росс. жж. дорогъ, такъ и уставамъ отдѣльныхъ обществъ. Что касается до перваго возраженія, то мы уже имѣли случай указать, что Общимъ уставомъ вопросъ о признакахъ несостоятельности не разрѣшенъ вовсе, такъ какъ законодатель считалъ еще неподготовленнымъ матеріалъ для его разрѣшенія. При установленіи же признаковъ несостоятельности, наличность долговъ, ничѣмъ необезпеченныхъ и превышающихъ весь акціонерный капиталъ, или такое накопленіе долговъ, при которомъ свободнымъ доходомъ не покрываются даже одни проценты по долгамъ, смѣемъ думать, будутъ признаны достаточными основаніями для признанія несостоятельности большинства частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Противорѣчія указанной мѣры отдѣльнымъ уставамъ мы не усматриваемъ, потому что въ уставахъ вездѣ говорится о выдачѣ *ссудъ* по гарантіи; поэтому, коль скоро оказывается несомнѣннымъ, что мы имѣемъ дѣло не съ ссудами, а съ безвозвратными выдачами, объ обязательствѣ для правительства выдавать такія безвозвратныя пособія частнымъ обществамъ изъ общегосударственныхъ средствъ не можетъ быть и рѣчи.

Наконецъ, не надо забывать, что по отношенію къ весьма многимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ правительствомъ можетъ быть примѣнена и ст. 140 Общ. уст. росс. жж. дорогъ. Стоитъ сравнить (гр. 2 и 3 табл. II-ой) суммы, подлежащія ежегодной уплатѣ по облигаціямъ и ссудамъ, окладнымъ и неокладнымъ, и гарантированнымъ акціямъ и (гр. 7 той же табл.) чистый доходъ, чтобы видѣть, что, по оплатѣ купоновъ по облигаціямъ и гарантированнаго на акціи дохода, на уплату процентовъ (и погашенія) по ссудамъ остатка чистаго дохода оказывается недостаточно по громадному большинству желѣзно-дорожныхъ обществъ.

Условія уплаты процентовъ по разнымъ ссудамъ представляютъ значительное разнообразіе: тогда какъ по всѣмъ ссудамъ окладнымъ ежегодная *уплата* процентовъ и погашенія является обязательною для обществъ, получившихъ эти ссуды, по ссудамъ

неокладнымъ, то находимъ, что условія уплаты процентовъ предоставляется (въ моментъ выдачи ссуды) опредѣлить впослѣдствіи Министрамъ путей сообщенія и финансовъ, по соглашенію, общество же обязуется подчиниться выработаннымъ ими условіямъ, то точно указывается размѣръ ежегодно подлежащихъ уплатѣ процентовъ и, насколько намъ удалось познакомиться съ условіями выдачи ссудъ, при этомъ, кажется, лишь въ видѣ исключенія, указывается, что неуплаченные по ссудамъ проценты засчитываются и погашаются, какъ долги по гарантіи.

Во всякомъ случаѣ, мы утверждаемъ, что есть и такія неокладныя ссуды, по которымъ общества обязаны или могутъ быть обязаны производить ежегодныя уплаты правительству также, какъ они уже обязаны производить уплату процентовъ и погашенія по ссудамъ окладнымъ. По отношенію къ этимъ платежамъ и къ возникшимъ въ виду того, что таковыхъ платежей своевременно произведено не было, долгамъ ст. 140 Общ. уст. можетъ имѣть примѣненіе, и напрасно было бы, конечно, искать спасенія обществамъ въ своихъ уставахъ. Если бы правительство предпочло разрѣшеніе дѣла по добровольному соглашенію, но общества не пожелали бы согласиться на тѣ условія, которыя былибы имъ предложены правительствомъ, то послѣднее, конечно, при самомъ строгомъ соблюденіи буквы и смысла каждаго изъ законоположеній и договоровъ, регулирующихъ отношенія государства и частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, могло бы примѣнить на основаніи сказаннаго ко многимъ обществамъ ст. 140 Общ. уст. росс. ж. дорогъ.

Однако, всѣ вышеразсмотрѣнныя мѣры представляютъ тотъ недостатокъ, что или на нихъ могутъ нѣкоторыя общества не согласиться, или онѣ не приложимы ко всѣмъ обществамъ, такъ что къ разнымъ обществамъ пришлось бы примѣнять различныя мѣры; наконецъ, онѣ могутъ потребовать (напр. достиженіе добровольнаго соглашенія) весьма значительнаго времени для ихъ осуществленія. Всѣхъ этихъ недостатковъ не имѣетъ послѣдняя, находящаяся въ распоряженіи правительства, мѣра, а именно:

4) *Экспропріація жж. дорогъ.* „Всякое объясненіе права экспропріаціи, въ концѣ-концовъ, сводится къ тому, что государственная власть уполномочивается нарушить право частнаго лица, какъ бы хорошо это право ни было обосновано, въ томъ случаѣ, когда иначе не можетъ быть достигнута цѣль государ-

ственная или общественное благо, о которомъ заботиться государство обязано [1]).

„Изъ того положенія, что рѣшающимъ для отчужденія моментомъ является лежащая въ общественномъ интересѣ необходимость, слѣдуетъ далѣе, что экспропріація приложима и къ такимъ предметамъ, которые для другаго предпріятія пріобрѣтены были путемъ отчужденія, если послѣдующему предпріятію присуща признанная большая общественная полезность“ [2]).

„Частныя жж. дороги могутъ перейти въ собственность государства также и принудительно, путемъ экспропріаціи или другимъ, по аналогіи съ послѣднею имѣющимъ быть выработаннымъ, правовымъ порядкомъ, подъ условіемъ полнаго вознагражденія собственниковъ“. „Этотъ принципъ въ примѣненіи къ правамъ частныхъ обществъ находитъ себѣ оправданіе (какъ на это было указано въ Австріи во время парламентскихъ дебатовъ въ 1883 г.) не только, какъ въ отношеніи нѣкоторыхъ другихъ частныхъ правъ, особенно правъ поземельныхъ собственниковъ, *въ преобладаніи общественнаго интереса*, но въ примѣненіи спеціально къ жж. дорогамъ, и въ томъ обстоятельствѣ, что *послѣднія самымъ своимъ возникновеніемъ обязаны примѣненію права экспропріаціи*“ [3]).

Согласно Высочайше утвержденнымъ, 19 мая 1887 г. правиламъ о вознагражденіи общественномъ (ст. 575), „принудительное отчужденіе недвижимыхъ имуществъ, равно какъ и временное занятіе ихъ, или же установленіе права участія въ пользованіи ими, когда *сіе необходимо для какой-либо государственной или общественной пользы*, допускается не иначе, какъ за справедливое и приличное вознагражденіе“.

Не исправленіе недостатковъ хозяйства путемъ надзора, не соглашеніе съ обществами, которое всегда окажется невыгоднымъ для правительства, не признаніе даже обществъ несостоятельными, въ виду неприложимости этой мѣры ко всѣмъ частнымъ обществамъ жж. дорогъ, а только одна экспропріація, на нашъ взглядъ, по стоимости ли сооруженія, по доходности

---

[1]) Dr. Endemann. Das Recht der Eisenbahnen“. B. I, S. 299. Leipzig. 1886.

[2]) Dr. Haberer. „Das österreichische Eisenbahnrecht“, S. 116. Wien 1885.

[3]) A. Wagner, ук. соч., стр. 703. Онъ ссылается на дебаты въ австрійскомъ рейхсратѣ 1883 г., но, какъ мы видѣли (см. стр. 193 и 203), на это было указано еще при обсужденіи въ томъ же рейхсратѣ законопроекта 1877 г.

ли предпріятія, представляется наиболѣе рѣшительнымъ, справедливымъ и цѣлесообразнымъ мѣропріятіемъ, отъ котораго можно ожидать кореннаго разрѣшенія запутаннаго до невозможности желѣзнодорожнаго вопроса.

Quod medicamenta non sanant, ferrum sanat, quod ferrum non sanat, — ignis sanat.

БИБЛИОТЕКА
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ
АКАДЕМИИ.