НАША НОВѢЙШАЯ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИТИКА

— и —

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЕ ЗАЙМЫ

(1893—1902).

178674

П. П. Мигулина,

доктора финансоваго права, орд. проф. Харьковскаго университета.

ХАРЬКОВЪ.
Типо-Литографія „Печатное Дѣло“ кн. К. Н. Гагарина, Клочковская ул., д. № 5
1903.

На основаніи ст. 41, § 1 п. 4 и ст. 138 Унив. Уст. печатать и выпустить въ свѣтъ разрѣшается 1 Марта 1903 г.

Ректоръ Университета *Н. Кулябскій.*

РУССКІЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КРЕДИТЪ

Т. III. Вып. III.

ОТЪ АВТОРА.

Настоящая книга входитъ цѣликомъ въ составъ большого изслѣдованія о «Русскомъ государственномъ кредитѣ», томъ II глава III, но авторъ считаетъ возможнымъ выпустить эту главу, въ значительной степени имѣющую самостоятельное значеніе, также подъ особымъ заглавіемъ по слѣдующимъ соображеніямъ. Во первыхъ первый томъ «Рус. гос. кред.» *совершенно распроданъ*, второй томъ имѣется у отдѣльныхъ книгопродавцевъ въ количествѣ весьма немногихъ экземпляровъ и для новыхъ пріобрѣтателей выпускаемой нынѣ въ свѣтъ книги не представляется возможнымъ имѣть всѣ части означеннаго труда, пріобрѣтать же отдѣльный выпускъ его удобнѣе съ отдѣльной нумераціей страницъ и подъ его *спеціальнымъ* (а не общимъ съ другимъ изданіемъ) заглавіемъ. Во вторыхъ, со включеніемъ настоящей книги, авторомъ въ изслѣдованіи «Русскій госуд. кредитъ» желѣзнымъ дорогамъ посвящено около трети его труда, уже вышедшаго изъ печати или около 43 печ. листовъ, другими словами этотъ его трудъ о желѣзныхъ дорогахъ является наиболѣе обширнымъ изъ имѣющихся на русскомъ языкѣ научныхъ трудовъ по данному вопросу, не говоря уже о томъ, что по содержанію другіе труды доведены въ лучшемъ случаѣ (книга г. Геóргіевскаго) до министерства И. А. Вышнеградскаго, а большинство (книги гг. А. И. Чупрова, И. С. Бліоха и А. А. Головачова) ограничиваются серединой 1870-ыхъ годовъ. Между тѣмъ для лицъ, берущихся трактовать о нашей желѣзнодорожной политикѣ (въ оффиціальныхъ изданіяхъ и въ журнальныхъ

статьяхъ), «Русскій госуд. кредитъ» иногда оказывается совершенно неизвѣстнымъ, хотя тамъ *впервые* опубликовано и разработано много матеріаловъ, проливающихъ на вопросъ совсѣмъ иной свѣтъ, чѣмъ обыкновенно думаютъ и опровергнуты съ фактами въ рукахъ высказанныя оффиціально воззрѣнія, повторяемыя однако по невѣдѣнію съ настойчивостью, заслуживающею лучшей участи. Изданіе книги подъ заглавіемъ «Желѣзнодорожная политика» со ссылками, гдѣ надо, на уже вышедшіе томы «Рус. госуд. кредита» освѣдомитъ заинтересованныхъ лицъ о существованіи научнаго труда по занимающему ихъ вопросу.

Выпускаемая въ свѣтъ книга была вполнѣ закончена и сдана въ печать въ августѣ 1902 г., но во время ея печатанія автору любезно были доставлены корректурные оттиски приготовленыхъ къ выходу въ свѣтъ третьяго и четвертаго томовъ «Нашей желѣзнодорожной политики по документамъ архива комитета министровъ», издаваемой по случаю 100-лѣтняго юбилея комитета министровъ подъ редакціей ст. секр. А. Н. Куломзина. Въ виду этого авторъ задержалъ печатаніе своей книги, чтобы воспользоваться матеріалами новаго оффиціальнаго изданія. Къ сожалѣнію, воспользоваться почти ничѣмъ не пришлось, такъ какъ авторъ имѣлъ въ своемъ распоряженіи тѣ же матеріалы (въ архивѣ Н. Х. Бунге и въ департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ м-ва финансовъ), использовавъ уже многіе изъ нихъ два года назадъ во II томѣ «Рус. госуд. кред.», а часть ихъ своевременно была опубликована въ *Вѣстникѣ финансовъ*. По тѣмъ же вопросамъ, которые интересовали автора, но свѣдѣнія о которыхъ онъ не могъ достать, нѣтъ также свѣдѣній и въ изданіи комитета министровъ. Кромѣ того исторія сооруженія Сибирской и Восточной Китайской дорогъ оставлена оффиціальнымъ изданіемъ пока совершенно въ сторонѣ (предполагается *особое* изданіе), какъ равно оставлены въ сторонѣ и многіе матеріалы по другимъ жел. дорогамъ, использованные авторомъ настоящаго труда. Въ виду этого настоящая книга, не смотря на свой меньшій сравнительно

съ оффиціальнымъ изданіемъ объемъ, несравненно полнѣе послѣдняго, но здѣсь изложено только существенное съ опущеніемъ всѣхъ излишнихъ подробностей

Въ заключеніе не могу не выразить своей глубочайшей благодарности всѣмъ лицамъ, такъ или иначе облегчившимъ автору трудъ доставкой необходимыхъ матеріаловъ: г-ну м-ру ф-овъ Сергѣю Юльевичу Витте, разрѣшившему воспользоваться документами особой канцеляріи по кредитной части и департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, г-ну Госуд. Контролеру П. Л. Лобко, распорядившемуся доставкой автору всепод. отчета госуд контролера за 1901 г., Статсъ Секретарю А. Н. Куломзину за присылку изданій, вышедшихъ подъ его редакціей, директору д-та ж. д. дѣлъ Э. К. Циглеръ-фонъ-Шафгаузенъ и тѣмъ чинамъ департ. жел. дор. дѣлъ м-ва ф-овъ, которые любезно оказали содѣйствіе автору при разысканіи необходимыхъ ему документовъ, директору д-та гос. казначейства И. П. Шипову за присланныя „Записку“ и госуд. роспись съ приложеніемъ на 1903 г., вице-дир. особ. канц. по кред. части А. И. Вышнеградскому за любезно присланныя справки по интересовавшимъ автора вопросамъ, Главному бухгалтеру центр. бухгалтеріи госуд. контр. Викентію Эдуардовичу Цѣхановскому за своевременно и чрезвычайно обязательно высланные отчеты тотчасъ по выходѣ ихъ изъ печати, наконецъ правленіямъ обществъ Варшавско-Вѣнской, М.-Казанской, Рязанско-Уральской, М.-Кіево-Воронежской, М.-Виндаво-Рыбинской, Владикавказской, Юговосточныхъ и Ириновской ж. д. за высланные по просьбѣ автора отчеты.

Харьковъ, 19 февр 1903 г.

I.

Исторія желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи въ высшей степени поучительна. Мы подняли вопросъ о сооруженіи рельсовыхъ путей приблизительно въ то же время, какъ онъ былъ поднятъ и въ З. Европѣ. Представитель частныхъ з. европейскихъ капиталистовъ предлагалъ русскому правительству еще въ 1834 г. покрыть всю имперію сѣтью ж. дорогъ, не требуя никакой гарантіи на затраченный въ постройку этой сѣти капиталъ и настаивая лишь на 50 лѣтней концессіи. Но этотъ весьма выгодный для насъ проэктъ (возможно-ли было его осуществить,—другой вопросъ) не встрѣтилъ сочувствія въ высшихъ нашихъ правительственныхъ сферахъ. Гарантію же капитала, вложеннаго въ постройку ж. дорогъ, само правительство считало непремѣннымъ условіемъ всякой концессіи во избѣжаніе жалобъ на правительство со стороны акціонеровъ, якобы введенныхъ въ заблужденіе правительствомъ въ случаѣ убыточности сооруженныхъ ж. дорогъ [1]). Въ результатѣ первому предпринимателю (Герстнеру) разрѣшили строить дорогу (25 верстъ) отъ Петербурга въ «увесилительный трактиръ» (Павловскій вокзалъ) вмѣсто разрѣшенія на созданіе сѣти, обслуживающей важные торгово-промышленные центры. Дорога эта («Царскосельская») была сооружена на частные капиталы, безъ гарантіи правительства, но съ помощью крупной ссуды выданной госуд. казначействомъ [2]). Дорога первоначально не давала дохода, достаточнаго даже для оплаты расходовъ эксплоатаціи, не говоря уже объ оплатѣ затраченнаго на ея сооруженіе капитала, что̀, конечно, нисколько и неудивительно. По разнымъ причинамъ новыхъ предпринимателей для сооруженія рельсовой сѣти въ Россіи въ царствованіе имп. Николая I не нашлось, и правительство было вынуждено строить дороги своимъ распоряженіемъ и за счетъ госуд. казначейства. Путь этотъ былъ самымъ правильнымъ, хотя на западѣ господствовало мнѣніе о нецѣлесооб-

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 252—253.

[2]) Ibid., стр. 253—254.

разности государственнаго ж. д. хозяйства. Но, хотя мы и стояли на вѣрномъ пути, мы не могли не оглядываться на Европу: тамъ строили и эксплоатировали дороги частныя акціонерныя общества, и мы желали примѣненія и у насъ того же порядка вещей, съ казеннымъ же строительствомъ мирились, какъ съ неизбѣжнымъ зломъ, за невозможностью привлечь къ дѣлу частныхъ капиталистовъ. Между тѣмъ результаты казеннаго строительства рельсовыхъ путей вовсе не были такими плачевными, какими по недоразумѣнію, повторяемому безъ всякой провѣрки, ихъ въ свое время представили: казенная Варшавско-Вѣнская линія обошлась всего за версту менѣе 23.000 р. [1]), значитъ, казна могла строить дешево, если были приняты мѣры противъ хищеній, Гатчинскій участокъ Петербургско-Варшавской линіи стоилъ по 43.000 р. верста [2]), Николаевская дорога обошлась приблизительно въ 110 т. рублей верста, если оставить въ сторонѣ уплаты процентовъ по займамъ, заключеннымъ на сооруженіе дороги, во время ея постройки (въ теченіе восьми лѣтъ) и всѣмъ извѣстныя хищенія, которыхъ очень и очень могло бы и не быть, еслибы не постороннія обстоятельства, предотвратить которыя не было въ средствахъ строителей дороги. Сооружены были первыя казенныя линіи превосходно, особенно Николаевская, остающаяся образцовой и по сей день не для одной только Россіи [3]). Менѣе удачно производилась первоначально казенная эксплоатація: дороги не давали того дохода, который онѣ несомнѣнно могли бы дать. Но причины здѣсь были особаго рода, ничего общаго не имѣющія собственно съ «казенной рутиной»: В.-Вѣнская ж. дорога не была почти снабжена подвижнымъ составомъ, а Николаевскую дорогу обременяли разные убыточные для нея контракты, въ родѣ пресловутаго контракта съ Уайнепсомъ о ремонтѣ подвижнаго состава дороги, отъ каковыхъ контрактовъ не гарантировано также ни одно частное общество, если заправилы его станутъ злоупотреблять такъ же довѣріемъ акціонеровъ, какъ злоупотребили довѣріемъ высшаго правительства лица, заключавшія контрактъ съ Уайнепсомъ и ему подобными [4]). Въ активъ нашего первоначальнаго казеннаго ж. д. хозяйства слѣдуетъ еще поставить сравнительную дешевизну занятыхъ для сооруженія рельсовыхъ путей капиталовъ. Это были извѣстные «Штиглицовскіе» займы (1842, 1843, 1844, и 1847 г.) изъ 4% нариц., реализованные по курсу отъ 90,37 до 92,25 за

---

[1]) Ibid., стр. 259.
[2]) Ibid., стр. 263.
[3]) Ibid., стр. 255—256.
[4]) Ibid., стр. 257—259.

100,—далѣе 4½%-ый заемъ 1849 г., реализованный по курсу 90,5 за 100 [1]), 4,32%-ые билеты госуд. казначейства (на 12 мил. р.) и наконецъ позаимствованія изъ казенныхъ банковъ, обходившіяся въ 5% (до 56 мил. руб. для обѣихъ дорогъ [2]). Что на такихъ льготныхъ по тому времени условіямъ частные предприниматели никакъ не могли бы достать деньги, наврядъ-ли можетъ быть два мнѣнія. При всемъ томъ господствовавшія на западѣ теоріи такъ вліяли на нашихъ государственныхъ дѣятелей, что они почти безъ колебаній готовы были передать ж. д. дѣло въ руки частныхъ обществъ при первой же возможности. Возможность эта представилась въ 1857 г., когда нѣсколько иностранныхъ и польскихъ капиталистовъ предложили образовать акціонерное общество для расширенія и эксплоатаціи казенной Варшавско-Вѣнской ж. дороги. Правительство уступило имъ дорогу за полъ-цѣны съ условіемъ уплаты въ казну ежегодно извѣстной суммы (отъ 200.000 до 250.000 р.) въ видѣ процентовъ и погашенія стоимости дороги. Ни акціонерный, ни облигаціонный капиталы новаго общества *гарантированы не были*, но доходы дороги оказались (при снабженіи ея надлежащимъ подвижнымъ составомъ) столь велики, что обезпечили акціонерамъ крупный дивидендъ и сдѣлали акціи Варшавско-Вѣнской ж. д. одной изъ наиболѣе излюбленныхъ бумагъ германскихъ капиталистовъ [3]). Удачный опытъ эксплоатаціи ранѣе убыточной для казны линіи чрезвычайно обрадовалъ наше правительство, немедленно разрѣшившее [4]) тѣмъ же капиталистамъ образовать новое общество *Варшавско-Бромбергской* ж. дороги, капиталъ который былъ уже правительствомъ гарантированъ (изъ 4½% съ погашеніемъ). Одновременно разрѣшенъ былъ рядъ и другихъ акціонерныхъ обществъ для сооруженія рельсовыхъ путей (Петергофской, Риго-Динабургской, Волго-Донской, Саратовской, Московско-Ярославской ж. д. и Главное Общество рос. жел. дор.), изъ коихъ только одно (Московско-Ярославской ж. д.) не пользовалось гарантіей на свой складочный капиталъ [5]). Всѣ они не оправдали возлагавшихся надеждъ, Главное же общество рос. ж. дорогъ зарекомендовало себя такими хищеніями, такимъ неумѣлымъ образомъ дѣйствій, такою убыточностью для госуд. казначейства, такимъ подрывомъ государственнаго кредита, такою безпомощностью частной иниціативы внѣ правительственнаго содѣйствія, что могло бы на долго,

[1]) Ibid. стр. 122, 123, 168, 169, 171.
[2]) Ibid. стр. 255 и 259.
[3]) Ibid. стр. 259—261.
[4]) Ibid. стр. 262.
[5]) Ibid, стр. 263—273.

а можетъ быть и на всегда, уничтожить въ глазахъ правительства всѣ кажущіяся преимущества частнаго ж. д. хозяйства передъ казеннымъ. Довольно сказать, что верста Петер.-Варшавской дороги и Московско-Нижегородской линіи обошлась Главному Обществу болѣе чѣмъ въ 100.000 р., тогда какъ гатчинскій участокъ Пет.-Варшавской линіи, построенный казною, стоилъ только по 43 т. р. верста, а Московско-Курская, одновременно выстроенная казною линія (въ двѣ колеи) при одинаковыхъ приблизительно условіяхъ мѣстности, въ 60 тыс. руб. Въ первыя пять лѣтъ существованія Главнаго Общества (1857—1861), правительство переплатило по его обязательствамъ свыше 25 мил. руб., не считая выданныхъ ему ссудъ [1]). Мало того: правительство при отдачѣ концессіи Главному О-ву имѣло въ виду привлеченіе въ Россію иностранныхъ капиталовъ (въ виду необходимости пріобрѣтать ж. д. принадлежности заграницей), но цѣль эта достигнута не была, и деньги цѣликомъ были добыты въ Россіи и цѣликомъ же ушли немедленно заграницу, едва ли не главная причина чрезвычайнаго нарушенія нашего разсчетнаго баланса вызвавшая прекращеніе у насъ размѣна кредитныхъ билетовъ. И тѣмъ не менѣе правительство продолжало настаивать на передачѣ сооруженія и эксплоатаціи рельсовыхъ путей частнымъ обществамъ, хотя бы для реализаціи ихъ капиталовъ приходилось гарантировать ихъ доходъ казнѣ. Только полное неумѣніе разныхъ дѣльцовъ, испросившихъ себѣ новыя концессіи (на сооруженіе дорогъ Одесско-Кіевской, Московско-Севастопольской, Орловско-Витебской, Курско-Азовской), образовать общества и собрать необходимые строительные капиталы заставило въ 1860-ыхъ годахъ наше правительство снова возобновить сооруженіе рельсовыхъ путей распоряженіемъ казны. Средства дали остатки 1-аго и 2-ого англо-голландскихъ займовъ 1864 и 1866 г.г. и 2-ой выигрышный заемъ 1866 г. Сооруженіе велось гораздо успѣшнѣе прежняго. М.-Курская жел. дорога, какъ сказано, обошлась всего по 60 т. руб. верста, Одесско-Балтская по 75 тыс. руб., Балто-Елисаветградская по 41 тыс. руб., а Елисаветградъ-Кременчугская по 47 тыс. руб. (въ круглыхъ цифрахъ). Эксплоатація была во всякомъ случаѣ гораздо менѣе убыточна для казны, чѣмъ эксплоатація, производившаяся частными обществами, капиталъ которыхъ былъ гарантированъ правительствомъ. И все-таки опытъ этотъ не показался убѣдительнымъ. Напротивъ употреблялись всѣ усилія для привлеченія частныхъ лицъ въ желѣзнодорожное строительство, разыскивались предпріимчивые капиталисты, привлекались къ участію въ постройкѣ рельсовыхъ путей земства, не оста-

[1]) Ibid, стр 270.

навливались передъ дарованіемъ весьма высокой гарантіи строительнаго капитала съ разсчетомъ на завѣдомо-преувеличенную стоимость сооруженія версты дороги и потому возможности реализаціи строительнаго капитала съ учетомъ въ нѣсколько десятковъ процентовъ. Правительство отказывалось отъ всякаго вмѣшательства въ веденіе дѣлъ частными обществами, отъ всякаго контроля, отъ руководительства тарифами, отъ права выкупа дороги въ казну на длинные сроки, отъ обращенія цѣликомъ избытка чистаго дохода дорогъ надъ гарантированнымъ для погашенія прежнихъ долговъ дорогъ по гарантіи. И при всемъ томъ желѣзнодорожное строительство развивалось очень туго: къ 1868 г. удалось открыть для правильнаго движенія всего казенныхъ и частныхъ линій только 4689 верстъ, да въ постройкѣ находилось 1775 верстъ [1]). Объ убыточности частнаго ж. д. хозяйства свидѣтельствуетъ сумма долговъ частныхъ обществъ правительству, доходившая въ томъ же 1868 г. до 100 мил. руб. [2]), при чемъ одни долги Главнаго Общества доходили до 89 мил. руб. [3]). Правительство ничего не могло придумать лучшаго. для поправленія дѣлъ этого общества, какъ уступить ему въ *собственность* лучшую казенную дорогу—Николаевскую совершенно безъ всякаго вознагражденія, но подъ видомъ продажи дороги обществу за 144.437.500 р. зол., на каковую сумму правительство реализовало во Франціи два 4% займа по курсу $58^3/_4$—$61^1/_4$ за 100 [4]). А затѣмъ, покончивъ съ казенной эксплоатаціей лучшей дороги, ничего уже неоставалось съ точки зрѣнія тогдашнихъ дѣятелей нашихъ, какъ передать постепенно въ частныя руки эксплоатацію и остальныхъ казенныхъ линій: Одесскихъ и Московско-Курской. Послѣ этой передачи казенное жел. дор. хозяйство наше, такъ или иначе продолжавшееся около 30 лѣтъ (1842—1871), было временно уничтожено и взамѣнъ его повсемѣстно воцарилось хозяйство *частныхъ* акціонерныхъ обществъ, капиталъ который собранъ былъ однако отнюдь не при посредствѣ частнаго кредита, а при посредствѣ кредита *государственнаго*, путемъ дарованія выпускаемымъ обществами акціямъ и облигаціямъ извѣстной абсолютной или условной правительственной гарантіи опредѣленнаго дохода. Всего акцій было выпущено къ этому времени на 160.674.000 р. мет. + 101.969.000 р. кр. съ гарантированнымъ казною доходомъ въ 6.923.230 р. мет. + 5.215.640 р. кред. [5]) и облигацій на 184.098.590 р. мет. съ гарантіей дохода по нимъ въ

---

[1]) Ibid, стр 361.
[2]) Ibid, стр 347.
[3]) Ibid, стр. 348.
[4]) Ibid, стр. 348—361
[5]) Ibid, стр 412.

9.398.720 р. ежегодно [1]). Только весьма немногія общества образовались безъ гарантіи ихъ капиталовъ казною. Таковы уже упомянутое общество Московско-Ярославской, а затѣмъ Рыбинско-Бологовской, Новоторжской, Брестъ-Граевской и Новгородской ж. д., но и эти общества получили средства не путемъ собранія денегъ по подпискѣ на свои акціи и облигаціи, а преимущественно путемъ прямыхъ правительственныхъ ссудъ [2]), а о-во М. Яросл. дороги путемъ также дарованія гарантіи на его облигаціи [3]). Реализація частными обществами своихъ гарантированныхъ казною бумагъ производилась крайне неискусно и съ огромными убытками· средняя реализаціонная цѣна 5%-ыхъ облигацій выразилась въ 73,042%, понижаясь часто до 67%, средній же дѣйствительный процентъ по этимъ займамъ составлялъ 6,965%, повышаясь въ отдѣльныхъ случаяхъ до 7,57%, тогда какъ одновременно реализованные 5%-ые займы, выпускавшіеся непосредственно отъ имени правительства, реализованы были по курсу не ниже 83 за 100 и изъ 6,024—6,592% дѣйств. [4]). Чѣмъ же можно объяснить пристрастіе тогдашняго нашего финансоваго вѣдомства къ системѣ гарантированныхъ правительствомъ займовъ частныхъ ж. д. обществъ, столь очевидно подрывавшей нашъ государственный кредитъ?

Объясненіе самое простое: наше финансовое вѣдомство (Брокъ, Княжевичъ, Рейтернъ,—одинъ за другимъ) *не считало гарантированныхъ правительствомъ займовъ частныхъ ж. д. обществъ за займы государственные*, оно предполагало, что гораздо легче дать гарантію на заемъ, не заботясь о его реализаціи, предоставивъ хлопоты объ этой реализаціи частнымъ лицамъ, чѣмъ реализовать заемъ распоряженіемъ казны съ помощью тѣхъ или другихъ банкирскихъ фирмъ. Мало этого, финансовое вѣдомство чистосердечно было увѣрено, что частныя лица гораздо скорѣе и успѣшнѣе найдутъ деньги, чѣмъ государство, что капиталисты гораздо охотнѣе ввѣрять свои сбереженія этимъ частнымъ лицамъ, чѣмъ правительству великаго государства непосредственно [5]). Слѣдовательно первою причиною введенія у насъ системы *частнаго* ж. д. хозяйства за счетъ *гарантированныхъ* казною займовъ было признаніе финансов. вѣдомствомъ своего собственнаго безсилія и крайняго неискусства даже въ такомъ простомъ дѣлѣ, какъ заключеніе обыкновеннаго займа: заемъ должны были заключать частныя лица *за счетъ государства* (и при томъ даже безъ контроля со стороны государства). Другою причиною

---

[1]) Ibid, стр. 411.
[2]) Ibid, стр. 365—369.
[3]) Ibid, стр. 345—346.
[4]) Ibid, стр. 346 и 411.
[5]) См. Ibid. стр. 322 и 264--267.

было наивное желаніе *замаскировать* ростъ государственной задолженности путемъ исключенія изъ счета госуд. долговъ—гарантированныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ частныхъ обществъ. Мы желали доказать заграничнымъ финансовымъ сферамъ, что можемъ сводить концы съ концами въ нашемъ государственномъ бюджетѣ *безъ новыхъ займовъ*. Желаніе это было такъ сильно, что, когда несостоятельность системы гарантированныхъ ж. д. займовъ стала уже вполнѣ очевидной вслѣдствіе крайне низкой цѣны реализаціи ихъ, и мы вынуждены были обратиться къ выпуску желѣзнодорожныхъ займовъ уже непосредственно отъ имени правительства, то все таки эти займы («Облигаціи Николаевской ж. д. 1867 и 1869 г.г.») не были занесены въ госуд. долговую книгу, не числились въ общемъ счетѣ госуд. долговъ, и для проведенія ихъ по счетамъ была произведена ломка единаго государств. бюджета, образованъ былъ *особый желѣзнодорожный фондъ*, куда были занесены реализованныя по государ. ж. д. займамъ суммы, какъ равно и другія суммы, полученныя отъ реализаціи принадлежащихъ казнѣ акцій разныхъ ж. дорогъ и изъ нѣкоторыхъ другихъ источниковъ (отъ продажи нашихъ владѣній въ С. Америкѣ etc. [1]). Правительство всячески желало *доказать*, что оно ни одной копейкой не пользуется изъ тѣхъ суммъ, которыя получаются отъ реализаціи ж. д. займовъ, что всѣ эти суммы идутъ въ руки *частныхъ* обществъ на сооруженіе ж. дорогъ, что правительство даже, если оно выступаетъ само на сцену для реализаціи займовъ, то только какъ посредникъ между капиталистами и частными ж. д. обществами. Вотъ почему начавшіе выпускаться съ 1870 г. одинъ за другимъ преимущественно на Лондонскомъ рынкѣ наши займы получили названіе *консолидированныхъ* (т. е. объединенныхъ) *желѣзнодорожныхъ*, и всѣ вырученныя по нимъ суммы поступали сперва въ ж. д. фондъ, а затѣмъ распредѣлялись между частными уже существующими и вновь возникающими обществами для сооруженія новыхъ дорогъ или для улучшенія старыхъ. Система консолидированныхъ займовъ несомнѣнно была огромнымъ шагомъ впередъ сравнительно съ системою гарантированныхъ займовъ. Во первыхъ реализація правительственныхъ займовъ, какъ и слѣдовало ожидать, оказалась гораздо успѣшнѣе реализаціи, производимой частными лицами со всѣми неизбѣжными при этомъ злоупотребленіями. 5%-ые консолид. займы были реализованы по курсу 76—91 за 100 противъ 67—79 за 100 для 5%-ыхъ гарантир. облигацій [2]). Во вторыхъ правитель-

---

[1]) Ibid. стр. 320.

[2]) Ibid стр. 346, 391—395.

ство получило болѣе самостоятельности въ дѣлѣ руководительства ж. д. строительствомъ, устанавливая условія постройки той или другой намѣченной имъ линіи по своему усмотрѣнію и внѣ зависимости отъ произвола тѣхъ или другихъ предпринимателей, бравшихся раньше строить только избранныя ими линіи, на что̀ правительство соглашалось, думая что всякая новая желѣзная дорога хороша и желательна, лишь бы на сооруженіе ея не требовали отъ казны денегъ (дача гарантіи на капиталъ частнаго общества не считалась дачей казенныхъ денегъ, хотя изъ году въ годъ расходы казны по приплатѣ этой гарантіи все болѣе и болѣе возрастали). Все это дало возможность нѣсколько упорядочить наше ж. д. строительство, измѣнить систему выдачи концессій и гарантій на акціонерный капиталъ (правила 26 дек. 1870 и 30 марта 1873 г. [1]), а, главное, хотя отчасти разубѣдить правительство, что ж. д. хозяйство создалось и создается не за счетъ предпріимчивости и кредита частныхъ лицъ и обществъ, а *почти исключительно* за счетъ и рискъ госуд. казначейства. Основные капиталы ж. дорогъ исчислялись въ концѣ м-ва М. Х. Рейтерна (1878 г.) въ 1.981 мил. руб. кр. изъ коихъ 1.759 мил. р кр. (или почти 89%) были гарантированы правительствомъ или выпущены непосредственно отъ имени правительства. Желѣзныя дороги вырабатывали столь ничтожный доходъ, что приплаты госуд. казначейства по гарантіи доходили ежегодно до 50 мил. руб., а долгъ казнѣ частныхъ обществъ дошелъ до 515 мил. руб. безъ всякой надежды на его погашеніе, почти весь дефицитъ по госуд. *обыкновенному* бюджету за время съ 1857 по 1877 г. объясняется исключительно расходами государства на поддержку частнаго ж. д. хозяйства [2]). Можно ли было при такихъ условіяхъ увѣрить заграничныя биржевыя сферы въ томъ, что желѣзнодорожные займы никакого отношенія къ госуд. бюджету не имѣютъ, что это дѣло частныхъ ж. д. обществъ, которыя сами изыщутъ средства для оплаты своихъ займовъ, а правительство только своей гарантіей укрѣпляетъ довѣріе къ частнымъ обществамъ, даетъ свое поручительство по ихъ обязательствамъ! На этотъ счетъ никто изъ заграничныхъ финансовыхъ сферъ и не заблуждался, вводило въ заблужденіе правительство только само себя. Но съ 1870 г., съ упраздненіемъ системы реализаціи гарантированныхъ облигаціонныхъ займовъ частныхъ обществъ, казалось, иллюзіямъ былъ положенъ извѣстный предѣлъ, финансовое вѣдомство прозрѣло, а вмѣстѣ съ тѣмъ начинается и улучшеніе нашихъ финансовъ. Притокъ загра-

---

[1]) Ib. стр. 396—409.

[2]) Стр. 413—415.

ничныхъ капиталовъ въ ж. д. предпріятія оказалъ сильнѣйшее вліяніе на возрастаніе госуд. доходовъ, исчезли, наконецъ, бюджетные наши дефициты, сдѣлавшіеся было хроническими, рѣшено было выяснить роль въ этихъ дефицитахъ жел. дорогъ и упорядочить ж. д. хозяйство. Была учреждена знаменитая коммисія гр. Баранова (1876). Но вотъ открылась турецкая война (1877—1878), потребовавшая отъ насъ колоссальныхъ матеріальныхъ жертвъ, финансовому благополучію нашему былъ надолго положенъ предѣлъ, необходимы были займы для покрытія военныхъ расходовъ, а затѣмъ для уплаты процентовъ по заключеннымъ ранѣе займамъ. Желѣзнодорожное строительство, шедшее весьма энергически впередъ (при гр. Рейтернѣ было сооружено до 18½ т. верстъ новыхъ рельсовыхъ путей [1]), пришлось пріостановить, ограничиваясь доканчиваніемъ уже начатыхъ линій (на это пошли суммы 6-го 4%-го консол. ж. дор. займа 1880 г. [2]). Кредитъ нашъ чрезвычайно упалъ, заграничныхъ займовъ опасались въ виду сильнаго паденія курса нашихъ бумажныхъ денегъ, но не могли и отказаться отъ этихъ займовъ, ибо нужно было золото для оплаты старыхъ золотыхъ займовъ, и золота этого нельзя было пріобрѣсти иначе, какъ путемъ новыхъ золотыхъ внѣшнихъ займовъ. Естественно, что заграничные капиталисты съ большою неохотою ссужали намъ деньги, которыя должны были пойти на уплату имъ же процентовъ по прежнимъ нашимъ долгамъ.—обстоятельство, которое мы, конечно, упорно отрицали, но факты говорили противъ насъ. Тогдашній м-ръ ф-овъ Н. Х. Бунге рѣшилъ постройку новыхъ ж. дорогъ вовсе почти остановить, ибо онѣ грозили только новыми убытками госуд. казначейству и влекли къ все болѣе и болѣе увеличивающейся заграничной задолженности, къ настоящему затягиванію петли, безъ всякой надежды когда-нибудь изъ нея вывернуться. А между тѣмъ еще въ 1880 г. (при С. А. Грейгѣ) было рѣшено сооруженіе *распоряженіемъ казны* Сибирской ж. дор., а А. А. Абаза въ 1881 г. настаивалъ уже въ комитетѣ министровъ, куда внесъ предложеніе о постройкѣ Криворожской и Баскунчакской ж. д. [3]), на измѣненіи всей нашей желѣзнодорожной политики въ сторону предпочтенія казеннаго ж. д. хозяйства передъ частнымъ. Откуда же было взять средства на сооруженіе этихъ и иныхъ проэктированныхъ путей? Тогда-то впервые начинаетъ кое-гдѣ проскальзывать мысль о сооруженіи рельсовыхъ путей за счетъ выпуска ни чѣмъ необезпеченныхъ кред. билетовъ,—мысль отчасти полу́чившая осуществленіе, такъ какъ несомнѣнно довольно значительныя

[1]) Стр. 410

[2]) 469—470.

[3]) Ib стр 545—546.

суммы изъ временнаго выпуска кред. билетовъ (до 150 мил. р.) по случаю турецкой войны были употреблены не на войну, а на составленіе свободнаго запаса, который и былъ израсходованъ на жел. дороги. Запасъ этотъ впослѣдствіи былъ пополненъ [1]) суммами, вырученными по реализаціи 7-го 5%-го консолид. ж. дор. займа 1884 года въ 15 мил. £ и 5%-ой жел. дор. ренты 1886 г. (100 мил. руб. кред.), и сооружено было почти 3500 верстъ новыхъ рельсовыхъ путей распоряженіемъ казны [2]). Этого мало: казна стала выкупать дороги изъ рукъ частныхъ обществъ, правда случайно, безъ опредѣленной системы въ весьма ограниченномъ количествѣ (четыре линіи, около 1500 верстъ), но все-таки это былъ уже настоящій переворотъ въ принятой системѣ ж. дор. хозяйства. Одновременно проведенъ былъ въ жизнь принципъ самого строгаго и систематическаго вмѣшательства правительства въ хозяйство частныхъ ж. д. обществъ, изданъ былъ общій уставъ рос. жел. дорогъ, введенъ контроль за дѣйствіями правленій ж. д. обществъ, положено начало правительственному руководству тарифнымъ дѣломъ [3]). Число казенныхъ дорогъ возросло съ 57 в. до 4461 и составило уже 17,5% общаго количества рельсовыхъ путей въ Россіи [4]). Казалось бы, что съ частнымъ ж. д. строительствомъ разъ на всегда покончено, ибо опытъ выяснилъ всю его несостоятельность и убыточность для госуд. казначейства. Однако, этого не случилось, частное ж. д. хозяйство продолжало господствовать, и сооруженіе новыхъ ж. дорогъ частными обществами не пріостановилось. Откуда же они могли получить деньги для продолженія своей дѣятельности? Деньги въ видѣ многочисленныхъ ссудъ продолжало выдавать госуд. казначейство изъ суммъ, вырученныхъ по своимъ ж. д. займамъ. Но это не такъ характерно, это было продолженіемъ той политики, которая повелась у насъ со времени учрежденія желѣзнодорожнаго фонда и отмѣны системы гарантированныхъ займовъ. Самый фондъ съ 1884 г. былъ, правда, упраздненъ въ цѣляхъ приведенія счетовъ госуд. казначейства въ порядокъ, государственные ж. д. консолидированные займы заносились уже въ общій списокъ госуд. долговъ, въ счетъ которыхъ были занесены и гарантированныя облигаціи выкупленныхъ въ казну ж. дорогъ; но отъ измѣненій въ счетоводствѣ самый порядокъ дѣлъ еще не могъ измѣниться: частныя дороги должны были бы получать средства на свое развитіе только изъ рукъ правительства, а отнюдь не путемъ *самостоятельной* реали-

---

[1]) Іb. стр. 539—544.
[2]) Стр. 552.
[3]) Стр. 579—586
[4]) Стр. 578.

зацiи своихъ собственныхъ займовъ. На самомъ дѣлѣ однако Н. Х. Бунге рѣшилъ возвратиться къ порядку, который практиковался до 1870 г. и который оффиціально былъ признанъ совершенно негоднымъ: именно онъ снова сталъ разрѣшать реализацію гарантированныхъ казною облигаціонныхъ займовъ частныхъ ж. д. обществъ. Правда, новое общество образовано было только одно: *Ивангородъ-Домбровской* ж. дороги, но, помимо этого общества, было разрѣшено произвести выпускъ гарантированныхъ облигаціонныхъ займовъ еще *восьми* обществамъ, всего всѣмъ вмѣстѣ на сумму свыше 168 мил. руб. зол. [1]). Большинство этихъ займовъ было произведено изъ 3—4% нар. по крайне низкому реализаціонному курсу (51—87½ за 100) изъ дов. высокаго дѣйствительнаго процента интересовъ (5,627% въ среднемъ). Условія выпуска и реализаціи ихъ весьма сильно отличались отъ тѣхъ, которыя приняты были Н. Х. Бунге для госуд. займовъ, выпускавшихся изъ высокаге (5—6%) нар. процента, лишь бы меньше потерять на курсѣ реализаціи, такъ какъ финансовое положеніе наше быстро улучшалось и можно было разсчитывать на конверсію высокопроцентныхъ займовъ въ ближайшемъ будущемъ. Заграничные банкиры это предвидѣли и соглашались на реализацію займовъ частныхъ ж. д. обществъ не иначе, какъ изъ низкаго нариц. процента по низкому же реализ. курсу (потеря нѣсколькихъ десятковъ процентовъ на каждую сотню рублей реализованнаго займа, въ среднемъ около 31%). Особенно невыгоденъ былъ самый крупный изъ ж. д. гарантированныхъ займовъ (55,65 мил. р. зол.)— Закавказской ж. д., который обошелся въ 6,63% при невозможности его конвертировать въ виду низкаго (3) нарицательнаго его процента. Что же могло заставить наше фин. вѣдомство снова вернуться на завѣдомо невѣрный путь, при томъ такого осторожнаго дѣятеля, какъ Н. Х. Бунге? Опять-таки надежда замаскировать обращеніе госуд. казначейства къ займамъ въ цѣляхъ оплаты старыхъ нашихъ золотыхъ займовъ, размѣщенныхъ заграницей. Разсчетный балансъ неизмѣнно склонялся не въ нашу пользу, покрываться приходилось новыми золотыми займами, но признаться въ такомъ состояніи баланса не хотѣли, чтобы не содѣйствовать паденію вексельныхъ курсовъ и безъ того ужасающему. Чрезвычайно желали создать притокъ иностранныхъ капиталовъ въ русскія предпріятія, но это удавалось сравнительно очень плохо и на крайне невыгодныхъ для насъ условіяхъ. Займы частныхъ обществъ, заключенные всѣ (за исключеніемъ ничтожнаго займа Рыбинско-Бологовской ж. д.) *заграницей*, были именно такимъ привлеченіемъ иностранныхъ ка-

[1]) Ibid. стр. 563—577.

питаловъ безъ помощи *государственнаго* займа. Наврядъ ли однако кого-либо заграницей ввели въ заблужденіе на этотъ счетъ: тамъ наши гарантированные ж. д. займы разсматривали не иначе, какъ за государственные, нисколько не разсчитывая на успѣшное веденіе дѣлъ нашими ж. д. акціонерными обществами. Разница между порядкомъ вещей, принятымъ при Бунге и тѣмъ, который господствовалъ до 1870 г., была только та, что гарантированные займы стали разрѣшать съ большимъ разборомъ и только тѣмъ обществамъ, на которыя можно было разсчитывать что они выработаютъ самостоятельно доходъ, достаточный для оплаты новыхъ своихъ обязательствъ. Здѣсь уже выразилась явная тенденція къ раздѣленію ж. д. обществъ на два разряда: на тѣ, которыя не требовали или могли въ ближайшемъ будущемъ нетребовать приплатъ по гарантіи ихъ обязательствъ и тѣ, которыя требовали этихъ приплатъ и были въ неоплатномъ долгу передъ правительствомъ. Развитію первыхъ правительство, видимо, желало всячески содѣйствовать, разрѣшая имъ реализацію новыхъ займовъ, вторыя—предполагалось выкупить въ казну. Другое различіе съ прежнимъ порядкомъ вещей: м-во ф-овъ начинаетъ вмѣшиваться въ установленіе условій реализаціи гарантированныхъ займовъ, тогда какъ раньше все предоставлялось на волю и усмотрѣніе частныхъ обществъ.

И. А. Вышнеградскій цѣликомъ продолжалъ политику своего предшественника, давши дальнѣйшее развитіе его предначертаніямъ. Не будучи поклонникомъ (какъ и Бунге) казеннаго ж. д. хозяйства во что бы то ни стало, онъ первоначально совершенно не хлопоталъ объ усиленномъ выкупѣ въ казну частныхъ ж. дорогъ, а боясь всякаго увеличенія государств. расходовъ, почти пріостановилъ, и безъ того, ничтожную постройку новыхъ рельсовыхъ путей. Однако съ образованіемъ въ составѣ м-ва ф-овъ новаго департамента жел. дор. дѣлъ, во главѣ котораго былъ поставленъ энергичный и талантливый С. Ю. Витте, политика Вишнеградскаго рѣзко и весьма опредѣленно измѣнилась, несомнѣнно надъ вліяніемъ новаго его сотрудника. Измѣненія требовались внѣ всякаго сомнѣнія и при томъ самыя радикальныя, такъ такъ положеніе нашего ж. д. хозяйства было самое плачевное. Довольно сказать, что въ концѣ министерства Н. Х. Бунге (1886) приплаты казны по ж. д. обязательствамъ достигали до 64 мил. руб., изъ 21 тысячи верстъ частныхъ жел. дорогъ только 3240 верстъ вырабатывали доходъ достаточный для оплаты лежащихъ на нихъ обязательствъ, остальныя лежали на отвѣтственности госуд. казначейства и обременяли податные его рессурсы, не давала достаточнаго дохода и сѣть, принадлежавшая казнѣ. Основной капиталъ ж. дорогъ превышалъ $2^1/_2$ милліарда руб.

въ нын. вал., изъ коихъ только менѣе 150 мил. р. не было гарантировано правительствомъ, долги частныхъ обществъ казнѣ по гарантіи и ссудамъ превысили 1000 мил. руб. [1]). Строительный капиталъ такъ дорого обошелся, что надо было выработать для его оплаты не менѣе 6,77% въ среднемъ, чего не вырабатываютъ и германскія желѣзныя дороги, наилучше устроенныя въ финансовомъ отношеніи, и естественно наши дороги принуждены были работать въ убытокъ. Но и помимо дороговизны основного капитала много способствовало убыточности нашего ж. д. хозяйства его совершенная неупорядоченность, злоупотребленія со стороны частной и казенной администраціи и отсутствіе объединенія въ дѣятельности дорогъ. Вышнеградскій провелъ цѣлый рядъ законодательныхъ актовъ, упорядочивавшихъ наше ж. д. дѣло. Прежде всего упорядочено было тарифное дѣло съ предоставленіемъ руководительства тарифами правительству [2]). Затѣмъ были опредѣлены правила составленія ж. д. обществами эксплоатаціонныхъ смѣтъ съ предоставленіемъ предварительнаго и послѣдующаго ихъ контроля правит. органами (26 іюня 1887 г. и 18 марта 1891 г.), правила производства расходовъ при эксплоатаціи частныхъ обществъ (25 мая 1888 г.) и о распредѣленіи ихъ чистого дохода (10 іюня 1890 г.), правила о порядкѣ открытія кредитовъ ж. д. обществамъ (12 марта 1890 г.) и цѣлый рядъ другихъ правилъ [3]). Введенъ былъ фактическій контроль за тѣми ж. дорогами, которыя причиняли казнѣ убытокъ, и это введеніе сейчасъ же самымъ благотворнымъ образомъ отразилось на увеличеніи чистаго дохода поднадзорныхъ дорогъ. Подвергнуты были правительственному контролю и всѣ вообще частныя ж. дороги введеніемъ въ составъ ихъ правленій правительственныхъ директоровъ и предоставленіемъ правительству права утверждать или не утверждать избраніе лицъ для замѣщенія высшихъ должностей по управленію дорогъ [4]). Все это были конечно, серьезныя мѣры, но ими однѣми нельзя было добиться крупнаго улучшенія въ нашемъ ж. д. хозяйствѣ. Надо было уменьшить самое бремя лежащихъ на ж. д. платежей и сократить расходы ж. д. путемъ ихъ объединенія въ рукахъ казны или же крупныхъ частныхъ обществъ. Съ цѣлью уменьшенія бремени платежей были произведены конверсія цѣлаго ряда ж. д. займовъ, какъ выпущенныхъ правительствомъ (консолидированные займы первыхъ 5 выпусковъ и 7-го вып., облигаціи Харьк. Ник. казенной жел. дор.,

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. II стр. 260—262.

[2]) Ibid. стр. 263—265.

[3]) О нихъ см. ibid. стр. 266—268.

[4]) Стр. 269—272.

4½%-го займа 1849 г. [1]), такъ и выпущенныхъ и принадлежащихъ частнымъ обществамъ (5% облигаціи Шуйско-Иваповской, К. Х. Азовской, К. В. Ростовской, Ор.-Грязской, Фастовской, Курско-Кіевской и Варшавской ж. д. [2]). Выкуплено было 10 ж. д. линій протяженіемъ въ 5456 верстъ съ переводомъ на казну обязательствъ въ суммѣ до 289 мил. руб. и со списаніемъ со счетовъ старыхъ долговъ выкупленныхъ дорогъ на сумму до 353 мил. руб. [3]). Организованное на выкупленныхъ линіяхъ казенное хозяйство дало сравнительно съ прежнимъ частнымъ весьма успѣшные результаты, что сейчасъ же отразилось очень выгодно на государственномъ бюджетѣ. Такимъ образомъ главное вниманіе м-ва ф-въ при Вышеградскомъ было обращено на улучшеніе порядковъ уже существующей ж. д. сѣти. Дальнѣйшее сооруженіе было оставлено въ сторонѣ, ибо въ новыхъ ж. дорогахъ осторожный министръ видѣлъ не новый источникъ госуд. доходовъ, а наоборотъ новую крупную расходную статью, почему онъ и не находилъ нужнымъ заключать спеціальные ж. д. займы, полагая что выстроенные за счетъ этихъ займовъ дороги себя не окупятъ. Строить новые рельсовые пути Вышнеградскій находилъ возможнымъ только съ помощью остатковъ отъ превышенія обыкновенныхъ госуд. доходовъ надъ расходами, но на эти рессурсы, понятно, много соорудить путей было не мыслимо. Дѣйствительно при Вышеградскомъ было сооружено казною всего 2525 верстъ ж. дорогъ, при чемъ преимущественно достраивались только дороги, начатыя при Бунге [4]). Стоимость сооруженія версты обходилась отъ 28½ до 53 тыс. рублей въ зависимости отъ мѣстности. Что же касается до частныхъ обществъ, то на развитіе ихъ дѣятельности, какъ сказано, Вышнеградскій смотрѣлъ также весьма неблагопріятно и при немъ сооруженно было таковыми всего 1115 верстъ [5]). Какимъ путемъ пріобрѣли эти частныя общества необходимыя имъ для сооруженія дорогъ деньги? Опять-таки, какъ и при Бунге, путемъ выпуска гарантированныхъ казною облигаціонныхъ займовъ. Этихъ займовъ при Вышнеградскомъ было выпущено на 133 мил. р. зол. и на 163½ мил. р. кр., да сверхъ того негарантированныхъ займовъ на 21½ мил. р. зол. и 2½ мил. руб. кр., всего на 398 мил. руб. въ нын. вал., но изъ вырученныхъ по этимъ займамъ суммъ (353,44 мил. р.) до 173,74 мил. р. было употреблено на выкупъ старыхъ облигацій тѣхъ же дорогъ,

---

[1]) Стр. 105—118, 139—152, 154.
[2]) Стр 156—158, 288—309.
[3]) Стр. 396—397.
[4]) Ibid., стр. 401—404.
[5]) Ibid, стр. 400.

29,88 мил. руб.—на уплату старыхъ долговъ правительству и только 149,8 мил. руб. было обращено на сооруженіе новыхъ дорогъ. Но и изъ этихъ 149,8 мил. руб почти 109 мил. руб. было реализовано только въ концѣ 1892 г. и въ началѣ 1893 г., т. е. уже при преемникѣ Вышнеградскаго и притомъ въ значительной долѣ за счетъ сберегательныхъ кассъ и русскихъ капиталистовъ (займы Курской-Кіевской, Московско-Казанской и Рязанско-Уральской ж. д. на сумму 115 мил. р. нар. въ кред. валютѣ). Такимъ образомъ на постройку дорогъ въ 1887—1892 г.г. осталось весьма немного. Но и эти немногія суммы выручить пришлось съ большимъ трудомъ. Хотя въ общемъ среднемъ сравнительно съ эпохой Бунге кредитъ нашъ и улучшился, все же выручка по ж. д. золотымъ займамъ составила только 85,78 за 100, понижаясь въ отдѣльныхъ случаяхъ (4%-ый заемъ Главнаго Общества въ 1888 г.) до 71 за 100, а дѣйств. процентъ интересовъ въ среднемъ опредѣлился въ 4,83%, повышаясь въ отдѣльныхъ случаяхъ до 5,786% [1]). Не смотря на ничтожную сумму выпуска этихъ золотыхъ займовъ (всего 133 мил. р. зол.=199,75 мил. р. нын.), денежные рынки приняли и размѣстили ихъ съ крайней неохотой. Самъ м-ръ ф-овъ въ своемъ всеподданѣйшемъ докладѣ о росписи на 1891 г. признавался, что «повторяемые ж. д. обществами выпуски займовъ не замедлили привести къ тѣмъ же результатамъ, которые въ семидесятыхъ годахъ побудили гр. Рейтерна взять это дѣло прямо въ руки правительства» [2]). Въ другомъ оффиціальномъ документѣ онъ сообщалъ, что «взаимная конкурренція ж. д. обществъ оказала неблагопріятныя послѣдствія, ибо синдикатъ банкировъ брался реализовать гарантированныя изъ 4% облигаціи одного изъ лучшихъ обществъ (Юго-Западныхъ ж. дор.) всего по курсу 79 за 100, не смотря на вполнѣ благопріятное положеніе денежныхъ рынковъ» [3]). И въ то же время (начало 1890 г.), сознавая всю убыточность и даже невозможность реализаціи гарантированныхъ займовъ частныхъ обществъ, м-ръ ф-овъ, защищая передачу постройки одной линіи (Петровской) частному обществу (Владикавказской ж. д.), главнымъ аргументомъ выставлялъ *невозможность для государства выпустить заемъ отъ своего имени*, тогда какъ частное общество бралось соорудить линію за счетъ выпуска *отъ своего имени* новаго гарантированнаго правительствомъ облигаціоннаго займа [4]). Такова была неустойчивость въ воззрѣніяхъ, такъ мало было системы въ дѣйствіяхъ руководителей нашей финансовой и

[1]) Ibid, стр 324—328
[2]) Ibid, стр. 329.
[3]) Стр 330.
[4]) Стр. 341.

желѣзнодорожной политики! Характернѣе всего, что реализація гарантированныхъ займовъ въ дѣйствительности оказалась невозможной, а между тѣмъ *частнымъ обществамъ* было разрѣшено приступить къ сооруженію новыхъ рельсовыхъ путей за счетъ именно этихъ займовъ и рѣшеніе вопроса въ пользу частныхъ обществъ, а не казны послѣдовало именно потому, что добыть деньги для казны признано было невозможнымъ, для частныхъ же обществъ легкимъ и удобнымъ,—совершенно тоже разсужденіе, въ силу котораго воцарилось у насъ со времени Брока и Рейтерна частное ж. д. строительство. Когда же частныя общества добыть денегъ не могли, на сцену опять выступило (какъ и въ прежнія времена) правительство, которое отъ своего имени и реализовало два спеціальныхъ «консолидированныхъ желѣзнодорожныхъ» займа ($4^1/_2$%-ые 1890 и 1892 г.г.) на 150 мил. руб. кр., въ значительной долѣ взятыхъ сберегательными кассами. Говорите же послѣ этого, что исторія не повторяется... Вырученныя деньги розданы были частнымъ обществамъ [1]), и вотъ на эти-то деньги главнымъ образомъ и выстроены были пути, о которыхъ сказано выше. Нѣкоторымъ обществамъ ссуды сдѣланы были только номинально, такъ какъ цѣликомъ или въ извѣстной части своей были удержаны казною въ уплату старыхъ долговъ. Этимъ путемъ госуд. казначейство получило средства и для сооруженія ж. дорогъ своимъ распоряженіемъ, при чемъ числилось, что сооруженіе это производится не за счетъ кредитныхъ операцій, а за счетъ другихъ рессурсовъ. Словомъ, видимъ всяческое стремленіе со стороны финансовой администраціи усложнить простые въ сущности разсчеты, замаскировать ростъ госуд. задолженности. Маскированіе это приняло особенно несообразный видъ, когда стали усиленно выкупать въ казну частныя дороги и вмѣстѣ съ тѣмъ записывать ихъ обязательства въ счетъ долговъ госуд. казначейства. Получился колоссальный изъ году въ годъ ростъ этой задолженности, который критики дѣятельности нашего м-ва ф-овъ, не разобравши толкомъ, въ чемъ здѣсь дѣло, ставили ему въ упрекъ, видя въ этомъ ростѣ противорѣчіе съ бездефицитнымъ сведеніемъ госуд. росписей. Этого не случилось бы, еслибы гарантированные правительствомъ долги съ самаго начала заносились въ счетъ долговъ государственныхъ, тогда не получилось бы при выкупѣ частныхъ дорогъ въ казну никакого возрастанія госуд. долга (или же возрастаніе самое ничтожное), какъ оно случилось при «укрываніи» этого гарантированнаго долга.

Какъ-бы то ни было, желѣзнодорожная политика Вышнеградскаго заслуживаетъ полнаго вниманія и серьезнаго изученія. Въ

---

[1]) Стр. 331—337.

результатѣ этой политики наше ж. д. хозяйство въ самой значительной степени улучшилось. Довольно сказать, что чистый доходъ ж. д. сѣти нашей возросъ съ 84,5 милліон. руб. въ 1886 г. до 119,4 мил. руб. въ 1891 г., чистый доходъ на версту ж. дорогъ съ 3.452 руб. до 4338 руб, приплаты госуд. казначейства сократились съ 55 мил. руб. до 17 мил. руб. [1]). До 37% всей сѣти (10.806 верстъ) вырабатывали уже доходъ, достаточный для оплаты затраченнаго на ихъ сооруженіе капитала, и вообще около 48% заключенныхъ для ж. д. строительства займовъ (1.473 м. изъ 3.039 м. р.) не требовали никакихъ приплатъ госуд. казначейства, покрываясь исключительно доходами жел. дорогъ [2]). Мы сказали, что уже въ концѣ м-ва И. А. Вышнеградскаго его ж д. политика рѣзко измѣнилась: съ одной стороны быстро начался выкупъ въ казну частныхъ ж. дорогъ (на чемъ Вышнеградскій сперва нисколько не настаивалъ), а съ другой даны были крупныя средства частнымъ ж. дор. обществамъ на сооруженіе цѣлаго ряда новыхъ весьма важныхъ линій, при чемъ совершенно очевидно проявилась тенденція изъ прежнихъ вполнѣ надежныхъ обществъ небольшихъ ж. дорогъ создать крупныя и богатыя общества съ десятками и сотнями милліоновъ руб. основныхъ капиталовъ, съ тысячами верстъ рельсовыхъ путей. Какія дороги сосредоточивать въ своемъ вѣдѣніи правительству, было въ это время, конечно, уже финансовымъ вѣдомствомъ предрѣшено, равно какъ и изъ какихъ частныхъ обществъ создать новыя крупныя хозяйственныя единицы. Въ числѣ намѣченныхъ къ выкупу были и крупныя магистрали, приносившія огромный доходъ и небольшія малодоходныя линіи. Въ какомъ порядкѣ произвести выкупъ зависѣло отъ условій концессій и отъ особыхъ соглашеній съ частными обществами, многое зависѣло также и отъ произвола со стороны фин. вѣдомства. Какъ бы то ни было, но давать разрѣшеніе на выпускъ гарантированныхъ правительствомъ облигацій рѣшено было только тѣмъ обществамъ, дороги которыхъ не предназначались къ выкупу въ казну. Отъ этого принципа было сдѣлано только отступленіе въ двухъ случаяхъ, по особымъ обстоятельствамъ и въ ничтожныхъ относительно размѣрахъ. Именно въ 1893 г. разрѣшено было произвести дополнительный выпускъ облигацій Главному Обществу рос. жел. дор., хотя въ томъ же году (14 ноября) состоялось Высочайшее повеленіе о выкупѣ всѣхъ линій этого о-ва къ казну, а въ 1898 г. разрѣшенъ былъ (3-й) выпускъ облигацій о-ву Ивангородъ-Домбровской ж. д., въ 1900 г. также выкупленной въ казну. Необходимость реализаціи займа для *Глав-*

[1]) Ibid. 408—409
[2]) Стр. 419.

наго Общества собственно наступила еще при Вышнеградскомъ когда былъ Высочайше утвержденъ (7 іюня 1891 г. [1]) договоръ съ о-вомъ объ эксплоатаціи имъ Николаевской ж дороги. Потребность въ займѣ усилилась еще вслѣдствіе ряда необходимыхъ расходовъ по увеличенію и улучшенію подвижнаго состава дорогъ и разныхъ работъ на дорогѣ въ силу Высочайше утверж. мнѣній Госуд. Совѣта отъ 5 января 12 мая, 19 мая и 8 іюня 1893 г. [2]). Общее Собраніе акціонеровъ о-ва [3]) дало 10 іюня 1893 г. полномочіе правленію заключить съ банкирскимъ синдикатомъ договоръ о реализаціи необходимаго для указанныхъ цѣлей займа. Правленіе 9 сент. того же года подписало контрактъ съ синдикатомъ изъ четырехъ петербургскихъ банковъ (международнаго, волжско-камскаго, учетно-ссуднаго и русскаго для внѣшней торговли) о выпускѣ 4%-аго гарантированнаго правительствомъ займа срокомъ на 58 лѣтъ и съ ежегоднымъ отчисленіемъ на погашеніе 0,458401% на сложнопроцентныхъ правилахъ, въ суммѣ на 9 мил. р. кр. нар. Синдикатъ принималъ заемъ по твердой цѣнѣ въ 91 3/4 за 100, уступая треть его (3.000.000 р.) по тому же курсу сберегательнымъ кассамъ (§ 8 контракта). Всѣ расходы по займу (кромѣ изготовленія временныхъ свидѣтельствъ), въ томъ числѣ и расходъ по уплатѣ гербоваго сбора, ложились на главное общество (§ 14), синдикатъ обязался внести деньги въ три срока, начиная съ 1 сент. 1893 г. и кончая 1 февр. 1894 г. равными частями (§ 10). Условія эти нельзя не признать дов. выгодными, такъ какъ въ предыдущемъ (1892 году) госуд. казначейство реализовало 4 1/2%-ый заемъ по 96 за 100 изъ 4,52% дѣйств. [4]), а въ слѣдующемъ 1894 г. предложило при конверсіи свои новыя 4%-ыя бумаги по 92 1/2 за 100. Обходился новый заемъ обществу въ 4,502%, въ виду же обложенія этаго займа купоннымъ налогомъ, его нельзя считать приносившимъ болѣе 4,3%. Впослѣдствіи заемъ этотъ былъ въ значительной своей части конвертированъ въ госуд. 4%-ую ренту [5]), Главное общество получило по займу въ свое распоряженіе 8.257.500 р. [6]). *Ивангородъ-Домбровская* ж. дорога оказалось еще болѣе счастливой. Ей было разрѣшено: 1) 6 іюня 1894 г.—произвести необходимыя работы по развитію станцій Домброва-Горная и Мѣховая и по дополнительному оборудованію мастерскихъ [7]), 2) 6 и 20 янв. 1893 г. увеличить свой подвижной со-

[1]) П. С. З № 7917.
[2]) П С. З. №№ 9235, 9604, 9635, 9778.
[3]) Свѣдѣнія взяты изъ Дѣла особ. канц. по кред. части, отд. II, ст. I № 138 за 1893 г См также Свѣд. г. контр. о жел. дор. за 1894 г. стр. 16.
[4]) Рус. гос. кред. т. II, стр. 334.
[5]) Рус. гос. кред. т. III, гл. I, стр. 50—56.
[6]) Свѣд. госуд. контр о жел дор. 1894 г. стр. 50.
[7]) П. С. З. № 10793.

ставъ и вообще усилить дорогу для надобностей коммерческаго движенія [1]), все это за счетъ выпуска новаго облигаціоннаго займа, гарантированнаго правительствомъ. Впредь же до реализаціи его, для производства означенныхъ работъ правительство выдавало обществу 5%-ыя ссуды. Въ 1898 г. (24 сент.) общество выпустило и самый заемъ, изъ 4% нар. съ погашеніемъ въ теченіе 36 лѣтъ (начиная съ апрѣля 1899 г.) путемъ отчисленія для этой цѣли ежегодно 1,2329% на сложнопроцентныхъ правилахъ, на сумму 7.527.300 р кр. Заемъ этотъ цѣликомъ принятъ былъ сберегательными кассами по курсу 97,5 за 100 [2]), и общество получило въ свое распоряженіе 7.339.117½ р. Значительная часть этой суммы (3.476.122 р.) была удержана госуд. казначействомъ въ возвратъ ссудъ, сдѣланныхъ имъ разновременно обществу и занесена въ счетъ чрезвычайныхъ рессурсовъ бюджета на 1898 г. [3]). 1898 годъ былъ годомъ исключительно благопріятнымъ для нашихъ кредитныхъ операцій (впрочемъ въ первой только его половинѣ), такъ что цѣну въ 97½% за 4%-ый (подлежащій купонному налогу) заемъ можно признать умѣренной (4%-ая рента—превышала паритетъ), но еслибы бумаги взяты были не сберегательными кассами, и пришлось обратиться къ услугамъ открытаго рынка, то наврядъ ли получились бы столь благопріятные результаты, ибо моментъ реализаціи займа (конецъ сентября 1898 г.) совпалъ бы уже съ началомъ повсемѣстнаго денежнаго кризиса. При условіи пріобрѣтенія новыхъ бумагъ сберегательными кассами можно выпускать займы въ какой угодно формѣ, хотя бы и въ неудобной формѣ гарантированныхъ ж. д. займовъ, съ наилучшимъ успѣхомъ.

Во всякомъ случаѣ значеніе и сумма займовъ Главнаго Общества и Общества И.-Домбровской жел. дороги совершенно ничтожны. Широкое строительство было предоставлено другимъ частнымъ обществамъ и имъ же были даны средства для этого строительства въ формѣ разрѣшенія имъ реализаціи цѣлаго ряда гарантированныхъ облигаціонныхъ займовъ. Для этой реализаціи привлечены были и внутренніе капиталы, въ томъ числѣ капиталы госуд. сберегательныхъ кассъ, и капиталы иностранные. Чѣмъ руководствовался новый м-ръ ф-овъ, расширяя дѣятельность частныхъ ж. д. обществъ, былъ ли онъ противникомъ казеннаго ж д. хозяйства? Въ всеподданнѣйшемъ докладѣ своемъ о госуд. росписи на 1894 г., давъ въ самыхъ

[1]) П. С. З. №№ 13627 и 13661.

[2]) Дѣло кред. канц. отд. I ст 3 № 20 за 1900 г, за 1898 № 48, Свѣд. госуд. контр. о жел дор. 1899 г. ст. 46 Отчетъ сбер. кассъ 1898 г. стр. 12—13.

[3]) Отч гос. контр. 1898 г. стр. 164 Объяс зап. стр. 154 На стр. 153 объяс. зап. за 1899 г. количество этихъ полученныхъ и возвращенныхъ о-вомъ И.-Д. ж. д. ссудъ опредѣлено въ 5.476 122 руб.

*

общихъ чертахъ очеркъ исторіи нашей ж.-д. политики, м-ръ ф-овъ находилъ, что «относительно способовъ постройки и эксплоатаціи ж. дорогъ Россія обладаетъ уже достаточнымъ опытомъ [1])» и, упоминая о сосредоточеніи въ рукахъ казеннаго управленія до 17000 верстъ важнѣйшихъ рельсовыхъ путей, прямо писалъ: «благотворныя послѣдствія, къ которымъ должно повести такое объединеніе, сосредоточивающее въ непосредственномъ распоряженіи правительства столь мугучее орудіе для управленія экономическимъ развитіемъ страны,— такъ очевидны, что не нуждаются въ особомъ выясненіи»[2]). Значитъ, м-ръ ф-овъ стоялъ за казенное ж. д. хозяйство. А между тѣмъ за 10 лѣтъ своего управленія министерствомъ ф-овъ онъ довелъ постепенно сѣть частныхъ ж. дорогъ приблизительно до 20.000 верстъ, т. е. до количества, больше котораго въ завѣдываніи частныхъ обществъ у насъ никогда не было въ самый разгаръ увлеченія частной предпринимательской дѣятельностью. Мотивы, которыми въ этомъ случаѣ руководствовалось финансовое вѣдомство, несомнѣнно довольно сложны, и для надлежащаго ихъ выясненія необходимо прослѣдить эту интереснѣйшую исторію новѣйшаго развитія дѣятельности нашихъ частныхъ ж. д. обществъ, до сихъ поръ еще совершенно необслѣдованную. Въ этихъ мотивахъ мы несомнѣнно найдемъ много общаго съ тѣмъ, что уже знаемъ изъ исторіи гарантированныхъ жел. дор. займовъ при гр. Рейтернѣ, Бунге и Вышнеградскомъ. Мы опять услышимъ, что для сооруженія той или другой линіи казна не имѣетъ средствъ и не можетъ ихъ добыть путемъ займа, но что частное общество эти средства имѣетъ, и именно добудетъ ихъ путемъ гарантированныхъ казною, а иногда и пріобрѣтенныхъ госуд. казначействомъ или сберегательными кассами займовъ. Финансовое вѣдомство по прежнему будетъ исключать изъ общаго счета госуд. долговъ гарантированные казною ж. дор. займы частныхъ обществъ, утѣшая себя, что задолженность наша возрастаетъ самымъ незначительнымъ образомъ, объявляя, что мы можемъ сводить росписи съ огромнымъ превышеніемъ доходовъ надъ расходами, отнюдь не прибѣгая къ займамъ. Весьма значительная часть ж. д. гарантированныхъ займовъ заключалась *заграницей*, какъ при Рейтернѣ. Бунге и Вышнеградскомъ. Почему? Потому что разсчетный балансъ неизмѣнно склонялся не въ нашу пользу, и надо было изыскать средства для разсчета. Выходъ былъ одинъ—заключеніе новаго заграничнаго займа. Но удобно ли было заключать займы, хотябы и для постройки ж. дорогъ, когда получались въ госуд. росписяхъ такіе избытки и на-

---

[1]) Ежег. м-ва ф-овъ, в. XXIII, стр 50.

[2]) Ibid. стр. 51.

коплялась такая свободная наличность, которыхъ было совершенно достаточно для сооруженія ж. дорогъ тысячами верстъ? *Частнымъ* же ж. д. обществамъ это было вполнѣ удобно, а ж. дорожное строительство могло идти вдвойнѣ: съ одной стороны строило правительство за счетъ избытковъ госуд. доходовъ, а съ другой—частныя общества за счетъ занятыхъ имъ суммъ. Ж. д. строительство возбуждало дѣятельность, особенно при приливѣ въ это дѣло постороннихъ капиталовъ изъ заграницы, заработки населенія сильно повышались,—повышалось и поступленіе госуд. доходовъ,—росписи сводились одна другой успѣшнѣе, точно такъ же, какъ было въ 1868—1875 г. при Рейтернѣ въ эпоху усиленныхъ заграничныхъ ж. д. займовъ. Это было все то же *привлеченіе иностранныхъ капиталовъ* во внутреннія наши предпріятія, самый простой способъ этого привлеченія, но и самый искусственный, самый опасный. Таковъ былъ *скрытый* мотивъ поддержанія системы гарантированныхъ займовъ частныхъ ж. д. обществъ, а съ тѣмъ и развитія частнаго ж. д. строительства. М-во ф-овъ наврядъ ли всегда отчетливо даже сознавало мотивъ этотъ, оно слѣдовало разъ принятой съ 1857 г. системѣ почти инстинктивно. Характерно, что именно С. Ю. Витте *впервые* принялъ серьезныя мѣры къ объединенію госуд. долга, отлично понимая, что невѣроятная многочисленность нашихъ займовъ—одна изъ причинъ ихъ низкой расцѣнки сравнительно съ бумагами другихъ первоклассныхъ державъ. Въ томъ числѣ усердно объединялъ онъ именно желѣзнодорожные займы конвертируя ихъ или прямо выкупая и замѣняя новыми крупными займами новаго типа, часто обезличивая ж. д. долги въ общихъ выпускахъ государственной 4% ренты, и въ то же время онъ создавалъ цѣлый рядъ новыхъ многочисленныхъ займовъ, парализующихъ въ корень систему объединеннаго госуд. долга. Довольно сказать, что за 10 лѣтъ было выпущено 51 новыхъ отдѣльныхъ гарантированныхъ облигаціонныхъ займовъ одинадцатью частными ж. д. обществами. Спрашивается, насколько выгодной оказалась реализація этихъ займовъ, уступали ли условія ихъ выпуска условіямъ выпуска одновременныхъ займовъ, реализуемыхъ непосредственно отъ имени правительства? Къ чести С. Ю. Витте прежде всего необходимо сказать, что условія реализаціи гарантированныхъ займовъ уже потому не могли многимъ разниться отъ условій чисто-государственныхъ займовъ, что всѣ предварительные переговоры съ банковыми синдикатами на счетъ реализаціи гарантир. займовъ велись непосредственно Особой Канцеляріей по кред. части м-ва ф-овъ и условія выпуска ихъ утверждались м-омъ ф-овъ. Въ прежнее же время все было предоставлено на волю и усмотрѣніе частныхъ жел. дор. обществъ. Теперь гарантированный заемъ частнаго обще-

ства по способу реализаціи ничѣмъ не отличается отъ займовъ государственныхъ, какъ тому и слѣдуетъ быть.

Посмотримъ, какими обществами, въ какихъ размѣрахъ и на какихъ условіяхъ были реализованы новые облигаціонные заемы, а затѣмъ какъ и на что были употреблены ими и съ какими результатами реализованныя суммы.

Въ 1893 г., кромѣ только что указаннаго займа Главнаго Общества въ 9.000.000 р. кр., реализованнаго при помощи четырехъ Петербургскихъ банковъ по курсу 91 3/4 за 100, тотъ же синдикатъ взялъ на себя реализацію новаго гарантировнаго изъ 4 1/2% облигаціоннаго займа о-ва Кіево-Воронежской жел. д. на сумму 13.000.000 руб. кр. Погашеніе этого займа было разсчитано на 61 1/2 годъ путемъ отчисленія для этой цѣли 0,15584% [1]) въ полугодіе съ нариц. суммы займа на сложнопроцентныхъ правилахъ. Заемъ былъ принятъ по твердой цѣнѣ въ 97% съ возложеніемъ на общество всѣхъ расходовъ реализаціи, въ томъ числѣ и уплаты правительственнаго гербоваго сбора, введеннаго у насъ по закону 29 февраля 1888 г., въ размѣрѣ 1% съ выпускаемой суммы займа, при чемъ синдикату предоставлялось право пріобрѣсти только 50% всей выпускаемой суммы займа, а 50% сохраняло право удержать за собою правительство. На самомъ дѣлѣ оно удержало для сберегательныхъ кассъ только 4.750.000 р. [2]) По той же цѣнѣ реализованы были и 4 1/2% облигаціи *Московско-Ярославской ж. д.* на сумму 2.640.000 руб. съ погашеніемъ въ теченіе 50 лѣтъ посредствомъ отчисленія въ погасительный множитель 0,560215% ежегодно. Облигаціи же новаго о-ва *Юго-Восточныхъ ж. дор.*, также гарантированныя изъ 4 1/2%, съ отчисленіемъ на погашеніе (по 20 іюня 1953 г.) 0,334796% ежегодно (начиная съ 1 сентября 1893 г.) въ теченіе 60 лѣтъ, были приняты сберегательными кассами только по 95,5 за 100, всего на нарицательный капиталъ въ 30.000.000 р. кр. Другой маленькій заемъ того же общества (на 925.700 р.), выпущенный изъ 5% (погасительный множитель — =0,282818%), былъ одновременно разобранъ мѣстными капиталистами по разсчету рубль за рубль (здѣсь собственно шла рѣчь о замѣнѣ облигаціями акцій одной изъ сливавшихся въ новомъ обществѣ жел. дороги). Заемъ общества *Рязанско-Уральской ж. д.* былъ принятъ сберегательными кассами по 97 1/2 за 100 на сумму 28.000.000 р. кр. нар. съ гарантіей изъ 4 1/2% и съ отчисленіемъ въ погасительный множитель 0,447448% [3]) срокомъ на 54 1/2 лѣтъ. Такимъ образомъ

[1]) Въ Свѣд. госуд конт 1899 г. стр 47 ошибочно погасит *годовой* множитель показанъ въ 0,31186 вмѣсто 0,31168.

[2]) Дѣло кред канц. № 139 за 1893 г.

[3]) Ibid. Свѣд. за 1899 г. стр. 48.

мы видимъ, что ж. д. займы выпускались въ 1893 г. изъ 4 1/2% нариц. по образцу извѣстнаго 4 1/2%-го правительственнаго займа 1893 г., выручка по которому въ общемъ составила 96,775 за 100 и три четверти котораго было помѣщено въ сберег. кассахъ [1]). Стоимость гарантированныхъ займовъ опредѣлялись для 4 1/2%-аго Кіево-Воронежской жел. дор. въ 4,488%, Московско-Ярославской въ 4,51%, Рязанско-Уральской въ 4,469%, Юго-Восточныхъ въ 4,581%, для 4 1/2% же государственнаго 1893 г. въ 4,484%, слѣд., въ общемъ менѣе выгодно, чѣмъ государств. заемъ вслѣдствіе болѣе короткаго срока погашенія займовъ частныхъ ж. д. обществъ. Во всякомъ случаѣ критерія для сравненія и к.-л. выводовъ здѣсь нѣтъ, ибо всѣ займы въ значительной долѣ были куплены по произвольной цѣнѣ сберег. кассами, госуд. казначейство получило косвенныя выгоды отъ выпуска ж. д. займовъ, взымая съ нихъ крупный гербовой сборъ. Несомнѣнно выгоднѣе этихъ 4 1/2%-хъ займовъ оказался 4%-ый заемъ *Московско-Казанской ж. д.* на сумму 10.365.000 р. (разрѣшенный еще 11 іюня 1891 г.). Заемъ былъ гарантированъ съ разсчетомъ на погашеніе его въ теченіе 53 лѣтъ ежеполугодными тиражами (погасит. множитель=0,2794%). Часть займа этого оставило за собою само общество, часть (6.691.000 р.) приняли Московскій Купеческій банкъ и Л. С. Поляковъ. Оставленную обществомъ часть почти цѣликомъ пріобрѣли вслѣдъ за тѣмъ сберег. кассы. Поляковъ и Московскій Банкъ установили реализ. цѣну по контракту (п. 11) въ 90 1/2, сберег. кассы—въ 92 за 100 [2]), между тѣмъ въ оффиціальныхъ изданіяхъ неизмѣнно курсъ реализаціи этихъ займовъ показывается въ 92,5 за 100 [3]), при каковомъ курсѣ дѣйств. процентъ интереса по займу составитъ 4,282%, тогда какъ при курсѣ, опредѣленномъ контрактомъ (въ среднемъ—91,03 за 100), этотъ процентъ будетъ уже—4,376%. Такимъ образомъ въ 1893 г. было всего реализовано частными ж. д. обществами гарантированныхъ облигацій на сумму *84.005.000 р.* кр. (оставляя въ сторонѣ 5%-ыя облигаціи Юго-Восточныхъ ж. д. на сумму 925.700 р.), выручка по которымъ дала 80.708.425 р. или 96,08% съ ежегодными платежами въ 4.067.352 р., сумма займовъ, какъ видимъ, незначительная, но и за нею не рискнули обратиться на открытый рынокъ, прибѣгнувъ главнымъ образомъ къ госуд. сберегат. кассамъ. Если добавить сюда 9.000 000 р. кр. съ выручкой въ 8.257.500 р. и съ платежомъ въ 401.257 р. по

---

[1]) Рус гос кред, т III гл I стр. 14.

[2]) Дѣло кред канц № 35 за 1891 г

[3]) Свѣд госуд. контр 1899 г. стр 47. Въ Свѣд 1900 г реализаціонная цѣна показана суммарно вмѣстѣ съ займомъ 1892 г—въ 88,98 за 100 Вообще Свѣдѣнія Госуд Контроля о жел дор. займахъ *противорѣчивы*, почему ими и слѣдуетъ пользоваться съ большою осторожностью.

займу Главнаго Общества, съ начала 1894 г. перешедшему въ счетъ долговъ госуд. казначейства, то получится весь итогъ ж. д займовъ 1893 г. въ суммѣ 93.005.000 р. кр. съ выручкой въ 88.965.925 р. (95,6%) и платежомъ въ 4.468.607 р. Жел. дороги въ сущности не выручили по займамъ и 95,6%, такъ какъ 1% былъ отчисленъ для уплаты гербоваго сбора, да не менѣе $^1/_2$% пошло, конечно, на другіе расходы (изготовленіе облигацій etc), всего выручка, слѣд., дала не болѣе 94%,—но и этотъ результатъ въ сравненіи съ предыдущимъ временемъ очень благопріятный. При опредѣленіи *дѣйствительной* стоимости для дорогъ этихъ займовъ необходимо еще помнить что, онѣ платили по нимъ 4—4$^1/_2$% *полностью*, 5%-ый же вычетъ шелъ въ пользу госуд. казначейства, такъ что разцѣнка займа для покупателей была одна (она вычислена выше), а для дорогъ—другая.

Въ 1894 г. система выпуска ж. д. обществами своихъ гарантированныхъ облигацій и пріобрѣтенія ихъ сберегательными кассами продолжалась. Именно госуд. банкъ пріобрѣлъ (съ цѣлью перепродажи впослѣдствіи сбер. кассамъ): 1) облигаціонный заемъ *Лодзинской* ж. д., на сумму 1.600.000 р. кр., гарантированный изъ 4% интереса и 0,752189% погашенія на сложнопр. правилахъ (теченіе процентовъ съ 1 ноября 1894 г., начало погашенія съ 1 іюня 1895 г., срокомъ на 47 лѣтъ) по курсу 92,5 за 100, съ возложеніемъ всѣхъ расходовъ по выпуску и гербовому сбору—на общество [1]). Выручка составила, такимъ образомъ, 1.480.000 р., дѣйств. процентъ интересовъ опредѣлился въ 4,314%. 2) *Московско-Казанской* жел. д. на 7.121.000 р., гарантированныхъ также изъ 4% срокомъ на 51 годъ и съ погасит. множителемъ въ 0.625885%, по тому же курсу 92,5% и на тѣхъ же условіяхъ, какъ предыдущій заемъ. Выручка составила (несчитая расходовъ) 6.590.625 р., дѣйств. %=4,29% 3) *Юго-Восточныхъ* ж. д. на 28.000.000 р. нар., гарантированныхъ изъ 4$^1/_2$% въ теченіе 59 лѣтъ (съ 1 апр. 1894 г. по 20 іюня 1853 г.), погасит. множитель=0,342902%,—по курсу 97% или за 27.160.000 р., дѣйств. процентъ интересовъ составитъ 4,493%, расходы падали на общество [2]). Всѣ займы подлежали купонному налогу. Такимъ образомъ госуд банкъ пріобрѣлъ ж. дор. облигацій на *36.725.000* р. за 35.230.625 р. (96%), а, вычтя расходы, общества полу̀чили до 94$^1/_2$%, слѣд., нѣсколько болѣе, нежели въ предыдущемъ году. Но въ 1894 г. для реализаціи ж. д. займовъ прибѣгли не только къ внутреннему, но и къ впѣшнимъ рынкамъ. Именно [3]) 11 мая 1894 г. подписанъ былъ

---

[1]) Дѣло кред. канц № 35 за 1895.
[2]) Ibid, № 140 за 1893 г.
[3]) Ibid, 1894 г. № 109. П. С. З. № 9574 (9 мая 1893 г.).

контрактъ о-вомъ *Владикавказской* ж. д. съ амстердамской фирмой Липманъ, Розенталь и К⁰ и русскими банками: международнымъ, учетно-ссуднымъ, Волжско-Камскимъ и Русскимъ для внѣшней торговли о пріобрѣтеніи означенными фирмами гарантированнаго изъ 4%, считая съ 1 апр. 1894 г. (погасит. множитель въ полугодіе 0,191864%, срокъ 62 года) займа о-ва (разрѣшеннаго еще въ 1893 г.) по твердой цѣнѣ въ 95 1/4% (выпускная цѣна была назначена въ 97 1/4%, и, слѣд., синдикатъ за коммисію получалъ 2%). Заемъ выпускался на сумму 12.500.000 р. з. (въ тепер. валютѣ — 18.750.000 р.) = = 1.977.500 £ = 50.000.000 фр. = 40.400.000 мар. = 23.900.000 гол. гульд. Заемъ разсчитывался преимущественно для размѣщенія на голландскомъ и германскомъ рынкахъ. Изъ участниковъ синдиката Липманъ бралъ только 15% выпускной суммы, а русскіе банки (имѣвшіе въ виду перепродать свою часть въ Германію) — 85%. Заемъ освобождался отъ русскихъ налоговъ, и дѣйств процентъ по нему составлялъ 4,331%, принявъ во вниманіе учетъ 0,5%-аго загр. герб. сбора. Другой гарантированный заемъ — *Рязанско-Уральской ж. д.* [1]) изъ 4% (погасит. множитель въ полугодіе — 0,28577%) срокомъ на 52 1/2 года (считая съ 1 сент. 1894 г.) на сумму 18.750.000 р. з. (28.125.000 р.) = 2.966.250 £ = 75.000.000 фр. = 60.600.000 мар. = = 35.850.000 гол. гульд. былъ принятъ синдикатомъ, составленнымъ изъ берлинскихъ банкирскихъ фирмъ Блейхредера, Варшауэра, Мендельсона, Discontogesellschaft, бравшихъ 51% всего займа, Ротшильда въ Франнфуртѣ, Липмана въ Амстердамѣ (9%) и русскихъ банковъ: международнаго, для внѣшней торговли, волжско-камскаго, учетно-ссуднаго и торгово-промышленнаго, взявшихъ остальные 40%. Эмиссіонная цѣна была назначена въ 98%, общество же Р. Уральской дороги получало отъ синдиката только 95 3/4%, но съ условіемъ, еслибы синдикату удалось реализовать заемъ по цѣнѣ выше 98, барыши должны были дѣлиться пополамъ. Въ концѣ концовъ о-во получило только свои 95 3/4%, и дѣйств. процентъ интересовъ по займу для него опредѣлился въ 4,327% (заемъ былъ освобожденъ отъ купоннаго налога), также съ учетомъ 0,5%-аго герб. сбора. Такимъ образомъ сравнительно съ реализованнымъ одновременно государственнымъ ж. д. 3 1/2%-нымъ золотымъ займомъ (на парижскомъ рынкѣ) гарантированные займы, вынущенные на рынкахъ голландскомъ и германскомъ, оказались значительно менѣе выгодными, такъ какъ помянутый 3 1/2%-ый заемъ обошелся госуд. казначейству всего въ 3,86% дѣйств. [2]). Характерно, что *негарантированный* заемъ о-ва *Варшавско-Вѣнской* ж. д., выпущеный въ 1894 г. на сумму 8.031.250 р. з. (12.046.875 р.) =

[1]) Ibid. 1897 г. № 117.

[2]) Русск. госуд. кредитъ, т. III, гл. I, стр. 75.

=32.125.000 фр.=25.957.000 мар.=15.355.750 гол. гульд.) изъ 4% съ погашеніемъ въ 37 1/2 лѣтъ (погасит. множитель 1,22396%), былъ принятъ банковымъ синдикатомъ (Discontogesellschaft, Блейхредеръ, Мендельсонъ, Mitteldeutsche Creditbank, Slesischer Bankverein въ Бреславлѣ, Ротшильдъ во Франкфуртѣ, Balser въ Брюсселѣ, Липманъ въ Амстердамѣ, комерческій банкъ въ Варшавѣ, учетно-ссудный, международный, для внѣшней торговли и В. Камскій банки и Вавельбергъ въ Петербургѣ) по 96 [1]) за 100 (§ 11 контракта) съ принятіемъ всѣхъ расходовъ на себя синдикатомъ (кромѣ изготовленія бумагъ), выпускной же курсъ займа былъ опредѣленъ въ 98 1/2%, т. е. во всякомъ случаѣ выгоднѣе *гарантированныхъ* правительствомъ займовъ. Купонный налогъ, отъ котораго освобождались всѣ эти займы, выпускавшія ихъ общества обязывались платить государству изъ своихъ собственныхъ средствъ

Въ 1895 г. положеніе нашего госуд. кредита несомнѣнно еще улучшилось, но разсчетный балансъ по прежнему не былъ для насъ благопріятенъ, почему м-во ф-овъ съ особою охотой откликнулось на предложеніе нѣкоторыхъ заграничныхъ банкирскихъ фирмъ реализовать новые гарантированные займы частныхъ ж. д. обществъ. Очередь пала на о-ва Рыбинско-Бологовской, Московско-Кіево-Воронежской и Владикавказской ж. д. Контрактъ съ банкирскими фирмами о выпускѣ новыхъ 4% облигацій первыхъ двухъ обществъ подписанъ былъ 25 ноября 1895 г. Необходимо замѣтить, что въ сентябрѣ и октябрѣ 1895 г. цѣны русскихъ гарантированныхъ 4%-ыхъ ж. д. займовъ доходили уже до 102 за 100, имѣя несомнѣнную тенденцію къ повышенію. Синдикатъ, состоявшій изъ пяти берлинскихъ [2]), одной Французской (Ротшильдъ), одной Амстердамской (Липманъ) и четырехъ петербургскихъ [3]) фирмъ, пріобрѣтали (§ 11 контракта) облигаціи по 97% съ обязательствомъ объявить эмиссіонный курсъ не ниже 99% и въ случаѣ возвышенія этого курса до 99 1/4 подѣлить барыши пополамъ съ желѣзно-дорожнымъ обществомъ. Синдикатъ бралъ на себя всѣ расходы, кромѣ штемпельнаго налога въ Голландіи и Германіи (0,5%) и расходовъ по изготовленію бумагъ. Заемъ Рыбинскаго общества былъ займомъ конверсіоннымъ, такъ какъ предназначался для выкупа 5%-ыхъ старыхъ облигацій общества на сумму (за срочнымъ по-

---

[1]) Оффиціальный источникъ (свѣд государ. контр. 1899 г. стр. 46) даетъ цифру 95,5%.

[2]) Мендельсонъ, Варшауэръ, Блейхредеръ, Discontogesellschaft, Handelsgesellschaft.

[3]) Международный, Волжско-Камскій, учетный и ссудный, Русскій для внѣшней торговли банки

гашеніемъ) 1.119.000 тал.+1.153.774 £+2.125.000 руб. кред. Сумма новаго займа была опредѣлена въ 21.121.509,8 руб. зол. (31.682.265 р.)=68.443.000 м.=40.552.477 фл.=3.350.284,17 £, съ паритетомъ 1000 мар.=308,60 р. з.=592,50 фл.=48 £ 19 sh. съ погашеніемъ въ теченіе 59 лѣтъ съ 1 іюня 1896 г., погасит. множитель въ полугодіе—0,21397. Заемъ *Московско-Кіево-Воронежской* ж. д. (въ цѣляхъ сооруженія новыхъ линій) выпускался въ суммѣ 27.704.873,60 руб. зол. (41.557.310 руб.)=89.776.000 мар.=53.192.280 фл.=4.394.535 £ съ паритетомъ предыдущаго займа. Погашеніе займа разсчитано было также въ теченіе 59 лѣтъ, но начиная съ 1 апрѣля 1896 г. (погасит. множитель въ полугодіе 0,21872%). Дѣйствительный процентъ интересовъ при нариц. 4% и съ курсомъ реализаціи въ 97% опредѣлится по обоимъ займамъ въ 4,235 и 4,236% (съ учетомъ герб. сбора). Берлинскія фирмы взяли на себя реализацію 42½% Рыбинскаго и 51% Кіевскаго займа, русскія 50 и 40%, Ротшильдъ 3⅓ и 4%, Липманъ 4⅙ и 5% [1]). При открытіи подписки (въ декабрѣ 1895 г.) настроеніе денежныхъ рынковъ не было особенно благопріятно (вслѣдствіе разстройства дѣлъ на Вѣнской биржѣ). Тѣмъ не менѣе въ первый же день открытія подписки въ Берлинѣ записались на 340 мил. мар., въ Амстердамѣ на 90 мил. мар. [2]), а немного спустя тотъ же синдикатъ принялъ на себя реализацію еще и третьяго русскаго 4%-го займа—*Владикавказской* ж. д. на сумму 17.508.729 р. з. (26.263.094)=56.736.000 мар. съ паритетомъ двухъ предыдущихъ займовъ уже по курсу 97¼ за 100. Погашеніе этого заима было разсчитано на 60 лѣтъ, начиная съ 1 апрѣля 1896 г. (погасит. множитель въ полугодіе—0,20933%), дѣйствительный процентъ интересовъ составилъ 4,220% (съ учетомъ герб. сбор.). Размѣщеніе и этого займа не встрѣтило затрудненій. Вся сумма реализованныхъ заграницею въ 1895 г. займовъ составила 66.335.113 р. з. (99.502.669½ р.) съ выручкой по нимъ въ 64.388.831 р. 44 к. з.=96.583.247 р. 16 к. Что касается до *внутреннихъ* займовъ, то таковые были произведены приблизительно на такую же сумму, именно на 98.095.700 р., при чемъ опять-таки, какъ и въ предыдущіе годы, главную роль въ дѣлѣ размѣщенія этихъ займовъ сыграли госуд. банкъ и госуд. сберегательныя кассы, накопленныя которыми суммы и дѣлали легко осуществимыми затѣяныя кредитныя операціи. Общій порядокъ реализаціи былъ принятъ такой, что госуд. банкъ покупалъ у обществъ частныхъ ж. дорогъ облигаціонные гарантированные займы по опредѣленной твердой цѣнѣ, изъ ко-

---

[1]) Дѣло особ канц 1895. № 61.

[2]) Вѣстн. фин. 1895 г. № 50

торой еще 1% съ нариц. суммы займа удерживался въ пользу правительства, какъ гербовый сборъ, а также изв. сумма и въ возмѣщеніе расходовъ по изготовленію бумагъ, при чемъ банкъ обязывался взнести условленную сумму въ опредѣленные сроки въ нѣсколько пріемовъ (не рѣдко на разстояніи двухъ—трехъ лѣтъ). Общество жел. дороги по мѣрѣ полученія изъ банка слѣдуемыхъ суммъ передавало соотвѣтствующую партію облигацій, тиражъ которыхъ производился уже сразу за истекшіе сроки, послѣ поступленія *всѣхъ* облигацій въ распоряженіе банка, который при первой возможности передавалъ ихъ въ сберегательныя кассы, обыкновенно по своей цѣнѣ. Такимъ путемъ были реализованы въ 1895 г. [1]): 1) 4%-ый облигац. заемъ о-ва *М. Я. Архангельской* ж. д. на сумму 27.500.000 р. кред. срокомъ на 48 лѣтъ, съ 1 января 1895 г. по 1 января 1943 г. (погасит. множитель 0,718065%) по 93 за 100, или изъ 4,252% дѣйств.; 2) 4%-ый облигаціон. заемъ *Юго-Восточныхъ* ж. д. на 19.500.000 р. кред. срокомъ на 58 лѣтъ съ 1 мая 1895 г. по 20 іюня 1953 г., съ ежегоднымъ платежомъ въ 4,44716%,—по 95,5 за 100, т. е. изъ 4,084% дѣйств.; 3) 4%-ый облиг. заемъ *Московско-Казанской* ж. д. на 7.500.000 руб. кред. срокомъ на 50 1/2 лѣтъ съ середины 1895 г. по 31 дек. 1945 г. съ ежегоднымъ платежомъ въ 4,626024%,—по курсу 95 3/4 за 100, или изъ 4,089% дѣйств.; 4) второй того же года 4%-ый заемъ *М. Яр. Архангельской* ж. д. на сумму 20.780.700 р. срокомъ на 48 л. считая съ 1895 г. по 1 янв. 1843 г. съ ежег. платежомъ въ 4,718065%, по курсу 96 за 100, или изъ 4,08% дѣйств. (заемъ этотъ предназначался между прочимъ для конверсіи прежнихъ 5%-ыхъ облигацій о-ва выпуска 1886 г. на сумму 2.536.000 р. кр. и пріобрѣтенія Шуйско-Ивановской ж. д.), 5) 4%-ый обл. заемъ *М. Кіево-Воронежской* ж. д. на сумму 4.750.000 р. кр. нар. срокомъ на 60 лѣтъ, начиная съ 1895 года по 14 февраля 1955 года съ ежег. платежомъ въ 4,420185% по курсу 96 за 100, или изъ 4,051% дѣйств.; 6) 4%-ый обл. заемъ о-ва *Юго-Восточныхъ* ж. д. на 17.365.000 р. срокомъ на 58 лѣтъ съ 1895 г. по 20 іюня 1953 г. съ ежег. платежомъ въ 4,457126% по 94 за 100 или изъ 4,171% дѣйств. Присоединяя сюда еще одинъ маленькій заемъ о-ва *М. А. Архангельской* ж. д. на 700.000 р. изъ 4% инт. съ погасит. множителемъ въ 0,478932%, реализованный по 95 1/4 за 100 (изъ 4,126% инт. дѣйств.), получимъ всю выручку частныхъ ж. д. обществъ за 1895 г. въ 92.857.072 р., а за вычетомъ 1% на расходы—91.876.115 р. Госуд. банкъ, принявшій всѣ эти займы въ 1895 г.,

---

[1]) См. Дѣло кред. канц. 1895 г. № 22, 37.

перепродалъ большую часть ихъ сбер. кассамъ въ томъ же году, другая часть была продана въ слѣдующемъ 1896 г. [1]), когда самостоятельныя новыя кред. операціи частныя ж. д. общества временно пріостановили.

Въ 1897 г. гарантированные ж. д. займы возобновляются. Въ первой половинѣ этого года былъ подписанъ рядъ контрактовъ съ тѣмъ же синдикатомъ, который брался за реализацію ж. д. гарантированныхъ займовъ въ 1895 г. съ присоединеніемъ къ нему коммерческаго частнаго банка въ Москвѣ и русскаго торгово-промышленнаго банка, о принятіи синдикатомъ, *четырехъ* облигаціонныхъ 4%-ыхъ гарантированныхъ русскимъ правительствомъ ж. д. займовъ съ освобожденіемъ ихъ отъ всякихъ русскихъ налоговъ. Именно [2]). 1) *Владикавказской* ж. д. на 64.000 000 мар.=19.750.400 р. з., (29.625.600 р.)=37.920.000 фл.=3.132.800 £ срокомъ на 58 лѣтъ съ окт. 1897 (погасит. множитель въ полугодіе—0,22358%); 2) *Московско-Ярославско-Архангельской* на 33.000.000 мар.= 19.552.500 фл.=1.615.350 £ = 10.183.800 р. з. (15.275.700 р.) срокомъ на 45½ лѣтъ съ 1 окт. 1897 г. (погасит. множ. въ полугодіе—0,395101%); 3) *Московско-Виндаво-Рыбинской* ж. дор. на 22.100.000 мар.=13.094.250 фл.=1 081.795 £=6.820.060 р. з. (10.230.090 р.) срокомъ на 57½ лѣтъ съ 1 окт. 1897 (погасит множитель—0,2286%); 4) *Рязанско-Уральской* ж. д на 77.000.000 мар.=23.762.200 руб. зол. (35.643.300 р.)=45.622.500 фл.= 3.769.150 £ срокомъ на 49½ лѣтъ, считая съ ноября 1897 г. (погасит. множитель въ полугодіе=0,3277%). Синдикатъ принималъ всѣ четыре займа по твердому курсу 98⅜, но ½% вычиталось на гербовый сборъ заграницей, такъ что ж. д. общество получало только 97,875% [3]), да и изъ этой суммы предстоялъ еще расходъ по изготовленію самыхъ облигацій. Дѣйствит. процентъ интересовъ по этимъ займамъ составилъ (въ зависимости отъ сроковъ погашенія): для Владикавказской ж. д. 4,159%, для М.-Я.-Архангельской—4,177%, для Рыбинской 4,16% и для Рязанско-Уральской—4,169%. Эмиссіонный курсъ для этихъ займовъ былъ принятъ въ 100½%, т. е. коммиссія банкировъ составила 2⅛%. Несомнѣнно 3%-ый заемъ, реализованный на Парижскомъ рынкѣ въ предыдущемъ 1896 г. изъ 3,38% дѣйств. интереса, представляется гораздо болѣе выгоднымъ [4]). Гарантированные ж. д. займы были цѣликомъ размѣщены на германскомъ и отчасти на голланд-

[1]) Отч сбер. кассъ за 1895 г и 1896 г. прил. № 1.

[2]) Дѣло кред. канц. 1897 г №№ 41, 42, 43 и 44.

[3]) Свѣд. г. контр. за 1899 стр. 46—49.

[4]) Рус. госуд кредитъ, т. III гл. II стр. 266.

скомъ рынкѣ, хотя номинально русскіе банки взяли 40% всей выпускной суммы займовъ Владикавказской, Рязанско-Уральской и М. Я. Архангельской ж. д. и 50% Рыбинской. Во второй половинѣ того же 1897 г. (1 авг.) былъ подписанъ контрактъ съ берлинской формой Мендельсонъ и петербургскимъ международнымъ банкомъ о принятіи ими (каждымъ по 50%) на условіяхъ совершенно тожественныхъ съ перечисленными четырьмя займами 4%-аго займа *Юго-Восточныхъ* ж. д. [1]) на 14.538.146 р. з. (21.807.219 р.)= 47.110.000 мар.=27.912.675 фл.=2.306.031 £ срокомъ на 55 лѣтъ съ ноября 1897 г. (погасит. множ. 0,25539% въ полугодіе [2]), дѣйств. % интересовъ по которому составляетъ при курсѣ 97,875%—4,162%. Для всѣхъ пяти займовъ, какъ и для займовъ 1895 г., правительство отказывалось отъ права конверсіи на 10 лѣтъ. Вся сумма ихъ составила въ 1897 г. 243.210.000 мар.=75.054.606 руб. з.= 112.581.909 р., т. е. нѣсколько болѣе. чѣмъ въ 1895 г. За то на внутреннемъ рынкѣ въ этомъ году размѣщено было самое ничтожное количество гарантированныхъ ж. д. облигацій. Именно заемъ *М. Я. Архангельской* ж. д. изъ 4% съ погашеніемъ въ теченіи 16½ лѣтъ (погасит. множитель—0,771718%) на сумму 8.100.000 р. кр. былъ пріобрѣтенъ цѣликомъ сберег. кассами по 96 за 100 [3]), т. е. изъ 4,086% дѣйств. и заемъ *Московско-Казанской* жел. д. изъ 4% съ погашеніемъ въ 46½ лѣтъ (погасит. множитель=въ полугодіе 0,335383%) на сумму 27.300.000 р. нар. кр. былъ пріобрѣтенъ Госуд. Банкомъ для перепродажи сберегательнымъ кассамъ) въ суммѣ 20.500.000 р. по 95 /4 за 100, остальная же часть займа была реализована по 97½ [4]), уплата герб. сбора и всѣ расходы были возложены, какъ всегда, на ж. д. общества. Средній курсъ реализаціи послѣдняго займа опредѣлился въ 95,81% [5]), а дѣйствительный % интересовъ составилъ, слѣдов., 4,096%. (Съ учетомъ куп. налога) Оба займа на сумму 35.700.000 р. кред. дали выручку для нуждъ обществъ въ 33.596.850 руб. [6]). Еще на меньшую сумму выпущено было и пріобрѣтено государственнымъ банкомъ для сбер. кассъ гаптированныхъ займовъ частныхъ ж. д. обществъ въ 1898 г. Это были: 1) помянутый выше 4% заемъ *Ивангородъ-*

[1]) Дѣло кред канц. 1897, № 52.

[2]) Свѣд. г. контр за 1899 г. погасит. множ. за годъ показанъ въ 0,51070 ошибочно вмѣсто 0,51078 (стр 49).

[3]) Свѣд г контр. за 1899 г. стр. 48. Отч. сбер. кассъ за 1897 г. прил. 1.

[4]) Дѣло кред канц. 1899 г. № 27.

[5]) Свѣд. г контр. за 1899 г стр. 47, опредѣл. этоть курсъ въ 95,25; свѣд. 1900 г стр. 43 въ 96,28%

[6]) Къ свѣд. г. контр. выручка по 27 300.000 р. займу М.-Казанской жел. д. по курсу 95¼ опредѣлена въ 27.170.325 р. вмѣсто 26.003.250 р., т. е. курсъ взятъ въ 99,525 за 100

Домбровской ж. д. на сумму 7.527.300 р. нар., (срокомъ на 36 лѣтъ) принятый по курсу 97,5% (дѣйств. проц. интер.=4,019%) и 2) 4%-ый заемъ о-ва *Московско-Казанской* жел. дор. на сумму 11.000.000 р. кр. срокомъ на 47½ лѣтъ (погасит. множитель въ полугодіе 0,359604%) считая съ 1 мая 1898 г., принятый Г. Банкомъ по курсу 97 за 100 съ обязательствомъ внести эти деньги въ шесть сроковъ (съ мая по октябрь 1898 г.) по мѣрѣ передачи въ сбер. кассы [1]) Дѣйств. проц по этому займу=4,02%. Но внѣшніе займы въ 1898 г. продолжались съ прежнимъ усердіемъ, какъ усердно и спѣшно доканчивались въ этомъ году и конверсіонныя госуд. операціи. Для переговоровъ [2]) объ этихъ новыхъ гарантированныхъ казною ж. д. займахъ пріѣхалъ въ Петербургъ уполномоченный берлинской группы банкировъ нѣкто Артуръ Фишель (это была та же группа, которая реализовала займы частныхъ ж. дор. обществъ въ 1895—1897 г.г.), который совмѣстно съ представителемъ амстердамской фирмы Липманъ, Розенталь и К°, четырьмя Петербургскими и однимъ Московскимъ (частнымъ коммерческимъ) банками подписалъ контрактъ о реализаціи 4%-ыхъ гарант. ж. д. займовъ въ общемъ на сумму 223.325.000 мар. нар. по курсу 98⅝ за 100 съ возложеніемъ всѣхъ расходовъ на синдикатъ, кромѣ ½%-аго заграничнаго штемпельнаго сбора и расходовъ по изготовленію облигацій и съ опредѣленіемъ эмиссіоннаго курса въ 100¾ (еслибы курсъ взятъ былъ выше, то прибыль должна была дѣлиться пополамъ между синдикатомъ и ж. д. обществами). Отъ права конверсіи правительство отказывалось на 10 лѣтъ, займы освобождались отъ русскихъ налоговъ. Это были займы обществъ: 1) *Юго-Восточныхъ* ж. д. на 20.631.453 р.=44.570.000 мар.=26.296.300 гул.=2.181.701 £ срокомъ на 54 года съ 1 ноября 1898 г. (погасит. множ.=0,26709% въ полуг.); 2) *Владикавказской* желѣз. дор. на 15.321.990 р.=33.100.000 мар.=19.529.000 фл.=1.620.245 £ срокомъ на 57 л. съ 1 окт. 1898 г. (пог. множ. въ полугодіе=0,23367%); 3) *М.-Виндаво.-Рыбинской* ж. д. на 32.683.054½ руб.=70.605.000 мар.=41.656.950 фл.=3.456.114 £ 15 sh съ 1 окт. 1898 г. срокомъ на 56½ лѣтъ (погас. множитель въ полугодіе=0,2389%); 4) *Рязанско-Уральской* жел. дор. на 39.832.545 руб.=86.050.000 мар.=50.769.500 фл.=4.212.147 £ 10 sh срокомъ на 48½ лѣтъ съ 1 окт. 1898 г. (погасит. множитель=0,34324% въ полугодіе). Дѣйств. процентъ интересовъ по этимъ займамъ опредѣлится (въ зависимости отъ ихъ сроковъ), считая по 98,125%, какъ принято въ оффиціальныхъ отчетахъ, по первому займу въ 4,148%,

[1]) Дѣло кред. канц 1898 № 41. От. сбер. кассъ за 1898 г. стр. 12.
[2]) Дѣло кред. канц 1898 г. № 40, 42, 43, 44, 45.

по второму въ 4,145%, по третьему въ 4,146%, по четвертому въ 4,156%. Всего въ русской валютѣ сумма займовъ этихъ составила 108.469.042 р. пар. съ выручкой въ 106.435 247 руб. Въ общемъ русскіе банки оставили за собою до 33—40% всей суммы реализованныхъ займовъ, остальное взяли банкиры заграничные, но, какъ и раньше, русская часть также была перепродана заграницу— въ Германію и Голландію.

Мы видѣли, что всѣ, выпущенные въ 1895—1898 г. русскіе гарантированные золотые займы, въ общемъ на сумму свыше 320 мил. руб. нар., были разсчитаны только на германскій, голландскій и отчасти на англійскій рынки, почему и паритетъ облигацій былъ обозначенъ только на валюту этихъ странъ. Самый выгодный для насъ рынокъ—французскій былъ намѣренно исключенъ: ни одна французская фирма не была привлечена къ участію въ реализаціи гарантированныхъ займовъ, паритетъ которыхъ не былъ обозначенъ на франки и купоны которыхъ не оплачивались во Франціи. Какую цѣль преслѣдовало при этомъ наше финансовое вѣдомство, вообще склонное придавать нашимъ внѣшнимъ займамъ характеръ настоящей *международной* цѣнности, сообщая имъ паритетъ въ русской, французской, германской, англійской, голландской, сѣверо-американской, а иногда и скандинавской валютахъ? Прежде всего, конечно, желаніе создать для нашихъ бумагъ, помимо французскаго, еще и другіе (голландскій и германскій) рынки, съ которыхъ множество бумагъ, раньше на нихъ выпущенныхъ, ушло во Францію,—создать рынки прочные, затруднивъ всячески уходъ съ нихъ новыхъ бумагъ (этимъ затрудненіемъ было отсутствіе паритета на франки и непазначеніе фирмъ для оплаты купоновъ, также неоплата при выпускѣ штемпельнаго французскаго сбора при оплатѣ германскаго и голландскаго). Другою цѣлью былъ показать французамъ, что мы можемъ для реализаціи своихъ зѣймовъ обходиться и безъ ихъ помощи, ибо въ это время во Франціи распространялись брошюры и печатались статьи, гдѣ Россія обвинялась въ эксплоатаціи дружественной Франціи съ цѣлью добывать необходимые для покрытія бюджетныхъ *дефицитовъ* займы. Наконецъ, незаключеніе займовъ во Франціи являлось протестомъ противъ проэктировавшагося тогда обложенія французскимъ правительствомъ иностранныхъ займовъ особыми сборами, направленными въ значительной мѣрѣ именно противъ Россіи. М-во ф-овъ [1]), при извѣстіи о представленіи (въ октябрѣ 1896 г.) законопроэкта о 4½%-мъ обложеніи дохода съ иностранныхъ бумагъ во Франціи, сдѣлало даже (черезъ наше м-во иностр. дѣлъ)

[1]) Дѣло кред. канц. 1898 г. № 52.

соотвѣтствующее представленіе франц. правительству на счетъ неудобства такого обложенія, препятствующаго обращенію нашихъ цѣнностей во Франціи. Такое же представленіе сдѣлано было и по поводу повышенія штемпельнаго налога на нариц. капиталъ выпускаемыхъ во Франціи въ обращеніе бумагъ съ 0,5% до 1%. Французское правительство отвѣтило жалобами, что Россія оказываетъ предпочтеніе при помѣщеніи своихъ ж. д. бумагъ—германскому и голландскому рынку, жалобами, понятными въ ту пору (1896—1898 г.г.) разцвѣта нашего госуд. кредита, когда въ Россію притекали иностранные капиталы даже въ сомнительныя предпріятія, и, слѣд., займы наиболѣе солидныхъ и доходныхъ ж. д. обществъ, да еще гарантированные изъ высокаго по тому времени процента, представлялись особенно заманчивыми. М-во ф-овъ возражало, что это предпочтеніе—вынужденное, такъ какъ объясняется неустойчивостью французскаго фискальнаго законодательства относительно иностранныхъ займовъ, благодаря чему, напр., гербовый сборъ съ 0,15% въ 1896 г. былъ повышенъ до 0,5%, а по закону 14 апр. 1898 г. даже до 1%. Отъ этого многія банкирскія фирмы, раньше оплачивавшія иностранные купоны, отказываются отъ этой обязанности въ виду установленной строгой ихъ отвѣтственности за неисправную уплату казнѣ сборовъ отъ иностранныхъ бумагъ. Такъ бр. Ротшильдъ отказались отъ оплаты 5% облигацій Ломбардскихъ ж. д., Вернъ и К^0 отъ оплаты 4½%-ыхъ облигацій нашего общества Ивангородъ-Домбровской ж. д., тѣ же Ротшильдъ отъ оплаты облигацій нашихъ Юго-Восточныхъ ж. д. и т. д. Кромѣ того французскій законъ 14 апр. 1898 г. постановилъ, что финансовыя порученія иностранныхъ обществъ не могутъ быть исполняемы во Франціи иначе, какъ подъ условіемъ, чтобы заинтересованныя общества уплачивали кассѣ тѣ же сборы, какими обложены общества французскія, конечно, на то только количество бумагъ, которое обращается во Франціи, однако жъ не менѣе какъ съ $^2/_{10}$ общаго количества выпуска. Налогъ уплачивается впередъ по третямъ или полугодіямъ, и общества обязаны имѣть представителя, отвѣчающаго за уплату налога (количество подлежащихъ обложенію бумагъ ежегодно опредѣляется особой постоянной коммисіей, состоящей при м-рѣ ф-овъ). Иностранныя общества дѣлятъ на общую сумму причитающихся съ нихъ во Франціи сборовъ всѣ купоны, гдѣ бы они ни оплачивались, и сообразно съ этимъ дѣлаютъ вычетъ со всѣхъ держателей, въ томъ числѣ и съ находящихся внѣ Франціи. Весь налогъ на цѣнныя бумаги составлялъ: 1) 1,2% съ нариц. ихъ суммы, выпущенной единовременно (droit de timbre), или по 0,06% съ нариц. суммы выпуска ежегодно, 2) при переводѣ именной бумаги

въ бумагу на предъявителя и наоборотъ—0,5%, а при переходѣ предъявит. бумагъ—по 0,2% (droit de transmission), считая по средней биржевой цѣнѣ предыдущаго года, 3) подоходный налогъ въ 4% (l'impôt sur le revenu) Наше м-во ф-овъ естественно находило этотъ порядокъ неудобнымъ и вычетъ у держателей облигацій и купоновъ русскихъ бумагъ крайне нежелательнымъ. Налогъ оказывался непосильнымъ уже потому, что русскихъ ж. д. бумагъ во Франціи обращалось очень немного, а налогъ приходилось платить въ предположеніи, что тамъ размѣщенъ весь выпускъ. Тѣмъ не менѣе представленіе нашего финансоваго вѣдомства осталось безъ послѣдствій, и въ виду отказа (за полною невозможностью) банкирскихъ фирмъ оплачивать купоны нѣкоторыхъ гарантир. ж. д. облигацій, наше м-во ф-овъ поручило своимъ корреспондентамъ-банкирамъ просто *покупать купоны* сказанныхъ облигацій и затѣмъ уже отсылать ихъ для обмѣна въ Голландію, Германію или Россію. Здѣсь выступаютъ съ особою яркостью неудобства выпуска гарантированныхъ правительствомъ частныхъ займовъ вмѣсто государственныхъ. Госуд. займы не могутъ подлежать такимъ стѣсненіямъ, какія придуманы для частныхъ обществъ, и слѣд., свободнѣе въ дѣлѣ выбора рынка. Конечно, можно утѣшаться тѣмъ, что свѣтъ не клиномъ сошелся, и даже лучше, если точно опредѣлены рынки размѣщенія тѣхъ или другихъ нашихъ займовъ. Но во первыхъ ничто не мѣшаетъ и другимъ государствамъ ввести у себя обложеніе бумагъ иностр. обществъ, подобное французскому, а во вторыхъ иногда возможность передвиженія бумагъ съ одного рынка на другой крайне желательна (въ случаѣ враждебныхъ дѣйствій со стороны какого-либо отдѣльнаго рынка, какъ это имѣло мѣсто въ серединѣ 1880-ыхъ годовъ, когда такія дѣйствія со стороны германскаго и лондонскаго рынковъ привели бы насъ къ самымъ печальнымъ результатамъ, если бы наши бумаги не имѣли возможности перекочевать на французскій рынокъ).

Со второй половины 1898 г. начинается денежный кризисъ въ З. Европѣ, отразившійся сейчасъ же крайне неблагопріятно и на разцѣнкѣ нашихъ процентныхъ бумагъ. Сталъ сильно сокращаться притокъ къ намъ иностранныхъ капиталовъ, мало-по-малу разразился промышленный кризисъ. Пріостановить постройку жел. дорогъ, столь сильно поддерживающую нашу металлургическую промышленность и вообще усиливающую заработки, а съ тѣмъ вмѣстѣ податную способность населенія, конечно, было бы крайне нецѣлесообразно, это значило бы еще болѣе осложнить и безъ того неблагопріятно складывавшіяся обстоятельства, наличность которыхъ м-во ф-въ, кстати сказать, дов. энергически сперва отрицало. Въ

виду попрежнему неблагопріятнаго для насъ расчетнаго баланса м-во ф-въ не могло не сдѣлать попытки прибѣгнуть опять къ заграничнымъ займамъ; но переговоры съ германской группой, реализовавшей ж. д. займы въ предшествовавшіе годы, не привели къ благопріятнымъ результатамъ въ виду невыгодности для насъ ихъ условій (предлагался курсъ реализаціи въ 94% для 4%-хъ займовъ, при томъ же самую ничтожную сумму [1]). Поэтому м-во ф-въ рѣшило прибѣгнуть къ помощи англійскаго и даже американскаго рынковъ. Къ англійскому рынку обратились для реализаціи новаго 4%-го займа *М.-В. Рыбинской* ж. д. Переговоры велъ съ англійскими банкирами давній корреспондентъ нашего м-ва ф-въ Мендельсонъ въ Берлинѣ, такъ какъ непосредственно къ англійскимъ биржевымъ сферамъ обратиться не рѣшились, находили лучшимъ сперва позондировать почву. Одинъ изъ Лондонскихъ банкировъ Генри Шредеръ и К⁰ согласился принять участіе въ реализаціи гарантированнаго займа названной ж. д., но только въ компаніи съ берлинскими, амстердамскими и русскими банками. Сама фирма Шредеръ брала только 17% всей суммы займа, 43% брали берлинскія фирмы (Мендельсонъ, Блейхредеръ, Варшауеръ, Discontogesellschaft и Handelgesellschaft), 7% Липпманъ въ Амстердамѣ и 33% Петербургскіе банки. Между тѣмъ сумма займа было совершенно ничтожная: 2.975.000 £=28.113 750 р.=60.690.000 мар.=35.700.000 фл., срокъ займа опредѣлялся въ 55 лѣтъ начиная съ 1 янв. 1900 г., погасит. множитель=0,52312% ежегодно. Синдикату было предоставлено реализовать заемъ по курсу 99 за 100, въ то время какъ русскій $3^1/_2$%-й заемъ одновременно (конецъ мая 1899 г.) котировался на Берлинской биржѣ по $97^3/_4$—$98^1/_4$, 4%-ая рента по 100—$100^3/_4$, даже 3%-ный заемъ по 92 [2]). Слѣдовательно, особой трудности размѣстить новый заемъ не представлялось, тѣмъ болѣе заемъ ж. д. общества, весьма прочно поставленнаго, дивиденды котораго составляли въ послѣдніе годы $6^1/_2$—8%, гарантированный правительствомъ, навсегда освобожденный отъ всякихъ русскихъ налоговъ и неподлежащій конверсіи въ теченіе 10 лѣтъ. Синдикатъ за свои услуги выговорилъ $2^1/_4$% съ нариц. капитала и кромѣ того потребовалъ отнесенія всѣхъ расходовъ (кромѣ расходовъ по выдачѣ временныхъ свидѣтельствъ) на общество (главный расходъ — уплата штемпельнаго сбора). Старанія синдиката муссировать заемъ имѣли однако весьма слабый успѣхъ. Всегда враждебная намъ англійская

---

[1]) Ср. Дѣло кредитной канц. 1899 г. № 22.

[2]) Дѣло кред. канц. 1899 г. № 53 (письмо Мендельсона).

печать, съ органомъ Сити Times'омъ во главѣ, сдѣлала все отъ нея зависящее для него, чтобы подорвать въ глазахъ публики выгодность русскаго займа, не менѣе старались въ томъ же направленіи многіе органы германской прессы. Заемъ, конечно, былъ покрытъ по подпискѣ съ избыткомъ и въ Лондонѣ, и въ Амстердамѣ, и въ Берлинѣ, какъ это и всегда бываетъ, если банкирскій синдикатъ принялъ заемъ заранѣе по твердой цѣнѣ. По крайнѣй мѣрѣ лондонскія и берлинскія газеты увѣряли, что въ Лондонѣ публика на заемъ не подписалась вовсе, а банкиры подписались только на 25%, и что заемъ былъ разобранъ въ Голландіи и Германіи. Послѣднее было совершенно справедливо, и попытку «завоевать» лондонскій рынокъ, сдѣланную въ 1899 г. нашимъ м-омъ ф-въ приходится, къ сожалѣнію, признать неудачной. Но м-во ф-въ радовалось и этому, болѣе чѣмъ сомнительному, успѣху, особенно въ виду того что лондонская биржа отмѣчала заемъ Рыбинскаго Общества на $1^1/_8$—$1^7/_8$% выше эмиссіонной цѣны. За неимѣніемъ возможности сравнить наши «успѣхи» съ успѣхами или неудачами другихъ к. л. крупныхъ державъ, м-во ф-въ обратило вниманіе на то, что въ концѣ мая того же 1899 г. открыта была въ Лондонѣ подписка на 4%-й Японскій заемъ въ суммѣ 10.000.000 £ по курсу 90 за 100 и что, несмотря на участіе въ выпускѣ займа солидныхъ банковыхъ фирмъ, подписка потерпѣла полную неудачу, изъ публики подписались едва на $^1/_{10}$ займа а $^9/_{10}$ банкиры должны были оставить за собою. (Изъ этого, однако, видно, что англійскіе банкиры нашли возможнымъ купить японскій заемъ на очень крупную сравнительно съ русскимъ займомъ сумму). Особенно же радовало нашего м-ра ф-въ, что биржа немедленно по выпускѣ японскаго займа отмѣтила его на $1^3/_4$% ниже эмиссіонной цѣны. Объ этомъ провалѣ японскаго займа и объ «успѣхѣ» нашего м-ръ ф-въ входилъ даже съ особымъ всеподданнѣйшимъ докладомъ [1]). Паденіе нашего кредита было, слѣдовательно, уже очень сильное, когда его приходилось сравнивать съ кредитомъ такого государства, какъ Японія, и это въ ту пору, когда русскія 3%-ыя бумаги еще котировались не ниже 3%-хъ германскихъ на Берлинской биржѣ. Ясно, что моментъ рѣзкаго паденія цѣнъ на наши бумаги былъ уже недалекъ. За вычетомъ всѣхъ расходовъ по М.-В.-Рыбинской ж. д. займу, было выручено 95,91 за 100 [2]), т. е. стоимость займа=4,279% дѣйств. интереса. Еще менѣе успѣшной оказалась попытка помѣщенія нашихъ бумагъ на американскомъ рынкѣ. Прежде всего обратиться непосред-

---

[1]) Дѣло кред. канц 1899 г. № 41.

[2]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1899 г. стр. 47. По свѣд. контр. 1900 г. стр. 43 даже—95,94%.

ственно къ американцамъ не рискнули, какъ не рискнули обратиться и къ англичанамъ. Переговоры велъ Петербургскій международный банкъ съ дѣйствующимъ у насъ отдѣленіемъ американскаго страхового общества «Нью-Іоркъ», снесшимся уже отъ себя съ американскими банкирами. Операція оказалась возможной въ виду заказа въ С. Америкѣ нѣсколькихъ нашихъ военныхъ судовъ: заказъ обусловленъ былъ займами, займы заказами. Другое дѣло, зачѣмъ было намъ дѣлать заграничные заказы, не давая которыхъ, мы могли бы и займовъ не заключать заграницей. Вѣроятно, хотѣли ознакомить американцевъ съ русскими бумагами, имѣя въ виду реализацію въ Америкѣ нашихъ займовъ въ будущемъ. Какъ бы то ни было, но о-во «Нью-Іоркъ» взялось реализовать два займа (гарантированныхъ правительствомъ) нашихъ ж. д. обществъ: 1) 4%-ыя облигаціи *Юго-Восточныхъ* ж. д. на 3.200.000 дол.=6.217.600 р. нар. срокомъ на 53 года съ ежегоднымъ платежемъ (влючая погашеніе) въ 4,571915% съ 1 янв. 1900 г. 2) 4%-ыя облигаціи *Владикавказской* ж. д. на 6.800.000 дол.=13.212.400 р. съ погашеніемъ въ 56 лѣтъ и съ платежемъ по 4,500487%. «Нью-Іоркъ» бралъ 80% всей нариц. суммы займовъ, Международный банкъ—20% по твердой цѣнѣ въ 96 3/4 за 100, при которой дѣйств. % интересовъ по первому займу составлялъ 4,232%; а по второму—4,226%. Вырученныя суммы по займамъ правительство оставляло за собою для разсчета по американскимъ заказамъ, а ж. д. обществамъ выдавало соотвѣтствующія суммы въ русской валютѣ. Кромѣ заграничныхъ займовъ на сумму 47.543.750 руб., правительство не смотря на стѣсненныя обстоятельства 1899—1900 гг., не остановило пріобрѣтенія гарантированныхъ ж. д. займовъ также за счетъ государственнаго банка и сберегательныхъ кассъ. Именно были реализованы за это время [1]): 1) 4%-ный заемъ *М.-Казанской* ж. д. на 12.000.000 р. срокомъ на 46 1/2 лѣтъ и съ платежемъ въ 4,753736% ежегодно—по курсу 95,25 за 100, или изъ 4,132% дѣйств. интереса; 2) 4%-ый заемъ *Моск.-Кіево-Воронежской* ж. дороги срокомъ на 56 1/2 лѣтъ съ платежемъ въ 4,467336% ежегодно на сумму 10.000.000 руб. нариц.—по курсу 96 1/2 за 100,—или изъ 4,031% дѣйств. интер. 3) 4%-ый заемъ того же о-ва *М.-К.-Воронежской* ж. д. на сумму 15.750.000 р. срокомъ на 56 лѣтъ съ ежегоднымъ платежемъ по 4,48852%—по курсу 95 1/4 за 100, или изъ 4,103% дѣйств.; 4) 4%-ый заемъ о-ва *Московско-Ярославско-Архангельской* ж. д. на 7.512.000 р. нар. срокомъ на 43 1/2 года и съ платежемъ въ 4,8695% ежегодно—по курсу 94 1/2 за 100, или изъ 4,196% дѣйств.: 5) два 4%-хъ

[1]) Дѣло кред. канц 1899 г. №№ 26 и 27 и 1900 № 22.

займа о-ва *Рязанско-Уральской* ж. дор., каждый на сумму 10.000 000 руб. нар. срокомъ на 48 лѣтъ съ платежемъ по 4,702626% ежегодно,—по курсу одинъ $96^1/_4$ а другой—$94^1/_2$ за 100, или изъ 4,065% и 4,176% дѣйств.; 6) 4%-ый заемъ о-ва *Московско-Казанской* ж. д. на 7.800.000 руб. нар. срокомъ на $45^1/_2$ лѣтъ съ платежемъ по 4,790202% ежегодно—по курсу 93 за 100, или изъ 4,289% дѣйств; 7) 4-ый заемъ *Рязанско-Уральской* ж. д. на 16.130.000 р. нар. срокомъ на 47 лѣтъ съ платежемъ ежегодно по 4,736236%—по курсу 93 за 100, или изъ 4,280% дѣйств. Всего въ 1899—1900 г.г. на париц. капиталъ въ 89.192.000 р. Въ 1901 г., когда обстоятельства наши нѣсколько стали улучшаться, прибѣгли опять въ усиленномъ размѣрѣ къ заграничному кредиту, не оставляя безъ вниманія и рессурсы сберег. кассъ. Послѣднія пріобрѣли: 1) 4%-ыя гарантир. облигаціи *М.-В.-Рыбинской* ж. д. на париц. капиталъ 25.000.000 р. срокомъ на 54 г. съ ежег. платежемъ по 4,53417%, 2) 4%-ыя обл. о-ва *Владикавказской* ж. д. на сумму 12.000.000 р. нар. срокомъ на 55 лѣтъ съ платежемъ въ 4,510778%; 3) 4%-ыя облигаціи о-ва *Рязанско-Уральской* ж. д., на 10.000.000 р. нар. срокомъ на 46 лѣтъ съ платежемъ въ 4,771718%,—всѣ три займа по курсу 91 за 100 [1]) или первый изъ 4,246%, 2-ой изъ 4,241%, третій—изъ 4,426% дѣйств. интереса.

На заграничныхъ рынкахъ прежде всего озаботились реализаціей разрѣшеннаго еще въ 1900 г. новаго дополнительнаго выпуска *акцій Варшавско-Вѣнской* ж. д. (негарантированныхъ) на сумму 12.500.000 р. нар.,предложенныхъ старымъ держателямъ акцій по курсу 102 за 100 (при биржевой цѣнѣ не ниже 155). Реализація акцій была поручена Берлинскому учетному банку, Липману въ Амстердамѣ и Бальзеръ и К⁰ въ Брюсселѣ. Синдикату не удалось размѣстить только 6636 штукъ акцій изъ 125.000. Эти акціи германскій синдикатъ съ Discontogesellschaft во главѣ брался принять по 140 р. за 100, но м-во ф-въ, не смотря на настоянія правленія о-ва В.-Вѣнской ж. д., на этотъ курсъ не согласилось, настаивая на курсѣ въ 150 р. И дѣйствительно фирма Липманъ, Розенталь и К⁰ 1 февр. 1901 г. согласилась дать эту сумму, уплативъ всего въ русской валютѣ съ процентами 998.583 р. [2]). Выручка, за вычетомъ расходовъ, составила такимъ образомъ до 12.835.000 р. Затѣмъ реализованы были заграничнымъ синдикатомъ [3]) также X и XI

---

[1]) Дѣло кред канц 1901 г. № 41.

[2]) Дѣло кред канц 1900 г № 22.

[3]) Синдикатъ состоялъ изъ Мендельсона, Блейхредера, Mitteldeutsche Credit Bank—въ Берлинѣ, Schlesischer Bank,—въ Бреславлѣ, Липманъ, Розенталь и К⁰ въ Амстердамѣ, Balser и К⁰ въ Брюсселѣ.

выпуски 4%-ыхъ облигацій той же *Варшавско-Вѣнской* ж. д. на нариц. капиталъ въ 54.992.000 мар. (негарантированный). X серія этихъ облигацій на нариц. капиталъ въ 34.271.000 мар. = =15.864.045,90 р.=42.307.549½ фр.=20.219.890 гульд.; XI серія на 20.721.000 мар.=9.591.750,90 р.=25.580.074½ фр.= =12.225.390 фл., X серія должна была погашаться въ теченіе 31 года (погасит. множитель 1,68554%), XI серія въ теченіе 60 лѣтъ (погасит. множитель 0,420185%), обѣ считались съ 1 іюля 1901 г. Синдикатъ принялъ заемъ по твердой цѣнѣ въ 96½ за 100 при выпускномъ курсѣ въ 98½% съ принятіемъ на себя уплаты иностраннаго штемпельнаго сбора и всѣхъ расходовъ, кромѣ расхода по изготовленію облигацій и по уплатѣ 1% русскаго гербоваго сбора, которые возлагались на общество. Выручено было о-вомъ по займу 53 067,280 мар. а за учетомъ 1% герб. сбора— 52.517.360 мар. [2]), или 95,5%. Дѣйств. процент. интереса по X серіи 4,334 %, а по XI 4,234 (безъ учета гербоваго сбора, т. е. считая займы по 96,5 за 100).

Исторія реализаціи этихъ облигацій В. Вѣнской ж. д. показываетъ, что даже въ неблагопріятные моменты вполнѣ возможенъ выпускъ и *негарантированныхъ* облигацій ж. д. частныхъ обществъ, лишь бы эти общества дѣйствительно были солидно поставлены и хорошо съ самаго начала ихъ существованія зарекомендованы. Необходимость же правительственной гарантіи показываетъ полное недовѣріе со стороны капиталистовъ къ ж. д. обществамъ вопреки оффиціальнымъ увѣреніямъ въ ихъ солидности, и въ этомъ случаѣ даже гарантія не спасаетъ отъ невыгодныхъ условій ихъ займовъ. Наглядный тому примѣръ—реализація въ томъ же 1901 году *гарантированныхъ* займовъ о-въ *Юго-Восточныхъ*, *Лодзинской*, и *Московско-Казанской* ж. д. на сумму 80,000.000 мар. нар. (т. е. приблизительно на ту же сумму, что выпускъ акціи и облигацій В. Вѣнской ж. д.). Эту реализацію принялъ по контракту, утвержденному 13 сентября 1901 года [3]), тоже заграничный берлино-амстердамскій синдикатъ (Мендельсонъ, Блейхредеръ, Варшауеръ, Handelsgesellschaft, Липманъ, Розенталь и К°) съ участіемъ нѣкоторыхъ русскихъ банковъ (петербургскій международный, для внѣшней торговли, учетный и ссудный, волжско-камской, русско-китайскій и частно-коммерческій въ Москвѣ), который и ранѣе фигурировалъ при реализаціи нашихъ гарантированныхъ ж. д. займовъ. Синдикатъ принималъ новыя 4%-ыя облигаціи, на всегда осво-

---

[2]) Дѣло кред канц. 1901 г. № 44.

[3]) Дѣло кред. канц. 1901 г № 45.

божденныя отъ русскихъ налоговъ съ отказомъ отъ конверсіи до 1 января 1915 г., по курсу всего 93,60 за 100, при выпускной цѣнѣ 96% и съ отнесеніемъ всѣхъ расходовъ по оплатѣ гербоваго сбора (русскаго, голландскаго и германскаго) и изготовленію облигацій на ж. д. общества. Заграничные банки брали себѣ 60% всего выпуска, русскіе—40%, займы были размѣщены не безъ затрудненій. Для отдѣльныхъ дорогъ—займы составили сумму 1) для *Лодзинской* ж. д. 5.397.414 р.=11.660.000 мар.=6.879.400 гульд.=570.757 £, срокъ 38½ лѣтъ, платежъ въ 5,1129% ежегодно, дѣйств. проц итересовъ.—4,565%; 2) для *Юго-Восточныхъ* ж. д. 15.025.734р.=32.460.000мар.=19.151.400гульд.=1.588.917L, срокъ 51 годъ, ежегодный платежъ—4,61188%, дѣйств. проц. интересовъ.—4,479%, 3) *Московско-Казанской* ж. д.—16.608.852 руб.=35.880.000 мар. =21.169.200 гульд.=1.756.326 L, срокъ 43½ годъ, платежъ 4,8695%, дѣйств. % интересовъ—4,525%. Теченіе процентовъ по всѣмъ тремъ займамъ—съ 1 января 1901 г., оплата процентовъ и погашенія—по полугодіямъ. За услугу по оплатѣ купоновъ и вышедшихъ въ тиражъ облигацій банкиры получали ⅛% выплаченныхъ ими суммъ. Этимъ выпускъ гарантир. ж. д. займовъ пока ограничился, такъ какъ, по любезно сообщенной намъ кредитной канцеляріей справкѣ, въ 1902 г. новыхъ выпусковъ не производилось. Подведемъ итогъ.

I. Гарантированные займы, выпущенные въ заграничной валютѣ (всѣ 4%-ые, съ освобожд отъ купоннаго налога).

№№	Годъ выпуска	Названіе займа	Сумма займа	Сумма выручки	% выручки	Годовой платежъ	Годовой платежъ въ %	Дѣйст. % интереса	Срокъ займа
			Рубли	Рубли		Рубли			
1	1894	Владикавказской ж д.	18 750.000	17 765 625	94, 75	821.949	4,383728%	4,331	62
2	1894	Ряз.-Уральской ж. д.	28.125.000	26 789.062	95, 25	1.285.746	4, 57154	4,327	52½
3	1895	Владикавказской ж. д.	26 263.094	25.409 543	96, 75	1.160.476	4, 41866	4,220	60
4	1895	М.-В-Рыбинской ж. д.	31.682 265	30 573 385	96, 5	1 402.871	4, 42794	4,235	59

№№	Годъ выпуска	Названіе займа	Сумма займа Рубли	Сумма выручки Рубли	% выручки	Годовой платежъ Рубли	Годовой платежъ въ %	Дѣйст. % интереса	Срокъ займа
5	1895	М.-К.-Воронежск. ж. д.	41 557.310	40.102.804	96, 5	1 844.080	4, 43744	4,236	59
6	1897	Владикавказской ж. д.	29.625 600	28.996.056	97,875	1.317.498	4, 44716	4,159	58
7	1897	М.-В.Рыбинской ж. д.	10.230.090	10.012.701	97,875	455.976	4, 4572	4,16	57 1/2
8	1897	М.-Я.-Архангельск. ж.д	15.275.700	14 951.091	97,875	731.737	4,790202	4,177	45 1/2
9	1897	Р.-Уральской жел. дор.	35.643 300	34.885.880	97,875	1 659 338	4, 6554	4,169	49 1/2
10	1897	Юго-Восточных ж. д.	21 807 219	21.343.815	97,875	983.676	4, 51070	4,162	55
11	1898	Юго-Восточных ж. д.	20 631.453	20 244.613	98,125	935.467	4, 53418	4,148	54
12	1898	Ряз.-Уральской ж. д	39.832.545	39.085 685	98,125	1.866 744	4, 68648	4,156	48 1/2
13	1898	М.-В.-Рыбинской ж д	32 683.054	32.070 247	98,125	1.463.482	4, 4778	4,146	56 1/2
14	1898	Владикавказской ж д.	15.321.990	15.034.703	98,125	684.485	4, 46734	4,145	57
15	1899	М.-В.-Рыбинской ж. д.	28.113.750	26 964.630	95, 91	1 271.619	4, 52312	4,279	55
16	1900	Владикавказской ж. д.	13.212.400	12.782.997	96, 75	594.622	4,500487	4,226	56
17	1900	Юго-Восточных ж. д.	6.217.600	6.015.528	96, 75	284.263	4 571915	4,232	53
18	1901	Лодзинской жел. дор. .	5.397 414	5 019.595	93, 0	275 964	5, 1129	4,565	38 1/2
19	1901	М.-Казанской жел. дор. .	16 608.852	15.446 232	93, 0	808.768	4, 8695	4,525	43 1/2
20	1901	Юго-Восточных ж д.	15 025.734	13.973 933	93, 0	692.969	4, 61188	4,479	51
Итого		Двадцать выпусковъ .	452.004.370	437 468 125	96,784	20 541.730	4, 5446	4,217	60 3/4

II. Гарантированные займы, выпущенные въ русской валютѣ (подлежащіе 5%-ому купонному налогу):

а) 4½%-ые займы.

№№	Годъ выпуска	Названіе займа	Нарицател. капиталъ Рубли	Сумма выручки Рубли	% выручки	Годовой платежъ Рубли	Годовой платежъ въ %	Дѣйст. % интереса	Срокъ займа
1	1893	М.-К.-Воронежск. ж. д.	13.000 000	12.610.000	97	625 518	4,81168	4,488	61½
2	1893	М.-Я.-Архангельск. ж. д	2.640.000	2 650.800	97	133.590	5,060215	4, 51	50
3	1893	Р.-Уральской ж. д. . .	28 000 000	27.300 000	97,5	1.385.285	4,947448	4,469	54½
4	1893	Ю.-Восточной ж. д. .	30 000.000	28.650.000	95,5	1 450.439	4,834796	4,581	60
5	1894	Ю.-Восточной ж. д. .	28 000 000	27.160 000	97	1.356 012	4,842902	4,493	59
		Итого . .	101 640.000	98 370 800	96,784	4.950.844	4, 87095	4,506	58

б) 4%-ые займы.

6	1893	Главн. О-ва .	9 000.000	8 257.500	91,75	401.257	4,458401	4,3	58
7	1893	М.-Казанской ж. дор. . .	10 365 000	9 435 435	91,03	472 520	4, 5588	4,376	53
8	1894	Лодзинской . ж. дор. . .	1.600.000	1.480.000	92, 5	76.035	4,752189	4,314	47
9	1894	М.-Казанской ж. дор. .	7.125.000	6.590.625	92, 5	329.594	4,625885	4,29	51
10	1895	М.-Казанской ж. дор. .	7.500.000	7.181.250	95,75	346 952	4,626024	4,089	50½
11	1895	М.-К.-Воронежск. ж. д.	4 750 000	4 560.000	96	209 959	4,420185	4,051	60
12	1895	М.-Я.-Архангельск. ж. д	27 500.000	25 575 000	93	1 297.468	4,718065	4,252	48
13	1895	М.-Я.-Архангельск ж. д	20.780.700	19 949.472	96	980.447	4,718065	4,08	48
14	1895	М.-Я.-Архангельск ж. д.	— 700.000	645.750	95,25	31 353	4,478932?	4,126	48
15	1895	Юго-Восточныхъ ж. д.	17.365.000	16.323.100	94	773.980	4,457126	4,171	58

№№	Годъ выпуска	Названіе займа	Нарицател. капиталъ (Рубли)	Сумма выручки (Рубли)	% выручки	Годовой платежъ (Рубли)	Годовой платежъ въ %	Дѣйст. % интереса	Срокъ займа
16	1895	Юго-Восточныхъ ж. д.	19.500 000	18 622.500	95, 5	867 196	4, 44716	4,084	58
17	1897	М.-Казанской ж. дор. . .	27 300.000	26.156 250	95,81	1.275.119	4,670766	4,096	48 1/2
18	1897	М.-Я.-Архангельск. ж. д.	8.400 000	7.593 600	96	400.824	4,771718	4,086	46 1/2
19	1898	М.-Казанской ж. дор. . .	11.000 000	10 670 000	97	519.113	4,719208	4,02	47 1/2
20	1898	И.-Домбровской ж. д.	7 527.300	7.339.117	97, 5	393.896	5, 2329	4,019	36
21	1899	М.-Казанской ж. дор .	12.000.000	11 430 000	95,25	570.448	4,753736	4,132	46 1/2
22	1899	М.-К.-Воронежск ж.д.	10.000 000	9 650.000	96, 5	446.734	4,467336	4,031	56 1/2
23	1899	М.-К.-Воронежск. ж.д	15 750.000	15.001 875	95,25	706 942	4, 48852	4,103	56
24	1899	Р.-Уральской ж дор . .	10 000.000	9 625 000	96,25	470.263	4,702626	4,065	48
25	1899	Р.-Уральской ж. дор. . .	10 000 000	9.450 000	94, 5	470 263	4,702626	4,176	48
26	1899	М.-Я.-Архангельск. ж. д.	7.512.000	7.098.840	94, 5	365 797	4, 8695	4,196	43 1/2
27	1900	М.-Казанской ж. дор . .	7.800.000	7 254.000	93	373 636	4,790202	4,289	45 1/2
28	1900	Р.-Уральской ж. дор. .	16.130.000	15.000 900	93	763.955	4,736236	4,280	47
29	1901	Владикавказской ж. д.	12.000 000	10 920.000	91	541 293	4,510778	4,241	55
30	1901	Ряз.-Уральской ж. д	10 000 000	9 100.000	91	477 172	4,771718	4,426	46
31	1901	М.-Р.-Виндавской ж. д	25 000 000	22.750.000	91	1.133.542	4, 53417	4,246	54
Итого		Двадцать шесть вып	316 605 000	297.660 214	94,016	14.695 758	4, 64167	4,192	52
Всего		Пятьдесятъ одинъ вып.	870.249.370	833 499 139[1])	95,777	40.188 332	4, 61802	—	—

[1]) За вычетомъ русскаго 1%-го гербоваго сбора по внутреннимъ займамъ выручка понизится до 437.468.125 р.+391.848 564 р =829.316.689 р , казна получила, слѣд., герб. сбора 4.182.450 р.

Условія, какъ видимъ, сравнительно съ предыдущимъ временемъ, очень благопріятныя, такъ какъ при Вышнеградскомъ дѣйств. процентъ интересовъ составлялъ по кред. займамъ 4,612%, а по заграничнымъ—4,83%, противъ 4,506, 4,192% и 4,217%, сумма же гарант. ж. д. займовъ въ м-во С. Ю. Витте составила за *девять* лѣтъ болѣе 870 мил. р., тогда какъ при Вышнеградскомъ за шесть лѣтъ дошла только до 363 мил. р., при Бунге тоже за 6 лѣтъ—до 252 мил. р. Если вспомнить, что реализованные въ 1892 г. займы Курско-Кіевской, Московско-Рязанской и Рязанско-Уральской ж. д. на сумму 115 мил. руб. скорѣе относятся къ министерству С. Ю. Витте, ознаменовавшему себя политикой энергическаго ж. д. строительства, то итогъ ж. д. гарантированныхъ займовъ въ министерство С. Ю. Витте по 1902 г. включительно опредѣлится почти въ *милліардъ руб.*, т. е. *ровно вдвое* сравнительно съ итогомъ займовъ при Бунге и Вышнеградскомъ, взятыхъ вмѣстѣ и приблизительно за тотъ же промежутокъ времени. Присоединивъ сюда итогъ займовъ *Варшавско-Вѣнской* ж. д., правительствомъ негарантированныхъ, въ суммѣ 50.002.672 руб. нар. съ выручкой въ 48.904.610 руб., видимъ, что средства для сооруженія новыхъ ж. дорогъ нашимъ частнымъ ж. д. обществамъ даны были огромныя, и въ значительной степени за счетъ средствъ госуд. сберегат. кассъ. Къ итогу сказанныхъ займовъ по всей справедливости слѣдовало бы причислить также займы о-ва *Китайской Восточной* ж. д., образованнаго въ 1896 г. съ цѣлью сооруженія рельсоваго пути черезъ Манджурію для спрямленія магистрали казенной Сибирской ж. дороги. Но реализація этихъ займовъ носитъ до такой степени исключительный характеръ, не имѣющій прецедента въ нашей финансовой исторіи (да и ни въ чьей другой), что не позволяетъ включать ихъ въ общій итогъ перечисленныхъ выше гарантир. ж. д. займовъ. Объ обществѣ В.-Китайской ж. д. мы скажемъ подробнѣе ниже, теперь же только укажемъ, что по Выс. утв. 4 дек. 1896 г. уставу этого общества капиталъ его долженъ былъ составиться путемъ выпуска *негарантированныхъ* акцій (§ 10 уст.) и *гарантированныхъ* русскимъ правительствомъ облигацій, *выпускаемыхъ по мѣрѣ необходимости* каждый годъ съ особаго разрѣшенія м-ра ф-овъ. Относительно реализаціи этихъ облигацій общество было обязано обращаться къ Русско-Китайскому банку, но русское правительство, сказано было въ уставѣ (§ 11), сохраняетъ право оставлять за собою облигаціонный заемъ по цѣнѣ, которая будетъ соглашена между обществомъ и банкомъ, и выплатить обществу условленныя суммы наличными деньгами». Разрѣшено было обществу выпустить свои облигаціи первоначально въ іюнѣ 1897 г., о каковомъ выпускѣ было оффиціально возвѣщено, на сумму 15.000.000 р.

нарицат. Облигаціи эти (4%-ыя) принялъ Русско-Китайскій банкъ по твердой цѣнѣ 95 3/4 за 100 съ отнесеніемъ расходовъ по изготовленію облигацій и по уплатѣ гербоваго сбора—на общество. Подписная цѣна на заемъ была объявлена въ 97 за 100, но успѣха онъ не имѣлъ, хотя половину всего выпуска (до 7.200.000 руб. нар.) взяли сберегательныя кассы [1]). Для продолженія дѣлъ общества повелѣно было Высочайше выдать ему ссуду изъ государственнаго казначейства за счетъ избытка доходовъ 1898 года надъ расходами, ссуда эта равнялась 24.800.000 р. [2]). Въ 1899 г. дана была новая ссуда въ 60.367.010 р. [3]), и въ отчетѣ государ. контр. за 1900 г. (т. е. только въ концѣ 1901 г.) было *впервые* оффиціально опубликовано, что къ 1-му января 1900 г. числилось выданныхъ въ ссуду В.-Китайской ж. д. 86.648.033 р., (очевидно, считая по нарицательной цѣнѣ облигацій дороги). Въ 1900 г. ссуда опредѣлялась въ 85.000.000 р. [4]) дѣйствит., а на общество она была зачислена въ 89.473.700 р., такъ какъ облигаціи его были приняты казною по 96 за 100 и еще 1% былъ удержанъ для уплаты гербоваго сбора и другихъ расходовъ [5]). По росписи 1901 г. было ассигновано на выдачу «ссудъ ж. д. обществомъ подъ обезпеченіе гарантированныхъ правительствомъ облигацій» 82.000.000 р., которыя также употреблены были на выдачу одной Китайско-Восточной желѣзной дорогѣ [6]). Въ концѣ 1901 г. облигацій этого общества, принадлежащихъ государствен. казначейству, числилось на 263.809.311 р. [7]), а количество выданныхъ подъ нихъ ссудъ опредѣлилась въ 252.167.010 р. [8]), или по расчету (приблизительно) изъ 95,2%. Послѣднее время ссуды выдавались, сколько извѣстно намъ, даже безъ полученія подлинныхъ облигацій о-ва, но, конечно, ничто не мѣшаетъ въ случаѣ надобности изготовить эти облигаціи и даже попытаться ихъ реализировать на открытомъ рынкѣ (а тѣмъ болѣе пристроить въ сберегательныя кассы). Однако, до этой реализаціи на открытомъ рынкѣ, облигацій В.-Китайской ж. д. невозможно считать выпущенными, хотя несомнѣнно, что нѣкоторое количество ихъ (изъ

---

[1]) От сбер. кассы 1897 г прил I.

[2]) Объясн. зап къ отч Г. Контр 1898 г. стр 70.

[3]) Объясн зап. къ отч. Г. Контр. 1899 г. стр. 73.

[4]) Объясн. зап. къ отч Г. Контр. за 1900 г. стр. 52.

[5]) Прилож. къ отч. Г. Контр за 1900 г. стр 280 и прим. 2.

[6]) Объясн. зап. къ отч. г. контр. 1901 г. стр 50. Выдача была произведена по курсу 93 за 100.

[7]) Прил. къ отч. г контр. 1901 г. стр. 280. По свѣд. Особ. Канц. по кред. части (1899 г. № 3 и 25)—на 258 мил. руб

[8]) Почти ту же цифру находимъ въ дѣлѣ Особ. Канц. по кредит. части 1900 и 1902 г. № 52 (252.174 700 р.).

перваго выпуска на 15 мил. руб.) находится въ обращеніи, и министерство финансовъ аккуратно назначаетъ (съ начала 1899 г.) цѣны для пріема ихъ въ обезпеченіе казенныхъ налоговъ и сборовъ. При такихъ условіяхъ и при недостаткѣ надежнаго матеріала (Государственный контроль въ своихъ послѣднихъ свѣдѣніяхъ о жел. дор. за 1899 г. и 1900 г., т. е. когда облигаціи В.-Китайской жел. дор. уже были выпущены, не упоминаетъ о нихъ вовсе) невозможно причислять эти бумаги къ тѣмъ займамъ, которые дѣйствительно (а не только фиктивно) были реализованы, и о реализаціи которыхъ сообщены во всеобщее свѣдѣніе точныя данныя. Въ этомъ случаѣ не государство воспользовалось своимъ кредитомъ для реализаціи имъ гарантированнаго займа, а частное общество воспользовалось кредитомъ отъ государства и состоитъ передъ нимъ въ долгу.

Само собою, однако, ясно, что такой порядокъ вещей не можетъ быть, признанъ нормальнымъ: не можетъ государство тратить свои доходы, при множествѣ неудовлетворенныхъ неотложныхъ своихъ нуждъ, на покупку облигацій частныхъ жел. дор. обществъ, да еще занимающихся сооруженіемъ *заграничныхъ* ж. дорогъ изъ иностранныхъ матеріаловъ. Естественно, что оно можетъ выдать временную ссуду изъ своихъ рессурсовъ, но для отвращенія ея рано или поздно будетъ вынуждено прибѣгнуть къ займу для возмѣщенія затраченныхъ подобнымъ образомъ суммъ. Такъ случилось и у насъ.

Въ началѣ 1901 г. начались переговоры съ парижской фирмой бр. Ротшильдъ о реализаціи на французскомъ рынкѣ новаго нашего желѣзнодорожнаго займа, но выпускаемаго уже непосредственно отъ имени правительства. Такъ же, какъ Рейтернъ, начавъ гарантированными займами частныхъ ж. д. обществъ, кончилъ выпускомъ цѣлаго ряда *консолидированныхъ* госуд. ж. д. займовъ на англійскомъ рынкѣ, а Вышнеградскій—на русскомъ, такъ и восьмилѣтняя практика въ министерство С. Ю. Витте привела къ тѣмъ же результатамъ: выпуску государственнаго консолидированнаго ж. д. займа. Ротшильдъ предложилъ [1]) реализировать заемъ изъ 4% нар. съ освобожденіемъ навсегда отъ русскихъ налоговъ, съ отказомъ отъ права конверсіи до 1916 г. и отъ права выпуска новыхъ русскихъ государственныхъ и гарантированыхъ государствомъ ж. д. займовъ до 1 марта 1902 г. (не считая уже условленной съ германскими фирмами реализаціи гарантированныхъ займовъ на сумму 80 мил. мар. нар.), въ рентной формѣ, опредѣливъ эмиссіонную цѣну въ $97^1/_2$ за 100. Твердую цѣну за заемъ, даваемую банковымъ синдикатомъ, установили въ $95^3/_8$%, сумму займа въ 424

[1]) Дѣло кред. канц. 1901 г. № 5.

мил. фр.=159 мил. руб. М-во Ф-въ согласилось на эти условія, но потребовало эмиссіонную цѣну не менѣе, какъ въ 98 за 100, въ виду того, что одновременно въ Парижѣ на 4% русскіе консолидированные ж. д. займы цѣны опредѣлялись въ 100,84%. Ротшильдъ нашелъ возможнымъ принять эмиссіонный курсъ въ 98%, согласившись даже подѣлить съ русскимъ госуд. казначействомъ барыши, еслибы заемъ удалось реализовать по цѣнѣ болѣе высокой (Характерно, что это условіе, не встрѣчавшееся у насъ ранѣе, въ м-во С. Ю. Витте постоянно включается въ наши контракты о реализаціи заграничныхъ займовъ, но еще ни разу никакихъ барышей по этой операціи мы на самомъ дѣлѣ не получали, ибо эмиссіонныя цѣны выговаривалась всегда наивысшія, какія можно только было взять). Всѣ расходы по выпуску займа (въ томъ числѣ на печать) бр. Ротшильдъ брали на себя, кромѣ самыхъ главныхъ: уплаты штемпельнаго заграничнаго сбора и по изготовленію облигацій, каковые расходы должны быть составить до $1^3/_8$, такъ что госуд. казначество могло получить въ свое распоряженіе не болѣе 94% съ нариц. суммы займа. Тѣмъ не менѣе м-ръ ф-въ въ представленіи своемъ о займѣ въ комитетъ финансовъ находилъ условія займа очень для насъ выгодными и служащими, указаніемъ, что «нашъ государственный кредитъ продолжаетъ стоять заграницей на должной высотѣ, не взирая на значительное ухудшеніе въ положеніи европейскаго ден. рынка сравнительно съ 1898 г.». Согласиться съ этимъ очень трудно, такъ какъ въ 1898 года нашъ кредитъ стоялъ не ниже германскаго, а въ 1901 года *одновременно* съ нашимъ займомъ и приблизительно на ту же сумму (300 мил. мар.) Германія выпустила заемъ (3%-ый) по курсу $87^1/_2$%, ниже противъ биржевого всего на $^3/_4$%, мы же назначили эмиссіонную цѣну на 3% почти ниже биржевой для соотвѣтствующихъ займовъ, Германія на расходы и коммиссію банкирамъ удѣлила изъ эмиссіоной цѣны только $^1/_2$%, мы—4%, дѣйств. интересъ по германскому займу (какъ и нашъ, рентному) составитъ 3,448% по нашему — 4,255% (болѣе на 0,807 [1]). Какое уже тутъ сохраненіе кредита на *прежней* высотѣ (1897—1898 г.г.)! Кредитъ нашъ опустился почти на уровень австрійскаго, ибо 4%-ую ренту Австріи одновременно банковый синдикатъ принялъ также по 94 за 100 (на $1^3/_8$% ниже, чѣмъ нашъ). Пользуясь нашимъ стѣсненнымъ обстоятельствомъ, банкиры выговорили себѣ еще одну льготу у нашего правительства, о которой они неоднократно ходатайствовали и раньше, но въ которой

---

[1]) А не на 0,5% какъ объявлялось во всеобщее свѣдѣніе официальной газетой (Тор. Пром. Газ. 12 мая 1901 г.).

имъ раньше отказывалось,—именно вознагражденіе по 10 сантим. за каждый обмѣненный купонный листъ (кромѣ обычнаго вознагражденія въ размѣрѣ $^1/_8\%$ съ оплачиваемыхъ ими купоновъ и вышедшихъ въ тиражъ облигацій). Выручка по займу должна была быть внесена въ семь сроковъ, начиная съ 10 іюня 1901 г. и кончая 1 марта 1902 г. Заемъ выпущенъ былъ въ силу Высоч. указа 28 апр. 1901 г. [1]) при посредствѣ синдиката, въ составъ коего вошли, кромѣ бр. Ротшильдъ (взявшихъ на себя 214 мил. фр.), парижскія фирмы: Готтингеръ и К°, Banque de Paris et de Pays Bas, Crédit Lyonnais (каждый по 40 мил. фр.), Comptoire Nationale d'escompte de Paris, Société générale p. favriser le commerce de France (оба по 20 мил. фр.) и La société gen. de Crédit industriel (10 мил. фр.), принимали участіе и петербургскіе банки (международный, д. внѣшней торговли, учетно-ссудный и В.-Камскій), взявшіе каждый по 10 мил. фр. Заемъ былъ раздѣленъ на 53 серіи по 8 мил. фран. въ каждой, именованъ «россійской 4%-ой консоиндированной рентой для возмѣщенія госуд. казначейству выданыхъ ссудъ обществамъ ж. дорогъ въ 1900 г., а равно для выдачи таковыхъ въ 1901 г.» и предложенъ подписчикамъ по $98^1/_2$ за 100 съ разсрочкой на полгода и 98% съ уплатой наличными (учетъ, слѣд., сдѣланъ былъ изъ 2% годовыхъ). Объявленныя заблаговременно условія разверстки облигацій между подписчиками имѣли въ виду сокращеніе числа тѣхъ подписчиковъ, которые, какъ объяснялъ оффиц. органъ м-ва ф-овъ [2]): «внося при подпискахъ незначительную сравнительно сумму, стараются какъ можно скорѣе сбыть затѣмъ свои неоплаченныя еще облигаціи по повышенной цѣнѣ, чтобы реализовать небольшой, но легко доставшійся барышъ. Подобные подписчики, преслѣдующіе чисто спекулятивныя цѣли, являются элементомъ нежелательнымъ, такъ какъ выпесенныя ими на биржу въ большихъ количествахъ облигаціи въ теченіи долгаго времени не могутъ размѣститься въ крѣпкихъ рукахъ и препятствуютъ должному развитію цѣнъ данной бумаги». Съ этою цѣлью было объявлено, что подписчики, вносящіе впередъ за каждую облигацію по 200 фр. и обязывающіеся уплатить остальные 290 фр. непосредственно послѣ разверстки, получатъ сверхъ облигацій, доставшихся имъ по обычной пропорціональной развертклѣ, еще нѣкоторое количество облигацій, не могущихъ, впрочемъ, въ общей совокупности превысить половины всего капитала займа. Подписка была открыта въ Парижѣ 9 (22) мая у бр. Ротшильдъ и въ тотъ

---

[1]) Собр. узак. 1901 ст. 782.

[2]) Вѣстн. фин. 1901 г. № 20

же день превысила нариц. сумму займа въ нѣсколько разъ. Подписавшіеся съ обязательствомъ единовременной уплаты получили по разверсткѣ 15% заявленныхъ ими требованій на облигаціи, подписавшіеся же съ разсрочкою взносовъ—2%. Вся выручка [1]) по займу дала только по первоначальнымъ свѣдѣніямъ 148,9 мил. руб.) или же 93,648% а по позднѣйшимъ даннымъ [2]) даже только 148.464.000 руб. или 93,374% (разсчетъ очевидно съ учетомъ платежа по первому купону). Не смотря на это одна инспинированная газета [3]) заявляла, что нашъ заемъ, выпускался на такихъ условіяхъ, при которыхъ «возьметъ деньги въ долгъ и тотъ, кому ихъ не нужно», а другая, уже оффиціальная газета утверждала, что громадный успѣхъ подписки на заемъ и выгодная для насъ его эмиссіонная цѣна «служатъ краснорѣчивымъ показателемъ для оцѣнки русскаго госуд. кредита за границей [4])». М-ръ ф-овъ въ своемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ на 1902 годъ также заявлялъ, что собственно надобности въ займѣ не было и что онъ обусловленъ лишь предусмотрительнымъ желаніемъ имѣть готовыя средства на сооруженіе цѣлаго ряда жел. дорогъ, столь важнаго значенія, какъ Оренбургъ-Ташкентская, Сѣверная и друг. Между тѣмъ по Высочайшему указу 28 апрѣля 1901 г. заемъ предназначался *на выдачу ссудъ частнымъ жел.-дор. обществамъ*, а не на сооруженіе казенныхъ жел. дорогъ. Если же въ деньгахъ казна не нуждалась, то, очевидно, заемъ считался такимъ выгоднымъ, что и безъ нужды въ деньгахъ его слѣдовало заключить. Совершенно иначе оцѣнила заемъ независимая печать (см. напр. *Народное Хозяйство* 1901 года кн. 5, стр. 143—144), жаль только, что при оцѣнкѣ его она оставила безъ вниманія то обстоятельство, которое отмѣчено нами при разсмотрѣніи нашего «промышленнаго кризиса» [5]), именно: *необходимость и неизбѣжность заключенія нами заграничныхъ займовъ*, независимо отъ самаго наилучшаго сведенія госуд. росписей, даже при огромномъ превышеніи госуд. доходовъ надъ расходами, *вслѣдствіе неблагопріятнаго для насъ разсчетнаго баланса.* Эта необходимость, въ связи съ продолжающимся застоемъ въ крайне необходимыхъ экономическихъ и общественныхъ реформахъ и съ неудачной внѣшней политикой, могущей повлечь въ будущемъ къ крайне невыгоднымъ для насъ послѣдствіямъ, подрываетъ нашъ госуд. кредитъ, не смотря на всю

---

[1]) В Ф. 1902 г. № 13 стр 640 прим. 1.

[2]) Объясн. зап. къ отч. госуд контр за 1901 г. стр. 26; Вѣстн. Фин. 1902 г. № 52 стр 605. Всепод докл. м-ра ф-овъ на 1903 г. стр 5.

[3]) Россія № 721.

[4]) Торг.-пром. газета 1901 г. отъ 12 мая.

[5]) Реф. ден. обр. и пром. кризисъ, Рус госуд. кредитъ, т. III, гл II.

нашу традиціонную аккуратность въ исполненіи своихъ долговыхъ обязательствъ. Эта необходимость притока къ намъ иностранныхъ капиталовъ влечетъ всевозможныя невыгодныя для насъ предложенія со стороны разныхъ заграничныхъ прожектеровъ, обѣщающихъ привлечь эти капиталы съ помощью *гарантированныхъ* правительствомъ займовъ, и мы вынуждаемся ихъ благосклонно выслушивать. Сокращеніе госуд. займовъ (а съ тѣмъ и подъемъ нашего госуд. кредита) обусловлено было притокомъ иностр. капиталовъ въ нашу промышленность, но съ наступленіемъ промышленнаго кризиса этотъ притокъ прекратился,—отсюда новые крупные заграничные займы и сбытъ заграницу займовъ старыхъ. Естественно, что, разъ госуд. бюджетъ сводится безъ дефицита, займы должны идти на производительныя цѣли, всего проще на сооруженіе новыхъ рельсовыхъ путей Отсюда наше усиленное жел.-дор. строительство. Важно, слѣдовательно, не то, что *заключаются* заграничные займы: они впредь до подъема экономическихъ силъ страны неизбѣжны, а важно, на *какихъ условіяхъ* они заключаются и *какъ* вырученныя по этимъ займамъ суммы расходуются. Наивные люди [1]) могутъ выражать пожеланія, чтобы вмѣсто госуд. займовъ продолжали притекать заграничные капиталы въ нашу промышленность, что, конечно, было бы лучше. Но пожеланія пожеланіями, а м-ву ф-овъ надо обезпечить удержаніе въ странѣ золота и заключать займы, недожидая благосклоннаго притока въ промышленность необходимыхъ капиталовъ.

Поэтому, едва истекъ условленный съ бр. Ротшильдъ срокъ, до котораго наше правительство отказалось отъ выпуска заграницей—новаго займа (1 марта 1902 г.), какъ снова обратились къ кред. операціямъ—на этотъ разъ съ помощью *германскаго* денежнаго рынка. Именнымъ Высочайшимъ указомъ 1 марта 1902 г. было возвѣщено о заключеніи 4%-аго государственнаго займа 1902 г., выпущеннаго для реализаціи причитающагося Россіи отъ Китая вознагражденія, на сумму 181.959.000 руб. = 393.000.000 мар. = 231.870.000 гол. гульд. = 19.257.000 £. Заемъ погашался въ теченіе 39 лѣтъ съ 1 янв. (нов. ст.) 1902 г. по особому плану, соотвѣтствующему постепенной уплатѣ вознагражденія Китаемъ, предусмотрѣнной пунктомъ VI заключительнаго протокола, подписаннаго китайскими уполномоченными и представителями заинтересованныхъ державъ 7 сент. (нов. ст.) 1901 года въ Пекинѣ. Облигаціи новаго займа навсегда освобождались отъ всякихъ русскихъ налоговъ, до 1 янв. 1915 г. правительство отказывалось отъ права усиленнаго

---

[1]) См напр. *Кіевлянинъ*, 1902 г. № 107 и 109. Передовыя статьи по поводу нашей книги о промышленномъ кризисѣ.

погашенія, выкупа и конверсіи, проценты—по полугодіямъ съ 1 янв. 1902 г. (нов. ст.), паритетъ 1000 мар.=463 руб.=590 гульд.=49 £. Заемъ предпазначался для удовлетворенія изъ его выручки принятыхъ въ установленномъ порядкѣ правильныхъ претензій частныхъ лицъ и учрежденій въ размѣрѣ, соотвѣтствующемъ отношенію дѣйствительнаго поступленія по займу къ его нарицательному капиталу, остающую же часть выручки было повелѣно *обратить исключительно на выдачу ссудъ частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ*. Банкирскій синдикатъ (Мендельсонъ, Брейхредеръ, Варшауэръ, Disconto и Handelsges. въ Берлинѣ, Липманъ, Розенталь и К⁰ въ Амстердамѣ, международный, учетно-ссудный, русско-китайскій, д. внѣшней торговли и волжско-камскій банки въ Петербургѣ) приняли для реализаціи часть займя въ 300 мил. мар.=138.900.000 р. нар. по твердой цѣнѣ 94½ за 100 (?) %, при чемъ заграничные банкиры взяли 80% всего займа, русскіе 20% (?). Расходы по гербовому сбору и изготовленію облигацій отнесены были на правительство, остальные на синдикатъ. Подписная цѣна была опредѣлена на заемъ въ 97½%, не смотря на то, что на соотвѣтствующіе русскіе и австрійскіе 4%-ые займы за двѣ недѣли до выпуска «китайскаго» займа цѣна на парижской биржѣ доходила до 103%. Подписка на нашъ новый заемъ, открытая 3 апрѣля нов. ст. въ Германіи и Голландіи, имѣла огромный успѣхъ, такъ какъ нарицательная сумма его была покрыта въ 100 разъ, что, естественно, вызвало восторги нашей оффиціальной и инспинированной печати. Мы уже имѣли случай высказать [1]), что условія реализаціи послѣдняго нашего займа по состоянію денежныхъ рынковъ (необыкновенно благопріятному)—совершенно для насъ унизительны и доказываютъ поразительное паденіе за границей нашего государственнаго кредита, который теперь ниже кредита Австро-Венгріи, о чемъ нельзя, конечно, глубоко не скорбѣть. Дутый успѣхъ займа создать очень легко и покрыть его фиктивной подпиской не только въ 100, но и въ 1000 разъ заграничнымъ банкирамъ ничего не стоитъ, вѣдь и злополучный 3%-ый заемъ 1891 г. (не размѣщенный вовсе) былъ «покрытъ подпиской» въ 8 разъ [2]), но успѣхъ займа опредѣляется *условіями его реализаціи*, выгоднымъ курсомъ, низкимъ процентомъ дѣйствительнаго интереса, а не тѣмъ, во сколько разъ былъ заемъ покрытъ подпиской. Къ нашему мнѣнію присоединяется и *Народное Хозяйство*.

---

[1]) Реф. денеж. обращ. и пром кризисъ, стр. 295. Рус. госуд. кредитъ, т. III гл II стр 409.

[2]) Русскій госуд. кредитъ т II, стр. 185.

какъ видно изъ статьи въ *апрѣльской* книжкѣ журн. 1902 [1]). Берлинская печать съ удовольствіемъ отмѣчала обращеніе впервые послѣ 1885 г. Россіи къ германскому рынку съ реализаціей государственаго займа, отмѣчено это было и нашимъ оффиціальнымъ *Вѣстникомъ Финансовъ* [2]), но упущено изъ вида, что всѣ послѣдніе наши ж. д. *гарантированые* правительствомъ займы были именно помѣщенны на германскомъ рынкѣ, а эти займы биржевыя сферы никогда иначе и не разсматривали, какъ займы государственные, такъ что германскій рынокъ снова былъ открытъ для насъ вовсе не «китайскимъ» займомъ, а займами 1894 г., сдѣлавшимися возможными вслѣдствіе отмѣны въ этомъ году импер. Вильгельмомъ II тѣхъ ограниченій, которыя были введены въ серединѣ 1880-ыхъ годовъ Бисмаркомъ въ отместку за разрывъ союза трехъ императоровъ. Французскій рынокъ былъ устраненъ отъ реализаціи новаго займа, какъ устранялся и при реализаціи гарантированныхъ ж. д. займовъ, о чемъ, конечно, слѣдуетъ пожалѣть. Министерство финансовъ хотѣло этимъ устраненіемъ дать урокъ французской печати, слишкомъ иногда беззастѣнчиво попрекавшей насъ эксплоатаціей дружбы французскаго народа и парижскимъ еврейскимъ банкирамъ, предъявлявшимъ къ правительству, въ иные моменты нужды нашей въ ихъ содѣйствіи, ни съ чѣмъ несообразныя требованія. По этому поводу въ оффиціальномъ *Вѣстникѣ Финансовъ* читаемъ слѣдующія строки [3]): «Въ послѣднее время въ нѣкоторыхъ органахъ французской печати весьма рѣзко проявилось стремленіе объяснять нашу близость съ Франціей финансовыми соображеніями,... раздавались жалобы на то, что Россія эксплоатируетъ французскую дружбу, систематически опустошая карманы французскихъ мелкихъ капиталистовъ. Конечно эти газетныя нареканія не могутъ поколебать устойчивости франко-русскаго союза, но не могли остаться и безслѣдными: русское самолюбіе не могли не раздражать постоянныя выходки бульварныхъ листковъ, выставлявшихъ насъ какими-то искателями чужихъ богатствъ, а съ другой стороны и положительныя французскія сферы могли предположить, что вслѣдствіе политическихъ отношеній нашихъ съ другими державами для насъ закрыты всѣ денежные рынки, кромѣ парижскаго. Результатъ подписки въ Берлинѣ на новый русскій заемъ сразу разъяснилъ положеніе вещей: *нашъ кредитъ на европейскомъ рынкѣ вполнѣ заслуженно стоитъ весьма высоко.* Добрыя отношенія со всѣми государствами и довѣріе финансовыхъ сферъ

---

[1]) Стр. 173—175.

[2]) 1902 г. № 10.

[3]) 1902 г. № 13 стр. 639—642.

къ миролюбію Россіи, къ ея финансовой политикѣ даютъ намъ полную возможность помѣщать свои займы на любомъ европейскомъ рынкѣ, обладающемъ свободными средствами. Если наши фонды до сихъ поръ охотнѣе всего покупались во Франціи, то покупались изъ за выгоды. Помѣщеніе избытка капиталовъ въ вѣрные, хорошо обезпеченые русскіе государственные фонды, на которыхъ никогда никто не терялъ, всегда представляло для Франціи хорошую финансовую операцію. Успѣхъ нашего займа въ Германіи вполнѣ выяснилъ наши взаимныя самыя добрыя отношенія и къ Франціи, и къ другимъ европейскимъ державамъ, блестяще засвидѣтельствовавъ безусловное довѣріе Европы къ исполненной миролюбія хорошо направляемой и твердо-проводимой политикѣ Россіи, къ непоколебимому положенію русскихъ финансовъ. Онъ долженъ успокоить также всѣ опасенія французскихъ публицистовъ за надежность положенія сбереженій ихъ соотечественниковъ и послужить лучшимъ фактическимъ, неопровержимымъ доказательствомъ того, что не на денежныхъ разсчетахъ и соображеніяхъ финансоваго свойства зиждется международный союзъ, составляющій основу современнаго политическаго равновѣсія въ Европѣ». Многое изъ того, что утверждаетъ министерство финансовъ, справедливо, и прежде всего справедливо, что на русскихъ государственныхъ фондахъ никто никогда не терялъ и и что они должны бы поэтому цѣниться на европейскихъ рынкахъ особенно высоко. Но утвержденіе, что нашъ кредитъ находился на *должной* высотѣ, совершенно не соотвѣтствуетъ истинѣ, какъ не соотвѣтствуетъ истинѣ и утвержденіе, что заграницей довѣряютъ Россіи и ея финансовой (а тѣмъ болѣе общей) политикѣ. Нельзя говорить о высокомъ кредитѣ, когда русскіе *4%-ые* неподлежащіе налогу и конверсіи займы котируются только на 4—5% выше германскихъ *3%-хъ* бумагъ, не пользующихся никакими особыми льготами, а реализуются по тому же курсу почти, что и германскіе 3%-ые; когда выпускъ *конверсіоннаго* 4%-аго венгерскаго займа сдѣланъ на болѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ нашего новаго, да еще обезпеченнаго китайской контрибуціей и доходами (будущими) манчжурской жел. дороги, когда венгерскіе внѣшніе займы, выпущенные въ *иностранной* валютѣ конвертируются въ заемъ *только съ австро-венгерской валютой* (далеко еще не такъ упроченной, какъ у насъ), а нашъ заемъ по прежнему выпущенъ не въ рубляхъ, а въ *маркахъ* съ законными паритетами на англійскую, голландскую и русскую валюту. На наше увѣреніе въ выгодности для французовъ пріобрѣтенія нашихъ бумагъ и въ прочности нашихъ финансовъ, парижская биржа отвѣчала отмѣтками нашихъ займовъ на уровнѣ ниже австро-венгерскихъ, чего давно уже не было. Къ несчастью,

съ 1899 г. кредитъ намъ (какъ было и раньше—до 1894—1898 гг.) оказывать согласны, но только на ростовщическихъ условіяхъ [1])... Выручка по китайскому займу, въ той части, которая была помѣщена заграницей, должна составить до 130.566.000 руб. дѣйств., что вмѣстѣ съ выручкой по займу 1901 г. (4%-ая консолид. ж. д. рента) въ 148.464.000 р. дойдетъ до крупной цифры 279 мил. р., вполнѣ достаточной для возврата госуд. казначейству тѣхъ 252 мил. р., которыя были выданы въ ссуду о-ву Восточно-Китайской ж. д., а также и для выдачи тѣхъ ссудъ, которыя понадобятся этому обществу для окончанія имъ сооруженія названной дороги. Остальная сумма «Китайскаго» займа—43.059.000 руб. нар. поступила въ фондъ сбер. кассъ по цѣнѣ 96 % (?). Вся выручка по займу составила—172.634.000 р. [2]), или же около 94,875% съ его нариц. суммы, а дѣйств. процентъ интересовъ—4,411%. За вычетомъ, однако, расходовъ по реализаціи займа, опредѣляемыхъ министромъ ф-овъ въ 1,3 милліон. руб. (Всеподдан. докл. на 1903 г. стр. 7), выручка составитъ только 171.334.000 руб. или 94,16 за 100, а дѣйств. % интересовъ въ 4,464%. Какъ оффиціально объявлено [3]), эта выручка *цѣликомъ* должна была быть отпущена въ 1902 г. на удовлетвореніе претензій частныхъ лицъ и учрежденій, въ томъ числѣ и общества В.-Китайской ж. д. (всего 72,3 мил. р.) и на выдачу ссудъ частнымъ обществамъ (99 мил р.), опять таки очевидно все той же В.-Китайской дорогѣ, количество ссудъ которой дойдетъ тогда уже до 351 мил. руб.! (А между тѣмъ по росписи на 1902 г. никакихъ ссудъ ж.-д. обществамъ выдавать не предполагалось! Какъ быстро, слѣд., у насъ мѣняются самыя важныя предположенія. Черезъ *два* мѣсяца послѣ опубликованія росписи уже выпускаются займы для цѣлей, не имѣвшихся въ виду при составленіи росписи! Для чего же тогда и самая роспись, какой ея смыслъ и значеніе?) Можно, разумѣется, считать и такъ, какъ предлагаетъ м-ръ ф-овъ въ всепод. докладѣ о росписи на 1902 г., что вырученныя по жел. дор. займамъ суммы предназначаются не на выдачу ссудъ частнымъ обществамъ, какъ сказано въ Высочайшихъ о выпускѣ займовъ указахъ, а на сооруженіе новыхъ *казенныхъ* ж. дорогъ: у государства единая касса, куда стекаются всѣ поступленія (и отъ налоговъ, и отъ займовъ) и откуда производятся всѣ расходы: нельзя точно сказать, что вотъ именно на такой то расходъ употреблены

---

[1]) Нѣкоторые органы французской печати увѣряютъ что и нашъ Берлинскій заемъ 1902 г въ значительной долѣ размѣстился во Франціи, не смотря на старанія русскаго правительства воспользоваться только германскимъ и голландскимъ рынками.

[2]) Вѣстн. фин. 1902 г. № 43.

[3]) Ibid стр. 324.

тѣ деньги, которыя были получены отъ займа, а на другой—отъ налоговъ. Но мы предпочитаемъ все же слѣдовать въ точности—при опредѣленіи назначенія суммъ нашихъ займовъ—Выс. указамъ, а не произвольнымъ соображеніямъ.

Какъ бы то ни было, за 10 лѣтъ м-ва С. Ю. Витте были реализованы для цѣлей частнаго ж. д. строительства *при помощи госуд. кредита* колоссальныя суммы, доходящія до 1300 мил. руб. Ознакомившись со способами и условіями этой реализаціи, необходимо посмотрѣть, куда и какъ эти суммы были употреблены и достаточно ли частныя ж. д. общества вырабатывали чистаго дохода, чтобы покрыть сопряженные съ выпускомъ новыхъ займовъ ежегодные платежи, гарантированные госуд. казначействомъ, и если недостаточно, то какъ оказались велики приплаты госуд. казначейства по гарантіи?

Прежде всего разсмотримъ результаты дѣятельности тѣхъ ж. д. обществъ, которыя до сихъ поръ (1902) считаются солидно поставленными и нележащими бременемъ на госуд. казначействѣ, а затѣмъ уже перейдемъ къ обществамъ, такъ или иначе дискредотовавшимъ новый курсъ нашей ж. д. политики, выразившійся въ созданіи крупныхъ частныхъ ж. д. обществъ, имѣющихъ соорудить новую сѣть рельсовыхъ путей, находящихся въ связи съ ранѣе построенными высоко-доходными линіями, съ отнесеніемъ убытковъ новыхъ линій на крупные барыши старыхъ, выкупъ которыхъ въ казну правительство отсрочивало на условіи сооруженія новыхъ сравнительно мало доходныхъ линій. Такихъ, хорошо поставленныхъ и до сихъ поръ, крупныхъ обществъ обще-имперскаго (не мѣстнаго) значенія можно насчитать *пять*: Московско-Кіево-Воронежской, Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Казанской, Владикавказской и Варшавско-Вѣнской ж. д.

Общество *М.-К.-Воронежской* ж. д. преобразовано было въ 1895 г. изъ о-ва *Курско-Кіевской* ж. д., возникшаго въ 1866 г. [1]), для сооруженія 439 верстной линіи отъ Курска до Кіева съ основнымъ капиталомъ $1^1/_2$ мил. ф. ст. въ гарантир. изъ $5^1/_{12}$% въ теченіе 85 лѣтъ акціяхъ и 3 мил. ф. ст. въ таковыхъ же облигаціяхъ. Акціи въ размѣрѣ $^1/_4$ ихъ суммы удержали за собою строители-концессіонеры дороги П. Г. ф. Дервизъ, К. Ф. ф. Меккъ и кн. С. А. Долгоруковъ, остальныя $^3/_4$ остались за правительствомъ, которое ихъ отчудило въ 1880—1881 г.г., а облигаціи были реали-

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т I, стр. 340.

зованы въ 1867 г. на Лондонскомъ рынкѣ по 72% или изъ 7% дѣйствит. интереса [1]). Платежи, гарантированные по этимъ обязательствамъ общества, составляли въ нын. валютѣ 721.134½ руб. по акціямъ [2]) и 1.442.269 р. [3]) по облигаціямъ, т. е. не болѣе 2.163.403 р., каковой доходъ дорога безъ всякаго труда вырабатывала и могла въ самомъ началѣ своей дѣятельности уплатить долгъ правительству, первоначально возникшій до приведенія дороги въ порядокъ. Въ 1887 г. правительство разрѣшило конвертировать 5%-ый облигаціонный долгъ дороги въ 4%-ый [4]), благодаря чему сумма лежащихъ на ней обязательствъ возросла до 20.767.438 руб. зол.=31.151.157 руб.=1/15 имп. (67.286.500 мар.) нар., но платежи умепьшились до 1.339.062 р. или на 103.207 руб. ежегодно, тогда какъ доходъ о-ва возрасталъ съ каждымъ годомъ, опредѣлившись за десятилѣтіе 1883—1892 г.г. въ высшей суммѣ 3,683 тыс. руб. (1891 г.), а за лучшіе пять лѣтъ семилѣтія 1884—1900 г.г. по 3.403.583 руб. въ среднемъ. 14 февраля 1890 г. правительство получило по концессіи право на выкупъ этой дороги на общихъ условіяхъ, — по средней чистой доходности лучшихъ пяти изъ послѣднихъ семи передъ выкупомъ годовъ или по послѣднему передъ выкупомъ году, если его доходъ былъ выше этого средняго. Такъ какъ доходъ дороги имѣлъ тенденцію къ возрастанію, то выкупъ ея въ будущемъ сулилъ правительству извѣстныя выгоды, съ другой стороны, судя по колебаніямъ, изъ году въ годъ, чистаго дохода дороги то въ сторону пониженія, то въ сторону повышенія, выгоды эти не могли быть особенно значительными, тѣмъ болѣе что линія была сравнительно небольшого протяженія. Въ виду этого предпочли [5]) продлить существованіе о-ва, но съ условіемъ, чтобы оно взамѣнъ этой льготы соорудило за счетъ новаго облигаціоннаго капитала новый рельсовый путь отъ Курска до Воронежа, проложило бы второй путь отъ Курска до Кіева и построило рядъ небольшихъ подъѣздныхъ путей. Капиталъ въ 1892 году былъ реализованъ изъ 4% париц. па сумму 25 мил. руб. кред. по 97 за 100 (за учетомъ 1% герб. сбора—по 96%), и о-во, переименованное по Высочайше утвержд. полож. Комитета Министровъ отъ 22 марта 1893 года [6]) въ о-во *Кіево-Воронежской* ж. д., могло приступить къ выполненію принятыхъ на себя обязательствъ. 2 янв. 1894 года уже было открыто

---

[1]) Ibid. стр. 341—342.

[2]) Свѣдѣнія госуд. контр. 1899 г. стр. 18 даютъ цифру 720.602 р.

[3]) На 3 мил £ по 152.500 £ ежегодно, перечисляемъ по 9 р. 45,75 к.

[4]) Рус. госуд. кред. т. II стр. 303—304.

[5]) Рус. госуд кредитъ т. II, стр. 322—323.

[6]) П. С. З. № 9435.

правильное пассажирское и товарное движеніе на новомъ участкѣ Курскъ-Кшень, протяженіемъ въ 113 верстъ, а 1 іюля 1894 года на участкѣ Кшень-Воронежъ протяженіемъ въ 117 верстъ, всего 230 съ небольшимъ верстъ новаго ширококолейнаго пути, слѣдовательно въ дов. короткій промежутокъ времени [1]). Одновременно слѣдовало сооруженіе и разрѣшенныхъ подъѣздныхъ путей: именно 1) линія *Коренево-Суджа*—37 1/2 верстъ открыта для правильнаго движенія 16 ноября 1893 года, 2) линія *Конотопъ-Широговка*—92 версты—22 декабря 1893 года, 3) линія *Круты-Черниговъ*—75 верстъ—22 декабря 1893 года, 4) линія *Круты-Пирятинъ*—101 верста—26 декабря 1893 года, 5) линія *Коренево-Рыльскъ* въ 22 версты—1 января 1895 года [2]), всего 328 верстъ узкоколейныхъ путей (ширина колеи = 1 метръ = 0,4687 саж., рельсы 13,68 фунт. въ погонномъ футѣ, мосты всѣ деревянные, уклоны, кромѣ линіи Круты-Черниговъ, до 50% общаго протяженія; обошлась въ общемъ верста этихъ подъѣздовъ около 22 1/2 т. руб.). Линію Коренево-Рыльскъ Высочайше утвержд. 12 іюня 1893 г. пол. к-та м-овъ [3]) разрѣшено было перестроить въ широколейную, но затѣмъ Высочайше утвер. 4 февр. 1894 г. положеніемъ соед. присутствія [4]) разрѣшеніе это было взято назадъ. Всѣ эти линіи носили характеръ чисто—подъѣздныхъ путей къ уже существующей магистрали, о развитіи которыхъ новое м-во ф-овъ вполнѣ правильно особенно заботилось. Курско-Воронежская линія получила нѣкоторое самостоятельное значеніе, но сыграла также роль и подъѣзда къ Курско-Кіевской линіи, которую спѣшно расширяли со 2-й половины 1892 г. устройствомъ второй колеи, наконецъ открытой для движенія 15 мая 1894 г. [5]) на пространствѣ 428 верстъ. Высочайше утвер. 12 іюня 1893 г. положеніемъ соед. присутствія [6]) было представлено о-ву Кіево-Воронежской ж. д. сооруженіе и эксплоатація широколейнаго пути отъ ст. *Рыльскъ-Боровая* до г. *Брянска* протяженіемъ около 186 верстъ, и узкоколейнаго подъѣзднаго пути отъ ст. *Ворожбы* до села *Серединная-Буда* протяженіемъ около 121 версты, при чемъ постройка первой линіи не состоялась въ виду того, что положеніемъ 4 февраля 1894 г. [7]) вмѣсто линіи Брянскъ-Рыльскъ разрѣшено было соорудить линію *Брянскъ-Льговъ* (198 верстъ). Съ этою именно

---

[1]) Верста пути обошлась около 53 000 руб.

[2]) Стат. сбор., м-ва п. с, вып. 40, стр. 18—24, вып. 45 стр. 2.

[3]) П. С. З. № 9800.

[4]) П. С З. № 10320.

[5]) Стат. сбор., вып. 40, стр. 3.

[6]) П. С. З. № 9800.

[7]) П. С. З № 10320.

цѣлью [1]) былъ реализованъ въ 1893 г. заемъ о-ва на 13.000.000 р. нар. изъ 4½% нар. съ выручкой по немъ (безъ учета 1%-аго герб. сбора) 12.610.000 руб. (97%) и 4%-й заемъ 1895 года на 4.750.000 р. нариц. съ выручкой въ 4.560.000 р. (96%), каковыя суммы и дали возможность выстроить дороги и открыть движеніе: по линіи *Ворожба-Серединная-Буда* (140 верстъ, узкоколейная) 1 дек. 1895 г. [2]), а по линіи *Льговъ-Брянскъ* (195 верстъ) 1 авг. 1897 г. [3]). Расширеніе общества на этомъ, однако, не остановилось.

Высочайше утвержд. 7 іюня 1895 г. положеніемъ соед. присутствія [4]) и одновременно утвержденнымъ 3-ымъ дополненіемъ къ уставу означеннаго жел. дор. общества было постановлено присвоить ему наименованіе о-ва *Московско-Кіево-Воронежской* жел. дор., отдать ему въ арендное содержаніе съ 1 янв. 1897 г. по 24 дек. 1955 г. казенную Ливенскую жел. дор. (изъявъ ее изъ аренды о-ва Юго-Восточныхъ ж. д.) и предоставить сооруженіе и эксплоатацію новыхъ рельсовыхъ путей: 1) отъ ст. *Брянскъ* на Шахтную, Жиздру, Брынь, Сухиничи, Калугу, Малоярославецъ, с. Ѳоминское (съ знаменитой бумаго-ткацкой мануфактурой) до *Москвы* протяженіемъ въ 365 верстъ и съ соединительными вѣтвями, указанными въ дополненіи къ уставу; 2) отъ ст. *Мармыжи* до ст. *Ливны*—60 вер., 3) узкоколейной вѣтви отъ ст. *Пирятинъ* до пристани *Красное* на лѣвомъ берегу Днѣпра—86 верстъ. Такимъ образомъ о-во получило право на сооруженіе новыхъ 510 верстъ рельсовыхъ путей, прорѣзывающихъ одинъ изъ самыхъ большихъ и промышленныхъ раіоновъ Россійской Имперіи, обслуживаніе котораго сулило большіе барыши. Правительство отлично сознавало это [5]), и рѣшилось на дарованіе новой концессіи частному обществу, вмѣсто сооруженія ж. дорогъ собственнымъ распоряженіемъ, только благодаря достаточной выгодности для него новаго соглашенія съ о-вомъ М.-К.-Воронежской ж. дор. Новыя жел. дороги должны были захватить районъ Мальцовскихъ заводовъ (къ которымъ о-во бралось провести узкую или широко-колейную вѣтвь общаго пользованія), пройти по Калужской губ., изъ которой ожидался огромный вывозъ лѣсныхъ матеріаловъ (вся площадь лѣсовъ въ губерніи доходила до 880.000 дес.). Ожидалось съ самого начала, что *Московско-Брянская* жел. дор. отыметъ множество грузовъ отъ (тогда уже) казенной Московско-Курской ж. д. и дастъ до 11.500 р. валового дохода съ версты. Пирятинская и Мартыновская линіи

---

[1]) Стат. сбор. вып 45, стр. 15.

[2]) Ibid. стр. 2

[3]) Стат. сбор. вып 53 стр. 23.

[4]) П С. З. № 11827.

[5]) См. *Вѣстн. Финан.* 1895 г. № 29.

предполагались неособенно доходными (до 1.100—1.200 руб. на версту), но въ виду дешевизны ихъ сооруженія при совершенно ровной мѣстности, гдѣ онѣ должны были проходить, лечь бременемъ на о-во М.-К.-В. ж. д. онѣ не могли, слѣд. общество могло ожидать только крупныхъ барышей, не говоря уже о разныхъ сопряженныхъ съ многомилліонной постройкой выгодъ заправилъ о-ва. Но какія же выгоды получало правительство, особенно если Брянская линія грозила паденіемъ доходности Московско-Курской ж. д.? Первую выгоду правительство видѣло въ избавленіи отъ необходимости строить второй путь Московско-Курской ж. д., совершенно переполненной грузами и пассажирами, вторую въ томъ, что распоряженіемъ казны было невозможно построить въ скоромъ времени аналогичную линію, имѣющую важное экон. значеніе, вслѣдствіе заваленности работами м-ва путей сообщенія, организовывавшаго управленіе рядомъ выкупленныхъ въ казну частныхъ ж. дорогъ и строившаго цѣлый рядъ новыхъ рельсовыхъ путей, тогда какъ частное общество обязывалось открыть движеніе на новой дорогѣ уже къ 1 янв. 1898 г.. Наконецъ, о-во брало въ аренду Ливенскую казенную узкоколейную вѣтвь (которой тяготилось о-во Юго-Восточныхъ ж. д.) за прежнюю плату 100.000 р. въ годъ, но съ обязательствомъ перестроить ее въ ширококолейную. Для того же, чтобы обезопасить себя отъ всякихъ случайностей и возможныхъ убытковъ отъ пониженія дохода на казенной Московско-Курской линіи, правительство выговорило себѣ право на полученіе двухъ третей чистой прибыли о-ва М.-К.-В. ж. д. сверхъ *семнадцатирублеваго* дивиденда на его акціи. Дѣло въ томъ, что о-во за покрытіемъ обязательныхъ платежей отчислило въ пользу акціонеровъ въ 1891 г. 1.623, въ 1892—1.465 и 1893 г.—1285 тыс. р., или на акцію (75.000 акцій)—21 р. 64 к. въ 1891 году, 19 руб. 50 коп. въ 1892 г. и 17 р. 13 к. въ 1893 г., въ среднемъ за годъ по 19 р. 42 к. (сверхъ гарантіи) М-во ф-овъ же, считая нѣкоторыя изъ отчисленій, показанныя въ чистой прибыли, собственно эксплоатаціоннымъ расходомъ, находило достаточнымъ опредѣлить средній дивидендъ акціонеровъ въ 17 р., каковая цифра не должна была понизиться, въ цѣляхъ сохраненія за о-вомъ уже пріобрѣтеннаго имъ положенія. Но дальнѣйшій ростъ выгодъ нельзя было сохранить безъ всякихъ ограниченій въ виду того, что этотъ ростъ могъ получиться за счетъ убытковъ паралельной казенной линіи. Отсюда сохраненіе за акціонерами только $^1/_3$ дальнѣйшаго свыше 17 р. на акціи дохода. Наконецъ, правительство, предвидя, что убытки М.-Курской линіи могутъ не покрываться причитающейся казнѣ частью дохода М.-К.-В. жел. дороги, оставило за собою право выкупить всѣ линіи обще-

ства *во всякое время*, съ тѣмъ только ограниченіемъ, что въ случаѣ выкупа до 1 января 1910 г. разсчетъ долженъ производиться по чистому доходу 1884—1890 г.г. для Курско-Кіевскаго участка, а для остальныхъ участковъ по гарантированному доходу ихъ строительныхъ капиталовъ, т. е на тѣхъ же основаніяхъ, какъ было установлено въ 1891 г. при разрѣшеніи сооруженія Курско-Воронежскаго участка. Правительство обезпечивало себѣ право контроля за сооруженіемъ новыхъ линій (ст. III полож. Соед. прис. 7 іюня 1895 г.). Соглашеніе это не можемъ не признать выгоднымъ и для казны, и для частнаго общества, и для государства, расширявшаго свою сѣть на 500 слишкомъ верстъ безъ всякаго риска приплатъ изъ своихъ обыкновенныхъ источниковъ доходовъ. Высоч. повел. 24 ноября 1895 г. [1]) о-ву было разрѣшено выпустить отъ своего имени гарантированный изъ 4% нар. заемъ въ метал. или кредит. валютѣ на сумму до 39.559.000 кр. въ цѣляхъ покрытія расходовъ по сооруженію помянутыхъ линій и на *уплату процентовъ* на суммы, затраченныя въ производство работъ до открытія правильнаго движенія, на покрытіе издержекъ по произведеннымъ изысканіямъ новыхъ линій и подъѣздныхъ путей, на содержаніе правительственной инспекціи и жандармскаго полицейскаго управленія за время сооруженія линій и на возмѣщеніе расходовъ по изготовленію облигацій. Этимъ путемъ, понятно, поддерживались крупные дивиденды акціонеровъ о-ва, неминуемо грозившіе иначе пониженіемъ до открытія движенія по новымъ линіямъ. Заемъ, былъ, какъ сказано выше [2]), реализованъ заграницей въ 1895 г. на сумму 27.704.874 руб. зол. съ выручкой въ 40.102.804 руб. (96,5%). На эту выручку, кромѣ расходовъ по сооруженію новыхъ линій были также отнесены (по Высочайше утвержд. 25 окт. и 13 дек. 1896 г. и 21 ноябр. 1897 г. полож. Соед. Прис.[3]) разрѣшенные ранѣе расходы по улучшенію принадлежностей для выстроенныхъ дорогъ (оборудованіе мастерскихъ, устройство электрическ. освѣщенія, снабженіе паровозовъ новыми автоматическими тормозами, сооруженіе домовъ для нуждъ управленія дороги) и на увеличеніе подвижнаго состава дорогъ. Часть этого увеличенія было разрѣшено отнести на казенныя средства о-ва впредь до реализаціи *новаго* облигаціоннаго займа. Сооруженіе новыхъ линій двигалось довольно успѣшно, однако не съ тою быстротою, съ какою предполагалось. Линія *Пирятинъ-Красное* (92 версты), составляющая продолженіе подъѣзднаго пути *Крупы-*

---

[1]) Стат. сбор., в. 46, стр 16.

[2]) Стр. 26—27.

[3]) П. С. З. 13.332, 13.333, 13.510, 14.670 и 14.671.

Пирятинъ была окончена и открыта для движенія 1 авг. 1897 г. [1]), участокъ *Мармыжи-Ливны* удалось открыть (65 верстъ) только 15 ноября 1898 г., а участокъ *Москва-Брянскъ* (355 верстъ) временно съ 1 авг. и для правильнаго движенія 1 октяб. 1899 г. [2]), съ опозданіемъ, противъ обѣщаннаго, почти на 2 года. Строительные капиталы, считая въ нихъ и проценты за время сооруженія означенныхъ дорогъ, положено было (16 іюня 1898 г. [3]) опредѣлить: 1) въ 22.974.616 рублей для Московско-Брянской линіи, или по 64.717 р. на версту, 2) въ 5.486.784 р. для уч. Мармыжи-Верховье съ перестройкой Ливенской узкоколейной дороги въ широколейную, или по 84.412 р. на версту (?) 3) въ 2.272.453 руб. для участка Пирятинъ-Красное или по 24.700 руб. на версту [4]), разцѣнка очень высокая (она была еще повышена въ силу Высочайше утв. 3 мая 1902 г. пол. Соед. Присут. до 35.712.302 р., включая сюда и расходъ по возобновленію упраздненной вѣтви къ р. Окѣ въ г. Калугѣ [5]), дающая весьма большой просторъ для строителей, особенно принявъ во вниманіе чрезвычайно легкія техническія условія мѣстности, гдѣ пропли новые пути и чрезвычайно упрощенные способы постройки, въ результатѣ которыхъ новыя дороги немедленно по открытіи на нихъ движенія сдѣлались источникомъ многочисленныхъ анекдотовъ вслѣдствіе своей неисправности. Но, какъ непрерывно растущій комъ снѣга, должно было идти въ своемъ разростаніи и о-во М.-К.-В. жел. дор.: Высочайше утвер. 7 февр. 1897 г. полож. соед. присут. [6]) разрѣшено было обществу приступить къ сооруженію (за счетъ реализаціи въ будущемъ новаго облигаціоннаго займа) узкоколейной вѣтви отъ ст. *Охочевка* Кіево-Воронежскаго участка до с. *Колпино* протяженіемъ въ 54 версты, а 21 марта 1897 г. [7]) постановлено было передать о-ву въ аренду казенную жел. дор. вѣтвь между станціями Курскъ I М.-Курской ж. д. и Курскъ II (городъ) съ 1 іюля 1897 г. по 24 дек. 1955 г. за 35.000 р. ежегодно съ обязательствомъ со стороны о-ва устроить за счетъ дополнит. облиг. капитала вѣтвь отъ г. Курска до моста черезъ р. Сеймъ по проекту и расцѣночной вѣдомости, утвержденнымъ м-омъ пут. сообщ. и съ правомъ правительства во всякое

---

[1]) Стат. сбор., вып. 53, стр. 23—24

[2]) Стат сбор., вып. 57 стр 2, вып 61 стр. 2. Торг.-пром. газ. 1899 г. № 168.

[3]) Собр. узак. 1898 г. ст 1454.

[4]) Въ среднемъ верста Московско-Брянской линіи и вѣтвей исчислялась въ 68.000 р. (Наша жел дор политика по документамъ архива ком мин., т IV стр. 63).

[5]) Указатель 1902 г. № 46 стр 805.

[6]) П. С. З. 13711.

[7]) П. С. З № 13873.

время отобрать вѣтвь у о-ва при одновременномъ выкупѣ всей М.-К.-В. ж. д. и принадлежащихъ ей вѣтвей. 30 мая 1897 года разрѣшена *Арсеньевская* вѣтвь въ 4,2 версты отъ ст. Льговъ, стоимостью до 285.970 р. [1]). 16 іюня 1898 г. разрѣшено было о-ву [2]) включить въ составъ своего предпріятія линію, имѣющую соединить въ Брянскѣ станціи Льгово-Брянской и Полѣсскихъ ж. дорогъ, съ тѣмъ чтобы сооруженіе ея не превысило 220.000 р.. Строительный капиталъ Охачевка-Колпинской вѣтви былъ опредѣленъ въ 1.169.951 р. или въ 21.660 р. на версту, Арсеньевской вѣтви въ 282.415 р. или болѣе, чѣмъ по 70 т. р. на версту (31 дек. 1899 г. [3]). Наконецъ, послѣднее расширеніе предпріятія М.-К.-Воронежской ж. д. было разрѣшено въ силу Выс. утв. положенія Соед. присут. и Выс. утв. доп. (IV) къ уставу о-ва 2 мая 1898 г. [4]), именно сооруженіе линіи отъ *Кіева до Полтавы* и переустройство узкоколейной вѣтви Круты—Красное въ ширококолейную. Вопросъ о постройкѣ Охочевка-Колпинской вѣтви поднятъ былъ еще въ 1895 году въ виду крупной хлѣбной торговли Малоархангельскаго уѣзда вообще, который линія должна была прорѣзать и особенно с. Колпина, но тогда дѣло было отложено въ виду неимѣнія у о-ва М.-К.-В. жел. дор. средствъ, такъ какъ предстояло соорудить новыя, болѣе крупныя линіи. Однако съ перестройкой Ливенской ж. д. на ширококолейную у о-ва остался безъ употребленія подвижной составъ этой дороги, предназначенный было для продажи о-ву Московско-Ярославской ж. д., потомъ несостоявшейся, и явилась необходимость пустить его въ дѣло. Отсюда хлопоты общества о разрѣшеніи постройки новаго узкоколейнаго пути Охочевка-Колпино, которое и было дано съ тѣмъ, чтобы верста дороги (не считая рельсовъ, скрѣпленій, шпалъ, подвижнаго состава и мастерскихъ) обошлась приблизительно по 20.000 р. [5]). 1 сент. 1899 г. [6]) линія была уже открыта для правильнаго движенія (55 верстъ).

Вопросъ о постройкѣ рельсоваго пути отъ Кіева до Полтавы былъ поднятъ еще въ 1888 г. полтавскимъ губернскимъ земствомъ и затѣмъ неоднократно возбуждался разными мѣстными органами общественными и правительственными, но дѣло оставалось безъ движенія, пока за него не взялось о-во М. К. Воронежской жел. дор. Важность новой линіи не подлежала никакому сомнѣнію [7]): съ одной

---

[1]) П. С З № 14192
[2]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1557.
[3]) Собр. узак. 1900 г. ст 856
[4]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1712.
[5]) Вѣстн. фин. 1897 г., № 12, стр 777.
[6]) Стат. сбор. вып. 61, стр. 2.
[7]) Вѣстн.. фин. 1898 г. № 41 стр. 767.

стороны, благодаря ей, могла получиться огромная магистраль (въ виду уже рѣшеннаго сооруженія линіи Полтава-Лозовая и Кіевъ-Ковель средствами казны) между юго-востокомъ и юго-западомъ Россіи, сносившимися доселѣ между собою кружнымъ путемъ, съ другой стороны она должна была прорѣзать богатѣйшую и лишенную удобныхъ путей сообщенія мѣстность, могущую дать по предварительному подсчету до 13 600.000 пуд. разныхъ товаровъ (преимущественно хлѣба, сахара, каменнаго угля, желѣза, соли, лѣса, рыбы, скота). О-во обязывалось вести линію на г.г. Миргородъ, Лубны и Борисполь до пресеченія съ Курско-Кіевскимъ участкомъ между р. Днѣпръ и ст. Бровары, всего около 328 верстъ Техническія условія постройки установлены были «среднія»: (предѣльные уклоны въ 0,008 въ совпаденіи съ кривыми радіуса въ 300 саж., шпалы частью дубовыя, частью сосновыя, рельсы типа $22^1/_2$ фунта въ погонномъ футѣ со скрѣпленіями, путевыя постройки и жилые дома на станціяхъ—каменные или деревянные на каменномъ фундаментѣ съ желѣзными или гонтовыми кровлями), провозная или пропускная способность дороги ограничивались одной парой пассажирскихъ, одной парой товаро-пассажирскихъ и пятью парами товарныхъ поѣздовъ, но съ обязательствомъ при развитіи коммерческаго движенія, если техническое устройство линіи окажется недостаточнымъ, по требованію правительства, устроить разъѣздные и станціонные пути, увеличить подвижной составъ, уложить вторые пути и т. д. Строительный капиталъ линіи не долженъ былъ превышать 20.208.076 руб. дѣйствительныхъ, или 61.610 руб. на версту, цифра, быть можетъ, нѣсколько и преувеличенная. Съ версты новой линіи, какъ и съ версты линій прежнихъ о-во должно было вносить изв. суммы на содержаніе ж. д. училищъ, правит. инспекціи и т. д. Право на выкупъ дороги правительство сохраняло за собою во всякое время, какъ и право на полученіе въ свою пользу части чистой прибыли о-ва, установленое при дачѣ концессіи на сооруженіе Московско-Брянской ж. д. Въ цѣляхъ сооруженія линіи Полтава-Кіевъ, а также перестройки вѣтви Круты-Красное въ широколейную, постройки Охачевка-Колпинской и Арсеньевской вѣтвей и другихъ расходовъ (по Выс. утв. пол. соед. присутствія отъ 7 іюня 1895 г., 25 окт. и 13 дек. 1896 г., 7 февр. и 30 мая 1897 г., 2 мая и 16 іюля 1898 г.) былъ обществу М.-К.-Вор. ж. д. разрѣшенъ выпускъ новаго 4%-аго гарантированнаго займа на сумму сперва 10 мил., а затѣмъ еще 15.750.000 р. нар., которые были пріобрѣтены госуд. казначействомъ для сберег. кассъ, первый по курсу 96,5 за 100 или съ выручкой въ 9.650.000 р., второй по 95,25 за 100 или съ выручкой въ 15.001.875 р. Временное движеніе было открыто на линіи Кіевъ-Полтава постепенно

въ 1900 г., а окончательно во второй половинѣ 1901 г. Строительный капиталъ линіи съ процентами за время постройки былъ опредѣленъ въ 23.664.268 р. или около 74.900 р. на версту (316 верстъ) Выс. утв. положеніемъ соед. присут. отъ 11 марта 1901 г. [1]), при чемъ было повелѣно предоставить м-ру путей сообщ. по соглашеніи съ военнымъ, выяснивъ размѣры и стоимость заявленныхъ военнымъ вѣдомствомъ по отношенію къ линіи Кіевъ-Полтава дополнительныхъ устройствъ, войти незамедлительно о соотвѣтственномъ увеличеніи облигаціоннаго капитала о-ва М.-К.-Воронежской ж. д. Разрѣшеніе увеличить этотъ обл. капиталъ послѣдовало въ томъ же 1901 г. [2]), именно на: 1) 1.434.286 р. для покрытія перерасхода по сооруженію линіи Курскъ-Воронежъ и подъѣздныхъ путей Коренево-Рыльскъ, Коренево-Суджа, Конотопъ-Пироговка, Круты-Черговъ, Круты-Пирятинъ, Ворожба-Серединная Буда, 2) 3.500.000 р. въ цѣляхъ образованія оборотнаго капитала о-ва, 3) 741.000 руб. для покрытія разныхъ строительныхъ расходовъ о-ва, 4) въ размѣрѣ 850.825 р. дѣйств. для покрытія расходовъ по производству работъ и поставокъ по усиленію дорогъ общества, 5) въ размѣрѣ 1.300.000 р. дѣйств. для увеличенія оборотнаго капитала о-ва [3]), 6) 1.500.000 р. дѣйств. по особому ходатайству о-ва [4]), всего на 9.326.111 р. дѣйств. Какъ же отразилось на дѣлахъ о-ва М.-К.В. ж. дороги его расширеніе, превращеніе изъ небольшой линіи Курско-Кіевской ж. д. длиною въ 439 верстъ въ цѣлую сѣть жел. дор. общимъ протяженіемъ 2338 верстъ (включая мелкія вѣтви: Жиздринскую—9 верстъ, Калужскую—15, соедин. вѣтви въ Москвѣ и Брянскѣ около 16, открытыя во второй половинѣ 1899 г., Курскую городскую вѣтвь въ 6 верстъ и прочія вѣтви до 3 верстъ), изъ коихъ 428 верстъ въ два пути, 660—узкоколейныхъ, 63—взятыхъ въ аренду у казны. Ничтожный строительный капиталъ прежняго общества въ 4.500.000 ₤ съ ежегодными обязательными платежами, гарантированными правительствомъ въ суммѣ 2.163.403 р., возросъ до 157.863.634 р. нариц. изъ нихъ 14.186.250 руб. (1.500.000 ₤) въ акціяхъ съ гарантіей платежа въ 721.134½ руб. [5]), 141.208.468 руб.—въ облигаціяхъ (изъ нихъ 72.708.468 руб.—въ иностранной валютѣ), съ гарантированнымъ платежомъ въ 6.369.862 руб. и наконецъ 2.468.916 р. [6]) въ нереализованныхъ капиталахъ и ссудахъ

---

[1]) Собр. узак. 1901 г. ст. 1194.

[2]) Указатель 1901 г. №№ 9, 40, 48 (25 дек. 1900 г. и 21 апр. 1901 г.).

[3]) Ibid., 1902 г. № 17, стр. 275 (23 ноября 1901 г.).

[4]) Ibid 1902 г. № 46 стр. 805 (21 дек. 1901 г.).

[5]) По свѣд. Г. контр 1900 г.—721. 437 р. (стр. 70)

[6]) Прилож. къ отчету госуд. контр. за 1901 г. стр. 279.

правительства въ счетъ дополнительныхъ будущихъ облигаціонныхъ капиталовъ. Вся сумма платежей исчислялась въ 7.090.996 р. но сюда надо еще добавить проценты по нереализованному капиталу, считая по 5%—123.446 р. и аренду правительству за Ливенскую и Курскую вѣтви—135.000 р. всего 7.349.442 р, на версту дороги около 3240 р. Если говорить о капитальной затратѣ на всѣ ж. д. линіи, принадлежащія обществу, то къ приведенной выше суммѣ прійдется присоедить затраты казны на Ливенскую и Курскую вѣтви, всего 2.597 046 р. [1]), или весь капиталъ, затраченный на сооруженіе линій М. К. В. ж. д. опредѣлялся въ 160.460.680 р. или на версту (2.338 верстъ)—68.630 р. Выше даны свѣдѣнія о стоимости постройки версты рельсоваго пути отдѣльныхъ линій. Во что же *въ среднемъ* обошлось сооруженіе версты новыхъ ж. дорогъ съ подвижнымъ составомъ и оборудываніемъ, если считать вообще стоимость узкоколейной дороги вдвое дешевле ширококолейной? Было сооружено всего 1173 в. ширококолейныхъ и 660 в. узкоколейныхъ путей за счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала, реализованнаго въ 1892—1899 г.г. (устройство вторыхъ путей, расширеніе Ливенской вѣтви и нѣкоторые другіе расходы можно предположить совершенными за счетъ еще нереализованныхъ капиталовъ: при помощи ссудъ, запаснаго капитала и кассовыхъ средствъ общества). Выручка по этому облигаціонному капиталу составляла 105.489.679 р. (за учетомъ герб. сбора) или около 57.550 р. на версту вообще, и 35.093 р. на версту узкоколейной и 70.186 р. на версту ширококолейной. Конечно, это цифры только самыя приблизительныя, но и онѣ даютъ извѣстное понятіе о хозяйственной дѣятельности частныхъ обществъ при постройкѣ ж. дорогъ въ новѣйшее время. Дѣло впрочемъ не въ стоимости дороги, а въ томъ, достаточный ли она даетъ доходъ, чтобы оплатить затраченный въ предпріятіе капиталъ, хотя и расточительность при постройкѣ даже доходной дороги вещь нежелательная. Не всегда можно оправдывать строителей принципомъ: «побѣдителей не судятъ». Въ данномъ случаѣ довольно дорогая стоимость сооруженія своихъ дорогъ о-вомъ М. К. В. ж. д. не оправдывается *качествами* этого сооруженія, далеко не всегда удовлетворяющими даже минимальнымъ требованіямъ. Конечно, о будущемъ дорогъ этого общества судить еще преждевременно. Прошлое же говоримъ пока за это общество, какъ видно изъ слѣдующихъ цифръ: за 1893—1900 г.г. средняя чистая доходность дорогъ превышала 5 мил. руб., при чемъ послѣдніе три года, съ открытіемъ новыхъ линій, доходъ

---

[1]) Свѣд. г. контр. о жел. дор 1900 г стр. 20—21.

(чистый) сталъ быстро возростать: въ 1897 г. онъ былъ только 4.219 091 руб., въ 1898 г. уже 5.149.466 руб., въ 1899 г.— 6.191.861 руб., въ 1900 г.—7.047.500 руб. и въ 1901 г.— 7.830.190 р. [1]) Естественно, что общество ни разу не потребовало отъ правительства какихъ либо приплатъ по гарантіи и исправно платило слѣдуемыя съ него за казенныя вѣтви арендныя деньги, выдавая своимъ акціонерамъ дов. крупные суперъ-девиденды. Но разсчеты м-ва ф-въ на полученіе нѣкоторой части доходовъ о-ва казною рѣшительно не оправдались. Только въ 1901 г. отчислено было этихъ прибылей въ казну 243.016 руб. [2]). Въ утѣшеніе м-ву ф-въ можно было бы указать на то, что пріостановился и ростъ суперъ-дивидендовъ акціонеровъ. Таковые составляли [3]) въ 1893 году—600.000 руб., въ 1894 г.—600.000 руб., въ 1895 г.—825.000 р., въ 1896 г.—150.000 р., въ 1897 г.—0, въ 1898 г.—337.500 руб., 1899 г.—600.000 р., въ 1900 г.— 487.500 р., но въ 1901 г. доля, причитающаяся акціонерамъ, учредителямъ и директорамъ опредѣлилась въ 1.088.641 руб., а по отчету самаго общества [4]) даже въ 1.382.499 р., что уже указываетъ на значительное улучшеніе дѣлъ общества. Улучшеніе это сопровождается однако ухудшеніемъ дѣлъ казенныхъ жел. дорогъ, особенно Московско-Курской, до изв. степени параллельной Московско-Брянской новой линіи М. К Воронежскаго о-ва, отвлекающей отъ казенной дороги даже такіе грузы, которые по тарифнымъ условіямъ или вслѣдствіе особыхъ выгодъ пробѣга должны были бы именно слѣдовать по М.-Курской линіи. Такое отвлеченіе происходило вслѣдствіе особыхъ усилій правленія частнаго общества, учредившаго свои агентуры, посредничество комисіоперовъ, иногда даже покупку нѣкоторыхъ грузовъ и проч. При всемъ томъ нельзя не одобрить сооруженія цѣлаго ряда новыхъ рельсовыхъ путей, оживившихъ прорѣзываемыя ими мѣстности, усилившихъ заработки населенія, давшихъ толчокъ развитію нашей промышленности, тѣмъ болѣе что распоряженіемъ казны врядъ ли эти пути были бы сооружены. По желанію правительство во всякое время имѣетъ право выкупить всѣ дороги М.-К.-Воронежскаго общества, но въ настоящій моментъ это не имѣетъ смысла, пока управленіе дорогами ведется обществомъ исправно. Необходимость выкупа наступитъ только въ

---

[1]) Свѣд. г. контр за 1899 г стр 68—69, 72—73, 1900 г. стр. 71 и Предвар. свѣд. за 1901 г. стр 20

[2]) Свѣд. за 1901 г. стр. 21.

[3]) Свѣд. г. контр. о жел. д. за 1893 г стр. 73, 1894 г. стр. 51, 1895 г стр. 55, 1896 г стр. 55, 1897 г. стр. 61, 1898 г. стр, 43, 1899 г. стр. 35, 1900 г. стр. 31.

[4]) За 1901 г стр. 2.

случаѣ злоупотребленій со стороны о-ва или въ случаѣ чрезмѣрно быстраго роста доходовъ его, когда выкупъ оказался бы выгоднымъ для казны, но пока для этого нѣтъ еще данныхъ, а быть можетъ въ 1910 году этотъ выкупъ окажется для казны выгоднѣе, чѣмъ теперь. Во всякомъ случаѣ акты соглашенія правительства съ этимъ о-вомъ показываютъ надлежащее пониманіе госуд. интересовъ и умѣніе ихъ соблюдать со стороны новѣйшей нашей финансовой администраціи. Развитіе о-ва М.-К.-Воронежской ж. д. пока пріостановилось. Но энергическое правленіе общества уже вошло съ ходатайствомъ [1]) о разрѣшеніи ему проложенія новой линіи отъ *Краснаго* (узкоколейную вѣтвь Круты-Красное уже разрѣшено перестроить въ широко-колейную) до *Одессы* черезъ Ново-Миргородъ и Вознесенскъ (всего 375 верстъ), съ постояннымъ мостомъ черезъ Днѣпръ (благодаря чему предвидится сокращеніе перевозокъ изъ мѣстностей, лежащихъ на меридіанѣ Петербурга и восточнѣе его, на 200 верстъ), съ переустройствомъ узкоколейнаго пути Конотопъ-Пироговка въ широколейный, соединеніемъ его съ Льгово-Брянскимъ участкомъ черезъ существующую вѣтвь Ворожба—Серединная Буда, и съ постройкой вѣтви отъ ст Ичня (линіи Круты-Красное) до ст. Бахмачъ (въ цѣляхъ сокращенія пути изъ Одессы до Москвы). Такая комбинація сулитъ обществу новыя выгоды въ виду незначительнаго числа рельсовыхъ путей въ районѣ, гдѣ преподлагаются новыя сооруженія. Кіевъ при этомъ будетъ обойденъ, но ничто, конечно, не мѣшаетъ со временемъ провести къ нему соединительную вѣтвь. По всей вѣроятности, при первой возможности реализовать для о-ва новые облигаціонные капиталы просьба его будетъ уважена, ибо останавливаться съ расширеніемъ рельсовой сѣти у насъ не думаютъ, напротивъ мечтаютъ о ея дальнѣйшемъ развитіи. (Это же пока и единственный путь для поддержанія «блестящаго» состоянія нашихъ финансовъ).

О-во *Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.* первоначально возникло подъ названіемъ *Рыбинско-Бологовскаго* въ 1868 г. [2]) съ крупнымъ акціонернымъ капиталомъ, опредѣленнымъ по уставу 1870 г. въ 19.320.000 р. зол. Характерно и рѣдко по тому времени, что акціи не были гарантированы правительствомъ, участіе котораго выразилось только въ выдачѣ обществу крупныхъ ссудъ, впослѣдствіи уплаченныхъ, благодаря выпуску обществомъ облигацій. Впослѣдствіи за счетъ выпуска облигацій же былъ сокращенъ акціонерный капиталъ до цифры въ 12.500.000 мет. руб. Облигаціи были реализованы въ

---

[1]) См. *Новое Время* 1902 г. № 9625.

[2]) Рус. госуд кредитъ, т. I, стр, 365—366

1870—1872 г.г. на сумму первый выпускъ въ 3.000.000 р. мет., второй—въ 7.500.000 р. м. изъ 5% нар. *безъ гарантіи правительства.* Дорога открыта была для движенія (275 верстъ) въ 1870 г., сразу же стала давать хорошій доходъ, между прочимъ отъ отдачи въ аренду значительнаго ея подвижнаго состава—сосѣдней Николаевской линіи. Впервые гарантія была дана въ 1884 г. (при Бунге [1]) на третій выпускъ облигацій о-ва въ кред. валютѣ на сумму 2.177.000 р. нар. изъ 5 1/6% съ погашеніемъ въ теченіе 70 лѣтъ, предназначенный для увеличенія оборотнаго капитала дороги и для возврата милліонной ссуды, данной дорогѣ правительствомъ въ 1877 г. Негарантированныя облигаціи пользовались преимуществомъ передъ гарантированными при отчисленіяхъ на оплату ихъ чистаго дохода дороги, такъ что права держателей этихъ старыхъ облигацій при выпускѣ новыхъ (гарантированныхъ) нарушены не были. Общество Р.-Б. ж. д. привело свои дѣла въ 1880-хъ год. въ блестящее положеніе (между прочимъ при участіи И. А. Вышнеградскаго,—до его назначенія министромъ финансовъ). Въ 1893 г. чистый доходъ дороги составлялъ 1.804.178 р., тогда какъ въ пятилѣтіе 1888—1892 г. только 1.295.285 р. Въ 1893 году доля, пришедшедшаяся акціонерамъ, составила 694.874 р. [2]). Въ 1894 г. чистый доходъ дороги возросъ до 2.169.699 р., а доля акціоперовъ до 916.499 р. [3]). 12 янв. 1894 г. наступило для правительства права выкупа этой доходной линіи, и естествено было желаніе ея акціонеровъ отсрочить выкупъ, такъ какъ такъ отсрочка давала шансы на развитіе цѣнъ акцій общества, съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе процвѣтавшаго. М-во ф-въ, занятое тогда выкупомъ цѣлаго ряда другихъ гораздо болѣе важныхъ линій, охотно пошло на встрѣчу желаніямъ общества, тѣмъ болѣе заслуживающаго вниманія что оно и не лежало, и не грозило лечь (въ виду отсутствія гарантіи его акцій) бременемъ на госуд. казначейство, тогда какъ огромная часть другихъ обществъ своимъ неумѣньемъ съ самаго начала, а иногда и преступнымъ образомъ дѣйствій, долгое время буквально опустошала казенные рессурсы. Выс. утв. 4 іюня 1895 г. положеніемъ соед. присутствія и тогда же утвержденнымъ дополненіемъ къ уставу о-ва Р.-Бологовской ж. д. было постановлено [4]) переименовать это общество въ общество *Рыбинской* жел. дор. и разрѣшить ему сооруженіе новой ширококолейной линіи отъ ст. Бологое черезъ Валдай, Старую Руссу и Порховъ до г. Пскова,

[1]) Ibid. стр. 570.

[2]) Стат. Свѣд. гос. контр. 1893 г. стр. 74—75 и 434—435.

[3]) Свѣд. 1894 г стр. 50—51.

[4]) П. С. З. № 11786.

протяженіемъ около 332 верстъ съ подъѣздными путями къ пересѣкаемымъ этою линіей рѣкамъ и близъ лежащимъ берегамъ и селеніямъ, а также передать ему съ 1 іюля 1895 г. въ аренду узкоколейную правительственную дорогу отъ Чудова до Старой Руссы (Новгородскую) съ обязательствомъ уплачивать правительству то, что оно само должно было платить по облигаціямъ сдаваемой въ аренду линіи. Правительства отсрочивало свое право на выкупъ дорогъ о-ва до 1905 года съ обязательствомъ въ случаѣ выкупа до 1915 г. произвести съ акціонерами разсчетъ по той цѣнѣ, которая приходилась бы имъ до новаго соглашенія 4 іюня 1895 года, но обязало о-во 1) отчислять въ кассу казны $^2/_3$ остатка чистаго дохода, получающагося за вычетомъ изъ него по 9 р. дивиденда на каждую акцію непогашенную и 4 р. на акцію погашенную и кромѣ того 2) передать въ казну 15.000 акцій общества (стоющихъ по минимальной биржевой общѣнкѣ до 2.400.000 р.). Для сооруженія новыхъ линій обществу разрѣшалось выпустить новый 4%-ый облигаціонный заемъ, *гарантированный* правительствомъ, съ тѣмъ чтобы сумма до 13 мил. руб. составила строительный капиталъ новыхъ дорогъ, а остальная была употреблена на выкупъ еще непогашенныхъ 5%-ыхъ облигацій общества 1, 2 и 3-ьяго выпусковъ (на сумму 2.909.931 р. м.+7.296.682 р. м.+2.131.400 руб. кред.), всего на 17.441.320 р.. Условія эти были небезвыгодны для казны, но еще болѣе выгодны для общества Рыбинской дороги, такъ что м-во ф-овъ сочло необходимымъ напечатать во всеобщее свѣдѣніе своего рода оправдательный документъ [1]), гдѣ излагались причины, почему не была выкуплена Рыбинско-Бологовская линія и не сооружены новыя вѣтви распоряженіемъ казны. Въ виду большого интереса этого сообщенія, мы приводимъ изъ него выдержки. Правительство признавало крайне желательнымъ и въ экономическомъ, и въ стратегическомъ отношеніяхъ скорѣйшаго сооруженія Бологое-Псковской ж. д., но, занятое сооруженіемъ Сибирской дороги и имѣя уже въ своемъ управленіи до 20.290 верстъ рельсовыхъ путей (изъ 41.350 всѣхъ готовыхъ и строющихся), открытыхъ для движенія и 6.042 версты въ постройкѣ, т. е. до 64% всей сѣти, не считая тѣхъ, которыя уже были намѣчены къ выкупу, не находило для себѣ возможнымъ приступить къ сооруженію еще новыхъ путей, такъ какъ м-во п. сообщ. не закончило организаціи управленія и тѣхъ изъ нихъ, которыя уже были сосредоточены въ рукахъ казны. Между тѣмъ Псковско-Бологовская линія не сулила чистаго дохода болѣе 203.000 р. или по 600 р. на версту, тогда какъ требова-

[1]) Вѣст. фин. 1895 г. № 28.

лось при самыхъ скромныхъ расходахъ на ея сооруженіе (35.000 р. на версту) чистаго дохода, достаточнаго для покрытія ея обязательствъ не менѣе 600.000 р., или до 1800 р. на версту. Слѣд. *само по себѣ* сооруженіе этой линіи грозило бы казнѣ одними убытками, тогда какъ Рыбинско-Бологовская дорога получила бы, благодаря новой дорогѣ, множество новыхъ грузовъ, способныхъ увеличить ея доходы на 764.865 руб. чистыхъ ежегодно. Наконецъ доходы паралельной Новгородской жел. дор. должны были уменьшиться до 59.335 руб. въ годъ. Отсюда м-во ф-овъ дѣлало совершенно правильный выводъ, что всѣ три линіи необходимо сосредоточить въ однѣхъ рукахъ, т. е. или выкупить Р.-Бологовскую дорогу въ казну и сооружать линію Псковъ-Бологое казенными средствами или вступить въ особое соглашеніе съ о-мъ Р.-Бологовской ж. д. о сооруженіи имъ новой линіи. Противъ перваго можно было только возразить о несвоевременности сосредотеченія въ рукахъ казны новой 775 верстной сѣти рельсовыхъ путей, но м-во ф-овъ придумало и другія соображенія, оно хотѣло доказать особенную выгодность для казны приведеннаго выше соглашенія 4 іюня 1895 г. Съ этою цѣлью былъ сдѣланъ разсчетъ стоимости для казны выкупа Р.-Бологовской линіи, при чемъ этотъ разсчетъ сдѣланъ былъ *совершенно неправильно* по чистому доходу 1894 г., а не 1893 г., какъ слѣдовало бы *по условіямъ концессіи*, ибо право на выкупъ наступило въ январѣ 1894 г., и разсчетъ пришлось бы дѣлать по доходности послѣдняго передъ выкупомъ года, т. е. 1893 г. Конечно, если бы выкупъ былъ отсроченъ до 1895 г., то пришлось бы имѣть дѣло съ доходомъ 1894 г., какъ, если бы выкупъ сдѣланъ былъ въ 1896 г., въ основаніе его слѣдовало бы положить доходъ 1895 г. и т. д. Но кто же заставлялъ м-во ф-овъ отсрочивать выкупъ? Въ 1893 г. чистый доходъ былъ на 366.000 р. менѣе чѣмъ въ 1894 г. (1.804.000 р. противъ 2.170.000 р.). Допустивъ такимъ образомъ невѣрный пріемъ исчисленія, м-во ф-овъ конечно, получило выводы чрезвычайно блестящіе для предпринятой операціи. При громадномъ доходѣ 1894 г. капитализированная сумма этого дохода (по 5% на срокъ до 4 іюля 1955 г.) должна была бы составить болѣе 25 мил. руб., по 211 р. 40 к. на акцію, цѣны которой на биржѣ не превышали 165 руб. (что должно было бы показать м-ву ф овъ, насколько преувеличена была вычисленная имъ выкупная за дорогу сумма), а въ случаѣ выкупа дороги 1 января 1905 г. капитализированная сумма чистаго дохода всѣхъ дорогъ опредѣлялась только въ 19½ мил. руб., со сбереженіемъ противъ выкупа 1895 г. на 6 почти мил. р. Но этотъ расчетъ получился въ предположеніи, что доходы дорогъ съ 1894 года не будутъ возрастать, обязательства же ея увеличатся вслѣдствіе соо-

руженія и взятія въ аренду новыхъ убыточныхъ линій, т. е. опять-таки былъ совершенно оригинальнымъ расчетомъ. Кромѣ того, при исчисленіи выкупной цѣны по доходу 1893 г. капитализированная въ 1894 г ея стоимость опредѣлилась бы на 6 мил. р. меньше исчисленной м-омъ ф-овъ, такъ что о выгодности собственно отсрочки выкупа для казны не могло бы быть и рѣчи. Но хорошо по крайней мѣрѣ то, что соглашеніе не грозило казнѣ убытками, ибо при самыхъ скромныхъ ожиданіяхъ весь чистый доходъ дорогъ о-ва Рыбинской ж. д. долженъ былъ составить не менѣе 1.658.000 р., тогда какъ обязательства дороги не должны были превышать 1.601.670 р. М-во ф-овъ еще утѣшало себя тѣмъ, что если доходы дороги возрастутъ до 3.200.000, казна получитъ по новому соглашенію въ свою пользу 172.186 р., если до 3.700.000 р.—498.852 р., если до 4.200.000 р. то 825.519 р. Разсчетъ этотъ однакоже совершенно не оправдался на дѣлѣ. Общество въ 1895 г. реализовало необходимый для конверсіи старыхъ займовъ, уплаты казнѣ небольшой ссуды Новгородской ж д. (22.000 р.), увеличенія подвижнаго состава дороги и сооруженія участка Бологое-Псковъ капиталъ на 21.121.510 р. зол. въ герман. валютѣ по курсу 96,5 за 100 изъ 4% и съ выручкой въ 30.573.385 р. (см. выше), приняло отъ казны выкупленную ad hoc Новогодскую ж. д., за которую уплатило 2.250.000 р. [1]) и 11 ноября 1897 г. открыло для движенія линію Бологое-Псковъ (335 вер.[2]), сооруженную по цѣнѣ не болѣе 39.000 р. за версту. Обязательства свои о-во Рыбинской жел. дороги выполняло вполнѣ исправно, и приплатъ по гарантіи казнѣ дѣлать не приходилось, но за то оказались тщетными и всѣ разсчеты правительства на раздѣлы съ о-вомъ его возросшихъ доходовъ. Доходы эти дѣйствительно росли, составивъ въ 1895 г. 2.277.782 р. (доля акціонеровъ—1.076.316 р.) въ 1896 г.—2.326.758 р. (доля акціонеровъ—1.205.285 р.), но о доходѣ въ 3.200.000 р., о которомъ мечтало м-во ф-овъ, конечно, нечего было и думать Тѣмъ не менѣе было рѣшено приступить къ дальнѣйшему расширенію предпріятія: 12 мая 1896 г. было Высочайше утверждено второе дополненіе къ уставу о-ва Рыбинской ж. д. [3]), на основаніи котораго ему было предоставлено построить подъѣздную ж. д. вѣтвь нормальной колеи отъ г. Кашина до ст. Савелино Рыбинской ж. д. (око-

---

[1]) Свѣд. г.-контр. за 1895 г. стр. 54—55, 1896 г стр. 54—55 Казна заплатила за Новгородскую дорогу (см ниже) 178.900 р., а о-во Рыбинской дороги внесло въ казну акцій на 2.400.000 р и въ уплату ссуды 22 000 р.

[2]) Стат. сбор., стр. 3 и вып. 57, стр. 12.

[3]) П. С. З. № 12926.

ло 52 верстъ [1]) и оборудовать главную линію дополнительнымъ подвижнымъ составомъ въ количествѣ, указаномъ м-вомъ п. сообщ., опять таки за счетъ гарантир. правительствомъ новаго облигаціоннаго займа общества. 21 мая 1897 г. было Высочайше утверждено третье дополненіе къ уставу о-ва Рыбинской ж. д. [2]), по которому предпріятіе получило новое, на этотъ разъ огромное, расширеніе. Именно разрѣшалось о-ву: 1) соорудить ж. дорогу протяженіемъ около 1030 верстъ отъ Москвы до Виндавы черезъ В. Луки, Штокмансгофъ и черезъ Туккумъ, стоимостью около 58.843.000 р. кр., 2) построить вѣтви протяженіемъ около 169 верстъ отъ одной изъ станцій М.-Виндавской дороги до ст. Дно Бологое-Псковскаго участка Рыбинской дороги, стоимостью до 5.961.000 р. кр., 3) вѣтви протяженіемъ около 35 верстъ отъ ст. Савелино до г. Краснаго Холма, стоимостью 883.000 р. кр., 4) произвести въ Рыбинскѣ работы и устройства, вызываемыя сооруженіемъ Рыбинско-Бологовскаго участка съ Ярославско-Рыбинскимъ участкомъ М. Я. Арх. ж. д. за общій съ послѣднею дорогою счетъ, при чемъ стоимось, относящаяся до Р.-Бологовскаго участка, опредѣлялась въ суммѣ 120.000 руб. кр., 5) произвести разнаго рода дополнительныя работы и устройства для улучшенія и увеличенія провозной и пропускной способности Рыбинско-Псковскаго участка, стоимостью около 445.000 руб. кр., 6) устроить склады для нефтяныхъ и иныхъ грузовъ, зернохранилища и амбары въ Виндавѣ и др. пунктахъ, затоны съ набережными и приспособленіями для нагрузки, выгрузки и храненія грузовъ, съ устройствомъ къ нимъ подъѣздныхъ путей стоимостью около 2.380.000 р. кр., 7) увеличить оборотный капитамъ о-ва до размѣра 2000 р. на версту общаго протяженія эксплоатируемыхъ о-вомъ дорогъ. Всего о-ву приходилось, слѣд., получить путемъ реализаціи новыхъ облиг. займовъ огромную сумму свыше 70 мил. р., изъ которыхъ первая часть получена была въ 1897 г. путемъ реализаціи небольшого заграничного займа на 6.820.060 р. з. (см. выше). О-во Рыбинской ж. д. по случаю расширенія своего предпріятія было переименовано въ о-во *Московско-Виндово-Рыбинской* ж. д. Правительство отказалось отъ своего права на выкупъ этого предпріятія до 1 янв. 1915 г., но такъ какъ выкупъ до 1915 г. и по первому дополненію къ уставу о-ва не представлялъ для казны особыхъ выгодъ (выкупную сумму пришлось бы вычислять по доходу 1894 г.), то отсрочку эту особенно существенной признать нельзя. Однако нельзя и не пожалѣть, что правительство

[1]) Въ пособіе о-ву Кашинское земство обязалось ежегодно выдавать за сооруженіе этой линіи по 9.000 руб

[2]) П С. З. № 14129.

не выговорило въ свою пользу условія о выкупѣ, аналогичнаго съ условіемъ, выговореннымъ у о-ва М.-К.-Воронежской ж. д., чтобы выкупъ по желанію правительства могъ состояться *во всякое время* съ тѣмъ, что, если онъ состоится до 1915 г., то разсчетъ производится на основаніи дохода 1894 г. (мы уже говорили, что самый этотъ годъ былъ взятъ произвольно въ убытокъ казнѣ, вмѣсто 1893 г., выговореннаго въ уставѣ о-ва Р.-Бол. ж. д.). Новыя ж. дороги справедливо признавались м-омъ ф-овъ имѣющими чрезвыч. важное значеніе [1]). Вопросъ о сооруженіи порта въ Виндавѣ (незамерзающаго) и проведеніи къ нему ж. дороги давно уже возбуждался и, между прочимъ, сооруженіе Риго-Туккумской линіи (окончена въ 1877 г.) имѣлось въ виду продолжать до Виндавы, но дѣло не подвигалось. Въ 1882 г. учреждена была даже особая коммиссія для производства изысканій по постройкѣ ж. дороги къ Виндавѣ, а въ результатѣ ея трудовъ линія Туккумъ-Виндава была включена въ число линій, подлежащихъ скорѣйшему осуществленію, но дѣло не пошло, заторможенное новыми коммиссіями, обсуждавшими вопросъ о томъ, гдѣ быть военному порту, въ Либавѣ или Виндавѣ и совмѣстимъ-ли военный портъ съ коммерческимъ. Между тѣмъ расло количество грузовъ, вывозимыхъ изъ Балтійскихъ портовъ за границу, дошедшее въ 1895 г. до 123 мил. пудовъ для однихъ зерновыхъ хлѣбовъ, росли перевозки по ж. дорогамъ, идущимъ къ Балтійскимъ портамъ, изъ коихъ только одинъ (Либава) не замерзаетъ. Естественно желаніе дать выходъ скоплявшимся хлѣбнымъ грузамъ и создать новый незамерзающій портъ. С. Ю. Витте, всегда усердно заботившійся о развитіи экспортной торговли, обратилъ самое серьезное вниманіе на вопросъ о Виндавѣ, поставивъ его сейчасъ же на твердую почву. Портъ было рѣшено устроить первоклассный, допускающій суда съ осадкою до 22 футовъ, съ парными молами, хорошими набережными и т. д., ассигновавъ на этотъ предметъ изъ государственныхъ средствъ до 6 мил. руб., а жел. дорогу къ порту взялось соорудить о-во Рыбинской ж. д. О-во бралось перестраивать на свой счетъ и портъ, но м-во ф-овъ справедливо отклонило это предложеніе, какъ могущее при осуществленіи идти въ разрѣзъ съ общегосударственными интересами. Сооруженіе дороги до Виндавы должно было дать выходъ грузамъ Рыбинской дороги не только къ замерзающимъ Петербургу и Ригѣ, а это давало возможность правильной эксплоатаціи линій Рыбинскаго о-ва, ранѣе ограниченной только временемъ лѣтней навигаціи. Для осуществленія новаго предпріятія было рѣшено прежде всего вести дорогу (до 768 верстъ) отъ Москвы

[1]) См. Вѣстн. фин. 1897 г. № 11, стр. 811—816.

до ст. Штокмансгофъ (въ 106 верстахъ отъ Риги) Риго-Орловской ж. д. съ тѣмъ чтобы впослѣдствіи вести отсюда дорогу далѣе до Туккума, образовавъ такимъ путемъ совершенно самостоятельную линію отъ Москвы до Виндавы. Дорога эта должна была сократить разстояніе между Москвою и Ригой на 55 верстъ и между Ряжскомъ и Ригой на 31 версту, такъ что она не могла отвлечь отъ существующихъ дорогъ слишкомъ много грузовъ, значеніе ея ожидалось чисто мѣстное. Чистая прибыль дороги ожидалась въ суммѣ до 2.608.840 р. ежегодно, а платежи на строительный капиталъ (около 43½ мил. руб. или по 56½ т. р. на версту) въ 2.190.749 р., другими словами ожидался дов. крупный остатокъ въ пользу акціонеровъ. Одновременно было рѣшено строить и линію Туккумъ—Виндава въ 104 версты—мѣстнаго значенія и какъ выходъ линіи Москва—Штокмансгофъ, съ ожидаемымъ чистымъ доходомъ въ 364.000 р., а за вычетомъ расходовъ по оплатѣ строительнаго капитала, до 284.000 р.,—около 80.000 р. ежегодно. Изъ другихъ разрѣшенныхъ о-ву линій, линія *Дно-Сокольники* грозила ежегодными убытками до 247.000 руб., и о-во первоначально ее строить отказывалось, но м-во ф-овъ въ виду ходатайства мѣстныхъ жителей, заботясь объ экономическомъ развитіи района, настояло на сооруженіи о-омъ убыточной линіи, убытки которой могли быть покрыты прибылями новой доходной линіи. Грозила убытками и маленькая *Красно-Холмская* линія (35 верстъ), но одно изъ уѣздныхъ земствъ, гдѣ дорога должна была пройти (Весьегонскій), взялось прійти на помощь обществу, обѣщавъ ему до 100.000 р. на погашеніе строит. капитала (882.000 р.), съ уплатою въ теченіе 58½ лѣтъ по 4.728 р. ежегодно,—сумма для бѣднаго земства довольно значительная, для богатаго же ж.-д. общества наврядъ ли особенно существенная, такъ что напрасно м-во ф-овъ допустило такую сдѣлку, а у земствъ и такъ средствъ мало, расходы же весьма обширны. Въ общемъ ожидалось по четыремъ новымъ линіямъ до 3.074.000 р. ежегоднаго чистаго дохода при стоимости въ 55.660.000 р. и при ежегодныхъ затратахъ на уплату % и погашенія по этому капиталу—въ 2.808.000 р., слѣд о-во должно было получить въ свою пользу свободный остатокъ до 266.000 р. Разсчеты могли впрочемъ, какъ это часто бываетъ, оказаться и ошибочными, и тогда о-во могло поплатиться частью своихъ доходовъ отъ прежнихъ линій. Срокъ для сооруженія помянутыхъ рельсовыхъ путей данъ былъ о-ву трехлѣтній. Высочайше утвержд. 18 февр. 1900 г. положеніемъ соед. прис. [1]) строительный капиталъ новыхъ участковъ М.-Р.-Виндавской ж. д.

[1]) Собр. до 1900 г ст. 1514.

былъ опредѣленъ (со включеніемъ процентовъ и погашенія на означенный капиталъ за время постройки, а равно расходовъ по реализаціи облигацій) для участка Москва-Крейцбургъ—въ 50.832.673 р., для уч. Туккумъ-Виндава въ 6.459.314 руб., для уч. Дно-Ново-Сокольники 5.861.854 руб., для уч. Савелино-Красный Холмъ въ 961.528 р., Савелино-Кашинъ въ 1.450.000 р. (вмѣстѣ съ расходомъ по усиленію главной линіи Рыбинской ж. д.), всего въ 65.565.369 р. Для полученія этой суммы произведена была въ 1898—1899 г.г. реализація двухъ новыхъ 4%-ыхъ гарантир. облигаціонныхъ займовъ на заграничныхъ рынкахъ (см. выше), составившихъ (вмѣстѣ съ произведеннымъ въ 1897 г. выпускомъ) нариц. капиталъ въ суммѣ 71.026.894 руб. съ общей выручкой въ 69.047.578 руб. Участокъ Савелино-Кашинъ былъ оконченъ и открытъ для движенія 20 сент. 1898 году, всего 53 версты [1]), уч. Савелино-Красный Холмъ—30 верстъ— 3 окт. 1899 г. Сооруженіе же остальныхъ участковъ затянулось и было на основ. Высочайше утв. 23 ноября 1901 г. пол. Соед. Присут. [2]) отсрочено до 11 сент. 1901 г., съ какого срока дороги и были открыты для движенія, Москва-Крейцбургъ—743½ верстъ, Туккумъ-Виндава—105 в., Дно-Ново-Сокольники—165 верстъ всего (включая уч. Савелино-Красный Холмъ) 1043½ вер., обошедшихся въ 64.115.369 р. или около *61.500 р.* за версту, цѣна, которую никакъ нельзя признать особенно низкою, какъ самыя сооруженія нельзя назвать капитальными и снабженными достаточнымъ подвижнымъ составомъ [3]).

Въ 1898 г. послѣдовало новое расширеніе о-ва М.-Р.-Виндавской ж. д. Именно, Высочайше утв. 1 іюня 1898 г. четвертымъ дополненіемъ къ уставу о-ва [4]) оно обязывалось построить своимъ распоряженіемъ: а) участокъ магистральнаго типа отъ ст. Дно-Бологое-Исковскаго участка до г. Луги, b) желѣзную дорогу магистральнаго типа, протяженіемъ около 137 верстъ, для соединенія г. Витебска со станціей пересѣченія Московско-Виндавской ж. д. съ ли-

---

[1]) Стат сбор, в 57 стр. 2.

[2]) Указатель 1902 г. № 17, стр 275.

[3]) На участкахъ Москва—Крейцбургъ и Туккумъ—Виндава по крайней мѣрѣ всюду сооружены желѣзные мосты на каменныхъ опорахъ, но на линіи Дно-Новосокольники большая часть мостовъ—деревянные, всѣ дороги въ одинъ путь, ширина полотна въ насыпяхъ и выемкахъ 2,6 саж станціонныя постройки большею частью упрощеннаго типа, подвижной составъ для всѣхъ трехъ линій опредѣлился въ 141 паровозъ (пассаж. и товар.), пассажирскихъ вагоновъ 102, вагоновъ почтовыхъ 8, багажныхъ, арестанскихъ и служебныхъ 24, вагоновъ товарныхъ 3065, платформъ и спеціальныхъ тов. вагоновъ 660 (Стат. Сбор, вып. 68 стр. 22—24), слѣд. на версту 0,134 паровозовъ и 3½ товарныхъ вагона, тогда какъ въ 1900 г. среднее число паровозовъ въ Европейской Россіи на всѣхъ вообще дорогахъ опредѣлилось въ 6½ товарныхъ вагоновъ и 0,276 паровозовъ, т. е. вдвое больше.

[4]) Собр. узак 1898 г. ст. 1608.

ніею, соединяющей эту дорогу со ст. Дно, c) устроить въ районѣ указанныхъ линій склады для нефтяныхъ и иныхъ грузовъ, зернохранилища, амбары и приспособленія для нагрузки, выгрузки и храненія грузовъ, съ устройствомъ къ нимъ подъѣздныхъ путей, стоимостью около 500.000 р., d) произвести работы по усиленію пропускной способности Рыбинско-Псковскаго уч., по устройству складочныхъ помѣщеній и проч. на сумму 400.000 р., e) построить вѣтвь для соединенія М.-Виндавской ж. д. съ одною изъ дорогъ, примыкающихъ къ Москвѣ и, въ связи съ этою постройкою, устроить сортировочную станцію въ Москвѣ, f) увеличить оборотный капиталъ о-ва до размѣра 2.000 р. на версту двухъ новыхъ линій, g) во всякое время по требованію правительства перестроить узкоколейную Новгородскую дорогу на ширококолейную, снабдивъ ее соотвѣтствующимъ составомъ, h) приступить къ постройкѣ разрѣшеннаго уже ему средняго участка Московско-Виндавской ж. дор., соединяющаго г. Туккумъ съ Риго-Двинскимъ участкомъ Риго-Орловской ж. д, съ тѣмъ, чтобы этотъ участокъ былъ оконченъ въ теченіе 5 лѣтъ, считая со дня утвержденія настоящаго дополненія. Къ сооруженію упомянутыхъ линій и устройству ихъ о-во обязано было приступить съ такимъ разсчетомъ, чтобы дороги были окончены ко времени окончанія сооруженія ж. дороги отъ г. Витебска до г. Кіева или до пересѣченія съ Либаво-Роменскою жел. дорогой. Строительный капиталъ не долженъ былъ превышать 19 мил руб., не считая въ томъ числѣ основной стоимости участка Дно-Сокольники. Возлагая на о-во обязанность сооруженія новыхъ линій и перестройки старыхъ, правительство съ своей стороны принимало на себя обязанность *оказать пособіе обществу*, именно выдавать ему въ теченіе первыхъ пяти лѣтъ послѣ перестройки Новгородской линіи въ ширококолейную въ тѣ годы, когда дивидендъ, причитающійся акціонерамъ, не достигнетъ 8 руб. на акцію, безвозвратное пособіе въ размѣрѣ, недостающемъ до полной уплаты 8 руб. на акцію (за прибавленіемъ государственнаго налога), но во всякомъ случаѣ не свыше полнаго годового платежа процентовъ и погашенія на капиталъ, потребный для перестройки Новгородской дороги; въ теченіе слѣдующихъ пяти лѣтъ выдача пособія о-ву должна была продолжаться, но съ тѣмъ, чтобы въ теченіе 11-аго года со времени перестройки Новгородской дороги о-во возвратило облигаціонный капиталъ и его суммами погасило это послѣднее пособіе правительству съ начисленіемъ 4% годовыхъ.

Такимъ образомъ правительство брало на себя обязательство своеобразной гарантіи доходовъ о-ва, явленіе во всѣхъ отношеніяхъ нежелательное, ибо самая благонадежность о-ва Рыбинской ж. д. въ

значительной степени обусловливалась отсутствіемъ гарантіи на его крупный акціонерный капиталъ, заставившимъ акціонеровъ работать въ сторону улучшенія дѣлъ общества. Съ другой стороны опредѣленіе наименьшаго дивиденда акціонеровъ въ 8% взято было совершенно произвольно. М-во ф-овъ [1]) опредѣлило столь крупный дивидентъ, взявъ цифры 1895 и 1896 г., когда дивидендъ былъ 7 р. 79 к. и 8 р. 42 к., не считая купоннаго налога. Между тѣмъ при обсужденіи дѣла чины госуд. контроля основательно указывали, что средній дивидендъ акціонеровъ дороги за 15 лѣтъ былъ не выше 5 р., а въ послѣдній 1898 г. онъ понизился даже до 4 р 25 к. (въ 1897 г.— 7 р. 72 к. безъ учета налога). Словомъ, чтобы замаскировать недостаточное соблюденіе выгодъ казны при новомъ соглашеніи съ о-вомъ Виндавской ж. д., прибѣгали къ тому же пріему, который былъ употребленъ при обсужденіи вопроса о выкупѣ этой дороги въ казну (1894—1895 г.г.), когда для разсчетовъ брали доходъ не 1893 г., какъ слѣдовало бы, а 1894 г. М-во ф-въ опять напечатало объяснительную записку, оправдывающую его образъ дѣйствій [2]). Здѣсь сообщалось, что вопросъ о сооруженіи дороги отъ Петербурга непосредственно на Витебскъ или черезъ Лугу обсуждался еще 1896 г., какъ о началѣ огромной новой магистрали Петербургъ—Кіевъ—Одесса, когда и было выяснено, что собственно линія Петербургъ—Витебскъ должна ежегодно давать убытковъ до 200.000 р., вслѣдствіе чего, понятно, о-во Рыбинской ж. д., которому предложили эту постройку, отъ нея наотрѣзъ отказалось. Съ разрѣшеніемъ линіи на Виндаву доходность Витебско-Лужской линіи еще болѣе должна была пасть (рублей на 80.000 въ годъ), но въ случаѣ сооруженія всей магистрали Петербургъ—Одесса, естественно, доходъ новой линіи долженъ былъ очень значительно возрастать и сулилъ убытковъ не болѣе 47.000 р. ежегодно, если стоимость версты дороги не превысила бы 42 000 р. Въ виду этого о-во М.-Р.-Виндавской ж. д. въ 1898 г. согласилось взяться за сооруженіе Витебско-Петербургской линіи, но на условіи окончить ее тогда только, когда конченъ будетъ путь отъ Кіева до Витебска или же отъ Витебска до пресеченія съ Либаво-Роменской ж. д., каковой путь 9 апр. 1899 г. повелѣно было строить распоряженіемъ казны (Витебскъ—Жлобинъ). Однако, правительство хотѣло вознаградить о-во не за взятіе имъ на себя постройки убыточной линіи, а за обязательство перестроить въ ширококолейную казенную Новгородскую ж. д., что требовало расхода около 4.400.000 р.

---

[1]) Вѣстн фин. 1898 г. № 41 стр 79

[2]) Ibid. стр 78—79.

и грозило, кромѣ того, пониженіемъ и безъ того скудныхъ доходовъ дороги на 135.400 руб., доводя его убытки до суммы свыше 320.000 р. ежегодно. Изъ этого разсчета выходило, что частное ж. д. общество хочетъ какъ бы облагодѣтельствовать казну,—разсужденіе, показывающее, что правительство начинало опять становиться въ ненармальныя отношенія съ частными обществами, вызывающія опять необходимость дѣлать въ ихъ пользу приплаты (хотя еще годъ тому назадъ м-во ф-овъ выговаривало въ пользу госуд. казначейства раздѣлъ барышей съ тѣмъ же обществомъ и высчитывало съ большою точностью эти барыши). Странность новаго соглашенія особенно выступаетъ наружу, если вспомнить, что дѣло шло о сооруженіи собственно огромной новой магистрали Петербургъ—Кіевъ—Одесса, которая по своей важности, конечно, должна была находиться въ рукахъ государства, а не частныхъ обществъ, между тѣмъ, для сооруженія головного участка этой линіи, явно убыточнаго безъ всей магистрали, обращались къ услугѣ частныхъ обществъ. Впрочемъ, если вѣрить газетнымъ извѣстіямъ, съ частными обществами (М.-К.-Воронежской и той же М.-Р.-Виндавской ж. д.) велись (а можетъ быть, и теперь ведутся) переговоры о передачѣ имъ сооруженія и всей магистрали, которая должна будетъ отнять множество грузовъ и пассажировъ у казенныхъ Николаевской, Московско-Курской, Курско-Севастопольской. Харьково-Николаевской и Юго-Западныхъ ж. д. Такое отступленіе отъ твердо установленныхъ было принциповъ ж. д. политики не можетъ вызывать сочувствія... Нѣкоторый свѣтъ на подкладку этого дѣла вноситъ новое соглашеніе съ о-вомъ М.-Р.-В. ж. д., результатомъ которой являлось Высочайше утв. *пятое* дополненіе устава о-ва отъ 28 ноября 1899 г.[1]), въ силу котораго о-ву разрѣшено было продлить сооружаемую имъ отъ Витебска до ст. Дно линію до соединенія съ Царокосельской ж. д., а также пріобрѣсти въ собственность Царскосельскую ж. д., каковымъ путемъ уже составлялась сплошная линія отъ Петербурга до Витебска. Царскосельская ж. д., выстроенная еще въ 1836 г., особой колеи, протяженіемъ въ 25 вер., имѣла только чисто мѣстное значеніе, не пользовалась правительственными гарантіями и окупала платежи по своимъ акціямъ и облигаціямъ, отчасти благодаря своимъ особымъ тарифамъ, болѣе высокимъ, чѣмъ на остальной нашей ж. д. сѣти. Эта независимость и высота пассажирскихъ тарифовъ Царскосельской дороги, обусловленная ея первоначальнымъ уставомъ, а также неопредѣленіе въ уставѣ условій выкупа дороги въ казну давно уже приводили въ

[1]) Соор узак 1900 г. ст. 875.

нѣкоторое смущеніе наше финансовое вѣдомство, озабоченное упорядоченіемъ у насъ отношеній правительства къ жел. дорогамъ. Кромѣ того о-во Царскосельской ж. д. толковало *неправильно* по признанію самого м-ва ф-овъ [1]), что по его уставу никакой другой дороги до Царскаго Села строить никто не имѣетъ права, каковому толкованію подчинялось и Главное общество рос. ж. д., а затѣмъ и правительство, платившія Царскосельскому о-ву по 5000 р. ежегодно за право устройства ст. Александровской близъ Ц. Села и за перевозку до этой станціи отъ Петербурга грузовъ и пассажировъ. При такомъ толкованіи затруднялось сооруженіе головного участка Петербургско-Кіево-Одесской магистрали, озабачивавшее финансовое вѣдомство, не говоря уже о нежелательности сооруженія второй линіи паралельно существующей, явившейся бы роскошью при нашей общей бѣдности рельсовыми путями. При соглашеніи же съ о-мъ Царскосельской ж. д. о примкнутіи къ его линіи правительственной магистрали, могло по мнѣнію м-ва ф-овъ получиться такое положеніе вещей, что въ рукахъ правительства будетъ вся магистраль, а въ рукахъ частнаго общества ея головной участокъ, *котораго правительство не имѣетъ права выкупить*. Отсюда изысканіе такихъ комбинацій, при которыхъ Царскосельская дорога перешла бы въ руки другого общества, дороги котораго правительство имѣетъ право выкупить. Само собою ясно, что всѣ приведенныя здѣсь соображенія ничего не говорятъ въ пользу необходимости передачи Царскосельской ж. д. какому-либо частному обществу, ради чего пришлось въ 1898 г. дать этому обществу разрѣшеніе на постройку линіи Витебскъ-Дно. а въ 1900 г. линіи Дно до соединенія съ Царскосельской дорогой и пріобрѣтеніе самой этой послѣдней дороги. Правительство могло, не путая счетовъ, приступить къ сооруженію сказанныхъ линій своимъ распоряженіемъ (головнымъ участкомъ новой магистрали могъ послужить и участокъ Петербургско-Варшавской жел. дор. до Гатчины), могло и выкупить Царскосельскую дорогу принудительнымъ путемъ (въ силу суверенитета государства, имѣющаго право въ своихъ интересахъ экспропріировать всякую частную собственность на началахъ достаточнаго вознагражденія) или же по добровольному соглашенію, тѣмъ болѣе возможному, что всѣ выдуманыя о-вомъ Царск. жел. дор. особыя его права значенія имѣть не могли по сознанію самого м-ва ф-овъ, и о-во легко пошло бы на всякія уступки, тѣмъ болѣе, что хотя дѣла его были въ очень хорошемъ состояніи (средній чистый доходъ 1889—1898 г. составлялъ 234.288 р., а средняя доля, причи-

[1]) Дѣло д-та жел. дор. отд 5 ст. I № 16 за 1899 г.

тавшаяся акціонерамъ, за уплатою облигацій и разными другими вычетами, въ послѣднее наилучшее пятилѣтіе 1894—1898 г., составляла по 105.727 р. при первоначальномъ капиталѣ въ 1.050.000 р.), но дѣло не сулило дальнѣйшаго крупнаго развитія (въ 1899 году чистый доходъ дороги упалъ до 171.852 р., и дивиденда выдано не было) и во всякомъ случаѣ отнюдь не было безусловно вѣрнымъ.

На какихъ же условіяхъ состоялось новое расширеніе предпріятія о-ва М.-В.-Рыбинской дороги? О-во обязывалось соорудить согласно правительственнымъ указаніямъ дорогу отъ ст. Дно до пересѣченія съ Царскосельской ж. д., длиною около 210 вер. нормальной колеи и въ соотвѣтствіи съ означенной постройкой выкупить Царскосельскую дорогу путемъ уплаты не позже 2 января 1900 года за каждую акцію общества этой дороги (всего 17500 акцій) по 180 р. наличными деньгами съ 5% год. за время съ 28 ноября 1899 г. по день, назначенный для уплаты по акціямъ съ тѣмъ, чтобы акціи, въ теченіе пяти лѣтъ съ этого дня не представленныя къ оплатѣ, считались недѣйствительными. О-во Царскосельской жел. дор. уничтожалось, а дорога со всѣми правами и обязательствами переходила къ обществу М.-В.-Рыбинской ж. д. и подлежала выкупу въ казну вмѣстѣ съ остальными линіями этого общества на прежнихъ условіяхъ. Пассажирскіе тарифы Царскосельской ж. д. сохранялись въ теченіе шести лѣтъ со времени открытія правильнаго движенія на линіи Дно-Петербургъ, но договоръ съ правительствомъ объ уплатѣ по 5000 р. ежегодно за право перевозки груза и пассажировъ отъ Александровской ст. до Петербурга—отмѣнялось. Кромѣ платы за акціи о-во обязывалось также погасить усиленнымъ платежемъ и 5%-ыя облигаціи Царскосельской дороги (первоначально на 1.800.000 р. м, а за срочнымъ погашеніемъ 1.714.310 р. м.), долги о-ва (163.000 р.), временныя затраты на дополнит. работы (164.000 р.) и наконецъ 45.000 р. въ распоряженіе главнаго акціонера названной дороги Д. С. Полякова на вознагражденіе директоровъ и служащихъ въ о-вѣ лицъ, по усмотрѣнію Полякова (всего надо было уплатить за Ц. дорогу 6.093.465 р. или по 243.738 р. за версту [1]). Затѣмъ о-во Рыбинской дороги должно было добыть средства а) на сооруженіе новой линіи Дно-Царское Село (весь участокъ отъ Витебска до Петербурга должно было окончить въ теченіе 4 лѣтъ со дня новаго соглашенія), b) на расширеніе и переустройство вокзала и товарной станціи въ Петербургѣ и приспособленіе колеи Царскосельской дороги (0,857 саж.) къ нормальной

[1]) Въ томъ числѣ за акціи 3.150.000 р., за облигаціи, считая по нарицательной ихъ цѣнѣ, 2.571.465 р.

(0,714 саж.), c) на покрытіе издержекъ по сдѣланнымъ уже изысканіямъ линіи отъ ст. Дно къ Лугѣ и Петербургу и на возмѣщеніе правительству расходовъ по содержанію инспекціи и жандармско-полицейскаго управленія при производствѣ строительныхъ работъ, d) на увеличеніе оборотнаго капитала дороги до 2000 р. на версту какъ вновь сооруженнаго участка, такъ и Царскосельской дороги. Всѣ эти расходы (съ выкупной за Царскосельскую д. суммой) не должны были превышать 19.000.000 р., не считая %-овъ за время производства работъ и расходовъ по реализаціи капитала, и добыть ихъ разрѣшалось выпускомъ новаго гарантированнаго правительствомъ облигаціоннаго займа до реализаціи же его разрѣшалось пользоваться суммами, реализованными раньше для другихъ надобностей. М-во ф-овъ исчисляло убытки о-ва Рыбинской дороги отъ новаго соглашенія—въ суммѣ до 5—6 мил. руб. въ первые годы, а потому было рѣшено оказать ему *новое пособіе* со стороны госуд. казначейства. Именно было постановлено (§ 11 Дополненія 5-аго), что изъ общей суммы процентовъ интереса и погашенія на ту часть облигаціоннаго капитала о-ва, которая соотвѣтствуетъ строительному капиталу сооруженія участка Дно—Царское Село, расширенія и переустройства вокзала и тов. станціи въ Петербургѣ и приспособленія Царскосельской ж. д. къ пропуску поѣздовъ нормальной колеи, о-во М.-В.-Рыбинской ж. д. принимаетъ на свой счетъ полностью уплату таковыхъ процентовъ въ размѣрѣ 425.000 р. ежегодно. Въ счетъ же недостающей для полнаго годового размѣра платежа по указанной части облигаціоннаго капитала суммы правительство выдаетъ о-ву для причисленія къ чистымъ его доходамъ въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ современи открытія правильнаго движенія по линіи Петербургъ-Витебскъ въ тѣ годы, когда дивидендъ не достигнетъ размѣра 6 р. 50 к. на акцію (съ прибавленіемъ госуд. налога), приплаты въ постепенно понижающемся размѣрѣ, а именно: въ первый по открытіи движенія годъ—въ полной недостающей до означеннаго платежа суммѣ, но не свыше 550.000 р.; во второй годъ въ размѣрѣ $^{9}/_{10}$ той же суммы, но не свыше 500.000 р., въ третій годъ въ размѣрѣ $^{8}/_{10}$, но не свыше 450.000 р., въ 4-ый—въ размѣрѣ $^{7}/_{10}$, но не свыше 400.000 р., въ пятый и въ послѣдующіе годы до десятаго включительно—$^{6}/_{10}$, но не свыше 350.000 р.. Суммы выданныя въ теченіе 5 лѣтъ,—безвозвратное пособіе, а въ теченіе послѣднихъ 5 лѣтъ возмѣщаются о-вомъ за счетъ новаго облигац. капитала изъ 4% годовыхъ въ теченіе одинадцатаго года со дня открытія правильнаго движенія по линіи Петербургъ-Витебскъ. Въ случаѣ подхода къ Петербургу—Петербургско-Вятской или другой какой-либо ж. дороги и необходимости примкнутія такой дороги къ Петербурго-Витебской условія

пользованія этой дорогою устройствами М.-В.-Рыбинской жел. дор. *устанавливаются правительствомъ*, при чемъ указанныя выше приплаты *уменьшаются* на соотвѣтств. сумму, размѣръ которой также *опредѣляется правительствомъ*. Новое соглашеніе возложило на казну обязательство уплатить безвозвратно 2.250.000 р. и выдать заимообразно 1.750.000 р. частному обществу,—пожертвовавшіе довольно крупное. Но общество наврядъ-ли могло пойти на какія-либо уступки, въ интересахъ соглашенія требовалось непремѣнно купить по неестественно вздутой цѣнѣ Царскосельскую жел. дорогу. Другой вопросъ, слѣдовало ли затѣвать сооруженіе новыхъ убыточныхъ линій, слѣдовало ли новую проектируемую магистраль (Петебургъ-Кіевъ-Одесса) строить отдѣльными участками при посредствѣ казны, и частныхъ обществъ, слѣдовало ли допускать невыгодное для о-ва Рыбинской дороги соглашеніе съ акціонерами Царскосельской ж д. Несомнѣнно, если о-во Рыбинской ж. д. согласилось на новую сдѣлку, то единственно въ цѣляхъ возможной наживы его заправилъ *при сооруженіи* новыхъ линій, акціонеры же наврядъ-ли могли извлечь изъ соглашенія особыя выгоды. Не извлекало ихъ и госуд. казначейство.

Затруднительное (для насъ) положеніе денежн. рынковъ заставило правительство для осуществленія новыхъ предпріятій М.-В.-Рыбинской ж. д., для которыхъ требовался капиталъ не менѣе 38.000.000 р., обратиться къ услугамъ сбер. кассъ, которыми и былъ пріобрѣтенъ новый выпускъ облигацій о-ва, гарантированныхъ правительствомъ, на сумму 25.000.000 р. пар. по 91 за 100 съ учетомъ расходовъ—по 90% или съ выручкой въ 22.500.000 дѣйств., пока достаточныхъ для начала работъ. Всего сооружено и предполагается соорудить новыхъ рельсовыхъ путей—болѣе 500 вер. (Дно-Новосокольники, уже открытая для движенія, 166 в., Дно-Царское село—209 верстъ, и Новосокольники-Витебскъ—177 вер.), По сооруженіи ихъ о-во М.-В.-Рыбинской ж. д. будетъ обладать вѣтью въ 2240 верстъ, изъ коихъ 1906 уже открыто для движенія въ первой половинѣ 1902 г. Стоимость версты опредѣлилась въ 165.175 р.[1]). Акціонерный капиталъ общества составляетъ 13.631.400 руб., облигаціонные 130.409.159 р. пар. (за срочнымъ погашеніемъ 128.990.031 р. въ 1901 г.) съ обязательнымъ платежемъ въ 5.865.189 р. Сюда надо присоединить капиталъ Новгородской ж. д. въ 4.501.075 р., за который надо было платить правительству по 187.098 р. ежегодно [2]), да для окончанія начатыхъ сооруженій прійдется реализовать еще новый капиталъ въ суммѣ не менѣе 22 милліон. руб. пар. съ плате-

1) Стат. сбор. м. п. с., в. 68, стр. 11 табл. I.

2) Свѣд. Г. контр. 1900 г. стр. 20—21.

жемъ въ 1.011.607 руб. (изъ 4% съ погаш. по срокъ концессіи—на 52 года). Будутъ ли доходы общества достаточны для выполненія всѣхъ этихъ обязательствъ, хотя бы и съ помощью 10-лѣтнихъ казенныхъ субсидій, судить сейчасъ очень трудно. Считая по $6^1/_2$ р. на акцію (всего 886.041 р. ежегодно), дорогамъ необходимо вырабатывать не менѣе 6.938.328 р. ежегодно, а съ дополнительнымъ, имѣющимъ быть реализованымъ капиталомъ—7.949.934 р. Валовой доходъ 1899 г. доходилъ до 7.385.000 р, 1900 г. до—9.053.000 р., 1901 г. до 9.639.000 р. Чистый доходъ дорогъ общества составлялъ въ 1897 г. 2.158.306 р, въ 1898 г. 2.393.331 р., въ 1899 г. 2.592.609 р., въ 1900 г 3.768.914 р. въ 1901 г.—3.578.246 р., а дивидендъ акціонеровъ въ 1897 г. 926.248 р., въ 1898 г. 604.363 р., въ 1899 г. 737.165 р., въ 1900 г. 1.221.026 р., въ 1901 г. только 507.448 р. [1]). Не беремся высказать по поводу этихъ цифръ к. л. опредѣленнаго сужденія, но не можемъ не замѣтить, что результаты эксплоатаціи дороги въ 1900 г. были столь успѣшны, что и казна получила 233.031 р., какъ долю своего участія въ доходахъ о-ва. Измѣнится ли этотъ результатъ съ открытіемъ новыхъ убыточныхъ линій, покажетъ будущее. Во всякомъ случаѣ въ 1915 г., съ наступленіемъ права правительства на выкупъ дороги, его прійдется осуществить въ виду сооруженія казною магистрали Витебскъ-Кіевъ-Одесса. Новое измѣненіе устава этого о-ва послѣдовало въ 1902 году [2]). Теперь уже наврядъ ли можетъ быть сомнѣніе, что о-во М.-В.-Рыбинской ж. д. поддерживаетъ свои доходы отвлеченіемъ грузовъ съ казенныхъ линій (преимущественно Риго-Орловской), организовавъ для этого скупку хлѣба черезъ особыхъ коммиссіонеровъ. Госуд. контроль возбудилъ по этому вопросу дѣло, поступившее въ особую коммиссію при д-тѣ ж. д. дѣлъ [3]).

Третье общество, ставшее особеннымъ фаворитомъ м-ва ф-въ—общество *Московско-Казанской* жел. дор., первоначально *Московско-Рязанской* жел. дор., получило толчокъ къ развитію въ концѣ м-ва И. А. Вышнеградскаго [4]), когда ему было дано разрѣшеніе на сооруженіе новой 800 верстной (съ вѣтвями) Рязанско-Казанской линіи за счетъ дополнительнаго облигаціоннаго гарантированнаго займа общества въ 30 мил. руб., реализированнаго въ 1892 г. по курсу 88 за 100 или съ выручкой 26.400.000 руб. Дѣй-

---

[1]) Свѣд. Госуд. Контр. о жел. дор 1897 г стр. 60—61, 1898 г. стр 42—43, 1899 г стр 34—35, 1900 г стр. 31, 1901 г (предвар), 20—21.

[2]) Собр. уз. 1902 г № 7. (отд. II). Указат. № 17 за 1902 г.

[3]) Новое время 1902 г. № 9561

[4]) Рус. госуд кредитъ, т. II, стр. 317—322

ствительная стоимость сооруженія (750 вер.) Р.-Казанской линіи, оконченной и пущенной для движенія—до Свіяжка въ концѣ 1893 г. и отъ Свіяжка до Казани въ серединѣ 1894 г. (35 верстъ), опредѣлена была въ 27.703.000 р., на версту 35.156 р., цѣна не дорогая, но обусловленная крайне плохимъ сооруженіемъ и ничтожнымъ подвижнымъ составомъ дороги. Дорога сразу же вызвала единодушныя жалобы со стороны всѣхъ, кому приходилось ею пользоваться. Идя параллельно казенной М.-Нижегородской линіи, она отвлекала отъ послѣдней много грузовъ, и этимъ (не говоря уже о грузахъ мѣстныхъ) обезпечила себѣ дов. крупные доходы Вѣтви Перово-Бойни-Соймоново (около 9 верстъ) и Коломна-Озеры (37 верстъ) были окончены въ томъ же 1893 г. [1]). Для окончанія главной линіи и вѣтвей былъ реализованъ въ 1893 г. новый 4%-й заемъ на сумму 10.365.000 р. по курсу 91,03 (см. выше). Выс. утв. 27 мая 1894 г. положеніемъ Соед. Присутствія [2]) было постановлено вновь расширить предпріятіе М.-К. общества, даровавъ ему концессію на сооруженіе и эксплоатацію ж. д. линіи отъ Пензы до ст. Рузаевка Рязанско-Казанской линіи съ тѣмъ, чтобы условія сооруженія были тѣ же, что и при сооруженіи Рязанско-Казанской линіи и чтобы о-во построило въ извѣстныхъ опредѣленныхъ о-вомъ по соглашенію съ министерствомъ путей сообщенія мѣстахъ зернохранилища. Съ этою цѣлью былъ разрѣшенъ новый заемъ на 7.500.000 р. кр., и дорога (132 версты) была 16 дек. 1895 г. открыта для движенія, оказавшись такъ же плохо сооруженною и эксплоатируемою, какъ и линія Рязанско-Казанская. Въ цѣляхъ производства разныхъ работъ по улучшенію и усиленію пропускной и провозной способности новыхъ линій, продолжавшихъ вызывать общія нареканія, Высочайше утвержд. Мнѣніемъ Государ. Совѣта 13 дек. 1894 г. [3]) было разрѣшено обществу выпустить еще одинъ гарантированный заемъ, такъ чтобы выручка ею составила до 6.526.620 р. кр. Это и былъ заемъ на сумму 7.125.000 р. нар., реализованный курсу 92,5 за 100, о которомъ говорили мы выше. Такимъ образомъ, о-во получало возможность привести, хотя отчасти, свои дѣла въ порядокъ, да и держало ихъ въ порядкѣ, поскольку дѣло шло объ извлеченіи наибольшаго дивиденда для акціонеровъ и побочныхъ доходовъ для заправилъ о-ва. Между прочимъ въ это же время была сооружена имъ небольшая (3 версты), но очень важная вѣтвь отъ ст. Шилово до р. Оки, включенная по Высочайше утвержд. 17 іюня 1895 г. полож. Соед. присутств. [4]) въ составъ предпріятія о-ва М.-К. жел. дор. Дальнѣйшее расши-

[1]) Стат. сбор. вып. 37 стр. 8—10 и 2.
[2]) П. С. З. № 10663.
[3]) П. С. З. № 11145.
[4]) П. С. З. № 11865.

реніе предпріятія послѣдовало въ силу Высочайше утвержд. 12 мая 1896 г. дополненія устава о-ва [1]), которымъ общество обязывалось построить своимъ распоряженіемъ жел. дор. линію въ одинъ путь отъ г. Сызрани до ст. Рузаевки, протяженіемъ около 298 верстъ и вѣтвь отъ г. Симбирска протяженіемъ около 130 верстъ отъ ст. Вырыпаевки упомянутой Рязанско-Казанской линіи, устроить въ Симбирскѣ и Сызрани вѣтви къ пристанямъ на р. Волгѣ, снабдить упомянутыя линіи подвижнымъ составомъ и произвести, въ зависимости отъ сооруженія этихъ новыхъ линій, дополнительныя устройства и поставки подвижного состава и принадлежностей для Рязанско-Казанской линіи на сумму 2.910.000 руб. дѣйств. по особой вѣдомости. Срокъ всѣхъ этихъ сооруженій назначенъ былъ на 1-е января 1901 года, строительный капиталъ въ суммѣ не болѣе 21.722.000 руб. дѣйств., не считая процентовъ на капиталъ за время производства работъ и расходовъ по изготовленію облигацій и оплатѣ ихъ гербовымъ сборомъ. Линія Сызранско-Рузаевская могла служить транзитнымъ путемъ для грузовъ Сибирской жел дор., создавъ конкуренцію казенной Сызранско-Вяземской жел. дор., такъ что, какъ и при проведеніи прежнихъ линій о-ва М.-Казанской жел. дор , казна могла потерять на доходѣ своихъ линій. Но министерство финансовъ болѣе озабочивало [2]) снабженіе рельсовыми путями богатаго промышленнаго, хлѣбнаго и лѣсного раіона, нежели интересы той или другой казенной линіи, точка зрѣнія вполнѣ правильная, еслибы сооруженіе этихъ путей зависѣло дѣйствительно отъ частнаго общества, а не отъ казны, которая сама же и создала себѣ соперника тамъ, гдѣ его не было. Для осуществленія постройки проэктированныхъ обществомъ М.-К. ж. д. путей былъ реализованъ въ 1897 г. 4%-ый гарант. заемъ на 27.300.000 р. съ выручкой въ 95,81% или 26.156.250 р., а самыя линіи окончены и открыты для движенія ранѣе условленнаго срока: Рузаевка-Сызрань (278 верстъ) и Инза-Симбирскъ (156 верстъ)—28 дек. 1898 г..

31 дек. 1899 г. Высочайше утвержд. пол. Соед. прис. строительный капиталъ этихъ линій вмѣстѣ съ соединительными вѣтвями къ Сызрано-Вяземской и Самаро-Златоустовской жел. дор. (разрѣшенныхъ Высочашимъ пов. 8 мая 1898 г. [3]) и съ устройствомъ на Рузаевка-Сызранской линіи продовольственнаго пункта опредѣленъ былъ въ 22.112.108 р., считая въ этой суммѣ расходъ на уплату % и погашенія на таковой капиталъ за время сооруженія линій и

---

[1]) П. С. З № 12929

[2]) См. Вѣст. фин. 1896 г № 16, стр. 138—140.

[3]) Собр. узак. 1898 г., ст. 1532.

вѣтвей [1]), или на версту (включая 16 верстъ новыхъ соединительн. вѣтвей) около 49.000 р., цѣна относительно (въ виду низкаго качества постройки) очень высокая, но затратой этой суммы дѣло не ограничилось. 31 января 1898 г. [2]) было разрѣшено о-ву новое производство работъ и поставокъ по увеличенію провозоспособности и по разнымъ улучшеніямъ на сумму 10.710.000 руб. съ отнесеніемъ части этого расхода (въ суммѣ 120.000 руб.) на остатки отъ выручки по одному изъ прежнихъ займовъ о-ва, предназначенные раньше на устройство сортировочной станціи Вышгородъ; а для покрытія остальныхъ расходовъ разрѣшалось выпустить новый гарантированный заемъ, который и былъ реализованъ въ 1898 г. съ помощью сберегательныхъ кассъ на сумму 11.000.000 р. нарицат. съ выручкой 10.670.000 р., достаточныхъ для покрытія сказаннаго расхода. Если подсчитать стоимость сооруженія (съ оборудованіемъ) всѣхъ перечисленныхъ линій М.-Казанскаго о-ва, построенныхъ въ м-во С. Ю. Витте, то получимъ крупную цифру 86.432.750 р. для 1423 верстъ или по 60.750 р. на версту очень упрощеннаго типа постройки безъ какихъ либо большихъ мостовъ и безъ всякаго моста черезъ Волгу. Несомнѣнно такого рода строительство было чрезвычайно выгодно для строителей, и они безпрестанно продолжали хлопотать о дальнѣйшемъ расширеніи предпріятія, къ чему министерство финансовъ, озабоченное вообще хлопотами «сдѣлать Россію возможно болѣе проѣзжей», какими бы это путями не было достигнуто, лишь бы не было непосредственнаго обремененія государств. казначейства, относилось по прежнему въ высшей степени предупредительно. 16-го іюня 1898 года Высочайше утверждено было положеніе Соед. присутствія вмѣстѣ съ утвержденіемъ дополненія къ уставу о-ва М.-К. ж. д. [3]), въ силу коего о-во бралось своими средствами соорудить: 1) ширококолейную линію въ одинъ путь отъ ст. Ромодановъ Московско-Казанской желѣзной дороги на г.г. Лукояновъ и Арзамасъ, въ направленіи къ Н.-Новгороду, съ тѣмъ чтобы вопросъ о подходѣ Ромодановской линіи къ Нижнему или же къ ст. Н. Новгородъ М.-Нижегородской ж. д., а равно и о выборѣ мѣста для перехода ж. д. черезъ Оку и о сооруженіи въ этомъ мѣстѣ ж. д. моста и соотвѣтственно этому о предѣльной строительной стоимости упомянутыхъ линій подлежали разрѣшенію Соед. Присутствія на основаніи дополнительныхъ изысканій; 2) подъѣздной ж. д. путь отъ ст. Земетчино Сызрано-Вяземской ж. д. до соединенія его съ М.-Ка-

[1]) Собр. узак. 1900 г., ст. 856
[2]) Собр. узак. 1899 г., ст. 462.
[3]) Собр. узак. 1898 г., ст 1502.

занскою ж. д. близъ ст. Кустаревка, протяженіемъ около 94 верстъ. Строительный капиталъ новыхъ линій (Ромоданово-Арзамасъ и Земетчино-Кустаревка) былъ опредѣленъ въ 35.000 р. на версту, съ тѣмъ чтобы не превышать суммы 10.371 600 р. дѣйств., не включая процентовъ на капиталъ за время производства работъ, срокъ на сооруженіе—*пятилѣтній*, типъ постройки—очень упрощенный (рельсы, напр., 20 фунт. въ погонномъ футѣ, уклоны даже до 0,008 съ радіусомъ въ *250 саж.!*), словомъ на условіяхъ, едва ли не худшихъ, чѣмъ условія прежнихъ сооруженій пресловутаго общества. Значеніе новыхъ линій должно было быть, конечно, очень важнымъ: довольно сказать, что ж. д. разстояніе между Волжскими пристанями должно было сильно сократиться (отъ Нижняго до Царицына на 225 в., до Камышина на 285 в., до Саратова на 390 в.) и что новая линія прорѣзывала почти поперегъ всю Нижегородскую губернію, суля внести чрезвычайное оживленіе въ торговую и промышленную дѣятельность ея населенія [1]). Но о-во по прежнему продолжало страдать «мостобоязнью», отказываясь соорудить мостъ черезъ Оку, и боязнью подхода къ тѣмъ городамъ, около которыхъ проходила или къ которымъ направлялась, настаивая на невозможности подойти къ Н.-Новгороду. Правительство, къ сожалѣнію, скорѣе склонялось въ пользу интересовъ богатаго частнаго общества (естественно хлопотавшаго о выгодахъ своихъ акціонеровъ), нежели въ пользу интересовъ мѣстнаго населенія. Линія Земетчино-Кустаревка разсчитывала главнымъ образомъ на лѣсные грузы. Деньги на сооруженіе этихъ линій опять таки дало госуд. казначейство и сбер. кассы, принявъ 4%-ый гарантированный заемъ о-ва на 12.000.000 р. кр. по курсу $95_{,25}$ или за 11.430 000 р. дѣйств. (въ 1899 г.). Общественное возбужденіе по поводу новой концессіи о-ва, причинявшаго неудовольствіе рѣшительно всѣмъ, кому приходилось пользоваться его услугами и снова почти избѣгнувшаго необходимости подходить къ тѣмъ городамъ, которые должны были обслуживать его линіи, было довольно сильное. Сыпались ходатайства отъ Нижегородскаго городскаго управленія, мѣстныхъ правительственныхъ властей, частныхъ лицъ. Печатались въ газетахъ обличительныя статьи и письма. Правительство отнеслось къ вопросу съ должнымъ вниманіемъ, и 15 мая 1899 г. [2]) было обществу Казанской ж. дор. разрѣшено построить второй участокъ Ромодановско-Нижегородской линіи протяженіемъ до 125 верстъ съ подходомъ къ Нижнему по правому нагорному берегу Оки съ устройствомъ станціи въ Н.-Новгородѣ на безвозмездно уступаемомъ Нижегородскимъ общественнымъ управленіемъ

[1]) Вѣстн. фин. 1898 г. № 41 стр 77

[2]) Собр. уз 1899 г. ст. 1529.

участкѣ земли, предѣльной стоимостью, вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ не свыше 6.597.000 р. дѣйств., не считая % на капиталъ за время производства работъ и расходовъ реализаціи капитала. Къ сожалѣнію вопросъ объ освобожденіи о-ва отъ обязанности сооруженія ж. д. моста въ Нижнемъ черезъ Оку былъ оставленъ открытымъ. Необходимый строительный комитетъ новой линіи былъ реализованъ при помощи все тѣхъ же сберегательныхъ кассъ на сумму 7.800.000 руб. нарицат. по курсу 93 или съ выручкой 7.254.000 р. Окончательная величина строительнаго капитала Ромодановско-Нижегородской (293 версты) и Кустаревка-Земетчинской (94 версты) линіи была Высочайше опредѣлена 21 апр. 1901 г. [1]) въ 18.752.789 р., включая проценты за время постройки и стоимость сооруженія шоссе отъ с. Ильинскаго до ст. Ромоданово, или на версту около 48½ тыс. руб. [2]). Вопросъ о мостѣ черезъ р. Оку такъ и остается открытымъ, какъ остался открытымъ вопросъ о сооруженіи моста черезъ Волгу на Рязанско-Казанской линіи, который о-во было обязано по требованію правительства соорудить въ случаѣ усилившейся въ немъ потребности. Потребность эта давно наступила, но правительство почему-то не осуществляетъ своего права, вѣроятно изъ боязни уменьшить хотя немного дивидендъ акціонеровъ общества. Доходы дорогъ М. Казанскаго общества съ каждымъ годомъ возрастали, росъ и дивидендъ акціонеровъ. Въ среднемъ въ 1884—1893 г г. (до открытія Казанской линіи) чистый доходъ составлялъ 4.060.516 р., супердивидендъ (кромѣ гарантированнаго на акціи дохода) въ 1893 г. достигъ—2.415.000 р. За пятилѣтіе 1894—98 г. (съ открытіемъ новыхъ участковъ) доходъ въ среднемъ дошелъ до 7.030.433 руб., супердивидендъ до 2.492 096 р. Въ 1899 г. чистый доходъ былъ уже 10.011.169 руб, супердивидендъ—2.751.441 р. или 22.95% на акціонерный капиталъ (не считая 5% гарантированныхъ), въ 1900 г. чистый доходъ 10.778.948 руб., супердивидендъ 2.941.175 руб. (или 28,47%, не считая отчисленія въ пользу служащихъ, сумма коего превышаетъ 622½ т. р.). Сообразно съ этимъ стала получать въ свою пользу изв. суммы и казна (по соглашенію 1891 г.) За три года (1896—1898) это отчисленіе составило 1.355 538 р., въ 1899 г.—уже 1.114.811 р., въ 1900 г.—1.065.486 р. Такой результатъ—несомнѣнно успѣшенъ, но онъ вызванъ отнюдь не искусствомъ заправилъ общества, а громаднымъ экономическимъ значеніемъ принадлежащихъ ему линій (какъ транзитныхъ и мѣстныхъ). Съ 1901 г. положеніе дѣлъ о-ва начинаетъ

[1]) Собр узак. 1901 г. см. 1202.

[2]) Собственно линія Ромоданово-Нижегородская обошлась въ 55.000 р., а Кустаревка-Земетчино по 37 000 р. верста.

ухудшаться: чистый доходъ дорогъ понизился до 9.028.610 р., въ пользу служащихъ, директоровъ и акціонеровъ отчислено уже только 2.626.098 р., казна *ничего не получила въ свою пользу*. Это ужъ признакъ несомнѣнно дов. тревожный. При всемъ томъ со стороны финансоваго вѣдомства было крупною ошибкою отсрочить выкупъ М.-Рязанской линіи (въ 1891 г), но дѣло и до сихъ поръ, кажется, еще поправимо, такъ какъ казна можетъ выкупить дорогу въ 1905 г. на тѣхъ же условіяхъ, на какихъ могла это сдѣлать и въ 1891 г. Естественно, что это право не можетъ нравиться акціонерамъ общества, и они всячески хлопочутъ объ отсрочкѣ выкупа (хотябы до 1915 г.), и съ этою цѣлью предложили правительству соорудить въ теченіе *восьми* лѣтъ новую громадную линію *Москва - Шихраны - Казань - Кыштымъ*, (1593 верстъ) съ мостомъ черезъ Волгу, паралельно уже существующей линіи Москва-Казань, съ цѣлью кратчайшаго соединенія (изъ существующихъ и строющихся рельсовыхъ путей) Москвы съ Сибирской дорогой, стоимостью болѣе 110 мил. руб., реализуемыхъ, конечно, съ помощью государственной гарантіи. Въ правительственныхъ сферахъ проэктъ этотъ встрѣченъ былъ съ большимъ сочувствіемъ, не смотря на то, что о-во требовало опредѣленія строительнаго капитала по 77.000 р. за версту и что линія явилась бы головнымъ участкомъ строющейся казной Сибирской ж. д. Главнымъ образомъ интересовались тѣмъ, что новая линія громаднаго значенія, если бы и оказалось убыточной, легла бы бременемъ на крупные доходы частнаго общества, а не на казенные доходы, между тѣмъ отказъ отъ сооруженія этой линіи долженъ былъ вызвать необходимость постройки второго пути на казенной Самаро-Златоустовской линіи протяженіемъ около 940 верстъ стоимостью до 30 мил. руб., которыхъ не было въ распоряженіи казны (какъ будто бы деньги были когда-либо въ распоряженіи о-ва Московско-Казанской ж. д., а не получались имъ изъ сберегательныхъ кассъ въ обмѣнъ на гарантированныя правительствомъ бумаги[1]). Коммиссія о новыхъ ж. дорогахъ въ м-вѣ финансовъ совершенно было одобрила проэктъ М.-Казанскаго о-ва [1]), но свѣдѣнія о немъ проникли въ печать, которая отнеслась къ нему крайне враждебно, справедливо указывая на нѣкото-

[1]) Условія сооруженія новаго пути были коммиссіей опредѣлены слѣдующія: 1) о-во обязывается выпустить дополнительный акціонерный капиталъ на 10 195.500 р, съ обмѣномъ каждой непогашенной старой акціи на четыре новыхъ и каждой погашенной на три новыхъ и съ правомъ для владѣльцевъ четырехъ новыхъ акцій получить еще одну новую по нариц цѣнѣ. 2) Въ случаѣ превышенія 28 р дивиденда на акцію (теперь 27 р) старую и 6 р 50 к на новую, половина прибылей идетъ въ казну, а изъ остатка 60% акціонерамъ, а изъ послѣднихъ 40% двѣ трети въ казну и 1/3 акціонерамъ. 3) Выкупъ остается на прежнихъ условіяхъ, но обществу будетъ выдана не рента, а капитализ. изъ 4½% стоимость ея наличными деньгами. При

рые недостатки самаго направленія новой дороги, а, главное, на крайне плохое веденіе о-вомъ М.-К. ж. д. дѣла (не въ смыслѣ конечно извлеченія доходовъ): сооруженіе дороги этимъ обществомъ было бы почти равносильно совершенному отсутствію дороги, такъ оно плохо строило свои дороги и такъ плохо удовлетворяло предъявляемымъ къ нейсо стороны публики требованіямъ. Въ редакціи разныхъ газетъ посыпались письма спеціалистовъ о возможности сооруженія (казною) другихъ головныхъ участковъ Сибирской дороги, болѣе короткихъ, болѣе дешевыхъ и болѣе необходимыхъ (наприм. рекомендовалась линія Кыштымъ-Сарапуль-Мармыжи-Царевококшайскъ-Нижній Н.-Балахна-Шуя не болѣе 1585 верстъ, Кинешма-Есаульская—1356 в., Казань-Кыштымъ—816 в., Царицынъ-Челяба—1548 в., Нижній-Казань-Уфа всего 750 верстъ съ возможностью отъ Нижняго вести дорогу на Ярославль и Рыбинскъ и т. д. [1]). Вопросъ былъ временно отложенъ [2]) въ виду устраненія крайней необходимости новаго выхода Сибирской дороги разрѣшеніемъ постройки линія Вятка-Петербургъ средствами казны (съ возможностью сооруженія перевальной дороги черезъ Уралъ отъ Перми до Екатеринбурга и, для спрямленія Сибирской дороги, линіи Тюмень-Омскъ). Линія Москва-Казань-Кыштымъ имѣетъ, конечно, свои достоинства, можно было бы (на болѣе, конечно, выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ предположенныя) сдать постройку ея и о-ву М.-Казанской ж. д., но съ сохраненіемъ права выкупа дорогъ этого о-ва въ казну съ 1905 г. *во всякое время* съ обязательствомъ въ случаѣ выкупа до 1915 г. произвести разсчетъ по чистому доходу 1884—1890 г.г., какъ было условлено 11 іюня 1892 г. [3]). Кромѣ того восьмилѣтній срокъ постройки слишкомъ великъ, удорожая ея стоимость процентами на

выкупѣ до 1915 г къ сложности чистыхъ доходовъ 1884—1890 г.г. прибавляется 500.000 р 4) Постройка подчиняется фактическому контролю правительства (Дѣло д-та ж. д дѣлъ, отд 8 ст. 1 № 4). Условія эти небезвыгодны для казны, но возможна и полная ошибочность разсчета. Заправилы общества могутъ обратить вниманіе на извлеченіе побочныхъ доходовъ при постройкѣ огромной магистрали, новая дорога можетъ пойти въ убытокъ и лечь тяжкимъ бременемъ на казну.

[1]) См. напр. *Новое время* №№ 9012, 9015, 9203, 9206 и др, *Россія* №№ 717, 728 и др.

[2]) Коммиссія о новыхъ жел. дорогахъ при д-тѣ ж д. дѣлъ въ минист финансовъ приняла проэктъ Кыштымской линіи весьма сочувственно и считала цѣну въ 74 370 р. на версту новаго пути весьма умѣренной въ виду необходимости сооруженія пяти мостовъ общимъ протяженіемъ въ 1900 сажней и снабженія дороги большимъ подвижнымъ составомъ, а правит гарантію—фиктивной въ виду большихъ доходовъ общества М -Казанской ж. д. (Торг.-пром. газета 1901 г. №№ 73 и 75) Такъ какъ коммиссія при подобныхъ же расчетахъ на доходность М.-Ярославской и Р.-Уральской ж д весьма жестоко ошиблась, то подобная ошибка вполнѣ возможна и относительно М -Казанской ж д., при чемъ гарантія на 110.000 000 р. въ этомъ случаѣ оказалось бы всецѣло лежащей на госуд казначействѣ, а отвѣтственность «о-ва» оказалась бы дѣйствительно вполнѣ фиктивной.

[3]) П С. З № 7828.

строительный капиталъ. Въ концѣ 1902 г. въ газетахъ появилось сообщеніе м-ра ф-овъ (въ отвѣтъ на ходатайство г. Казани о сооруженіи моста черезъ Волгу и о проложеніи рельсовыхъ путей за Волгой отъ Казани на соединеніе съ Сибирской ж. д.), что мостъ черезъ Волгу будетъ сооруженъ о-вомъ Московско-Казанской ж. д., которому дано Высочайшее соизволеніе на постройку новой магистрали, но что отъ Казани новую линію сооружать не предполагается. Къ сожалѣнію до сихъ поръ (январь 1903 г.) никакихъ точныхъ свѣдѣній о новой концесіи о-ва Московско-Казанской ж. д. не опубликовано. Если однако дорогу не предполагается вести отъ Казани, то рѣчь идетъ уже не о прежнемъ проэктѣ Москва-Казань-Кыштымъ, о которомъ мы только что говорили. О-во М.-Казанской ж. д. и теперь одно изъ самыхъ большихъ и богатыхъ среди другихъ частныхъ ж. д. обществъ. Дороги его имѣютъ протяженіе 2050 верстъ. Акціонерный капиталъ о-ва составляетъ 10.000.000 р. съ гарантированнымъ платежомъ въ размѣрѣ 405.939 р. ежегодно, облигаціонный—127.933.750 р. съ гарантированнымъ платежомъ въ 5.903.750 руб., всего 137.933.750 руб. съ платежомъ въ 6.309.689 руб., что составитъ на версту 67.285 р. строительнаго капитала и 3.078 р. обязательныхъ платежей. Кромѣ того числилось къ концу 1900 г. затраченныхъ изъ эксплоатаціонныхъ доходовъ, запаснаго, возобновительнаго и т. п. капиталовъ дороги и другихъ источниковъ на постройку дорогъ Московско-Казанскаго о-ва до 8.055.662 р; долгъ и ссуда правительству опредѣляется всего въ суммѣ 46.140 р. [1]).

На сколько о-во Московско-Казанской ж. д. зарекомендовало себя хорошо съ финансовой стороны веденія своихъ дѣлъ и плохо со стороны постройки и эксплоатаціи своихъ линій, при чемъ самое успѣшное веденіе дѣлъ обусловлено было въ значительной степени характеромъ самыхъ ея линій, прорѣзывающихъ богатѣйшія мѣстности и параллельныхъ уже существующимъ казеннымъ, на столько другое, усиленно протежируемое финансовымъ вѣдомствомъ ж. д. о-во—*Владикавказской* ж. д. зарекомендовало себя относительно смѣлой иниціативой въ изысканіи новыхъ рельсовыхъ путей, энергіей при приведеніи своихъ дѣлъ въ порядокъ и сравнительно очень добросовѣстнымъ отношеніемъ къ принятымъ имъ на себя обязательствамъ по отношенію къ лицамъ, пользующимися его услугами. О-во это (подъ назв. о-ва Ростовско-Владикавказской ж. д.) возникло въ 1872 г., съ небольшимъ акціонернымъ капиталомъ, впослѣдствіи выраженнымъ въ кред. валютѣ суммою 8.642.500 р.,

[1]) Стат. Сбор. м. п. с., в. 68 стр. 11, табл. I.

который былъ гарантированъ изъ 5% на ограниченный срокъ—15 лѣтъ [1]),—для сооруженія линіи Ростовъ-Владикавказъ (652 версты), оконченной за счетъ облигаціоннаго капитала въ 23.605.450 р. мет., вошедшаго въ составъ консолид. госуд. ж. займовъ. Дорога не вырабатывала вполнѣ достаточнаго дохода для оплаты своихъ обязательствъ и требовала отъ правительства приплатъ по гарантіи. Такимъ образомъ въ отличіе отъ дорогъ трехъ только-что разсмотрѣнныхъ обществъ, не требовавшихъ никакихъ отъ правительства расходовъ, бывшихъ до изв. степени самостоятельными, реализовавшихъ свои капиталы отъ собственнаго имени, хотя бы и съ гарантіей правительства, о-во Р.-Владикавказской ж. д. зависѣло въ исполненіи своихъ обязательствъ отъ госуд. казначейства и могло построить дорогу только за счетъ суммъ, переданныхъ ему правительствомъ непосредственно, безъ выпуска займовъ отъ своего имени. Перемѣна въ положеніи дѣлъ этого о-ва наступила въ 1884 г. [2]), когда ему разрѣшено было построить новую вѣтвь къ создававшемуся незамерзаемому порту Новороссійску (255 верстъ) за счетъ гарантированнаго облигаціоннаго капитала на 20.531.500 р. зол., часть котораго должна была быть употреблена также на погашеніе прежнихъ правительственныхъ ссудъ. О-во было переименовано въ о-во Владикавказской ж. д., и гарантія по его акціямъ была продлена по 1 янв. 1899 г., съ пониженіемъ ея однако сперва до 3%, потомъ до 2% и наконецъ до 1%, и доходы его съ окончаніемъ Новороссійской вѣтви (въ 1887 –1888 г.г.) сильно возросли, составивъ въ среднемъ въ семилѣтіе 1888—1894 г. по 2.835.319 р. въ годъ противъ 658.242 руб. въ среднемъ за годъ въ семилѣтіе 1881—1887 г.г. Такой успѣхъ въ дѣятельности о-ва сулилъ въ будущемъ возвратъ правительству хотя бы въ изв. части долга ему о-ва по гарантіи, начетамъ и ссудамъ, доходившаго почти до 50 мил. руб., и м-во ф-овъ стало идти на встрѣчу всѣмъ шагамъ о-ва, сулившимъ улучшеніе его дѣлъ. Такъ въ 1891 г. дана была о-ву концессія на сооруженіе *Петровской* линіи и Минераловодскихъ вѣтвей, обѣщавшая о-ву крупные барыши, при чемъ правительство взамѣнъ этой новой льготы о-ву... отсрочило свое право на выкупъ его дорогъ съ 1893 г. по 1906 г., выговоривъ только себѣ право на полученіе немного большей части доходовъ о-ва на погашеніе старыхъ долговъ казнѣ [3]). Правительство же дало и средства о-ву на сооруженіе новыхъ дорогъ, полученныя путемъ выпуска консолид. ж. д. займа (1892 г.),—въ размѣрѣ 16.000.000 р., каковыя до-

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр 402—403.

[2]) Ibid., стр. 570—572.

[3]) Рус госуд. кредитъ, т. II, стр. 341—345.

роги и были открыты: линія Бесланъ-Петровскъ (250 верстъ) и Минераловодскія вѣтви (60 верстъ)—17 мая 1894 г. уже въ министерство С. Ю. Витте. Сооруженіе произведено было, хотя и довольно упрощеннаго типа, но во многихъ мѣстахъ вполнѣ солидно (значит. часть мостовъ каменныхъ, часть шпалъ дубовыхъ, рельсы стальные $22^1/_2$ фунта въ погонномъ футѣ, наибольшіе уклоны 0,006 и т. д.). Высоч. утв. 18 февр. 1893 г. положеніемъ соед. присутствія о-ву Владикавказской ж. д. было разрѣшено соорудить еще новую линію отъ ст. Кавказская до г. Ставрополя (который принялъ по этому поводу на себя особыя, совершенно непосильныя, обязательства) длиною 145 верстъ (новое дополн. къ уставу о-ва по этому случаю было Выс. утверждено 9 мая 1893 г. [1]), для каковой цѣли, а равно въ исполненіе Выс. утв. 9 мая 1894 г. мн. Государственнаго Совѣта [2]) объ увеличеніи провозоспособности Владикавказской дороги, ея улучшеніи и устройствѣ къ ней нефтепровода было разрѣшено о-ву выпустить *отъ своего имени* дополнительный гарантированный капиталъ съ выручкой около 16 500.000 р. кр.. Капиталъ этотъ былъ реализованъ въ 1894 г. путемъ выпуска заграницей займа о-ва на 12.500.000 р. зол. нар., а вѣтвь къ Ставраполю открыта для движенія въ 1897 г.. Чистый доходъ о-ва сильно возросталъ по мѣрѣ открытія новыхъ вѣтвей, опредѣлившись въ 1895 г. цифрою 6.658.771 р., въ 1896 г.—8.276.100 р., въ 1897 г.—6.097.723 р., въ 1898 г.—5.804.726 р., такъ что появились уже отчисленія въ пользу казны для погашенія прежнихъ долговъ: въ 1895 г.—546.976 р., 1896 г.—1.665.339 р., съ 1897 г. снова впрочемъ временно исчезнувшія. О-во спѣшило расширить свое предпріятіе, пользуясь созданнымъ отчасти при его участіи великолѣпно оборудованнымъ Новороссійскимъ портомъ [3]), въ цѣляхъ обезпеченія своихъ линій огромными хлѣбными грузами (имѣлось въ виду захватить даже грузы Сибирской жел. дороги). Съ этою цѣлью о-во возбудило ходатайство о сооруженіи новой линіи—отъ г. Царицына до ст. Тихорѣцкой, т. е. о соединеніи Волги съ Новороссійскомъ рельсовымъ путемъ. Финансовое вѣдомство отнеслось къ этому проэкту очень сочувственно, также озабо-

---

[1]) П. С. З. № 9574.

[2]) П. С. З. № 10608.

[3]) Портъ началъ обстраиваться въ 1888 г.. О-во Владикавказской ж. д. постепенно соорудило въ немъ хлѣбныхъ амбаровъ на 7.000 000 пудовъ, элеваторъ на 3 мил. пудовъ зерна, резервуары для слива и хранения нефтяныхъ продуктовъ на 5 мил. пуд, пять пристаней, изъ коихъ двѣ элеваторныя, одна эстопадная двухэтажная, одна для нагрузки нефтянныхъ продуктовъ съ пятью трубопроводами и одна обыкновенная. Кромѣ того было устроено коммерческое агенство для выдачи ссудъ подъ товары и проч. См. Вѣст. фин. 1901 г. № 24.

ченное усиленіемъ вывоза заграницу, о чемъ хлопотало и о-во. Высоч. утв. 24 марта 1895 г. Соед. Присутствіемъ [1]) постановлено было утвердить третье дополненіе къ уставу о-ва, коимъ предоставлялось о-ву построить ширококолейную ж. д. линію отъ ст. Тихорѣцкой до Царицына съ пристанью на Волгѣ, а также 1) соорудить ширококолейные подъѣздные пути къ Владикавказской ж. д. отъ ст. Желѣзноводскъ до Желѣзноводской группы минеральныхъ водъ и отъ ст. Екатеринодаръ до Ярморочной пл. г. Екатеринодара, 2) снабдить новыя вѣтви подвижнымъ составомъ и всѣми принадлежностями эксплоатации по указаніямъ м-ва путей сообщ., 3) устроить склады для рыбныхъ, нефтяныхъ и иныхъ грузовъ, завозные склады для всякаго рода грузовъ на главнѣйшихъ станціяхъ, склады и элеваторы съ необходимыми приспособленіями, нефтепроводы и приспособленія для перегонки и храненія нефти, 4) произвести по требованію м-ва путей сообщ. работы по устройству въ Петровскѣ набережныхъ и приспособленій для нагрузки, выгрузки и храненія грузовъ, прибывающихъ по ж. дорогѣ и на судахъ и 5) произвести разнаго рода дополнительныя работы и устройства для улучшенія и усиленія провозной и пропускной способности Владикавказской ж. д. и ея вѣтвей. Для всѣхъ этихъ надобностей въ 1895 г. былъ реализованъ распоряженіемъ о-ва новый гарантированный заемъ на 17.508.730 р. зол.=56.736.000 мар. по $96,_{75}$ за 100. Самыя же новыя линіи были открыты для движенія: Царицынская (501 в.) 1-го іюня 1899 г. и Бештау-Желѣзноводскъ (5 верстъ) въ январѣ 1897 г., при чемъ открытіе Царицынской линіи было отсрочено противъ установленнаго 3-ьимъ дополненіемъ устава о-ва, а самая линія сооружена совершенно неудовлетворительно, не многимъ лучше пресловутыхъ сооруженій о-ва Московско-Казанской ж. д.. Не говоримъ уже о нареканіяхъ, вызываемыхъ слишкомъ большой растянутостью линіи, которая могла бы быть значительно короче, что удешевило бы перевозку волжскихъ грузовъ. Царицыно-Тихорѣцкой линіи придавалось съ самаго начала возникновенія вопроса о ея сооруженіи (1889 г.) весьма важное значеніе, думали даже, что съ окончаніемъ Великаго Сибирскаго пути она пріобрѣтетъ значеніе міроваго транзитнаго пути. Первоначальная стоимость новой линіи исчислялась въ 35.000 р. на версту, а общая въ 18.000.000 р., каковая расцѣнка и получилось правительственное одобреніе (предполагалось слабое движеніе, при одной парѣ товарныхъ и одной товаропассажирскихъ поѣздовъ). На самомъ дѣлѣ строители превысили сказанную расцѣнку въ $1^1/_2$ раза (улуч-

[1]) П. С. З № 11495.

шивъ дорогу и приспособивъ ее для пропуска двухъ паръ пассажирскихъ и четырехъ паръ товарныхъ поѣздовъ), доведя ея стоимость до 29.400.000 р. (съ процентами за время сооруженія). Выс. утв. 31 янв. 1898 г. пол. Соед. Прис. эта расцѣнка была утверждена, такъ что верста пути обошлась въ 58.000 р.,—цыфра очень высокая, хотя нѣсколько сглаживаемая дов. значительнымъ подвижнымъ составомъ, пріобрѣтеннымъ для дороги. Еще прежде, чѣмъ была окончена Царицынская линія, о-во Владикавказской ж. д. взялось за сооруженіе новой вѣтви—отъ г. Петровска до Дербента (Высоч. утвер. 17 мая 1896 г. Пол. Соед. Присутствія [1]), сумма постройки которой была исчислена въ 5.265.000 р. кр. дѣйств.. Это было первое звено для соединенія общей нашей рельсовой сѣти съ Закавказской ж. д., и съ этой точки зрѣнія печать наша съ удовольствіемъ привѣтствовала новое предпріятіе Владикавказской дороги. Для сооруженія этой вѣтви, а равно для окончанія Царицынской линіи съ устройствомъ новой пристани въ Сарептѣ и усиленія провозоспособности дорогъ о-ва было разрѣшено реализовать новый облигаціонный капиталъ въ суммѣ 64 мил. мар.=19.750.400 р. зол., что и было осуществлено въ 1897 г. на германскомъ рынкѣ (курсъ=97 7/8). Заемъ этотъ еще не былъ реализованъ, какъ о-ву Владикавказской ж. д. было дано разрѣшеніе (Выс. утв. 28 февраля 1897 г. полож. Соед. Прис. [2]) на сооруженіе вѣтви отъ Дербента до соединенія съ Закавказской ж. д., протяженіемъ около 216 верстъ и стоимостью до 12.274.140 р. съ окончаніемъ постройки не позднѣе 1 января 1899 г.. Этой линіей должна была сомкнуться наша рельсовая сѣть, и г. Баку могъ получить прямое сообщеніе съ Москвой. Стратегическое и экономическое значеніе новой линіи не нуждается ни въ какихъ поясненіяхъ [3]), и скорѣйшее ея окончаніе было крайне желательно. Но о-во, взявшее на себя сооруженіе цѣлаго ряда рельсовыхъ путей рѣшительно было не въ состояніи ихъ своевременно окончить, такъ что пришлось сроки открытія новыхъ линій откладывать. Тѣмъ не менѣе въ 1900 г. участокъ Дербентъ-Петровскъ (121 в.), а въ 1901 г. и участокъ Дербентъ-Баладжары (216 в.) были открыты для движенія, и теперь мы уже имѣемъ (1902) сквозные поѣзда прямого сообщенія отъ Баку до Москвы,—давно жданный результатъ, наконецъ получившій осуществленіе въ періодѣ нашей новѣйшей ж. д. строительной горячки.

---

[1]) П. С. З. № 12943

[2]) П. С. З. № 13805

[3]) Ср. статью въ Вѣстн. Фин. «Жел. дорога отъ Дербента до Баку» 1897 г. № 17 стр 259—262.

Новый участокъ Дербентъ-Баку по предварительнымъ разсчетамъ самъ по себѣ могъ дать чистаго дохода не болѣе 280.000 р. въ годъ, тогда какъ оплата его строит. капитала потребовала бы до 600 000 р. Но отъ постройки новаго участка доходъ прочихъ линій Владикавказской ж. д. долженъ былъ возрасти на сумму не менѣе 480.000 р. ежегодно, такъ что убытковъ не предвидѣлось лишь благодаря отдачи концессіи именно этому о-ву.—Съ окончаніемъ новыхъ участковъ, особенно Царицынской линіи и съ экономическимъ развитіемъ Сѣвернаго Кавказа Владикавказская ж. д. уже была не въ состояніи перевозить безъ задержки всѣ поступающіе къ ней грузы для отправки въ Новороссійскъ. О-во поспѣшило поэтому составить въ 1898 г. проэктъ укладки второго пути отъ Тихорѣцкой до Новороссійска, стоимостью до 7.700.000 р. [1]), но правительство нашло болѣе выгоднымъ и удобнымъ разрѣшить устройство второго пути лишь отъ Новороссійска до Екатеринодара, отсюда же построить самостоятельную линію до ст. Кавказской (127 верстъ), сокращающую пробѣгъ грузовъ отъ Каспія, С. Кавказа и съ Закавказья и приближающую къ порту хлѣбородныя области Закубанья. Сообразно съ этимъ рѣшеніемъ Выс. утв. 16 іюня 1898 г положеніемъ соед. присутствія [2]) дано было разрѣшеніе о-ву на сооруженіе сказанной линіи и укладку второго пути, а также на работы по расширенію ст. Кавказской, Тихорѣцкой, Екатеринодаръ и Новороссійскъ,—всего на сумму 11.689.010 р. Тогда же и строительный капиталъ вѣтвей къ Сарептской пристани и самой пристани былъ опредѣленъ въ 4.262.370 р. [3]) по 12.000 руб. на версту, считая въ этой суммѣ и % на капиталъ за время ея сооруженія. Строительная стоимость вѣтви Кавказская-Екатеринодаръ была опредѣлена въ 3.769.433 р. или менѣе чѣмъ по 30.000 руб. верста, а Петровско-Бакинской линіи въ 18.665.900 руб. или около 55.000 руб. на версту. Въ 1898 г. для окончанія уч. Баку-Дербентъ былъ реализованъ облиг. капиталъ о-ва на 15.321.990 р. нар. по 98¼ за 100, а въ 1899 г. для работъ, указанныхъ въ Выс. утв. 16 іюня 1898 г. положеніи, заемъ на сумму 13.212.400 р., помѣщенный въ Америкѣ по 96¾. На этомъ пока остановилось развитіе дѣлъ энергическаго общества. Его инженеры однако уже произвели изслѣдованіе пути отъ Челябы до Царицына съ цѣлью создать кратчайшій выходъ грузамъ Сибирской жел. дор. къ Новороссійску, а затѣмъ пути отъ Екатеринодара до Туапсе и далѣе до Сухума, необходимѣйшей для насъ линіи въ цѣляхъ развитія Черноморскаго побе-

[1]) Вѣстн. фин 1898 г. № 42 стр. 186.
[2]) Собр. узак. 1898 г ст. 1297.
[3]) Собр узак. 1898 г. ст. 1529·

режья. Было бы желательно, чтобы энергичное о-во взяло на себя также сооруженіе жел. дороги къ одному изъ Персидскихъ портовъ, напр. Бендеръ-Аббасу, необходимой для насъ и въ экономическомъ и въ стратегическомъ отношеніяхъ. За время м-ва С. Ю. Витте (со времени приступа къ сооруженію въ 1892 году Петровской и Минераловодскихъ вѣтвей) о-во выпустило отъ своего имени займовъ на сумму 103.173.085 руб. съ выручкой въ 99.988.924 р.[1]), да получило ссуду отъ правительства въ размѣрѣ 18.000.000 р., итого 117.988.924 руб., сооружено было 1424 версты новыхъ путей и 127 верстъ второй колеи, всего верста по 76 т. руб. прибл. (вторую колею вводимъ въ общій счетъ въ виду введенія въ строительный капиталъ рельсовыхъ путей также расхода на постройку Сарептской пристани). Чистый доходъ дорогъ въ 1899 г. составилъ 7.602.576 р., изъ коихъ на долю казны отчислено 372.402 руб., 1900 году чистый доходъ—11.017.536 руб., изъ коихъ доля казны—1.902.064 руб. Въ 1901 г.—11.729.900 руб., изъ коихъ доля казны—1.392.453 руб. Къ концу 1901 года за о-вомъ числилось[2]) долговъ по гарантіи—61.339 849 руб., по недовнесенному чистому доходу—1.354.907 р.. Непогашенныхъ облигаціонныхъ капиталовъ, вошедшихъ въ составъ консолид. ж. д. займовъ числилось на 22.297.245 р. мет.+19.349.879 р. кр. и разныхъ мелкихъ долговъ на 150.000 р. Высоч. утв. 1 марта 1902 г.[3]) положеніемъ соед. присутствія о-ву разрѣшена постройка «*черноморской*» ширококолейной линіи отъ Екатеринодара черезъ Туапсе, Сочи, Сухумъ и Очемчиры до соединенія съ одной изъ станцій закавказской ж. д. и съ вѣтвью на Майкопъ и подъѣздными путями, всего около 550 верстъ. Строит. капиталъ этой линіи опредѣленъ въ 54 мил. р., дѣйств., кромѣ необходимаго увеличенія оборотнаго капитала и уплаты % за время постройки дороги, къ которой о-во обязано приступить не позже 1903 г. и окончить не позже 1 янв. 1907 г. Капиталъ пріобрѣтается путемъ выпуска гарантир. облигацій. Эксплоатація дороги должна вестись *отдѣльно* отъ прочихъ дорогъ о-ва, при чемъ недостатокъ валоваго дохода для покрытія расходовъ эксплоатаціи долженъ оплачиваться изъ доходовъ другихъ дорогъ о-ва, недостатокъ же чистаго дохода по оплатѣ обязательствъ новой дороги покрываетъ правительство выдачей о-ву *безвозвратныхъ* пособій, взамѣнъ чего весь чистый доходъ новой дороги поступаетъ въ казну. Дорога во всякое время м. б. отобрана въ казну безъ всякаго вознагражденія, но съ переводомъ ея долговъ на казну.

[1]) По свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1900 г. даже только 99.171.523 р.

[2]) Прил. къ отч госуд. контр. за 1901 г. стр. 259, 274, 278, 289.

[3]) Указатель 1902 г. № 13 стр. 213.

До 31 дек. 1910 года отсрочено право на выкупъ дорогъ о-ва Вл. ж. д.. О-во взяло на себя устройство санаторій, гостинницъ и лечебныхъ мѣстъ на линіи новой дороги, равно обязалось провести къ Черноморской линіи необходимые подъѣздные пути по требованію правительства. Такимъ образомъ новая линія будетъ носить характеръ казенной линіи, только выстроенной на счетъ и рискъ казны—частнымъ обществомъ, которое будетъ дорогу временно и эксплоатировать. Важность новой линіи съ нашей точки зрѣнія совершенно исключительная [1]), какъ мы объ этомъ неоднократно высказывались въ печати, хотя общественное мнѣніе и многіе спеціалисты постоянно высказывались противъ сооруженія Черноморскаго рельсоваго пути въ виду его *завѣдомой убыточности* и стояли за сооруженіе сѣти шоссе, а также пристаней въ нѣкоторыхъ пунктахъ побережья. Дѣйствительно доходы проэктируемой линіи весьма проблематичны, а расходы по ея сооруженію по всѣмъ даннымъ превзойдутъ предположенія, и при всемъ томъ никакъ нельзя останавливаться передъ сооруженіемъ даже бездоходной линіи, если ея значеніе таково, какъ проэктированной Черноморской. У насъ ежегодно вывозятся огромныя деньги нашими туристами и больными стремящимися на побережье Средиземнаго моря (итальянская и французская ривьера), и чрезвычайно важно удержать хотя часть этихъ денегъ внутри Россіи. Совершенно неожиданно у насъ создалась мода на Черноморское кавказское побережье въ силу его исключительныхъ климатическихъ условій. Оно раскуплено богатыми людьми, и сюда-то необходимо направить нашихъ туристовъ и вообще всѣхъ ищущихъ теплаго морского климата. Но безъ хорошихъ путей сообщенія не можетъ быть и рѣчи о *серьезномъ* наплывѣ туристовъ на Черное море, ни шоссе, ни даже хорошіе порты (которыхъ устроить здѣсь почти невозможно) ничѣмъ здѣсь не помогутъ. Побережье такъ прославлено, что возможенъ даже приливъ иностранныхъ туристовъ,—явленіе крайне желательное, какъ выгодное для насъ во многихъ отношеніяхъ. При такихъ условіяхъ возможно помириться и съ нѣкоторыми приплатами по убыткамъ жел. дор., покрываемымъ цѣлымъ рядомъ косвенныхъ выгодъ. Добавить сюда необходимо и важное стратегичическое значеніе линіи, и возможность ея экономическаго значенія въ будущемъ, особенно въ случаѣ проведенія Персидскихъ жел. дорогъ. Условія соглашенія съ Владикавказскимъ о-вомъ достаточно выгодны для госуд. казначейства, тѣмъ болѣе, что акціи о-ва въ значительной долѣ принадле-

---

[1]) О взглядѣ правительства на эту дорогу см. Наша жел. дор. политика, т. IV, стр. 238—250.

жатъ казнѣ. Отсрочить выкупъ дорогъ о-ва В. ж. д. пришлось уже потому, что иначе оно не успѣло бы окончить сооруженія новой линіи.

И если эта отсрочка можетъ быть оправдываема желательностью способствовать расширенію ж. д. сѣти помимо казеннаго распоряженія, съ отнесеніемъ предполагаемыхъ убытковъ новыхъ линій на доходы старыхъ, принадлежащихъ частнымъ обществамъ, то отсрачиваніе выкупа другихъ доходныхъ линій частныхъ обществъ не можетъ быть объяснено иначе, какъ нежеланіемъ посягать на будущіе доходы этихъ обществъ, хотябы эти доходы и были результатомъ благопріятно сложившейся конъюнктуры, а вовсе не предпріимчивости частныхъ дѣятелей. Къ такимъ привилегированнымъ обществамъ принадлежатъ о-ва *Лодзинской* ж. д. и *Варшавско-Вѣнской* ж. д. Лодзинская дорога была сооружена Варшавскими и Лодзинскими капиталистами въ 1865—1866 г. (длиною 26 верстъ) въ цѣляхъ обслуживанія Лодзинскаго фабричнаго района, составляющаго искусственно перенесенный въ Россію уголокъ германской промышленности. Русское правительство охотно пошло на встрѣчу нѣмецкой предпріимчивости, долженствовавшей подорвать дѣятельность русскаго центральнаго промышленнаго района и отнять заработки у сотенъ тысячъ чисторусскаго населенія. На акціонерный капиталъ ($1^1/_4$ м. р.) Лодзинской дороги [1]) дана была 5%-ая гарантія по 20 мая 1941 г., когда дорога должна была перейти въ казну. Дѣло на дорогѣ велось очень плохо, и госуд. казначейство переплатило, относительно, очень большія суммы по гарантіи ея акціонернаго капитала, такъ что долги Лодзинской ж. д. правительству ко времени наступленія срока ея выкупа (1886 г.) достигли суммы 854.084 р. (т. е. $^3/_4$ всего акц. капитала). Но къ этому же времени начинается и быстрый ростъ Лодзинской промышленности, откуда уже можно было ожидать отъ Лодзинской дороги (кстати пользовавшейся, какъ и теперь, особенно льготными правами на установку тарифовъ) очень крупныхъ доходовъ. Казалось бы всего проще поэтому было эту дорогу выкупить въ казну; но м-во ф-овъ (Вышнеградскій) предпочло разрѣшить ей выпускъ *гарантированнаго* правительствомъ $4^1/_2$%-аго займа, съ тѣмъ чтобъ изъ его выручки былъ погашенъ долгъ правительству, чистый же доходъ дороги сверхъ 5% въ одной трети поступалъ въ пользу казны. О-во, конечно, согласилось на полученіе столь крупнаго подарка, заемъ на 1.156 000 р. кр. былъ въ 1887 г. реализованъ, долгъ казнѣ уплаченъ [2]), и съ этого времени начинается невѣроятно быстрый ростъ доходовъ Лодзинской ж. д.. Въ послѣдніе два года

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 331—332.

[2]) Рус. госуд кредитъ, т. II, стр. 310—311.

передъ наступленіемъ права на выкупъ онъ составлялъ только 191.408 р. (1884 г.) и 235.907 р. (1885 г.), въ 1886 г. уже 303.476 р., въ 1887 г.—352.231 р., въ 1888 г.—459.988 р., въ 1889—1892 г. по 511.965 р. въ среднемъ, и, не смотря на это м-во ф-овъ не спохватывалось и не приступало къ выкупу дороги, хотя право на выкупъ ея отсрочено и не было, и можно было во всякое время взять дорогу въ казенное управленіе, вознаградивъ акціонеровъ по среднему чистому доходу пяти наиболѣе прибыльныхъ изъ послѣднихъ передъ выкупомъ семи лѣтъ, за вычетомъ долговъ причитающихся казнѣ. Потери были бы, конечно, неизбѣжны сравнительно съ выкупомъ въ 1886 г. (въ 1892 г. пришлось бы заплатить уже болѣе, чѣмъ вдвое больше, чѣмъ въ 1886 г.), но чѣмъ дольше отсрочивался бы выкупъ, тѣмъ эти потери были бы больше, такъ какъ доходы дороги продолжали расти, достигнувъ въ 1893 г. уже цифры 627.741 р., въ 1894 г. 624.992 р. Правительство однако думало не о выкупѣ, а о расширеніи предпріятія, и разрѣшило (28 янв. 23 мая и 6 іюня 1894 г. [1]) о-ву значительно увеличить свой подвижной составъ за счетъ новаго облигаціоннаго гарантированнаго займа, который въ силу Выс. утвер. 16 іюня 1895 г. пол. Соед. Присутствія [2]) былъ опредѣленъ въ суммѣ 1.500.000 р. кр. цѣйств., и въ томъ же году былъ реализованъ на 1.600.000 р. кр. нарин. изъ 4%, съ платежомъ ежегодно по 76.035 руб.. Чистый доходъ дороги составилъ уже въ 1895 г.—772.829 р., въ 1896 г.—769.754 р., въ 1897 г.—929.351 р., въ 1898 г.—893.388 р., въ 1899 г.—920.697 р., въ 1900 г.—802.607 р. (по даннымъ госуд. контроля), а отсюда выкупъ ея все менѣе и менѣе выгоднымъ для казны. Правда послѣдняя получаетъ отъ дороги въ свою пользу извѣстную часть доходовъ. За 1893—1900 г.г. этихъ доходовъ поступило въ пользу казны 1.472.170 руб., а акціонеры получили за это время сверхъ гарантированныхъ 5% 2.944.340 руб. въ видѣ супердивиденда и разныхъ отчисленій въ пользу заправилъ—главныхъ акціонеровъ, въ среднемъ ежегодно по 368.000 р, или по 20% на акцію, кромѣ 5% гарантіи,—доходъ, котораго лишилась казна вслѣдствіе неправильной политики м-ва ф-овъ, поддерживающаго иностранное ж. д. общество, какъ поддерживаетъ оно благопріятными тарифами и вообще Лодзинскую промышленность. Но дѣло на этомъ не остановилось. 11 іюня 1900 г. было о-ву Лодзинской ж. дор. разрѣшено соорудить новую дорогу *Лодзь-Колюшки*, всего 32 версты широкой колеи и 17 верстъ параллельной узкой (для удобства передачи грузовъ и пассажировъ съ

[1]) П. С. З. №№ 10291, 10641 и 10797.
[2]) П. С. З № 11848.

В.-Вѣнской на В.-Калишскую дор.) за счетъ новаго гарантированнаго облигаціоннаго капитала [1]). Вопросъ [2]) о сооруженіи этой дороги возникъ при обсужденіи вопроса о сооруженіи дороги между Варшавою и Калишемъ, при чемъ съ самаго начала имѣлось въ виду, что осуществленіе новой линіи должно быть сдѣлано такимъ образомъ, чтобы по возможности *не были нарушены интересы о-ва Лодзинской дороги*, которое по уставу владѣло линіей именно между Колюшками и Лодзью. Въ этихъ видахъ было рѣшено предоставить о-ву «особыя компенсаціи» за счетъ госуд. казначейства. Компенсація состояла въ отсрочкѣ права на выкупъ, взамѣнъ чего были измѣнены условія распредѣленія чистаго дохода о-ва, который долженъ былъ съ 1-го января 1901 г. производиться слѣдующимъ образомъ; прежде всего на оплату процентовъ интереса и погашенія на всѣ облигаціи о-ва, затѣмъ 5% на акціонерный капиталъ (съ его нариц. суммы) и 3% съ чистаго дохода на составленіе запаснаго капитала; остатокъ дол. былъ обращаться полностью на возмѣщеніе долга о-ва по гарантіи акцій и облигацій въ тѣ годы, когда долгъ (не существовавшій на самомъ дѣлѣ и не предвидѣвшійся въ будущемъ) будетъ числиться за обществомъ, могущій же оказаться послѣ того остатокъ, а, когда долга не было, вся чистая прибыль, если она не превышала 186.180 р, или 15 р. на каждую изъ 12.412 акцій о-ва, дѣлилась бы такъ, что $^2/_3$ поступать должны были акціонерамъ, $^1/_3$ въ пользу казны. Если же чистый остатокъ превысилъ бы 186.180 руб., но не былъ больше 434.420 р. или по 35 р. на акцію, то излишекъ сверхъ 186.180 р. долженъ былъ дѣлиться между о-вомъ и правительствомъ пополамъ, а изъ избытка сверхъ 434.420 р. въ казну должно было поступать $^2/_3$, о-ву $^1/_3$. Казна сохранила за собою право выкупа дороги во всякое время по разсчету средняго чистаго дохода за лучшіе пять лѣтъ изъ послѣднихъ семи передъ выкупомъ (съ учетомъ платежей по облигаціямъ и средней прибыли казны за тѣ же годы), но въ случаѣ выкупа до 1 янв. 1915 г. выкупная рента не могла быть менѣе той, которая опредѣлилась бы согласно прежнимъ условіямъ, по результатамъ эксплоатаціи за семилѣтіе 1893—1899 г. (другими словами о-во обезпечивало себя отъ всякихъ случайностей). Зачѣмъ понадобилось такое измѣненіе въ условіяхъ концессіи Лодзинскаго о-ва (отсрочка выкупа, измѣненіе распредѣленія доходовъ)? Дѣло въ томъ, что сооруженіе новой вѣтви, вслѣдствіе дороговизны цѣнъ на отчуждаемыя для нея земли въ Лодзинскомъ районѣ, должно было пре-

---

[1]) Собр. узак. 1900 г. ст 1270 и 2716.

[2]) Вѣстн. фин 1900 г , № 49, стр. 485—487.

высить 5 мил. руб. (около 140.000 руб. на версту), что грозило *пониженіемъ* чистаго дохода Лодзинскаго о-ва. М-во ф-овъ высчитывало, что при прежнемъ порядкѣ распредѣленія казна отъ этого исчисленія доходовъ потеряла бы по 86.000 руб. въ годъ, а при новомъ не болѣе 53.000 руб., еслибы доходъ дороги упалъ (какъ ожидалось) на 258.000 р.. Но если такъ, то спрашивается, какой смыслъ былъ сооружать новую дорогу, которая (за счетъ общеимперскихъ доходовъ) должна была искусственно способствовать процвѣтанію окраинной, находящейся въ рукахъ иностранцевъ, промышленности? М-во ф-овъ доказывало, что соглашеніе съ о-вомъ Лодзинской дороги было выгоднѣе, чѣмъ сооруженіе Колюшкинской линіи казною или какимъ-либо другимъ обществомъ. Возможно. Но зачѣмъ было сооружать убыточную линію, какая была въ этомъ крайность, особенно въ виду наступившаго промышленнаго кризиса, совершенно непонятно. Еще неправильнѣе соображенія м-ва ф-овъ о выгодности для казны отсрочки выкупа Само же м-во составило таблицу выкупной ренты за Лодзинскую дорогу, еслибы Колюшкинская вѣтвь не была сооружена этимъ обществомъ, изъ которой (таблицы) явствуетъ, что эта рента съ 775.464 р. (въ 1901 г.) возрасла бы до 1.022.550 р. (въ 1915 г.), но въ 1900 г. она доходила бы всего до 526.679 р.. Слѣдовательно, еслибы дорогу выкупить въ 1900 г., то казна вдвое бы дешевле заплатила за нее, чѣмъ черезъ 15 лѣтъ, это совершенно ясно, и, если м-во ф-овъ и безъ сооруженія Колюшкинской вѣтви, собиралось отсрочивать выкупъ Лодзинской дороги до 1915 г. (т. е. совсѣмъ задаромъ сдѣлать акціонерамъ ея крупный подарокъ), то, конечно, уже лучше было согласиться на эту отсрочку за счетъ извѣстныхъ выгодъ...

Необходимый для сооруженія Колюшкинской вѣтви заемъ былъ реализованъ на американскомъ рынкѣ въ 1900 году на сумму 5.397.414 р. нар. по курсу $96^{3}/_{4}$ за 100. Въ 1901 г. Лодзинская дорога выработала 847.640 р. чистаго дохода, изъ которыхъ до 309.665 р. перечислено было въ доходъ казны [1]).

Право на выкупъ *Варшавско-Вѣнской* ж. д. правительство получило еще въ 1879 г., когда у насъ о выкупѣ ж. дорогъ изъ рукъ частныхъ обществъ серьезно не подымалось еще и вопроса. Дѣла этой дороги, служащей транзитной для нашихъ грузовъ и пассажировъ, слѣдующихъ на западную границу и обратно, процвѣтали съ самого образованія частнаго о-ва для ея эксплоатаціи [2]). Въ послѣдніе годы м-ва Н. Х. Бунге чистый доходъ дороги со-

---

[1]) Предв. свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1901 г. стр. 20—21.

[2]) Рус. госуд. кред., т I, стр. 258—260.

ставлялъ уже въ среднемъ свыше 4 мил. руб., изъ которыхъ отчислялось въ пользу госуд. казначейства по 250.000 р. въ уплату за первоначальные его расходы по сооруженію дорогъ. Доходъ этотъ продолжалъ возрастать, достигнувъ въ 1888—89 г. цифры 4,6 мил. рублей, дивидендъ же акціонеровъ достигъ въ 1887—88 годахъ цифры 1.187.500 руб., въ 1889 даже 1.859.470 руб. [1]). Въ 1890 г. правительство обратило вниманіе на это процвѣтаніе дѣлъ общества и воспользовалось имъ въ цѣляхъ увеличенія своей доли въ доходахъ о-ва, обязавъ его принять Варшавско-Бромбергскую, сильно задолженную казнѣ дорогу съ переводомъ части ея долга (3.320.200 р. изъ 5.424.664 р.) на о-во В.-Вѣнской ж. д. и съ обращеніемъ акціонернаго гарантированнаго капитала первой въ облигаціонный гарантированный капиталъ второй. Одновременно были конвертированы прежніе 5%-ые займы о-ва въ 4%-ые (что сократило значительно его расходы по оплатѣ своихъ обязательствъ), и о-во обязалось, послѣ извѣстныхъ отчисленій и выдачи дивиденда по 6 руб. на акцію, дѣлить свои барыши пополамъ съ казною [2]). Это обстоятельство дало въ первые же четыре года послѣ соглашенія въ руки казны 2,82 мил. руб., но и дивидендъ акціонеровъ очень мало сократился, составивъ въ среднемъ за тѣ же 1890—1893 г. по 1.136.250 при среднемъ нѣсколько понизившемся чистомъ доходѣ въ 4.472.640 р. Законодательными актами 18 іюля 1892 г., 17 апр. 1893 г. и 28 февр. 1894 г. [3]) было разрѣшено значительно увеличить провозную способность дорогъ Варшавско-Вѣнскаго о-ва, съ каковою цѣлью выпустить новый (IX в.) облигаціонный заемъ на сумму 8.031.250 руб. зол. изъ 4% нар., каковой и былъ въ 1894 г. реализованъ на германскомъ и голландскомъ рынкахъ. Улучшеніе провозоспособности дороги естественно способствовало въ самой сильной степени росту ея чистаго дохода, который составилъ въ 1894 г.—5.434.456 р., въ 1895 г.—5.553.976 р., въ 1896 г.—4.829.073 р., въ 1897 г.—5.741.191 р., въ 1898 г.—6.540.286 р., въ 1899 г.—6.833.986 р. [4]). Повысилась, конечно, и доля участія казны въ чистомъ доходѣ названнаго о-ва, составившая въ 1894—1899 г. крупную сумму 5.768.800 руб., т. е. по 961.467 р. въ годъ. За это же время акціонеры получили 8.413.700 р. или по 1.402.283 р. ежегодно. Казна, кромѣ того, получала по 250.000 р. въ уплату за Варшавско-Вѣнскую дорогу и по 164.483 р. за Бромбергскій участокъ. Какъ видимъ, резуль-

[1]) Рус госуд. кред., т. II, стр. 308

[2]) Рус госуд. кред, т. II, стр. 304—309.

[3]) П С. З. № 8763, 9505 и 10394

[4]) Свѣд. госуд. контр. 1899 г. стр 67.

татъ вполнѣ благопріятный для казны, хотя, конечно, своевременный выпупъ дороги въ казну принесъ бы ей больше пользы.

Выс. утв. 31 марта 1900 г. положеніемъ соед. присутствія и дополненіемъ устава о-ва В.-В. ж. д. [1]) о-ву было разрѣшено расширить свое предпріятіе сооруженіемъ новой 250 верстной линіи отъ Варшавы до Калиша и далѣе до Прусской границы за счетъ реализаціи новаго выпуска 125.000 акцій по курсу не ниже 100 за 100 нариц. и облигацій на сумму, потребную для сооруженія разрѣшенной линіи, безъ всякой правительственной гарантіи или пособія. Окончить дорогу о-во обязывалось въ теченіе трехъ лѣтъ, и съ моментомъ ея окончанія счеты ея эксплоатаціи должны были слиться со счетами другихъ дорогъ о-ва, а въ случаѣ выкупа и окончанія концессіи предпріятіе переходило въ казну цѣликомъ. Съ 1 янв. 1900 г. распредѣленіе чистаго дохода дороги сравнительно съ установленнымъ зак. 7 іюня 1890 г. должно было дов. радикально измѣниться. Именно изъ чистаго дохода, послѣ отчисленія 250.000 р. ренты въ пользу казны и процентовъ интереса и погашенія по облигаціямъ, а также долга (буде таковой образовался бы) по гарантіи VII вып. облигацій (замѣнившихъ акціи Бромбергскаго уч.),— должна была уплачиваться дополнительная рента правительству въ 275.000 р., а затѣмъ уже дѣлаться отчисленіе 1) на погашеніе акцій, 2) 3% съ чистой прибыли въ запасный капиталъ (раньше отчислялось 3% съ чистаго дохода), 3) по шести рублей на каждую непогашенную и по три руб. на погашенную акцію, 4) на дополнит. вознагражденіе служащихъ и директоровъ, 5) излишекъ—пополамъ между акціонерами и правительствомъ, если онъ не болѣе 2.000.000 р. (т. е. если дивидендъ равенъ не болѣе 10 р. на акцію) 6) сверхъ этихъ двухъ мил. руб. двѣ трети—въ казну, 1/3 въ пользу акціонеровъ. Условія выкупа дороги, опредѣленныя въ уступочномъ договорѣ 1857 г., уставѣ о-ва 1872 г. и дополненіи 7 іюня 1890 г., измѣнялись въ томъ смыслѣ, что ежегодная выплата извѣстной суммы замѣнялась единовременной уплатой акціонерамъ наличными деньгами суммы, равной капитализированному (изъ 4 1/2% годовыхъ за все остающееся до срока владѣнія о-вомъ желѣзною дорогою время) среднему доходу акціонеровъ, исчисленному на прежнихъ основаніяхъ (т. е. за вычетомъ обязательныхъ платежей 250.000 ренты правительству и по облигаціямъ) съ присоединеніемъ также вычета платежей по всѣмъ остальнымъ выпущеннымъ къ моменту выкупа облигаціямъ и дополнительной 275.000 р. ренты правительству. При этомъ однако, еслибы выкупъ послѣдовалъ ранѣе 1 янв.

---

[1]) Собр. узак. 1900 г. ст 1532. Указатель 1900 г. № 27 стр. 493—498.

1915 г., то причитающаяся акціонерамъ и капитализированная изъ 4½% выкупная рента должна была отчисляться по семилѣтію 1893—1899 г. и кромѣ того казна уплачивала бы акціонерамъ сумму, равную оставшемуся непогашеннымъ къ моменту выкупа акціонерному капиталу (по нарин. цѣнѣ), затраченному на постройку и сооруженіе калишскаго участка безъ начисленія процентовъ на этотъ капиталъ. Но еслибы вычисленное такимъ образомъ вознагражденіе акціонеровъ оказалось ниже того, которое они получали бы на точномъ основаніи прежнихъ законоположеній, по послѣднему семилѣтію, предшествующему году выкупа равнымъ образомъ при условіи капитализаціи ренты изъ 4½% годовыхъ, то акціонерамъ предоставлялось право избрать этотъ послѣдній способъ разсчета, но уже безъ возмѣщенія затраченнаго на постройку калишскаго участка акціонернаго капитала. (Еслибы выкупъ послѣдовалъ до истеченія полныхъ семи лѣтъ со времени открытія всего движенія на калишскомъ участкѣ, то при исчисленіи выкупной суммы доходъ долженъ былъ исчисляться безъ вычета двухъ наименѣе прибыльныхъ годовъ въ семилѣтіе). Правительство выговорило еще въ свою пользу переходъ подвижного состава дороги (въ случаѣ выкупа), пріобрѣтеннаго за счетъ дивиденда акціонеровъ (такого подвижного состава было на 3.527.000 р.), ввело въ уставъ обязательство пріобрѣтать для сооруженія и перевозки матеріалы только русскаго производства, оплачивать расходы по содержанію жандар. полицейскаго управленія, представлять расцѣночныя вѣдомости правительству и т. д. Новыми условіями о-во В.-В. ж. д. ограждало себя отъ всякихъ случайностей, правительство же рисковало пониженіемъ причитающейся ему части дохода, такъ какъ требовалась оплата по 6% новыхъ акцій, требовавшая 750.000 р., раньше, чѣмъ доходъ поступалъ къ раздѣлу между казною и акціонерами. Обезпечивалась только дополнительная рента въ 275.000 р. Во всякомъ случаѣ новое соглашеніе было небезвыгодно для казны, и обезпечивалось сооруженіе новой ж. д. линіи за счетъ *частнаго* на этотъ разъ, а не госуд. кредита [1]).

---

[1]) Калишская вѣтвь считалась очень доходной (не менѣе 1.188 400 р. чистаго дохода при затратѣ на постройку не болѣе 18.000 000 р.), почему на соисканіе ея концессіи явилось очень много предпринимателей (полк Ѳ Г Тизенгаузенъ и торговый домъ К. Г. Шенъ, гр. Потоцкій, кн С. Е. Любомірскій, гр Ѳ. Ѳ. Замойскій, прусскій подданный Л Праусъ, австр. подданный О Шостагъ, купецъ М М. Темкинъ, правленіе Московскаго о-ва подъѣздныхъ путей, правленіе о-ва Лодзинской ж. д., изъ которыхъ комиссія о новыхъ жел дор. признала серьезными только Варш. Вѣнское о-во и Тизенгаузена и Шена, какъ производившихъ спеціальныя развѣдки, но отдала предпочтеніе первому вслѣдствіе его солидности, обезпеченности реализаціи имъ необходимыхъ капиталовъ и короткаго срока концессіи (32 года). Интересно, что комиссія всего выгоднѣй признавала постройку пути *распоряженіемъ казны*, но по обыкновенію было признано, что у казны нѣтъ для этого средствъ и добыть ихъ невозможно (См. Вѣстн. финансовъ 1900 г. № 18 стр 978—982).

Новый выпускъ акцій о-ва, какъ мы видѣли выше, былъ реализованъ въ 1900 г. на сумму 12.500.000 руб., а облигаціонные займы на 25.455.797 р. (54.992.000 мар.) по 96½ за 100—въ 1901 г. Постройка Калишской вѣтви быстро подвигалась впередъ, когда внезапно остановлена была вслѣдствіе столкновенія съ Прусскимъ правительствомъ, заявившимъ требованіе, чтобы перегрузочная станція была сдѣлана на прусской территоріи. Стоимость Калишской вѣтви опредѣлена въ 21.931.600 р. [1]) длина въ 245 вер. (съ вѣтвями къ Прусской границѣ и Привислянской ж. д. [2]) Правительство наше рѣшительно возстало противъ этого несообразнаго требованія, цѣль котораго пользоваться выгодами чужой желѣзной дороги. Твердость нашего правительства (какъ это и всегда бываетъ) имѣла успѣхъ, и окончаніе вѣтви, по всей вѣроятности, въ скоромъ времени будетъ совершившимся фактомъ. Пруссія, какъ извѣстно, привыкла пользоваться всевозможными льготами при постройкѣ нашихъ дорогъ въ прежнее время [3]), когда мы болѣе думали о выгодахъ прусскихъ портовъ, чѣмъ о своихъ собственныхъ интересахъ. Такъ и теперь, не смотря на уступку русскаго правительства, предложившаго, чтобы перегрузочная станція для германскихъ товаровъ, слѣдующихъ по Калишской вѣтви, была на русской границѣ (въ Калишѣ), а для русскихъ, слѣдуемыхъ въ Германію,—на германской территоріи, прусское правительство настаивало еще на новыхъ льготахъ для прусскихъ жел. дорогъ, очевидно удивляясь и не вѣря, что русскіе понемногу перестаютъ работать «pour le roi Prusse». Въ 1900 г. чистый доходъ общества опредѣлился въ 6.344.540 р., изъ коихъ въ казну отчислено было387.500 р. ежегодной ренты и 576.199 р., какъ доля участія въ доходахъ дороги. Акціонерамъ приходилось 1.545.181 р. Въ 1901 г., не смотря на присоединеніе къ доходамъ дороги изъ строительнаго капитала Калишской вѣтви суммы 735.676 р. на уплату процентовъ по новымъ облигаціямъ о-ва, доходъ его опредѣлился всего въ 6.555.573 р., изъ коихъ арендной платы въ казну было отчислено 525.000 р., доля же участія въ прибыляхъ упала до 214.855 руб., а акціонерамъ и въ пользу директоровъ учредителей и служащихъ пришлось не менѣе прежняго, именно 1.647.524 р. (противъ 1.645.426 р. въ предыдущемъ году) [4]). Что будетъ дальше, предвидѣть, конечно, не-

---

[1]) Наша ж. д политика т. IV стр. 136. Здѣсь же длина Калишской линіи опредѣлена въ 325 верстъ.

[2]) Стат. сб. м п. с, вып 68 стр. 7

[3]) Напр. Бресто-Граевская ж д. (Рус госуд. кредитъ, т. I., стр. 365—366).

[4]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1900 г., стр. 30--31. Предвар. свѣд. госуд. контр за 1901 г. стр. 20—21.

возможно, но есть основанія думать, что доходы казны не только не будутъ столь быстро возростать, какъ это было до сихъ поръ но и значительно уменьшатся. Весь акц. капиталъ о-ва составляетъ въ настоящее время: 1) 25.000.000 р. акціями, 2) 79.318.472 облигаціями. По облигаціямъ ежегодный обязательный платежъ составляетъ 2.646.130 р.+5,68554. 15.864.046 р.+4,420185. 9.591.751 р.= =3.972.060 р. Рента правительству составляла 525.000 р., уплата ему же по облигаціямъ VII в.—164.483 р., всего обязательныхъ расходовъ до 4.661.543 р. ежегодно. 11 марта 1901 г. о-ву В.-В. ж. д. было разрѣшено сооруженіе новыхъ вѣтвей отъ ст. Зомбковицы до дер. Сончовъ, протяженіемъ около 20 верстъ и отъ линіи между ст. Зембковицы и Стржемишицы до копей «Игнатій» около 4 верстъ— за счетъ негарантированнаго облигаціоннаго капитала.

Успѣшные результаты новой политики по отношенію къ частнымъ ж. д. обществамъ, выразившіеся въ созданіи новой громадной сѣти безъ всякихъ приплатъ изъ средствъ госуд. казначейства, т. е. ряда или доходныхъ самостоятельныхъ линій или же убытки которыхъ были покрыты прибылями ранѣе сооруженныхъ этими обществами путей, казалось бы, безспорно оправдывали принятую систему, тѣмъ болѣе, что нѣкоторыя дороги стали изъ своихъ доходовъ отчислять уже изв. суммы въ пользу госуд. казначейства. Однако же не на всѣхъ дорогахъ принятый опытъ привелъ къ тѣмъ же результатамъ. И прежде чѣмъ сдѣлать окончательный выводъ и подвести итоги системы, выработанной и проведенной съ большой энергіей и искусствомъ С. Ю. Витте, надо остановиться на результатахъ дѣятельности и другихъ обществъ, столь же поощрявшихся м-вомъ ф-овъ, какъ и только что разсмотрѣнныя, столь же, казалось, надежныхъ, но которыя не оправдали этихъ возлагавшихся на нихъ надеждъ, не смотря на всѣ усилія (не прекращенныя отчасти и понынѣ) ихъ спасти и тѣмъ оправдать систему. Такихъ обществъ три: *Юго-Восточныхъ* ж. д. *Рязанско-Уральской* ж. д. и наконецъ злополучнаго *Московско-Ярославско-Архангельской* ж. д. Къ изложенію исторіи ихъ и обращаемся.

Вопросъ о созданіи на юго-востокѣ Россіи новаго могущественнаго частнаго ж. д. общества, которое, не требуя приплатъ отъ казны, взялось бы соорудить рядъ новыхъ, необходимыхъ для обслуживанія мѣстныхъ интересовъ, линій возникъ въ 1893 г. по случаю настоятельныхъ просьбъ о проведеніи дороги между Харьковомъ и Пензою. Харьковъ только что былъ обойденъ (въ пользу Кіева) при отдачѣ о-ву Курско-Кіевской ж. д. концессіи на сооруженіе дороги между Курскомъ и Воронежомъ вмѣсто линіи Харьковъ-Воронежъ,

и вообще этотъ городъ, издавна являющійся центромъ просвѣтительной, судебно-административной и промышленно-торговой дѣятельности южной Россіи, единственный (кромѣ столичныхъ) крупный городъ съ чисто-русскимъ населеніемъ, далеко не пользовался (какъ не пользуется и теперь) тѣмъ вниманіемъ, какимъ пользуются другіе крупные города, напр., Кіевъ, Одесса, Екатеринославъ, Варшава [1]). Мѣстное населеніе 20 лѣтъ уже ходатайствовало о рельсовомъ пути черезъ тѣ уѣзды Харьковской и Воронежской губерн., которые были издавна ихъ лишены, и м-во ф-овъ, чуткое къ вопросу о созданіи новыхъ ж. дорогъ, вошло по этому поводу въ соедин. присутствіе к-та м-овъ и д-та госуд. экономіи [2]). Въ представленіи этомъ С. Ю. Витте указывалъ на крайнюю желательность скорѣйшаго осуществленія сказанной дороги, но и на полную невозможность таковаго со стороны правительства. Новая дорога, писалъ министръ ф-овъ, требуетъ для надлежащаго ея устройства неустанныхъ заботъ и самаго серьезнаго вниманія со стороны строителей. Между тѣмъ одно сооруженіе казною Сибирской ж. д. потребуетъ усиленныхъ трудовъ со стороны всѣхъ органовъ ж. д. управленія, почему братся еще за новую постройку навряд-ли было бы своевременно. Кромѣ того сооруженіе Харьково-Балашовской ж. д. (по направленію на Пензу) потребовало бы обращенія правительства къ займу, заключить же заемъ при теперешнемъ положеніи кредита на европейскихъ рынкахъ очень затруднительно, такъ какъ даже займы, намѣченные для Сибирской дороги и для удовлетворенія другихъ госуд. задачъ, представляютъ по отношенію къ условіямъ, на которыхъ *заграничные банкиры* соглашаются реализовать оные, немаловажныя затрудненія для

---

[1]) Харькову, напр., не разрѣшенъ до сихъ поръ попудный сборъ съ товаровъ для замощенія улицъ (не смотря на просьбы о немъ со стороны город. управленія, мѣстнаго купеч. общества и биржевого комитета), отчего городъ утопаетъ въ грязи и пыли, тогда какъ многимъ другимъ городамъ, въ томъ числѣ Одессѣ, этотъ сборъ разрѣшенъ. Въ Кіевѣ, Одессѣ и Варшавѣ сосредоточены военные округа, въ Харьковѣ военный округъ упраздненъ (въ Москвѣ и Казани—сохранены). Просьбы города (сопровождаемыя обѣщаніемъ крупныхъ пожертвованій) объ открытіи новыхъ высшихъ учебныхъ заведеній (горный и сельскохоз. институты) оставлены безъ вниманія, а таковые открыты въ Екатеринославѣ гдѣ невозможно правильно поставить дѣло за отсутствіемъ преподавательскаго персонала, въ Кіевѣ съ его на половину польско-нѣмецко-еврейскомъ населеніемъ и въ Варшавѣ. Новыя ж. д. линіи (Москва-Брянскъ, Кіевъ-Полтава-Лозовая, Курскъ-Воронежъ, Витебскъ-Жлобинъ и проектируемая линія Одесса-Кіевъ, Одесса-Крымъ) имѣютъ въ виду поднять значеніе Кіева и должны будутъ подорвать значеніе Харькова. Ходятъ слухи о переводѣ Харьковскаго зем. банка въ Москву (потому что часть его акцій скуплена Московскими спекулянтами), тормозится открытіе въ Харьковѣ среднихъ учебныхъ заведеній (всего 4 гимназіи, 1 реальное училище и 1 земледѣльческое), въ томъ числѣ—техническихъ. Одно время угрожали городу даже переводомъ изъ него суд. палаты въ Полтаву или Воронежъ, если онъ не отчудитъ одной изъ своихъ площадей (по закону незастраиваемыхъ) подъ зданіе новыхъ судебныхъ мѣстъ...

[2]) Свѣдѣнія беремъ изъ *дѣла*, имѣющагося въ Архивѣ Н. Х. Бунге (въ Кіевѣ).

финансоваго вѣдомства, не смотря на то, что цѣль, съ которою заключаются займы не можетъ подать поводъ ни къ какимъ *подозрѣніямъ, которыя такъ склонны питать къ намъ иностранные капиталисты, постоянно опасающіеся, чтобы средства, доставленныя ими, не были обращены на извѣстныя, не имѣющія прямаго отношенія къ чисто-экономическому развитію народной жизни надобности.* Отсюда заемъ для сооруженія Пензенской дороги легко можетъ возбудить недовѣріе къ намъ иностранныхъ капиталистовъ, которые въ этомъ случаѣ или вовсе откажутся отъ нашихъ предложеній или же изъявятъ согласіе на реализацію займа на весьма невыгодныхъ условіяхъ, на которыя м-во ф-овъ не согласно, ибо это можетъ вообще уронить нашъ кредитъ. Кромѣ того, еслибы и удалось заключить заемъ, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что военнымъ министерствомъ уже поставленъ на очередь вопросъ о необходимости устройства нѣкоторыхъ стратегическихъ дорогъ въ Привислянскомъ краѣ, а также линіи отъ Закаспійской дороги на Ташкентъ, каковыя линіи не могутъ быть сооружены иначе, какъ распоряженіемъ казны. Кромѣ того практика ж. д. хозяйства у насъ и заграницею показала, что рельсовые пути, будетъ ли эксплоатація казенная или частная, съ наибольшею пользою для населенія и съ выгодою для себя эксплоатируются лишь при условіи соединенія ихъ въ большія, удобно—выбранныя группы или сѣти. Напримѣръ, образованное въ 1878 г. изъ трехъ бездоходныхъ линій—Бресто-Граевской, Кіево-Брестской и Одесской общество Юго-Западныхъ жел. д. черезъ нѣсколько лѣтъ по объединеніи управленія этими линіями настолько развило ихъ доходность, что послѣдняя покрыла всѣ лежащіе на ней платежи и стала даже уплачивать правительству старый долгъ по гарантіи. Этимъ же принципомъ руководствовалось м-во ф-овъ при выкупѣ въ казну ж. дорогъ. Такимъ образомъ, еслибы казна взяла на себя сооруженіе Харьково-Балашовской линіи, она должна была бы одновременно выкупить частныя ж. дороги Грязи-Царицынскую и Козлово-Воронежско-Ростовскую, между тѣмъ выкупъ этотъ не выгоденъ для казны, ибо за акціи Г.-Царицынской ж. дор. по условіямъ концессіи пришлось бы заплатить по 300 р., разсчетъ же съ К.-В.-Ростовской очень былъ бы затруднителенъ, не говоря уже о необходимости крупныхъ затратъ со стороны казны для приведенія этой дороги въ порядокъ. Въ силу этихъ соображеній м-во ф-овъ предлагало пойти навстрѣчу предложенію о-ва *Грязи-Царицынской* ж. д. объ отдачѣ ему концессіи на сооруженіе Харковско-Балашовской линіи съ тѣмъ, что оно кромѣ того войдетъ въ соглашеніе съ акціонерами о-ва К.-В.-Ростовской ж. дороги о сліяніи его съ о-вомъ Грязи-Царицынской въ одно о-во *Юго-Восточныхъ*

жел. дор., которому были бы отданы въ аренду и казенныя Орловско-Гряжская и Ливенская ж. дороги.

О-во Грязи-Царицынской ж. д. возникло въ 1868—69 г. [1]) съ основ. капиталомъ въ 21.240.000 р. мет. *гарантированными* акціями въ суммѣ 336.000 р. м. Борисоглѣбскимъ уѣзднымъ земствомъ, каковая гарантія съ 1874 г. перешла на госуд. казначейство. Для сооруженія ж. дороги этого общества (585 вер.), кромѣ того, составленъ былъ и облигаціонный капиталъ на 16.154.743 р. мет., которому была присвоена правит. гарантія въ 823.892 р. м. и который былъ оставленъ за правительствомъ, будучи включенъ въ составъ консолидированныхъ госуд. ж. д. займовъ. Въ 1878 г. къ Грязи-Царицинской ж. д. была присоединена Волго-Донская, выкупленная въ казну ж. д. [2]) длиною въ 73 версты съ переводомъ ея обязательствъ на о-во Грязи-Царицынской ж. д. Первоначально дѣла о-ва шли крайне неуспѣшно, и оно очень сильно задолжало правительству по гарантіи, но впослѣдствіи дорога перешла въ составъ доходныхъ, погасила весь свой долгъ правительству по гарантіи акцій и часть долга по гарантіи облигацій и стала выдавать на акціи (169.920 акцій по 125 р. мет. каждая) даже порядочный относительно дивидендъ, по 8—10 руб. на акцію послѣдніе передъ 1893 г. годы, а чистый доходъ дороги превышалъ уже 4 мил. руб., иногда доходя до 4½ мил. руб.. Долгъ правительству по гарантіи облигацій къ 1 января 1893 г. составлялъ все таки сумму свыше 36 мил. руб. Что касается до о-ва *Козлово-Воронежско-Ростовской* ж. д., то таковое возникло въ 1873 году изъ сооруженныхъ [3]) въ 1863—1870 г.г. дорогъ Аксайской, Козлово-Воронежской, Грушевско-Ростовской и Воронежско-Грушевской линій (780 верстъ всего) съ акціонернымъ капиталомъ, отчасти гарантированнымъ, отчасти нѣтъ, и съ помощью оставленнаго за собою правительствомъ облигаціоннаго капитала на сумму 38.113.019 р. мет. и облигаціоннаго капитала Козлово-Воронежской линіи на 4.163.190 руб. мет. съ гарантіей правительства. Веденіе дѣлъ этой дороги, во главѣ правленія которой стоялъ извѣстный С. С. Поляковъ, ознаменовано было крупными безпорядками, дорога давала убытки и лежала тяжелымъ бременемъ на государст. казначействѣ. Привести въ порядокъ дѣла ея и нѣсколько распутать сложныя ея счета (Поляковъ выпускалъ, между прочимъ, подъ обезпеченіе гарантир. акцій облигаціи) попытался впервые въ 1887—1889 г.г.

---

[1]) Рус госуд кред., т. I, стр. 369—370.

[2]) Ibid стр. 272.

[3]) Ibid. стр 333—334 и 378—381.

И. А. Вышнеградскій, разрѣшивъ этому о-ву выпустить одинъ за другимъ три 4% гарантированные правительствомъ облигаціонные займы [1]) на сумму 19.792.800 мар. + 15.128.000 мар. для замѣны гарантированныхъ 5%-ыхъ облигацій о-ва и облигацій его же, обезпеченныхъ гарантированными акціями, и на сумму 968.300 р. кр. для погашенія правительственной ссуды. Но дѣла этого о-ва не поправились, ибо въ 1887—1892 г.г. правительству пришлось приплатить по гарантіямъ его обязательствъ до 7 мил. руб., и въ одномъ только 1890 г. о-во выработало доходъ, достаточный для оплаты этихъ обязательствъ. Долгъ по гарантіи правительству превышалъ къ 1 января 1903 года 70 мил. руб. Всѣхъ гарантированныхъ акцій общества числилось на сумму 995.000 руб. нар. да негарантированныхъ 6.080.700 руб. кр., размѣръ гарантіи правительства по облигаціямъ о-ва, выпущеннымъ отъ его имени и вошедшимъ въ составъ консолидированныхъ ж. д. займовъ, и по акціямъ составлялъ 2.413.739 руб. м. + 92.959 руб. кр.

Особое совѣщаніе, образованное въ м-вѣ ф-овъ подъ предсѣдательствомъ т. с. Иващенкова, весьма внимательно отнеслось къ предложенію о-ва Грязи-Царицынской ж. д. объ образованіи о-ва Юго-Восточныхъ ж. д., благодаря которому правительство должно было получить крупную арендную плату за свои Ливенскую и Орловско-Грязскую дороги, избавиться отъ риска по принятію гарантіи К.-В.-Ростовской ж. д. и кромѣ того была бы сооружена Харьково-Балашовская линія. Нѣкоторые изъ участвовавшихъ въ совѣщаніи, какъ потомъ и члены Соед. Присутствія (г.г. Маркусъ и Николаевъ), выражали сомнѣніе въ возможности для о-ва Грязи-Царицынской ж. д. осуществить какую-либо выгодную для казны комбинацію, ибо дѣла этого общества съ проведеніемъ Камышинской, Курско-Воронежской и Петровско-Владикавказской линій должны склониться къ упадку. М-во ф-въ однако отстаивало проэктъ образованія новаго общества, съ чѣмъ въ концѣ концовъ Соед. Присутствіе и согласилось, предоставивъ ему даже особую льготу, о которой о-во и не просило. Именно о-во, отказываясь отъ гарантіи своихъ акцій, выговаривало себѣ въ дивидендъ по 9 руб. на акцію, послѣ извѣстныхъ отчисленій на разные обязательные платежи, съ тѣмъ, чтобы весь чистый доходъ сверхъ отчисленія по 9 руб. на акціи поступалъ въ пользу казны. Но Соед. Присутствіе приняло во вниманіе, что «о-во Грязи-Царицынской ж. д., принимающее на себя труды по содержанію обширной сѣти ж. д. линій, въ томъ числѣ двухъ казенныхъ, будетъ этимъ самимъ косвенно содѣйство-

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т II, стр. 295—298.

вать развитію промышленности и торговли даннаго района а, слѣдовательно, своею дѣятельностью облегчитъ правительству исполненіе лежащей на немъ обязанности всемѣрнаго оживленія производительныхъ силъ государства. Отсюда слѣдуетъ, кромѣ 9 руб. на акцію, разрѣшить отчисленіе въ пользу о-ва еще 20% остающагося избытка, и только 80% отбирать въ казну. Этимъ о-во не будетъ лишено поощренія къ работамъ о развитіи дѣла, а вмѣстѣ съ тѣмъ казна получитъ болѣе реальной выгоды, спекуляція же не найдетъ для себя въ оборотахъ предпріятія сколько нибудь благопріятной почвы, такъ какъ надо надѣяться, что общество получитъ вполнѣ характеръ солиднаго коммерческаго предпріятія» [1]).

Положеніе Соед. Присутствія и уставъ новаго общества были Высоч. утверждены 15 іюня 1893 г. [2]). На основаніи этихъ законоположеній: 1) гарантія Борисоглѣбскаго земства, а затѣмъ правительства по акціямъ Гр.-Царицынской ж. д. въ суммѣ 336.000 р. мет. была отмѣнена, 2) о-во обязывалось уплатить правительству 499.342 р. ссуды бывшему о-ву Волго-Донской ж. д., 3) уплачивалось изъ кассовыхъ средствъ общества 153.839 р. по прежнимъ начетамъ на Г.-Царицынскую ж. дор., 4) разрѣшалось сооруженіе Харьковско-Балашовской линіи протяженіемъ около 600 верстъ съ строит. капиталомъ въ 25.800.000 р. и сооруженіе трехъ вѣтвей (101 в.) стоимостью до 2.245.000 р. и одной вѣтви безъ опредѣленія ея строит. капитала и количества верстъ («отъ Х.-Балашовской линіи до одной изъ станцій К.-Х.-Азовской или Донецкой ж. д.»). Общество Ю.-В. ж. д. принимало всѣ долги и обязательства, лежавшія на о-вахъ Гр.-Ц. и К.-В.-Рост. ж. д., а также всѣ договоры и условія относящіяся къ казеннымъ Ливенской и Орловско-Грязской ж. д.. Капиталъ о-ва составлялся: а) изъ 175.606 акцій на 21.950.750 руб. м., *негарантированныхъ* правительствомъ, изъ которыхъ 163.379 акцій—взамѣнъ непогашенныхъ акцій Гр.-Царицынской ж. д., 6.541 для замѣны дивидендныхъ (погашенныхъ) акцій той же дороги и 5686 акцій для замѣны такихъже (погашенныхъ) акцій К.-В.-Ростовской ж. д., б) изъ облигаціонныхъ первоначальныхъ капиталовъ, сливаемыхъ обществъ,—съ правительственной гарантіей; с) изъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала о-ва, также гарантированнаго правительствомъ, и выпускаемаго: 1) для замѣны непогашенныхъ гарантированныхъ акцій Коз.-В.-Ростовской жел. д., 2) для выкупа негарантированыхъ акцій той же дороги, 3) для разсчетовъ съ правительствомъ, 4) на сооруженіе новыхъ линій, на

[1]) Подробности объ образованіи о-ва Юго-Восточныхъ ж д. смотрѣть Вѣстн. фин. 1893 г. № 27 и 29.

[2]) П. С. З. № 9806.

увеличеніе оборотнаго капитала общества и на другіе расходы по улучшенію и оборудованію принадлежащихъ о-ву линій. Распредѣленіе чистаго дохода о-ва (за вычетомъ 3% въ пенсіонный капиталъ) должно было производиться въ слѣдующемъ порядкѣ: 1) сумма, потребная на уплату процентовъ и погашенія по облигаціямъ, 2) арендная плата за Орловско-Грязскую и Ливенскую дороги по 1.000.000 р. ежегодно, начиная съ 1894 г. и по 1.500.000 р. съ 1896 г., 3) 1½% съ чист. дох. на образованіе запаснаго капитала, 4) на погашеніе акцій согласно плану, утвержденному м-ромъ ф-овъ, 5) въ дивидендъ акціонеровъ по 9 руб. на каждую акцію, 6) на погашеніе могущихъ образоваться долговъ правительству по гарантіи и за аренду, 7) остатокъ дѣлится между правительствомъ—80% и обществомъ—20%. Срокъ концессіи 60 лѣтъ—20 іюня 1953 г., право на выкупъ съ 1 янв. 1906 г.. Еслибы выкупъ былъ произведенъ раньше 1916 г., то правительство должно было бы уплатить не менѣе нарицательнаго капитала акцій, если же послѣ 1916 г., то разсчетъ—по средней доходности за пять наиболѣе прибыльныхъ лѣтъ изъ послѣднихъ семи передъ выкупомъ, при чемъ берется доходъ *самихъ акцій*, а не чистый доходъ дороги. Этотъ доходъ капитализируется изъ 5% год. по срокъ концессіи и уплачивается наличными деньгами или 5%-ыми бумагами съ погашеніемъ по выбору правительства. Изъ выкупной суммы во всякомъ случаѣ вычитаются всѣ долги, могущіе быть на о-вѣ съ 1 января 1893 г. по облигаціямъ всѣхъ дорогъ, по ссудамъ и по арендѣ.

Всѣ эти условія необходимо признать небезвыгодными для госуд. казначейства. Прежде всего образовывавшееся общество не получило гарантіи на свой акціонерный капиталъ, а это одно уже служило нѣкоторымъ ручательствомъ энергической и плодотворной дѣятельности акціонеровъ, иначе лишающихся всякаго дохода по своимъ бумагамъ. Затѣмъ правительство обезпечивало себѣ вполнѣ приличныя условія выкупа дорогъ общества, значительно отличавшіяся отъ обычныхъ (исключеніе условія о выкупѣ по доходу послѣдняго передъ выкупомъ года, если онъ выше средняго, выкупъ по доходу акцій, а не самихъ дорогъ), выговорило приличную арендную плату по своимъ дорогамъ (1½ мил. р. при 1,2 мил. р. расхода по оплатѣ ихъ строительныхъ капиталовъ), обезпечило себѣ немедленный возвратъ разныхъ ссудъ и начетовъ. Наконецъ, приведены были въ порядокъ запутанные счеты К.-В.-Ростовской ж. д. и обезпечено сооруженіе новой крупной линіи съ вѣтвями.

О-во немедленно же получило разрѣшеніе приступить къ реализаціи своихъ зоймовъ, которая и была произведена въ 1893 г. на сумму 925.700 р. изъ 5% для замѣны гарантир. акцій К.-В.-Ро-

стовской ж. д., 30.000.000 р. кр. изъ 4½% для сооруженія Балашовской ж. д. и 28.000.000 р. кр. изъ 4½% въ 1894 г. для сооруженія разрѣшенныхъ уставомъ вѣтвей, выкупа негарантированныхъ акцій К.-В.-Ростовской ж. д. и разсчетовъ съ правительствомъ. Выручка по этимъ двумъ послѣднимъ займамъ дала 55.810.000 р., и удалось ихъ размѣстить только съ помощью сбер. кассъ. Такимъ образомъ разсужденіе м-ра ф-овъ о трудности для государства реализаціи *заграничнаго* заима въ цѣляхъ сооруженія Балашовской ж. д. и о необходимости поэтому обратиться къ услугамъ частнаго ж. д. общества оказались совершенно неотносящимися къ дѣлу: и частное о-во не могло реализовать займа заграницей, а обратилось къ услугамъ *госуд.* сбер. кассъ, которыя могли съ тѣмъ же успѣхомъ передать свои суммы и для реализаціи правительственнаго займа (какъ въ томъ же 1893 г. и было сдѣлано для госуд. 4½%-аго займа 1893 г.[1]). Въ уплату старыхъ долговъ правительству о-во Ю.-В. ж. дороги передало въ 1894 г.—14.929.077 р. и за переданные ему матеріалы и запасы Орловско-Грязской казенной ж. д. въ 1895 г.—1.374.624 р.[2]), казна получила деньги, въ которыхъ нуждалась, но такъ какъ облигаціонный заемъ о-ва, выпущенный съ этой цѣлью о-вомъ, былъ гарантированъ правительствомъ, то государственное казначейство могло его выпустить съ такимъ же успѣхомъ и собственнымъ распоряженіемъ, если нуждалось въ деньгахъ. Выгода впрочемъ была та, что оплата его производилась изъ доходовъ о-ва ранѣе оплаты его акцій. Выс. утв. мнѣн. д-та госуд. экономіи 28 февр. и 6 іюня 1894 г.[3]) было разрѣшено за счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала о-ва произвести работы по улучшенію и усиленію его дорогъ, а Выс. утв. 16 апр. 1894 г. положеніемъ соед. присутствія[4]) было постановлено разрѣшить о-ву постройку и эксплоатацію новой вѣтви отъ ст. Купянскъ Х.-Балашовской ж. д. до ст. Лисичанскъ Донецко-Каменноугольной ж. д., съ каковой цѣлью, равно какъ и для окончанія работъ на уже начатыхъ вѣтвяхъ, былъ выпущенъ (въ 1895 г.) еще одинъ, на этотъ разъ 4%-ый гарантированный заемъ о-ва въ суммѣ 19.500.000 руб. по курсу 95½ за 100. Въ томъ же 1895 г. послѣдовало новое расширеніе предпріятій о-ва дачей ему (Выс. утв. 4 іюня 1895 года пол. соед. присут.[5]) разрѣшенія соорудить вѣтви отъ Ельца до ст. Валуйки Х.-Балашовской ж. д. и отъ ст. Графской К.-В.-Ростовской линіи до села Анны на р. Битюгѣ, для чего о-во реализовало новый (га-

[1]) Рус. госуд кредитъ, т. III, гл. 1, стр 14.
[2]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контр. за 1894 г. стр. 32, за 1895 г. стр. 34.
[3]) П. С. З. №№ 10393, 10794 и 10804. (См. также №№ 10757 и 10760).
[4]) П С. З № 10544.
[5]) П. С. З. № 11785.

рантированный изъ 4%) заемъ на 17.365.000 р. нар. по курсу 94 за 100. Всѣ сказанныя линіи и вѣтви были постепенно открыты въ теченіе четырехъ лѣтъ (1894—1897 г.г.), именно: 1) Шахтная-Власовскія копи *10* верстъ—30 января 1894 г., 2) Вѣтвь къ Н.-Баваріи 4 версты—26 февраля 1896 г., 3) Купянскъ-Лисичанскъ—*117* верстъ, 4) Харьковъ-Балашовъ—*632* версты, обѣ 17 декабря 1895 г., 5) Таловая-Калачъ 89 верстъ—12 іюня 1896 г., 6) Графская-Анна *83* версты—20 іюля 1897 г., 7) Коротоякъ Столбы-Коротякъ *7* верстъ—21 іюля 1897 г., 8) Волжская-Соляная 3 версты—10 августа 1897 г., 9) Елецъ-Валуйки 310 верстъ—1 октября 1897 г., 10) Вѣтвь отъ ст. Касторная до соедин. съ Моск.-Кіево-Вор. ж. д. 4 версты—1 октября 1897 г. [1]), всего 1217 верстъ. Всѣ дороги были сооружены въ одинъ путь, предѣльные уклоны допущены въ 0,008, рельсы 20-фунтоваго типа [2]), и эксплоатація ихъ сейчасъ же получила очень печальную извѣстность своей крайней неаккуратностью, хотя справедливость требуетъ сказать, что дороги Юго-Восточнаго о-ва, въ томъ числѣ и пресловутая «Балашовка», несравненно лучше выстроены и эксплоатируются, чѣмъ дороги о-ва Московско-Казанской ж. д. и нѣкоторыя (напр. Брянская) линіи о-ва М.-К.-Воронежской ж. д. Финансовое веденіе дѣлъ новаго предпріятія пошло первоначально вполнѣ успѣшно. Такъ чистый доходъ дорогъ въ 1893 г. составилъ 7.899.129 р., изъ которыхъ въ пользу правительства было отчислено 30.845 р. и за аренду его дорогъ 377.777 р., акціонеры получили 1.447.229 р. [3]), въ 1894 г. чистый доходъ—9.498.420 р., изъ коихъ сполна была уплочена аренда въ 1.000.000 р., въ пользу правительства отчислено 892.949 р. и акціонеры получили 1.689.490 р. [4]), въ 1895 г. чистый доходъ—10.134.060 р., изъ котораго въ казну за аренду и какъ доля чистаго дохода поступило 2.135.304 р., акціонерамъ—1.695.714 р. [5]). Естественно, что такой успѣшный результатъ дѣятельности новаго общества побуждалъ правительство къ расширенію его предпріятія. 26 января 1896 г. было Высоч. утверждено новое дополненіе къ уставу о-ва Ю.-В. ж. д. [6]), въ силу котораго 1) изъ аренды такового изымалась Ливенская казенная ж. д. и предавалась въ аренду о-ву М.-К.-Воронежской ж. д. съ пониженіемъ арендной платы за каз. линіи, находящіяся въ арендѣ у о-ва В.-В. ж. д.,

---

[1]) По даннымъ стат. сбор. м-ва п. с. за 1893—96 г.г.

[2]) Стат. сбор. в. 46, стр. 26—27.

[3]) Свѣд. госуд. контр. за 1893 г. стр. 76—77.

[4]) Свѣд. 1894 г. стр. 50—51.

[5]) Свѣд. 1895 г. стр. 54—55.

[6]) П. С. З. № 12472.

на 100.000 р., т. е. до 1.400.000 р. ежегодно, 2) общество обязывалось соорудить новую вѣтвь широкой колеи въ 25 верстъ отъ Хрусталинскихъ и Боковыхъ мѣсторожденій до ст. Крестная, стоимостью около 360.000 р., 3) общество принимало въ аренду казенные уч. ж. д. Звѣрево-Дебальцево-Попасная-Лисичанскъ и Дебальцево-Хацанетовка съ Луганской вѣтвью, всего 333 верстъ, за плату ежегодно по 450.000 р. съ возмѣщеніемъ казнѣ расходовъ по устройству Узловой ст. въ Хацапетовкѣ 150.000 р. и по уступкѣ Луганскихъ казенныхъ мастерскихъ—700.000 р. и съ принятіемъ на себя всѣхъ договоровъ и условій, заключенныхъ передаваемыми вѣтвями, 4) обязывалось реализовать новый облигаціонный заемъ для покрытія вызываемыхъ сооруженіемъ новой вѣтви и разсчетами съ казною и по пріобрѣтенію надлежащаго подвижнаго состава для Донецкихъ вѣтвей расходовъ. Срокъ аренды и условія выкупа—одинаковыя съ срокомъ концесіи и условіями выкупа всѣхъ дорогъ общества. М-во ф-овъ по поводу передачи восточныхъ участковъ казенной Донецкой ж. д. частному обществу напечатало въ свое время объяснительную записку [1]), гдѣ сообщало, что эта передача возникла не изъ соображеній финансоваго характера, а прежде всего на почвѣ удобствъ мѣстнаго населенія. Въ данномъ случаѣ явилось желательнымъ соединить Дебальцево съ Харьковомъ непрерывной линіей, которая находилась бы въ одномъ управленіи, чѣмъ обезпечивались и удобства пассажирскаго и потребности товарнаго движенія, съ другой стороны имѣлось въ виду организовать безпересадочное пассажирское движеніе черезъ Донецкій районъ отъ Ростова до Харькова. Переданныя казенныя линіи вмѣстѣ съ вновь сооруженными о-вомъ Юго-Восточныхъ ж. д. вполнѣ могли обезпечить сказанныя требованія, почему образованное въ м-вѣ ф-овъ особое совѣщаніе единогласно и высказалось за уступку восточныхъ Донецкихъ вѣтвей о-ву Ю.-В. ж. д. Средній доходъ этихъ участковъ выражался цыфрою 1.217.000 р. ежегодно, общій же расходъ эксплоатаціи—суммой не менѣе 961.430 руб., чистый доходъ 255.570 руб., тогда какъ арендная плата должна была составить 450.000 р. Кромѣ того казна оставляла за собою весь подвижной составъ Восточно-Донецкихъ вѣтвей, который долженъ былъ усилить недостаточный составъ Екатерининской ж. д., затѣмъ полученные за мастерскія въ Луганскѣ 700.000 р. давали возможность казнѣ построить въ болѣе удобномъ мѣстѣ мастерскія для Екатерининской ж. д., наконецъ устраненіе надобности въ передаточныхъ пунктахъ въ Звѣревѣ и Лисичанскѣ освобождало болѣе 400 ваго-

[1]) Вѣст фин. 1896 г. № 10. стр. 57—61.

новъ для свободнаго обращенія по рельсовой сѣти. Въ случаѣ же, еслибы доходы о-ва слишкомъ возрасли отъ новой комбинаціи, это ничего не представляло опаснаго для казны, которая по уставу получала 4/5 чистаго дохода о-ва за изв. отчисленіемъ.

Со всѣми этими объясненіями надо согласиться. Добавимъ, что по случаю сдачи Восточно-Донецкой ж. д. въ аренду о-ву Ю.-В. ж. д. Соед. Присутствіе сочло необходимымъ сложить со счета всѣ числившіеся по 1 янв. 1893 г. за обществомъ долги по гарантіи, что не было новой льготой для о-ва, но лишь вызвано желаніемъ упразднить безполезное счетоводство по этому долгу, такъ какъ изъ доходовъ о-ва 4/5 поступало въ доходъ казны,—1/5 въ пользу о-ва, и отчисленія на уплату долговъ—по уставу не производилось вовсе. Въ 1896 г. дѣла о-ва Юго-Восточныхъ ж. д. продолжали процвѣтать, о чемъ можно судить по чистому доходу въ суммѣ 12.155.756 р., изъ котораго акціонеры получили 1.542.905 р., а казна 1.875.000 р. арендной платы и 342.393 р., какъ долю участія въ чистой прибыли о-ва [1]), и правительство продолжало оказывать содѣйствіе дальнѣйшему расширенію предпріятія, обнимавшаго уже громадную сѣть свыше 3000 верстъ рельсовыхъ путей. 7 февр. 1897 г. [2]) разрѣшено было сооруженіе новой вѣтви отъ ст. Колпаково до мѣст. Первозвановки, около 32 верстъ, распоряженіемъ управленія Юго-Восточныхъ ж. д., за счетъ и черезъ посредство мѣстнаго землевладѣльца (инж. Духовскаго) на сумму 283.941 р., которому о-во обязалось только отпустить рельсы и скрѣпленія (въ томъ числѣ и старыя). Затраченная на дорогу сумма должна была (безъ процентовъ) возмѣщаться строителю доходами самой вѣтви, о-во же Юго-Восточныхъ ж. д. разсчитывало отъ ея сооруженія получать ежегодно свыше 200.000 р. чистаго дохода [3]). 21 и 30 мая 1897 г. Выс. утв. пол. Соед. Прис. [4]) вновь было разрѣшено о-ву Ю.-В. ж. д.: 1) построить ж. д. линію магистральнаго типа отъ Луганска до Миллерова протяженіемъ около 106 верстъ, и стоимостью не болѣе 4.734.000 р., 2) соединить непрерывнымъ рельсовымъ путемъ двойной колеи ст. Попасную со ст. Никитовкой (Курско-Харьково-Севастопольской ж. д.), протяженіемъ около 43 верстъ и стоимостью не болѣе 1.477 600 р., 3) произвести на линіяхъ, эксплоатируемыхъ о-вомъ, разнаго рода работы и поставки по усиленію провозной и пропускной способности на общую сумму 9.350.624 р., въ томъ числѣ проложить вторые пути на участкахъ Хацепетовка-Де-

[1]) Свѣд. госуд. контр. за 1896 г. стр. 54—55

[2]) П. С. З № 13713.

[3]) Вѣстн. фин. 1897 г. № 12, стр. 747.

[4]) П. С. З. №№ 14132 и 14190.

бальцево-Лисичанскъ, Архангельская-Залегошъ и Гребановка-Борисоглѣбскъ, перестроить станцію въ Ельцѣ и пріобрѣсти усиленный подвижной составъ для Донецкихъ вѣтвей. Правительство разсчитывало [1]), что, хотя новая линія Миллерово-Луганскъ (интересная именно въ смыслѣ возможнаго оживленія желѣзодѣлательной промышленности въ Луганскѣ), сама по себѣ должна дать около 235.000 р. ежегоднаго убытка, ибо ея ожидавшійся чистый доходъ до 67.000 р. не могъ бы покрыть платежей процентовъ на строительный капиталъ (до 302 т. р.), но отъ переданныхъ этой вѣтвью грузовъ на К.-В.-Ростовскую дорогу чистый доходъ послѣдней долженъ былъ возрасти на 521.000 руб., а отсюда ожидалось увеличеніе общей прибыли Юго-Восточныхъ ж. д. на 286 т. р., изъ которыхъ на долю казны должно было бы прійтись 229.000 р.. Доходы другой линіи—Попасная-Никитовка не были высчитаны столь точно, но никто (въ то время) не сомнѣвался въ ея крупномъ значеніи для облегченія перевозокъ угольныхъ и желѣзныхъ грузовъ въ Донецкомъ районѣ и для сокращенія разстоянія отъ Сѣверо-Востока Россіи къ портамъ Азовскаго моря, и въ возможности отъ ея проведенія новаго роста чистаго дохода Юго-Восточныхъ ж. дорогъ... Для производства расходовъ по сооруженію этихъ вѣтвей и увеличенію провозоспособности дорогъ, а равно для сооруженія Крестнинской вѣтви и увеличенія оборотнаго капитала о-ва ему было разрѣшено выпустить новый гарантированный 4%-й заемъ, который на этотъ разъ былъ реализованъ на Германскомъ рынкѣ въ суммѣ 47.110.000 мар.= =14.538.146 р. зол. по курсу $97^{7}/_{8}$ за 100. Самыя вѣтви были открыты для движенія: Луганскъ-Миллерово 105 верстъ—28 ноября 1898 г., Попасная-Никитовка 49 верстъ—31 авг. 1899 г., Колпаково-Первозвановка 34 версты—27 ноября 1899 г.

31 янв. 1898 г. вновь было разрѣшено [2]) о-ву Ю.-Вост. ж. д. построить ж. д. линію отъ 135-ой версты Дебальцево-Звѣревскаго участка черезъ ст. Лихую К.-В.-Ростовской линіи до ст. Кривомузгинская Волго-Донской вѣтви (ок. 319 верстъ) стоимостью не свыше 18.072.067 р. дѣйств.. О дорогѣ этой (называемой *Восточно-Донецкой*) хлопотали [3]) еще съ начала восьмидесятыхъ годовъ, и дѣло въ 1885 г. восходило до комитета министровъ, который въ принципѣ одобрилъ ея сооруженіе; коммиссія, образованная въ 1893 г. въ м-вѣ пут. сообщенія, признавала за дорогой государственное значеніе, какъ послѣдняго звена ж. д. линіи отъ Царицына до Долинской, связующей кратчайшимъ путемъ Юго-Западъ

[1]) Вѣстн. фин. 1897 г. № 24, стр. 765—768.

[2]) Собр. узак 1898 г. ст. 461.

[3]) Вѣстн. фин. 1898 г. № 13, стр. 830—832.

и южные порты съ одной стороны и низовья Волги съ другой, и какъ линіи транзитной, приближающей къ центру Россіи заводскіе районы. Но только съ 1896 г. дѣло поставлено было на практическую почву, когда за него взялось о-во Юго-Восточныхъ ж. д., ожидавшее получить отъ сооруженія дороги крупные барыши за покрытіемъ не только расходовъ эксплоатаціи, но и по оплатѣ процентовъ на строительный капиталъ. Правительство охотно согласилось дать о-ву просимую концессію, тѣмъ болѣе, что изъ этой ожидавшейся прибыли (до 170.000 р. ежегодно) 4/5 должно было по уставу отчисляться въ пользу госуд. казначейства. Необходимый капиталъ для сооруженія новой линіи былъ реализованъ въ 1898 г. выпускомъ на заграничныхъ рынкахъ 4%-аго гарантир. займа въ суммѣ 20.631.453 р. по курсу 98¼ за 100.

Выс. утв. 22 іюня 1899 г. и 26 мая 1900 г. положеніями Соедин. Прис. [1]) было разрѣшено о-ву продлить линію Попасная-Никитовка отъ послѣдней ст. до ст. Очеретино Екатерининской ж. д., протяженіемъ около 43 верстъ (также въ два пути), построить новую ширококолейную «Щетовскую» вѣтвь, имѣющую въ виду обслуживать рудники нѣкоторыхъ частныхъ владѣльцевъ, а также небольшія обходныя и соединительныя вѣтви (около ст. Горловка и Никитовка),—всѣ вмѣстѣ стоимостью не свыше 5.000.000 руб. дѣйств., не считая % за время сооруженія. Для реализаціи этого капитала въ 1899 г. на американскомъ рынкѣ по курсу 96¾ былъ реализованъ 4%-ый заемъ на сумму 6.217.000 р. нар.. Участокъ Лихая-Кривомузгинская 299 верстъ былъ открытъ для движенія 17 іюня 1900 года, остальныя вѣтви находятся въ постройкѣ (1902).

21 іюня 1900 г. [2]) разрѣшено о-ву 1) соорудить въ г. Воронежѣ рельсовые пути протяженіемъ (широкой колеи) около семи верстъ, 2) произвести своимъ распоряженіемъ чрезъ посредство главнаго управленія Рамонскимъ имѣніемъ принцессы Ольденбургской 16 верстной вѣтви отъ ст. Графская съ возмѣщеніемъ (безъ процентовъ) затраченной (до 200.000 руб.) имѣніемъ на постройку суммы изъ доходовъ дороги. О сооруженіи послѣдней вѣтви, которая впослѣдствіи могла явится головнымъ участкомъ предполагаемой линіи Графская-Елецъ, м-во ф-овъ напечатало особое сообщеніе [3]), изъ котораго явствуетъ, что новая вѣтвь имѣла цѣлью развитіе сахарнаго завода въ частномъ имѣніи. 10 марта 1900 г. разрѣшено [4]) сооруженіе 10 верстной вѣтви отъ ст. Юрьевка до имѣнія Селез-

[1]) Собр. узак. 1900 г. ст. 94 и 2387

[2]) Собр. узак. 1900 г. 2388 и 2609.

[3]) Вѣстн. фин. 1900 г., № 49, стр. 487 и 488

[4]) Собр. узак. 1900 г. ст. 1239.

невка также на особыхъ условіяхъ соглашенія съ владѣльцемъ имѣнія. 13 мая 1901 г. [1]) разрѣшено на тѣхъ же условіяхъ соорудить 8-верстную вѣтвь отъ Юрьевки до рудниковъ Жилловскаго общества стоимостью до 210.000 руб.,—обѣ вѣтви сооружаются владѣльцами имѣній и переходятъ затѣмъ въ эксплоатацію о-ва Юго-Восточныхъ ж. д,, которое уплачиваетъ строительный капиталъ (безъ начисленія процентовъ) изъ доходовъ новыхъ вѣтвей. 2 января 1901 г. и 21 марта 1901 г. [2]) было разрѣшено увеличеніе облигаціоннаго капитала о-ва Юго-Восточныхъ ж. д. на сумму 6.354.460 руб.+ +5,567.276 р. дѣйств., въ цѣляхъ укладки вторыхъ главныхъ путей на уч. Лисичанскъ-Купянскъ и Харьковъ-товарный до Лопанскаго моста, оборудованіе тормазами Вестингауза подвижного состава, на дополнительныя устройства на ст. Дебальцево, на развитіе 16 станцій донецкихъ вѣтвей, а также для увеличенія подвижного состава съ принадлежностями—вообще всѣхъ дорогъ о-ва. Этотъ капиталъ вмѣстѣ съ разрѣшеннымъ 25 дек. 1900 г. [3]) перерасходомъ по сооруженію, Балашевской, Елецкой и Аннинской вѣтвей на сумму 2.470.825 р., долженъ былъ составить сумму до 14.392.591 р. дѣйств., которые и были получены путемъ реализаціи въ 1901 г. съ помощью банкирскаго заграничнаго синдиката новаго 4%-го гарантированнаго займа по 15.025.734 р. нар. по курсу 93,6 или съ выручкой 14.064.087 р.

На этомъ развитіе Юго-Восточныхъ дорогъ пока пріостановилось. Дѣло въ томъ, что общество постепенно перестало оправдывать тѣ розовыя надежды, которыя на него возлагало м-во ф-овъ. Несомнѣнно, что и разсчеты, на основаніи которыхъ производилось разрѣшеніе на постройку и передачу въ аренду о-ву новыхъ линій, были не совсѣмъ точны, несомнѣнно, что при постройкахъ соблюдалась частью въ ущербъ дѣлу ненужная экономія (въ пользу строителей и заправилъ о-ва), несомнѣнно, что и эти заправилы не обладали знаніемъ и энергіей, которыя по какому-то печальному недоразумѣнію за ними числились въ глазахъ финансоваго вѣдомства,—очень можетъ быть, что были и формальныя злоупотребленія. Какъ бы то ни было, но съ 1897 года дѣла о-ва начинаютъ клониться къ упадку, а съ тѣмъ вмѣстѣ исчезаютъ и доходы государ. казначейства отъ дѣлежа съ о-мъ чистой прибыли. Сумма послѣдней въ 1897 г. составила 12.616.120 р., изъ коихъ акціонеры получили 1.368.327 р., казна не получила ничего, кромѣ арендной платы за свои дороги, въ 1898 г. чистая прибыль *понизилась*

[1]) Собр. узак 1901 г. ст. 1579.
[2]) Собр. узак. 1901 г. ст 1954.
[3]) Собр. узак. 1900 г. ст 790

до 11.908.215 руб., изъ которыхъ казна еще получила арендную плату, но акціонеры уже не получили никакого дивидента. Въ 1899 г. чистый доходъ дорогъ понизился опять—до 11.218.675 р., изъ которыхъ казна уже получила за аренду всего 937.227 руб., т. е. почти половину того что ей слѣдовало, акціонеры *опять не получили ничего.* Въ 1900 году дѣло немного поправилось послѣ энергическихъ мѣръ, принятыхъ акціонерами, прямо обвинявшими правленіе и другихъ заправилъ о-ва въ злоупотребленіяхъ, но все же чистый доходъ составилъ только 13.374.118 р., правительство получило свою арендную плату 1.850.000 р., а акціонерамъ въ дивидентъ досталось только 319.234 р. Если бы акціонерный капиталъ о-ва былъ гарантированъ правительствомъ, то на поправленіе его дѣлъ не было бы почти никакой надежды ибо мало заинтересованные въ дѣлѣ акціонеры предоставили бы предпріятіе на произволъ судьбы и на извлеченіе побочныхъ «заработковъ» разными способами при управленіи дѣлами о-ва различными присосавшимися къ нему спеціалистами. Но акціи, по счастью, гарантированы не были, а отсюда живое сравнительно участіе акціонеровъ въ дѣлѣ, не смотря на всю ихъ безпомощность при существующихъ у насъ въ общихъ собраніяхъ акціонеровъ порядкахъ. Съ одной стороны акціонеры стали ходатайствовать о выкупѣ въ казну жел. дорогъ, принадлежащихъ обществу,—выходъ наиболѣе раціональный при обнаружившейся уже съ полной ясностью несостоятельности образа дѣйствій его заправилъ, если бы, конечно, акціонеры согласились на умѣренное вознагражденіе (въ размѣрѣ не свыше 4—5 р. дохода на акцію). Съ другой стороны, обвиняя свое правленіе въ злоупотребленіяхъ, возбуждая вопросъ чуть ли не о привлеченіи его къ суду, акціонеры требовали правительственнаго вмѣшательства. М-во ф-овъ однако отнеслось и къ тому и другому проэкту неблагосклонно, не желая разставаться съ созданными имъ иллюзіями на счетъ полезной и выгодной для госуд. казначейства дѣятельности частныхъ ж. д. обществъ. Вѣдь о-во Ю.-В. ж. д. было самымъ крупнымъ изъ нихъ и казалось однимъ изъ наиболѣе солидныхъ! Оно рѣшило прійти на помощь обществу, чтобы сохранить его самостоятельное существованіе. Заправилы о-ва утверждали, что упадокъ въ дѣлахъ о-ва происходилъ отъ убыточности взятыхъ въ аренду отъ казны и вновь сооруженныхъ обществомъ—донецкихъ дорогъ: м-во ф-овъ внесло предложеніе объ изъятіи всѣхъ этихъ дорогъ у о-ва и о передачѣ ихъ въ казну. Въ этомъ смыслѣ состоялось 11 марта 1901 г. Высоч. утвержд. положеніе Соед. Присутствія о сосредоточеніи въ управленіи Екатерининской ж. д. жел. дорогъ Донецкаго каменно-угольнаго бассейна и объ утвержденіи новаго дополненія къ уставу о-ва

Ю.-Вост. ж. д. [1]). Въ силу этихъ законодательныхъ актовъ находящіеся въ арендѣ у о-ва участки казенной Донецкой ж. дороги: Звѣрево-Дебальцево-Попасная-Лисичанскъ и Дебальцево-Харцепетовка съ примыкающею къ нимъ Лисичанскою вѣтвью и состоящія во владѣніи о-ва линіи отъ Лисичанска до Купянска узлового, Луганскъ-Миллерово, Попасная-Никитовска и вѣтви: Первозвановская, Селезневская, Крестнинская и Щетовская, а также сооружаемая распоряженіемъ и за счетъ о-ва Никитовка-Очеретовская линія, общимъ протяженіемъ всего около 727 верстъ,—переданы были въ казну съ 1 мая 1901 года (кромѣ линіи Никитовка-Очеретовской, которая тогда не была еще окончена и должна была перейти въ казну съ момента открытія на ней правильнаго движенія) вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ въ количествѣ 124 паровозовъ и 4.200 товарныхъ вагоновъ, а взамѣнъ пассажирскихъ вагоновъ о-во должно было уплатить 800.000 р. изъ своего дополн. облигаціоннаго капитала. Наличные запасы топлива и матеріаловъ правительство принимало по заготовительной цѣнѣ, по его разсчету не свыше 2000 р. на версту или за 1.454.000 р. Уплата процентовъ интереса и погашенія по облигаціямъ о-ва Ю.-Вост. ж. д., какъ уже реализованнымъ такъ и имѣющимъ быть реализованными на покрытіе расходовъ по усиленію пропускной и провозной способности участковъ Донецкой дороги и по сооруженію другихъ, переходящихъ въ казну, путей, оставалась на обязанности о-ва, но на пополненіе его средствъ правительство обязывалось отпускать о-ву для причисленія къ чистому доходу по 1.197.000 р. въ годъ до пріема въ казну линій Никитовка-Очеретинской и по 1.364.000 р. послѣ пріема этой линіи. Вмѣстѣ съ тѣмъ общество освобждалось отъ обязанности платить 440.000 р. аренды за Донецкія вѣтви, отъ сооруженія продолженія Крестинской вѣтви къ рудникамъ Маркова (ок. 3 версты) и отъ проложенія второго пути между Купянскомъ и Лисичанскомъ, каковыя сооруженія должна была произвести уже казна.

М-во ф-въ по поводу этой передачи, необходимость которой доказала всю несостоятельность сдѣланныхъ въ 1896 г. разсчетовъ (принятыхъ *единогласно!*) о выгодности и полезности для общества Ю.-В. ж. д. и для казны передачи Донецкихъ вѣтвей въ аренду этому обществу, напечатало снова объяснительную записку [2]), авторитетность которой невольно впрочемъ подрывается воспоминаніемъ объ объяснительной запискѣ, напечатаной въ 1896 г. при сдачѣ злополучныхъ линій въ аренду. Тогда предполагалось, что множе-

---

[1]) Собр. уз. 1901 г. ст. 1196 и 1197

[2]) Вѣстн. фин. 1901 г. № 25, стр. 538—543.

ство грузовъ (преимущественно угольныхъ) будетъ дѣлать, направляясь по созданнымъ болѣе короткимъ направленіямъ, большіе пробѣги именно по линіямъ о-ва Ю.-В. ж. д., оказалось же на самомъ дѣлѣ, что грузы съ большимъ пробѣгомъ составляютъ только 31,4% (вмѣсто ожидаемыхъ 54%), а съ малымъ пробѣгомъ—68,6%, при чемъ значительная часть и этихъ грузовъ дѣлала по линіямъ о-ва пробѣги всего въ 37 верстъ да и то по низкой пудо-верстной ставкѣ, будучи перевозима на большое разстояніе, при диференціальномъ строѣ тарифовъ. Другими словами всѣ разсчеты по созданію такой рельсовой сѣти въ рукахъ одного общества, чтобы убытки однихъ ея линій покрывались прибылями другихъ оказались ошибочными: грузы съ дорогъ этого общества ускользали на другія дороги. Съ другой стороны, когда желѣзо-дѣлательные заводы стали устраиваться ближе къ углю, а не къ рудѣ, а старые заводы стали обзаводиться топливомъ изъ собственныхъ копей, пріобрѣтенныхъ въ районѣ къ сѣверу отъ ст. Дебальцево, перевозка каменнаго угля должна была совершать все болѣе и болѣе ничтожные пробѣги. а условія перевозки ухудшились вслѣдствіе необходимости проходить черезъ передаточный пунктъ, ранѣе не существовавшій (Хацепетовку). Надежда же на улучшеніе утилизаціи подвижного состава Ю.-В. ж. д. не осуществилась, но напротивъ, вагонное хозяйство этихъ дорогъ пришло въ разстройство вслѣдствіе непроизводительнаго простоя вагоновъ на передаточныхъ пунктахъ. Все это создало такое положеніе вещей, при которомъ всякое увеличеніе добычи угля въ районѣ Донецкихъ участковъ только увеличивало убытки Юго-Восточныхъ ж. д., и надежда на то, что о-во будетъ способствовать развитію угольной промышленности не могло оправдаться. Тогда-то м-во путей сообщ. пришло къ заключенію, что объединеніе распоряженій однимъ только движеніемъ при самостоятельномъ завѣдываніи эксплоатаціей участка тремя отдѣльными управленіями, представляется по условіямъ административнымъ и техническимъ—неосуществимымъ и что затрудненіе въ движеніи по Донецкимъ вѣтвямъ могло бы быть устранено или, по крайней мѣрѣ, ослаблено только полнымъ объединеніемъ эксплоатаціи всѣхъ дорогъ, грузящихъ уголь, подъ однимъ общимъ управленіемъ, и именно въ управленіи Екатерининской дороги, какъ центральной углевозной магистрали, съ присоединеніемъ къ этимъ дорогамъ еще и тѣхъ вѣтвей, которыя, хотя и не имѣютъ горнозаводскихъ грузовъ, но могутъ служить кратчайшими или удобнѣйшими путями для слѣдованія порожнихъ вагоновъ и для и оборота паровозовъ. Отсюда и рѣшеніе изъять цѣлый рядъ рельсовыхъ путей отъ о-ва Ю.-В. ж. д. и передать въ вѣдѣніе казенной Екатерининской дороги. Этимъ путемъ предполагали сократить суще-

ствовавшіе шесть передачъ до четырехъ, упразднить обмѣнъ вагоновъ между К.-Х.-Севаст. и Юго-Восточ. ж. д. и сократить между Юго-Восточными и Екатерининской, устранить существующія при передачахъ задержки вагоновъ въ Хацепетовкѣ и Дебальцевѣ, улучшить сортировку вагоновъ устройствомъ между послѣдними большой сортировочной станціи и т. д.. Оправдаются ли всѣ эти надежды, покажетъ будущее. Что касается до финансовой стороны вопроса, то по переходящимъ въ казну дорогамъ ожидалось до 1.249.000 р. чистаго дохода при платежѣ процентовъ интереса и погашенія на затраченные въ нихъ облигаціонные капиталы Ю.-В. о-ва—1.459.000 р. ежегодно, убытокъ=210.000 руб., да вслѣдствіе неполученія отъ о-ва арендныхъ денегъ (450.000 р.) весь убытокъ долженъ былъ составить до 660.000 р.. Министерство финансовъ полагало однако, что вслѣдствіе окончанія новыхъ вѣтвей и лучшаго утилизированія вѣтвей уже построенныхъ доходы Донецкихъ дорогъ должны возрасти, и убытокъ отъ нихъ слѣдуетъ считать въ суммѣ не болѣе 330.000 р., каковые въ теченіе 20—12 лѣтъ, постепенно уменьшаясь, должны совсѣмъ исчезнуть, такъ что въ возмѣщеніе этихъ убытковъ было бы справедливо взыскать съ о-ва Ю.-В. ж. д. въ теченіе 12 лѣтъ по 330.000 руб. полностью въ теченіе первыхъ 3 лѣтъ и понижая эту сумму ежегодно на 10% въ теченіе слѣдующихъ 9 лѣтъ. За всѣ 12 лѣтъ эти платежи составили бы 2.475.000 р., капитализируя которыя изъ 4% на 1 янв. 1901 г. получали сумму 2.063.342 р., уплачиваемая о-вомъ единовременно, разсрочка которой на весь остающійся срокъ концессіи (20 іюня 1953 г.) составляла сумму 94.800 р. ежегодно. А такъ какъ казна должна была ежегодно по облигаціямъ о-ва платить 1.459.000 р. ежегодно, то за вычетомъ у общества сказанной суммы 94.800 р. получимъ въ круглыхъ цыфрахъ платежи казны въ суммѣ 1.364 000 р. Эту цыфру и рѣшено было выдать о-ву, какъ пособіе на выполненіе его обязательствъ, которыя для удобства счетовъ оставлены на самомъ о-вѣ, а не переведены на казну вмѣстѣ съ переходомъ къ ней 727 верстъ ж. дорогъ о-ва.

Посредствомъ этой сдѣлки предпріятіе о-ва Юго-Вост. ж. д. значительно сократилось, но и теперь въ завѣдываніи его находится 3205 верстъ рельсовыхъ путей (до изъятія—3932 версты), облигаціонные капиталы о-ва составляютъ 176.608.042 р. съ платежомъ въ 8.138.142 р., изъ коихъ 1.364.000 р. приняло на себя правительство, но такъ какъ о-во платить почти равную сумму (1.400.000 р.) въ аренду за Орловско-Грязскую ж. д., то можно считать всю оплату сказаннаго капитала лежащею на о-вѣ. Кромѣ того о-во должно правительству по облигаціоннымъ займамъ, вошед-

шимъ въ составъ консолидированныхъ желѣзнодорожныхъ въ суммѣ 92.657.691 р. съ платежомъ въ 4.148.766 р. [1]), акціонерный капиталъ 32.926.125 р.. Сумма всѣхъ обязательныхъ платежей общества составляетъ 12.286.908 р., въ казну поступаетъ доходъ только тогда, когда выработанъ дивидендъ на акціи въ суммѣ 9 руб. на каждую или 1.497.424 р. (по разсчету погашенія акцій къ концу 1900 г.). Стоимость сооруженія о-вомъ новой линіи нельзя признать очень высокой. Такъ линія Балашовъ-Харьковъ и Таловая-Калачъ (720 верстъ) обошлось въ 38.134.321 р., или по 52.964 р. на версту, линія Елецъ-Валуйки—310 верстъ—13.779.187 руб., или 44.448 р. на версту, не считая процентовъ на строительный капиталъ.

Печальное положеніе дѣлъ о-ва Ю.-Восточныхъ дорогъ заставило нѣкоторые органы нашей печати [2]) усумниться вообще въ правильности системы, допускающей существовавшіе частныхъ ж. д. обществъ, на что правленіе о-ва Ю.-В. ж. д. съ своей стороны представило оправданія [3]), указывая на неурожайные годы, на убыточность Донецкихъ вѣтвей, на неустройство новыхъ линій, только что открытыхъ или даже еще не открытыхъ для правильнаго движенія. Факты однако на лицо: злоупотребленія правленія, допустившаго даже подлоги въ балансѣ одного (за 1897 г.) изъ отчетовъ съ цѣлью выдачи дивиденда акціонерамъ, паденіе дохода даже такихъ выгодныхъ линій, какъ Балашовская, новыя ходатайства передъ правительствомъ о возвращеніи уплаченной за Донецкія вѣтви арендной платы и объ уменьшеніи арендной платы за Орловско-Грязскую линію и ж. д., вплоть до моленій о выкупѣ предпріятія въ казну... Сами акціонеры возбудили вопросъ о необходимости утвержденія выбираемыхъ ими директоровъ правленія министромъ финансовъ по соглашенію съ м-омъ путей сообщенія (на что 30 марта 1900 г. послѣдовало Высочайшее соизволеніе).

О-во Ю.-Восточныхъ ж. д., хотя и не оправдало надежды министерства финансовъ въ отношеніи полученія казною к. л. доходовъ, которыми могли быть погашены старые долги Грязско-Царицынской и К.-В-.Ростовской ж. д., но по крайней мѣрѣ не причинило казнѣ новыхъ убытковъ, что объясняется, повторяемъ, отсутствіемъ гарантіи акцій этого о-ва. Даже при выкупѣ этихъ дорогъ въ казну, возможны условія, достаточно безобидныя для общества и въ то же время удовлетворительныя и съ точки зрѣнія казенныхъ интересовъ. Этого же къ сожалѣнію нельзя сказать о двухъ другихъ об-

[1]) Свѣд госуд. контр за 1900 г. стр. 20—21.

[2]) *Новое время* № 8460.

[3]) *Новое время* № 8479 (5 окт. 1899 г.).

ществахъ, также не оправдавшихъ надежды м-во ф-овъ на счетъ полученія съ ихъ помощью казною крупныхъ доходовъ, но и введшедшихъ казну въ дов. крупные убытки. Мы говоримъ объ обществахъ Рязанско-Уральской и Московско-Ярославско-Архангельской жел. дорогъ.

Рязанско-Уральское общество возникло въ 1892 г. [1]) изъ о-ва Рязанско-Козловской ж. дор., когда послѣднему было разрѣшено за счетъ новаго облигаціоннаго гарантированнаго капитала соорудить новыя линіи Покровско-Уральскую, Тамбово-Камышинскую и Лебедянь-Елецкую съ цѣлымъ рядомъ вѣтвей (около 1600 верстъ всего) и со взятіемъ въ аренду казенной Козлово-Саратовской дороги, при чемъ отдалялся срокъ выкупа дороги до 1905 г. и о-во обязывалось за извѣстными отчисленіями дѣлиться своими доходами съ госуд. казначействомъ. Сооруженіе этихъ путей было произведено въ 1892—1894 г.г. за счетъ реализованныхъ въ 1892 и 1893 г.г. 4½%-ыхъ займовъ на 60.000.000 и 28.000.000 руб. кред. нариц. Постройки всѣ были самаго упрощеннаго типа, съ легковѣсными рельсами (18 фунт. типа) на сосновыхъ шпалахъ, и съ ничтожнымъ подвижнымъ составомъ и пропускной способностью. Линія *Тамбовъ-Балашовъ* (193 версты) было открыта для движенія 18 мая 1894 г. *Балашовъ-Камышинъ* (251 верста)—14 сен. 1894 г., *Покровская-Уральскъ* (396 верстъ узкой колей)—26 окт. 1894 г. Вѣтви этихъ магистралей *Ртищево-Сердобскъ* (46 верстъ) и *Лебедянь-Елецъ* (75 верстъ) въ апрѣлѣ и *Аткарскъ-Петровскъ* (57 в.)—22 ноября того же года, Богоявленскъ-Сосновка 79 верстъ—20 авг. 1895 г. *Петровскъ-Вольскъ* (165 в.) и *Красавка-Баланда* (75 в.)—въ сентябрѣ 1895 г., Урбахъ-Александровъ Гай (172 версты)—1 октяб. 1895 г., Ершовъ-Николаевскъ 88 верстъ—28 авг. 1895 г., обѣ узкокол., за три года всего 1607 верстъ,—огромная новая желѣзнодорожная сѣть [2]) 27 мая 1894 г. [3]) вновь было представлено о-ву Рязанско-Уральской ж. д. сооруженіе и эксплоатація ж. д. линій отъ ст. Пинеровка (близъ Балашова) до Ртищева и отъ Сердобска до Пензы, 28 апр. 1895 г.—подъѣзднаго пути отъ ст. Вольскъ до Волги и 4 іюня 1895 г. отъ Раненбурга до Павельца съ вѣтвью къ Астакову на Раненбургъ-Данковской вѣтви [4]). Направленіе Пензо-Пинеровской линіи впослѣдствіи было разрѣшено измѣнить на ст. Таволжанку, и она была окончена: уч. *Пенза-*

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ т. II, стр. 312—317.

[2]) О технич. условіяхъ сооруженіи этихъ дорогъ см. Ст. Сбор. м. п. с., вып 40, стр. 36—41 и вып. 45, стр. 21—24.

[3]) П. С. З № 10663.

[4]) П. С. З. №№ 11598 и 11785.

Сердобскъ (103 в.)—6 ноября и *Ртищево-Таволжанка* (97 в.)—8 ноября 1895 г.[1]). Почти одновременно [2]) были окончены сооруженіемъ и подъѣздные пути къ Волгѣ (23 в.) и уч. Павловка-Турки (12 верстъ), а въ 1897 г.—остальныя вѣтви (13 верстъ [3]). Для окончанія работъ, начатыхъ въ 1892 г. и начала сооруженія линій, разрѣшенныхъ къ постройкѣ въ 1894—1895 г.г., въ 1894 г. реализованъ былъна германскомъ рынкѣ 4%-ый гарантированный заемъ на 18.750.000 р. зол. по курсу 95 3/4 за 100. Быстро расширявшееся предпріятіе давало сперва дов. солидные доходы, изъ году въ годъ непрерывно возраставшіе. Такъ въ 1892 г. чистый доходъ дороги составлялъ 3 389.743 р., въ 1893 г.—4.170.187 р., въ 1894 г.—5.503.503 р., въ 1895 г.—7.427.193 р., въ 1896 г. —8.504.270 р., такъ что о-во могло исправно уплачивать за взятую у казны въ аренду Козлово-Саратовскою линію условную плату, дошедшую съ 900.000 р. въ 1892 г. до 1.700.000 руб. въ 1896 г. и кромѣ того давать на акціи крупный супердивидендъ, доходившій въ среднемъ въ 1893—96 г.г. до 1.024.605 р.. Въ виду этого м-во ф-овъ рѣшило всячески способствовать дальнѣйшему развитію энергическаго общества, во главѣ котораго стояли наслѣдники извѣстнаго строителя Рязанско-Козловской линіи П. Г. ф. Дервиза, дѣлами которыхъ заправлялъ г. Померанцевъ, слывшій въ Петербургѣ чуть не за финансоваго генія. Какъ строились новые пути, сулала ли выгоды эксплоатація этихъ путей, мало смотрѣли: это былъ новый новый періодъ нашихъ увлеченій ж. д. строительствомъ, сопровождавшійся огромнымъ приливомъ къ намъ заграничныхъ капиталовъ, ростомъ госуд. доходовъ и отечественной промышленности. Это было время наибольшаго подъема нашего госуд. кредита, время возстановленія металлическаго денежнаго обращенія, время блестящихъ конверсіонныхъ успѣховъ и чрезвычайнаго роста желѣзнодорожныхъ доходовъ...

Выс. утв. 26 апр. 1896 г. пол. соед. присут.[4]) было разрѣшено о-ву Рязанско-Уральской ж. д. пріобрѣсти отъ частнаго лица сооруженную въ 1874 г. *Бековскую* вѣтвь (13 в.) до ст. Сосновка Тамбово-Саратовской ж. д., за 300.000 р., 21 мая 1897 г. разрѣшалось [5]) соорудить этому же о-ву: 1) ширококолейный ж. дор. путь магистральнаго типа отъ *Данкова до Смоленска* (около 520 верстъ) по особой расцѣночной вѣдомости въ суммѣ не свыше 33.200.000 р., не считая % на строительный капиталъ, 2) ширококолейный путь

---

[1]) Техн усл. соор. см. Стат Сбор., в. 46, стр. 21—22.

[2]) Ibid. стр. 2—3.

[3]) Ст. сбор. вып. 53, стр. 2—3.

[4]) П. С. З. № 12824.

[5]) П. С. З. № 14130.

магистральнаго типа отъ ст. *Павелецъ до Москвы* черезъ г.г. Каширу и Михайловъ съ вѣтвью на г. Веневъ (289 верстъ) въ суммѣ до 24.500.000 р., не считая %-овъ, наконецъ, 6 іюня 1897 г.[1]) тому же о-ву разрѣшалось соорудить ширококолейную линію упрощеннаго типа отъ с. Инжавина до ст. Краснослободскъ (около 40 верстъ) по цѣнѣ не свыше 1.360.812 руб. дѣйств., не считая процентовъ. Для приступа къ этимъ работамъ въ 1897 г. реализованъ былъ въ 1897 г. 4% заемъ на 77 м. мар.=23.762.200 р. зол. по курсу 97 7/8 за 100 (суммы котораго предназначались также на покупку Бековской вѣтви и окончаніе работъ Раненбурго-Павелецкой и Ртищево-Таволжанской линій и вѣтвей у г. Вольска). Линію Москва-Павелецъ, сулившую огромные доходы, оспаривали у правительства три ж. д. общества: Юго-Восточныхъ, Московско-Казанской и Рязанско-Уральской ж. дор.. Правительство согласилось на отдачу постройки послѣднему. Чѣмъ оно руководствовалось? По объясненію м-ва ф-овъ [2]) о-во Ю.-Восточныхъ ж. д. имѣло весьма ограниченный интересъ въ пріобрѣтеніи самостоятельнаго выхода къ Москвѣ и, кромѣ того, требовало отдачи ему въ аренду казенной серединной линіи Узловая-Елецъ, что представлялось неудобнымъ, что же касается до о-ва Московско-Казанской ж. д., то отдача ему новой концессіи сулила до 962.000 новаго чистаго барыша и безъ того уже очень доходнымъ ж. дорогамъ, въ ущербъ казеннымъ линіямъ Москва-Тула-Узловая-Елецъ, изъ какового барыша 5/6 по условіямъ концессіи на Рязанско-Казанскую линію (11 янв. 1892 г.) должно было поступить въ доходъ казны (такъ какъ дивидендъ акціонеровъ уже достигъ 30 р. на акцію,—условіе отчисленія въ казну 5/6 доходовъ общества). Казалось бы, что это соображеніе должно было побудить правительство именно отдать концессію М.-Казанской жел. дорогѣ. Однако м-во ф-овъ разсуждало иначе. О-во Р.-Уральской дороги находилось далеко не въ блестящемъ положеніи, и, если еще было исправно передъ казной, то только потому, что въ счетъ его чистаго дохода зачислялись суммы на оплату новыхъ строительныхъ капиталовъ изъ суммъ, реализованныхъ займами, съ 1897 года же эти отчисленія должны были прекратиться, и о-ву грозили крупные убытки. Казна получала отъ этого о-ва только арендную плату за Козлово-Саратовскую линію, но въ чистыхъ доходахъ дороги не участвовала, такъ какъ таковые (въ размѣрѣ 1/4) поступали въ казну по отчисленіи въ пользу акціонеровъ дивиденда въ суммѣ не менѣе 1 1/2 мил. руб.. М-во ф-овъ желало прійти о-ву

---

[1]) П. С. З. № 14271.

[2]) Вѣст. Фин 1897 г. № 23 стр. 693—696 статья: «Новая ж. д. до Москвы».

на помощь передавъ ему сооруженіе доходной Московско-Павелецкой вѣтви, хотя ясно, что эта передача грозила казнѣ крупными потерями на доходахъ принадлежащихъ ей линій и не обезпечивала ей участія въ доходахъ о-ва Р.-Уральской ж. дор. вслѣдствіе ихъ недостаточности: доходы дороги должны были пойти на увеличеніе дивиденда акціонеровъ до 1 1/2 мил. р. (не разу еще не достигавшаго этой цифры), а вовсе не въ пользу казны. Само м-во ф-овъ писало, что этого «основательно было бы опасаться» и въ то же время находило возможнымъ разсчитывать, что къ *1900 г.* доходы о-ва должны такъ возрасти, что сумма ихъ за вычетомъ всѣхъ обязательныхъ платежей (въ томъ числѣ 2.200.000 р. аренды въ казну) и 1.500.000 р. дивиденда, составитъ 1.950.000 руб., изъ коихъ казна получитъ 1.625.000 р.. Отсюда и соглашеніе съ о-вомъ, по которому взамѣнъ концессіи на Московско-Павелецкую линію, о-во обязалось изъ своего чистаго дохода,— послѣ оплаты облигацій, уплаты аренды за казенную К.-Саратовскую дорогу 900.000 руб. ежегодно, уплаты дивиденда по акціямъ до 1 мил. руб., уплаты дополнит. аренды, постепенно возрастающей до 2.100.000 руб. въ 1905 г. и уплаты дополн. дивиденда по акціямъ 500.000 руб.— отчислять въ пользу казны 5/6 остатка, а 1/6 употреблять на погашеніе долговъ по гарантіи, если же таковыхъ нѣтъ—въ дополнительный дивидендъ. М-во ф-овъ радовалось этому соглашенію, увѣряя, что оно «не требуетъ отъ госуд. казначейства к. л. затратъ, не только не сопряжено съ какимъ-либо рискомъ, но, совершенно наоборотъ, увеличивая участіе казны въ прибыляхъ (проблематическихъ!) общества съ 1/4 до 5/6, навѣрное дастъ ей еще *новыя и большія выгоды*». Будущее показало, какъ глубоко м-во ф-овъ заблуждалось...

Крупныя выгоды ожидались [1]) и отъ проведеніи Данково-Смоленской линіи, которая, помимо мѣстнаго значенія, имѣла еще и транзитное—къ Балтійскимъ портамъ и западной сухопутной границѣ для грузовъ Юго-Восточныхъ, Рязанско-Уральской, Сызрано-Вяземской, Самаро-Златоустовской и Западно-Сибирской ж. д. Эти выгоды исчислялись minimum въ 238.000 р. увеличенія чистаго дохода о-ва Р.-Уральской ж. д., изъ коихъ около 200.000 руб., «должно было поступить въ казну».

Участокъ *Раненбургъ-Павелецъ* (80 верстъ) [2]) и *Астапово-Конюшки* (28 верстъ) были открыты для движенія 5 янв. 1898 г., узкоколейный подъѣздъ къ сл. *Покровской* (9 в.)—10 февр. и *При-*

---

[1]) Вѣст. Фин. 1897 г. № 26, стр. 854—856.

[2]) Технич. условія сооруженія см Ст. сбор. м. п. с. вып. 57, стр. 21—22.

вольная-Волга—9 дек. 1898 г. (14 верстъ). Въ 1899 г. открыты участки: *Красно-Слободскъ-Инжавино* (38 верстъ) и *Данковъ-Смоленскъ* (498 верстъ) [1]), изъ нихъ только послѣдняя линія болѣе солидно, остальныя—упрощеннаго типа. Въ 1900 г. закончены были и открыты для движенія линіи *Москва-Павелецъ* (238 верстъ) и *Кашира-Веневъ* (61 верста), въ 1901 г. вѣтви въ *Каширъ* и *Уральскъ* (9 верстъ). Кромѣ того въ 1900 г сооружено о-вомъ 196 верстъ второй колеи на разныхъ участкахъ дороги, всего 975 верстъ новыхъ путей и 196 вт. колеи.

Строительный капиталъ Пенза-Сердобскаго и Ртищево-Таволжанскаго участковъ (200 верстъ) опредѣленъ былъ въ 10.464.280 р. (15 мая 1899 г. [2]) или по 52.320 р. верста, Павелецъ-Московской линіи (31 дек. 1899 г.) [3]) въ 30.393.753 руб. или 127.700 руб. верста, Данково-Смоленской линіи—38.175.703 р. или по 76.660 р. верста, Веневской вѣтви 2.863.210 р. и Инжавинской—1.407.719 р.

Для всѣхъ этихъ сооруженій, кромѣ займа 1897 г., былъ еще реализованъ за границей въ 1898 г. заемъ на 39.832.545 руб. по 98$^1/_8$ за 100, а въ 1899, 1900 и 1901 г. внутреннiе займы (помѣщенные въ фондъ сберег. кассъ) на 46.130.000 р. нар. Весь нариц. капиталъ облигаціонныхъ займовъ общества составляетъ крупную сумму 264.496.678 руб. съ ежегоднымъ платежомъ въ 12.541.496 руб. Акціонерный капиталъ дороги составляетъ 4.933.662$^1/_2$ р. зол. съ гарантир. платежомъ въ 376.845 руб. ежегодно. Съ 1897 г. дѣла дороги пришли въ полный упадокъ: чистая прибыль составила только 6.421.603 р., изъ которыхъ ничего не поступило ни въ казну по арендѣ К.-Саратовской линіи, ни въ супердивидендъ акціонеровъ. Въ 1898 г. чистый доходъ о-ва еще болѣе понизился, составивъ только 5.567.720 руб.,—въ 1899 г. хотя и возросъ снова до—6.337.980 р., а въ—1900 г. даже до—8.569.476 р., но этихъ доходовъ не было достаточно для оплаты лежащихъ на дорогѣ обязательствъ: ихъ не хватило въ 1897 г.—2.752.971 р., въ 1898 г.—4.070.376 р , въ 1899 г.—3.486.200 р.[4]), въ 1900 г.—4.919.582 р.[5]). Въ 1901 г. чистый доходъ опредѣлился только въ 5.294.102 р., а какъ платить надо было 12.918.341 р. и сверхъ того аренды за С.-Козловскую линію—2.400.000 р. и приплаты казны, слѣд., должны были составить 10.022.239 р.! Казна понесла убытковъ

---

[1]) Техническія условія—см. Ст. сбор. вып 61 стр 22—23.

[2]) Собр. узак 1899 г. ст 1530.

[3]) Собр. узак. 1900 г. ст. 855 и 856.

[4]) Свѣд госуд контр. о жел. дор. за 1897 г стр. 57 и 63, за 1898 г. стр. 39 и 45 за 1899 г. стр. 31 и 37

[5]) Свѣд 1900 г. стр. 8.

отъ этого: въ 1897 г.—3.997.339 р., въ 1898 г.—5.148.402 р., въ 1899 г.—4.475 344 р., въ 1900 г.—5.476.016 р., въ 1901 г.—10.378.674 р [1]). Долги о-ва правительству по гарантіи и арендѣ исчислялись уже въ 15.856.232 р. [2]), на самомъ же дѣлѣ они превышали уже 25 мил. р.

Такъ не сбылось предсказаніе м-ва ф-овъ о томъ, что въ 1900 г. не только хватитъ доходовъ для оплаты обязательствъ о-ва для взноса арендныхъ денегъ, но и свыше 1.600.000 р. казна получитъ еще какъ свою долю чистой прибыли дороги. Конечно, можно было бы дороги о-ва выкупить въ казну, но право на этотъ выкупъ наступитъ только въ 1905 г., да и общество себѣ до 1915 года обезпечило право получить выкупную ренту по результатамъ эксплоатаціи Рязанско-Козловской дороги въ 1883—1890 г., правда съ вычетомъ долговъ о-ва правительству. На уступки акціонеры, можетъ быть, и пойдутъ, но наврядъ ли согласятся категорически отказаться отъ дохода въ 1.500.000 р., который имъ обезпеченъ былъ еще при Вышнеградскомъ, при аккуратной уплатѣ аренды за казенную Козлово-Саратовскую линію. Конечно, теперь акціонеры получаютъ только гарантированные 5% на капиталъ, т. е. около 377.000 р. ежегодно, но при возможномъ возрастаніи чистаго дохода дорогъ, дивидендъ ихъ легко можетъ возрасти. Долги же по гарантіи платились только по полученіи въ дивидендъ 1.500.000 р., а дополнительная аренда (сверхъ 900.000 р.)—по полученіи въ дивидендъ 1.000.000 р. При такихъ условіяхъ нѣтъ особой надобности акціонерамъ (при возможности получать 14—20% дивиденда) хлопотать о выкупѣ дороги въ казну. Скорѣе приходится хлопотать о дальнѣйшемъ расширеніи предпріятія, при которомъ возможно извлеченіе побочныхъ доходовъ. Дѣйствительно, мы видимъ, что въ 1902 г. о-ву Рязанско-Уральской ж. д. предполагается дать концессію на сооруженіе новой важной магистрали—отъ Покровскаго до Астрахани по лѣвому берегу Волги (впрочемъ, кажется, безъ соединительнаго моста черезъ Волгу), т. е. той дороги, о которой давно уже хлопочутъ заинтересованныя мѣстности и которая имѣетъ очень серьезное экономическое значеніе. Въ 1899 г. правительство пріобрѣло отъ администраціи по дѣламъ П. П. ф. Дервиза 2698 акцій Р.-У. ж. д. по 1.500 р. за акцію, всего на 4.047.000 р. [3]). Общество часто упрекаютъ въ томъ, за что оно заслуживаетъ всяческихъ похвалъ: за огромное сравнительно количество сооруженныхъ имъ элеваторовъ и зернохранилищъ (26 эле-

[1]) Считая расходы по оплатѣ строительныхъ капиталовъ Козлово-Саратовской линіи, превышавшіе поступленія по арендѣ.

[2]) Прил. къ отч. госуд. контр за 1901 г. стр. 263.

[3]) Дѣло кред. канц. 1899 г № 16. отд. 2, ст. 1.

ваторовъ изъ 62 существующихъ на всѣхъ жел. дор. и 121 зернохр. изъ 198 всѣхъ существующихъ къ 1900 г., вмѣстимостью въ 15.852 000 пуд. изъ 42.420.000 пуд.) и вообще за свою чрезмѣрную энергію. М-во ф-овъ весьма высокаго было мнѣнія объ этомъ обществѣ и считало паденіе его доходовъ совершенно случайнымъ (пониженіе урожаевъ, отмѣна премій для дорогъ-грузчиковъ, сооруженіе новыхъ не вполнѣ оборудованныхъ линій) и приплаты госуд. казначейства по гарантіи капиталовъ общества—временными ссудами ему, подлежащими при улучшеніи дѣлъ о-ва возврату въ казну. Госуд. контроль смотрѣлъ однако иначе на дѣло, и, вычисляя долги о-ва въ суммѣ свыше 23 мил. руб. [1]) къ 1 января 1902 г., доказывалъ, что акціонеры о-ва мало заинтересованы въ дѣлахъ общества въ виду условій выкупа дороги въ 1905 г., когда доходъ дороги долженъ былъ исчисляться по доходамъ семилѣтія 1884—1890 г.г., но за вычетомъ долговъ правительству, сумма которыхъ превосходила капитализированный доходъ дороги; заинтересована же казна, вслѣдствіе чего за дѣлами общества необходимъ дѣятельный надзоръ со стороны правительства. Соединенное присутствіе, куда дѣло поступило въ 1902 г., постановило ввести въ составъ правленія о-ва трехъ директоровъ отъ правительства (изъ общаго числа ихъ пяти) и выборныхъ директоровъ-акціонеровъ также утверждать правительствомъ (Выс. утв. 1 іюня 1902 г.). Навряд ли однако это улучшитъ дѣла общества, разстройство которыхъ лежитъ глубже злоупотребленій его правленія... Вопросъ о выкупѣ во всякомъ случаѣ на очереди, и надо радоваться, что въ условіе выкупа было включено право казны на вычетъ долговъ о-ва правительству, образовавшихся послѣ 1892 г., изъ ренты, причитающейся акціонерамъ по доходу 1884—1890 г. Отъ этого хотя часть убытковъ новыхъ дорогъ о-ва падетъ на его акціонеровъ, въ числѣ которыхъ впрочемъ состоитъ и казна, заплатившая за принадлежащую ей треть всѣхъ акцій втрое дороже противъ ихъ нариц. стоимости.

Второе общество съ негарантир. акціонернымъ капиталомъ, не оправдавшее самыхъ широкихъ надеждъ, на него возлагавшихся, было о-во *Моск.-Яросл. Арх. жс. д.* Сперва подъ именемъ Московско-Ярославскаго оно возникло въ 1859 г. [2]) для сооруженія линіи отъ Москвы—до Ярославля съ капиталомъ въ 3.275.100 р. кр., чего не могло выполнить за недостаткомъ денегъ, ограничившись 66 верстнымъ участкомъ Москва-Троицкій посадъ, да и то съ помощью правительственной ссуды. Дорога до Ярославля (206 верстъ съ вѣтвями къ

---

[1]) Ср. всепод. отчетъ на 1901 г стр. 123—124.

[2]) Рус. госуд кредитъ, т. I, стр. 272—273.

Волгѣ) была впослѣдствіи (1868 г.) достроена за счетъ облигаціоннаго 5%-аго гарантированнаго правительствомъ займа въ 12.000.000 р. мет., а узкоколейныя вѣтви ея (Вологда-Ярославль--192 версты и Александровъ-Карбаново—9 верстъ) съ помощью облигаціоннаго займа на 4.400.000 р. м., оставленнаго за собою правительствомъ [1]). Въ 1887 г. сооруженъ еще участокъ Ярославль-Кострома—(90 верстъ съ вѣтвями) за счетъ негарантированнаго 5%-аго облигаціоннаго займа о-ва на 2 536.000 р. кр., а 9 іюня 1892 г. о-ву было разрѣшено сооруженіе Карбановской вѣтви до г. Киржича [2]), оконченной уже 19 ноября 1893 г. протяженіемъ въ 20 верстъ, обошедшейся до 550.000 р. или по 27.500 р. на версту [3]). О-во М.-Я. ж. д. принадлежало къ числу наиболѣе солидныхъ, аккуратно выполняя всѣ лежащія на немъ обязательства и отнюдь не вводя казну въ какіе-либо расходы, что было у насъ величайшею рѣдкостью. Въ то же время дорога вырабатывала для акціонеровъ вполнѣ приличный дивидендъ, составлявшій въ 1870—1880 г. отъ 9,22 до 14,66%, а въ 1881—1890 г.г. отъ 11,33 до 23,47%. Предпріятіемъ сперва руководилъ извѣстный московскій капиталистъ Чижовъ, а съ 1877 г. прославившійся впослѣдствіи С. И. Мамонтовъ Естественно, что С. Ю. Витте, немедленно по вступленіи въ управленіе м-омъ ф-овъ, обратилъ вниманіе на это общество въ интересахъ развитія ж. д. сѣти Россіи, сѣверъ которой почти вовсе былъ лишенъ рельсовыхъ путей. Предпріимчивость м-ва ф-овъ совпала съ предпріимчивостью С. И. Мамонтова, который также носился съ мечтами объ «оживленіи Сѣвера». Дѣло началось съ разрѣшенія о-ву сооруженія небольшихъ вѣтвей второстепеннаго значенія. Именно: 1) Выс. утв. 16 апр. 1899 г. положеніемъ соед. присутствія [4]) о-ву было разрѣшено соорудить подъѣздные пути Мытищи-Щелково (16 верстъ) и ст. Волга-Волжская пристань (9 верстъ) цѣною не свыше 450.000 р; 2) Выс. утв. 9 мая 1894 г. пол. соед. присут. [5]) разрѣшено было о-ву проложить второй путь отъ Москвы до Сергіева, расширить Московскую товарную станцію и увеличить подвижной составъ дорогъ, всего на сумму до 1.354.580 р. кр.. Для осуществленія этихъ расходовъ былъ реализованъ въ 1893 г. изъ $4^1/_2$% заемъ о-ва на сумму 2.640.000 р. по курсу 97 за 100, а самыя работы были окончены въ 1895—1896 г.г.

---

[1]) Ibid. стр. 345—346

[2]) Рус госуд кредитъ, т. II стр. 309—310.

[3]) Стат. сбор. м п. с. вып. 37, стр 11.

[4]) П С. З. № 10543.

[5]) П. С З. № 10607.

1 іюня 1894 г. было Высоч. утверждено 5-е доп. къ уставу о-ва какимъ [1]), разрѣшалось ему соорудить *Юрьево-Польскую* вѣтвь протяженіемъ до 67 1/2 верстъ за счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала о-ва, а 11 іюня 1894 г. было Высоч. утверждено уже 6-е дополненіе [2]), которымъ о-ву разрѣшалось построить узкоколейную дорогу отъ *Вологды до Архангельска* (около 675 верстъ) съ переименованіемъ о-ва въ о-во *М.-Я.-Архангельской ж. д.*, стоимостью въ 19 мил. руб. кр. дѣйств. безъ моста черезъ С. Двину (всѣ новыя сооруженія частныхъ обществъ страдали особой «мостобоязнію»),—улучшить профиль полотна Ярославско-Вологодской линіи до уклоновъ не свыше 0,01, усилить мосты на ней и произвести другія улучшенія, всего на сумму до 500.000 руб. Правительство сохраняло за собою срокъ выкупа, установленный въ 4-мъ дополненіи устава о-ва 9 іюня 1892 года, т. е. 1 января 1907 г., но въ случаѣ выкупа до 1 января 1914 г., выкупная сумма не могла быть меньше той, которая опредѣлилась бы по результатамъ эксплоатаціи дороги за семилѣтіе 1887—1893 г.г. Для сооруженія Архангельской вѣтви правительство выдавало о-ву пособіе въ суммѣ 7.630.000 руб. въ теченіи 12 лѣтъ, начиная съ 1.000.000 р и кончая 300.000 р. въ годъ. По этому поводу было напечатано м-вомъ ф-овъ [3]) особое объясненіе. Изъ него видно, что первая мысль о сооруженіи дороги между Вологдою и Архангельскомъ (т. е. для соединенія Волги и С. Двины) возникла въ 1868 г. во время голода въ губерніяхъ Архангельской, Олонецкой, Вологодской и Новгородской,—въ комитетѣ подъ предсѣдательствомъ Государя Наслѣдника. Дорога имѣлась въ виду, какъ средство для подвоза хлѣба населенію въ случаѣ недорода. Съ тѣхъ поръ мысль эта не разъ поднималась разными коммиссіями, но оставалась безъ осуществленія, и упадокъ вслѣдствіе этого сѣвера, предоставленнаго самому себѣ, продолжался изъ году въ годъ, хотя по своимъ естественнымъ богатствамъ край долженъ былъ бы наилучшимъ образомъ развиваться,—по мнѣнію м-ра ф-овъ. Для осуществленія этой цѣли м-ръ ф-овъ вошелъ въ соглашеніе съ правительствомъ Финляндіи о сооруженіи дороги отъ Улеаборга до одной изъ незамерзающихъ гаваней Сѣвернаго океана. Кромѣ того поднятъ былъ вопросъ о сооруженіи линіи Вологодско-Архангельской или Волго-Двинской. Разработку вопроса взяли на себя общества Московско-Казанской и М.-Ярославской ж д., для которыхъ эти линіи могли составить есте-

---

[1]) П С. З. № 10707.
[2]) П С З. № 10816.
[3]) Вѣст фин. 1894 г. № 28

ственное продолженіе. Изслѣдованіе выяснило, что ни одна изъ этихъ двухъ линій по своей доходности не можетъ быть сооружена безъ помощи со стороны госуд. казначейства. Тѣмъ не менѣе м-ръ ф-овъ не переставалъ выражать надежды, что передача постройки названной дороги уже существующимъ обществамъ могла бы обезпечить Сѣверъ рельсовыми путями съ наименьшимъ пожертвованіемъ для государства. Но такъ какъ сооруженіе всѣхъ трехъ желательныхъ путей (Вологда-Архангельскъ, Улеабаргъ-Незамерзающая гавань, С. Двина-Волга) было невозможно сразу, то для выясненія, какой же путь лучше, была образована особая коммиссія подъ предсѣдательствомъ ген. л. Н. П. Петрова. Коммиссія указала на выгодныя и невыгодныя стороны всѣхъ трехъ путей, намѣтила ихъ протяженіе: перваго—на Сердобль-Сороки-Кемь,-Муромъ всего до 300 верстъ на русской территоріи (остальное въ Филляндіи), второго—Пермь-Вятка-Котласъ и третьей—Вологда-Архангельскъ, признавъ ихъ всѣ желательными, но лишь одну послѣднюю удовлетворяющей главной цѣли,—снабдить населеніе сѣверныхъ губерній нехватающимъ ему хлѣбомъ. Дохода отъ этой линіи ожидалось не болѣе 1.898 р. на версту, что было недостаточно для оплаты строительнаго капитала, но м-ръ ф-овъ не остановился передъ этимъ препятствіемъ. «Ничего нѣтъ легче, какъ доказать полезность дороги и ничего труднѣе, какъ убѣдить въ необходимости бездоходной линіи, сооруженіе и эксплоатація коей стоитъ большихъ денежныхъ средствъ, жертвуемыхъ въ интересахъ забытой пустыни», читаемъ въ офиціальномъ документѣ. «Въ этомъ и заключается причина, почему въ финансовомъ отношеніи постройка и эксплоатація Архангельской линіи представляетъ такія особенности, съ коими впервые пришлось считаться, какъ правительству въ качествѣ субсидирующей стороны, такъ и частному о-ву, въ качествѣ установленія, рѣшившагося на это предпріятіе на собственный страхъ и рискъ. Еслибы было рѣшено строить и эксплоатировать эту дорогу непосредственно распоряженіемъ казны, то пришлось бы не только затратить значительныя суммы единовременно, но производить и ежегодно въ теченіе многихъ лѣтъ, приплаты на платежи по строительному капиталу». О-во М.-Яр. ж. д., имѣя въ виду покрытіе убытковъ Архангельской линіи возрастаніемъ доходовъ другихъ своихъ дорогъ отъ передачи грузовъ первой линіи, согласилось взять на себя сооруженіе за правительственное вознагражденіе въ размѣрѣ по 1.000.000 р. въ первые три года и въ остальные 9 лѣтъ въ размѣрѣ на 10% ежегодно уменьшающемся, всего до 7.500.000 руб., капитализируя каковыя уплаты къ 1 іюня 1898 г. (уплата перваго взноса) получимъ сумму всего 6.356.000 р. Кромѣ того казна рисковала потерей или

уменьшеніемъ тѣхъ прибылей, которыя слѣдовали ей изъ доходовъ М.-Ярославской дороги по 4-му доп. устава (которымъ былъ отсроченъ ея выкупъ). Былъ составленъ разсчетъ, сколько бы получила изъ доходовъ о-ва казна, если бы Архангельская вѣтвь вовсе не сооружалась, за 12 лѣтъ, получили цифру 5.800.000 р. при прибыли акціонеровъ въ 11.229.000 руб. Подсчитали также, сколько за то же время получила бы казна, если бы общество взялось строить Архан. линію безъ казеннаго пособія, — получили 2.586.000 р., долю акціонеровъ 7.950.000 р., отсюда вывели, что акціонеры безъ пособія отъ казны линію построить новую не согласились бы, въ чемъ впрочемъ трудно было бы сомнѣваться въ силу ожидавшихся убытковъ отъ новой дороги. О-во и на условіяхъ пособія со стороны правительства съ трудомъ согласилось на эту постройку, считая цѣну въ 19 мил. рублей слишкомъ ничтожною и срокъ для постройки ($3^1/_2$ года) къ 1 января 1898 года слишкомъ короткимъ. Между тѣмъ коммиссія м-ва путей сообщенія и цѣну въ 19.000.000 руб. считала слишкомъ высокою, уменьшивъ ее до 17.354.652 руб. съ зачисленіемъ разницы въ дополнительный запасный фондъ. Во всякомъ случаѣ нельзя не признать сооруженія Архангельской линіи весьма желательнымъ, хотя бы съ извѣстными пожертвованіями со стороны госуд. казначейства, а соглашеніе по этому поводу съ однимъ изъ солиднѣйшихъ нашихъ частныхъ ж. д. обществъ вполнѣ цѣлесообразнымъ, какъ цѣлесообразнымъ представляется и вообще поднятый одновременно вопросъ о поддержаніи сѣвернаго края путемъ проведенія въ немъ ряда рельсовыхъ путей. Поэтому мы отнюдь не признаемъ справедливыми тѣхъ нападокъ, которые впослѣдствіи посыпались на министерство финансовъ, когда его предположенія оказались не совсѣмъ соотвѣтствующими истинѣ.

Для сооруженія Архангельской и Юрьево-Польской линій о-вомъ М.-Я.-Арх. ж. д. былъ въ 1895 г. реализованъ съ помощью сберег. кассъ 4%-ый гарантированный заемъ на 27.500.000 руб. кр. по курсу 93 за 100, часть выручки котораго предназначалось также на увеличеніе пропускной и провозной способности о-ва. Съ этими средствами сооруженіе новыхъ путей быстро пошло впередъ. Въ силу Выс. утв. 17 іюня 1895 г. пол. соед. прис. [1]) послѣдовало новое значительное расширеніе предпріятія М.-Я.-Арх. ж. дор., которымъ думали возмѣстить хотя отчасти о-ву возможные убытки Архангельской линіи. Именно о-ву было разрѣшено: 1) построить ширококолейныя линіи отъ ст. Ярославль до Рыбинска, около 81 версты, цѣною до 3.500.000 р. кр. дѣйств. и отъ ст. Нерехта Костромского

---

[1]) П. С. З. № 11866.

уч. до ст. Середа Шуйско-Ивановской ж. д., около 43 в., стоимостью до 1.500.000 р. кр. дѣйств., 2) пріобрѣсти посредствомъ покупки у частнаго о-ва жел. дорогу отъ *Шуйска до Иванова* съ вѣтвью Ермолино-Середа и строющимся подъѣзднымъ путемъ отъ Иванова до Тейкова, уплативъ о-ву Шуйско-Ивановской дороги 7.420.900 р. кр. нариц. 4%-ыми облигаціями о-ва М.-Я.-Арх. ж. д. и 277.814 р. наличными деньгами, а правительству 3.000.000 руб. кр. дѣйств. въ возмѣщеніе его участія въ доходахъ Ш.-И. ж. д., 3) произвести разныя работы и поставки на вновь пріобрѣтенныхъ и прежнихъ участкахъ по улучшенію и усиленію ихъ пропускной и провозной способности на сумму до 2.000.000 р. кр. дѣйств.

Сооруженіе новыхъ линій признавалось весьма выгоднымъ для о-ва М.-Я.-Арх. ж. д., не говоря уже о выгодахъ населенія обслуживаемаго ими района, но оно грозило [1]) уменьшеніемъ дохода казенныхъ Нижегородской и Николаевской линій (на сумму до 435.000 р.), а также частной Шуйско-Ивановской (до 100.000 р.), въ доходахъ которыхъ принимала участіе казна. Это не остановило м-во ф-овъ при рѣшеніи вопроса о передачѣ сооруженія новыхъ линій частному о-ву. «Принимая во вниманіе», читаемъ въ оффиціальномъ увѣдомленіи по этому поводу, «что всякое расширеніе ж. д. сѣти неминуемо ведетъ къ сокращенію разстояній между извѣстными пунктами, а слѣд. къ потерѣ доходовъ уже существующихъ дорогъ на первое время, но что впослѣдствіи по мѣрѣ развитія торговли и промышленности эта потеря возмѣстится въ очень широкой степени, нельзя не признать, что постройка новыхъ линій является весьма желательной и полезной» [2]). Кромѣ того отъ сооруженія ихъ должны были возрасти доходы о-ва Рыбинской ж. д., въ которыхъ была заинтересована казна, какъ была она заинтересована въ доходахъ Ярославскаго о-ва. Что касается до пріобрѣтенія послѣднимъ о-вомъ (въ цѣляхъ сосредоточенія въ своихъ рукахъ всѣхъ линій, обслуживающихъ изв. районъ) Шуйско-Ивановской ж. д., то дѣло это представляло изв. затрудненія въ виду чрезвычайной прибыльности послѣдней, такъ что потребовалось вмѣшательство со стороны м-ва ф-овъ. Дорога эта (84 версты), прорѣзывающая одну изъ наиболѣе промышленныхъ мѣстностей въ имперіи, была сооружена въ 1867—1868 г.г. [3]) за счетъ гарантированнаго правительствомъ акціонернаго (254.920 £) и облигаціоннаго капитала (506.000 £). Впослѣдствіи она была расширена вѣтвью до Кинешмы протяженіемъ въ 87 верстъ за

---

[1]) Вѣстн. Фин. 1895 г. № 31: «Расширеніе предпріятія М.-Яр.-Арх. ж д.».

[2]) Ibid., стр. 201.

[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 342—343.

счетъ уже *негарантированнаго* акціонернаго капитала на 1.500.000 р. кр. и гарантированнаго облигаціоннаго на 2.548.800 руб. мет., оставленнаго за собою правительствомъ и включеннаго составъ 1-аго консолид. ж. д. займа. Въ 1891 г. дѣла о-ва, вообще ведшіяся крайне плохо, были преобразованы: взамѣнъ 5%-ыхъ облигацій о-ва выпуска 1868 года, выкупленныхъ правительствомъ, на о-во былъ начисленъ долгъ казнѣ только изъ 3% [1]) въ суммѣ 4.000.000 р. м., за то казна выговорила себѣ право на участіе въ чистомъ доходѣ о-ва, которое собственно замѣняло собою право на полученіе долговъ по гарантіи и начетамъ, составившихъ къ 1895 году до 8.266.556 руб. кр. [2]) (правительство получило $^2/_3$ чистаго дохода дороги послѣ учета обязательныхъ платежей въ запасный капиталъ, на платежи по гарантированнымъ акціямъ и облигаціямъ и $5^1/_{10}$% по негарантированнымъ акціямъ). Сумма этого участія выразилась въ 1892 г. цифрою 54.417 руб., въ 1893 г.—173.461 руб., въ 1894 г.—113.234 р.. При капитализаціи высшаго изъ этихъ доходовъ (173.461 р.) изъ 5% на срокъ концессіи Ш.-Ивановской жел. дор. (1952 г.) получилась сумма 3.254.214 р., которою и опредѣлялись убытки казны по случаю перехода этой дороги къ о-ву М.-Я.-Арх. ж. д., каковыя сумма понижалась до 2.959.984 р. при учетѣ выгодъ казны отъ того, что концессія М.-Я.-Арх. дороги на 8 л. 7 м. была короче концессіи Шуйско-Ивановской ж. д.. Отсюда и опредѣленіе суммы вознагражденія казны за убытки отъ передачи дороги въ руки перваго о-ва—въ 3.000.000 р. (въ круглыхъ цифрахъ) Разсчетъ этотъ, конечно, не имѣетъ практическаго значенія, но его необходимо было сдѣлать, ибо иначе цифру вознагражденія уже и вовсе пришлось бы опредѣлять гадательно. Замѣтимъ, что весь разсчетъ былъ сдѣланъ въ предположеніи, что въ теченіи 57 лѣтъ доходъ Ш.-Ивановской ж. д. не будетъ совершенно возрастать, остановившись на уровнѣ 1893 г.,—пріемъ, разумѣется, совершенно неправильный, но при иныхъ разсчетахъ наврядъ-ли согласилось бы на сдѣлку о-во М.-Я.-Архангельской ж. д., которому и безъ того пришлось выдать акціонерамъ Ш.-Ивановской ж. д. очень крупное вознагражденіе, именно за каждую непогашенную акцію гарантированную—по 4 сторублевыхъ обл. М.-Я.-Арх. ж. д. и по 10 р. наличными, т. е. за 12.169 штукъ—4.867.000 р. нар. и 121.690 р. нал., на погашенную гарант. акцію по двѣ облигаціи и по 19 руб. 37 к. наличными, т. е. за 577 штукъ—115.400 р. нариц. и 11.176 р. наличными; за каждыя 5 негарант. акцій—по 8 обл. и 19 руб. 37 к. наличными,—въ общемъ за 14.737 акцій—2.357.900 руб.

[1]) Рус госуд. кредитъ, т. II, стр. 156—157.
[2]) Стат сбор. м. п с. вып. 45, таб. I стр. 25.

нар. облигаціями и 58.948 р. наличными. Кромѣ того въ пользу правленія уплачивалось 80.000 р. кр. и служащихъ—86.000 р., всего, какъ сказано, 7.420.900 р. нар. и 277.814 р. наличными, что, считая облигаціи по курсу 98 за 100, составитъ наличными 7.550.000 р. кр., тогда какъ по уставу при выкупѣ дороги акціонерамъ причиталось получить капиталъ въ 8.300.000 р.. Ясно, что при такихъ условіяхъ на уступки со стороны акціонеровъ Ш.-И. ж. д. разсчитывать особенно было нечего, хотя и обидно было платить за нариц. капиталъ въ 3.910.905 р.—7.550.000 р., т. е. почти вдвое. Казна по своему долгу свыше 8 мил. руб. получила только 3.000.000 р. [1]). Все это результатъ старыхъ нашихъ ошибокъ въ области желѣзнодорожной политики, когда всѣ условія въ концессіяхъ опредѣлялись въ пользу частныхъ обществъ и въ ущербъ казнѣ... Необходимыя средства для выполненія расходовъ по сооруженію новыхъ вѣтвей, усиленія провозной способности дорогъ и разсчета по выкупу и приведенію въ порядокъ линій Шуйско-Ивановскаго о-ва доставила реализація въ 1895 г. 4%-аго гарантированнаго займа на 20.780.700 р. нар. по курсу 96% или съ выручкой въ 19.949.472 р., изъ которой былъ покрытъ также расходъ по выкупу непогашенныхъ еще 5%-ыхъ облигацій о-ва выпуска 1886 г. (первоначально на 2.536.000 руб.), что облегчало бремя лежащихъ на о-вѣ обязательствъ. Въ томъ же 1895 г. былъ реализованъ еще одинъ небольшой облигаціонный капиталъ о-ва на сумму 700.000 р.

2 мая 1897 г. [2]) было разрѣшено о-ву 1) построить ж. д. вѣтвь отъ Москвы черезъ г. Дмитріевъ до ст. Савелово протяженіемъ около 125 верстъ съ устройствомъ отдѣльной товарной и пассажирской станціи въ Москвѣ и соединительныхъ вѣтвей, въ суммѣ не свыше 7.270.800 р кред. дѣйств. 2) пріобрѣсти за 300.000 р. узкоколейную вѣтвь Угольники-Баскачи отъ гр. Шереметева, съ каковою цѣлью разрѣшенъ о-ву заемъ въ суммѣ 8.400.000 р. кр. нар., который и былъ реализованъ въ 1897 г. по курсу 96. Тогда же разрѣшено было о-ву соединить непрерывнымъ рольсовымъ путемъ ст. Тейково со ст. Юрьевъ-Польской въ суммѣ не свыше 3.390.000 р. кр. дѣйств. и произвести разнаго рода работы и поставки по усиленію провозной и пропускной способности дороги на сумму около 4.898.000 р. кр. дѣйств. (въ томъ числѣ по капитальному переустройству ст. Москва). Для покрытія этихъ расходовъ былъ реализованъ капиталъ зарa-

[1]) Именно «въ возмѣщеніе участія казны въ доходахъ Шуйско-Ивановской ж. д.» было передано о-вомъ М.-Яросл ж. д 3.063 667 руб въ 1895 г., изъ коихъ 63 667 р.—процентовъ съ 31 янв. по 11 іюля 1895 г. (Объясн Зап къ отч госуд. контр. за 1895 г. стр. 34).

[2]) П. С. З № 14027.

ницей на 10.183.800 р. зол. по 97 7/8 за 100, изъ котораго былъ покрытъ и перерасходъ по сооруженію Архангельской линіи. Выс. утв. 13 іюня 1899 г. пол. соед. прис. было о-ву вновь разрѣшено произвести работы и поставки по улучшенію провозоспособности своихъ дорогъ на сумму не свыше 7.098.897 р. [1]). Заемъ этотъ въ томъ же году былъ взятъ сберег. кассами по курсу 94 1/2 за 100, и этимъ окончились кредитныя операціи о-ва. Всего при Витте имъ было выпущено облигаціонныхъ займовъ на 82.808.400 р. съ обязательными ежегодными платежами въ 3.941.214 р. и съ выручкой 77.374.553 р. Всего сооружено было обществомъ и открыто для движенія:

1)	Коробаново-Киржачъ . . .	21	верста—	19 нояб.	1893 г.
2)	Волжская вѣтвь (узк.) . .	9	» —	14 декаб.	1894 »
3)	Мытища-Щелково	16	» —	6 сент.	1896 »
4)	Иваново-Тейково	32	» —	11 октяб.	1896 »
5)	Вологда-Архангельскъ (узк.) .	595	» —	22 »	1898 »
6)	Вѣтви къ Сухонѣ и Кубинѣ (узк.)	5	» —	» »	» »
7)	Ярославль-Рыбинскъ	75	» —	» »	» »
8)	Соединительная съ Костром. уч.	3	» —	» »	» »
9)	Нерехта-Середа	46	» —	» »	» »
10)	Бѣльково-Юрьевъ-Польскій . .	67	» —	» »	» »
11)	Вѣтвь къ Васильевскому заводу	2	» —	» »	» »
12)	Тейково-Юрьевъ-Польскій . .	77	» —	27 нояб.	1899 »
13)	Москва-Савелово	125	»	въ 1900 г..	

Итого 1073 версты рельсовыхъ путей, изъ которыхъ 609 узкоколейныхъ. Кромѣ того сооружено 66 верстъ второй колеи и пріобрѣтено отъ о-ва Ш.-Ивановской ж. дор. 190 верстъ уже сооруженныхъ линій. Подвижной составъ дороги съ конца 1892 г. по конецъ 1899 г. былъ увеличенъ съ 81 паровоза, 207 пассажирскихъ и 1441 товарныхъ вагоновъ до 213 паровозовъ, 418 пассажирскихъ и 3987 товарныхъ вагоновъ. Общество принадлежало къ числу самыхъ доходныхъ въ Россіи. Чистый доходъ составлялъ [2]):

въ 1893 г.	2.763.923 р.,	изъ коихъ	въ казну	пост	266.465 р.,	въ див.	704.811	—	22, 0%
» 1894 »	2 990.428 »	»	»	»	»	»	346 743 »	»	»	784.392	—	24, 5%
» 1895 »	4.407 613 »	»	»	»	»	»	537.237 »	»	»	970.976	—	30, 2%
» 1896 »	4.905.569 »	»	»	»	»	»	572 176 »	»	»	1.009.090	—	31,32%
» 1897 »	4 833.478 »	»	»	»	»	»	513 913 »	»	»	948 827	—	29,53%
» 1898 »	5 222.939 »	»	»	»	»	»	28 280 »	»	»	401 229	—	12,81%
» 1899 »	5.122.129 »	»	»	»	»	»	259.073 »	»	»	0	—	

Изъ этихъ цифръ видно, что уже съ 1898 г. дѣла о-ва стали клониться къ упадку. Правленіе о-ва объясняло этотъ упадокъ убыт-

[1]) Собр. узак. 1899 г. ст 2283. Указатель № 50, стр. 11, 38—11, 39.
[2]) По даннымъ госуд. контр., Свѣд 1893—1899 г..

ками вслѣдствіе перерасходовъ по сооруженію Архангельской линіи, но это наврядъ ли справедливо, ибо эти перерасходы во всякомъ случаѣ покрывались изъ суммъ, реализованныхъ по займамъ, а на платежи по нимъ процентовъ дѣлала въ 1898—1899 г.г. казна, выдавая ежегодно о-ву по 1.000.000 р. Кромѣ того эти перерасходы по тщательному изслѣдованію дѣла двумя коммиссіями, образованными въ м-вѣ путей сообщенія, были признаны зависящими не отъ трудностей условій постройки, а отъ *неправильнаго веденія хозяйства*, чрезмѣрно высокихъ цѣнъ подрядчиковъ, неправильнаго учета расходовъ и другихъ причинъ, зависѣвшихъ болѣе отъ личнаго состава строительнаго управленія и правленія. Образованная въ 1898 г. при госуд. контролѣ новая коммиссія подъ предсѣдательствомъ д. с. с. Чистякова при участіи чиновъ м-въ ф-овъ и п. сообщенія для разбора дѣла о постройкѣ Архангельской дороги обнаружила много безпорядковъ, неправильныхъ дѣйствій личнаго состава строительнаго управленія, отсутствіе многихъ документовъ, долженствовавшихъ оправдать произведенные расходы и въ довершеніе всего, не встрѣчая полнаго содѣйствія въ лицѣ правленія, временно пріостановила свои работы, а госуд. контролеръ передалъ все дѣло прокурорскому надзору. Свѣдѣнія эти были сообщены и напечатаны въ газетѣ *Новое время* отъ 28 окт. 1899 г. (№ 8502) самимъ (тогда уже новымъ) правленіемъ о-ва. Но то же старое правленіе, съ которымъ вышли недоразумѣнія по постройкѣ Архангельской вѣтви, вошло одновременно съ ходатайствомъ о предоставленіи о-ву М.-Я.-Арх. ж. д. сооруженія новой громадной линіи отъ Петербурга до Вятки съ переименованіемъ самого о-ва въ *о-во Сѣверныхъ ж. дорогъ*. Предложеніе это встрѣтило полное сочувствіе въ правительственныхъ сферахъ, и былъ уже составленъ уставъ новаго общества, куда введено было впервые условіе утвержденія выбора членовъ правленія м-рами ф-овъ и п. сообщ. (по взаимному ихъ соглашенію), о назначеніи трехъ директоровъ отъ правительства и о подчиненіи работъ на новой дорогѣ наблюденію госуд. контроля. Уставъ удостоился Выс. утвержденія (13 іюня 1899 г.), но опубликованъ не былъ, ибо м-во ф-овъ, недовольное дѣйствіями стараго правленія, поставило условіемъ образованія новаго общества—перемѣну правленія. Тѣмъ временемъ усердно занялся скупкой акцій о-ва М.-Я.-Арх. ж. д. Международный Петербургскій банкъ (сосредоточившій въ своихъ рукахъ такимъ путемъ до 6000 акцій),— весьма возможно, что подъ вліяніемъ м-ва ф-овъ, уже и раньше пользовавшагося услугами этого банка при выкупѣ ж. д. въ казну. Тогда же еще до общаго собранія акціонеровъ (назначеннаго на 30 іюля 1899 г.) было намѣчено лицо, долженствующее стать во

главѣ предпріятія. Лицомъ этимъ оказался г. Хитрово, чиновникъ особыхъ порученій при м-вѣ ф-овъ, которому еще до выборовъ поручено было м-омъ ф-овъ ознакомиться съ дѣлами о-ва, разсмотрѣвъ его книги и счеты, что и было исполнено. При обозрѣніи баланса общества на 1 іюля 1899 г. бросилось въ глаза почти полное отсутствіе наличныхъ средствъ и крупная задолженность государственному и частнымъ банкамъ, а затѣмъ огромный счетъ дебиторовъ, гдѣ главная цифра числилась за Невскимъ паровозостроительнымъ заводомъ и обществомъ Восточно-Сибирскихъ заводовъ,—двумя предпріятіями, во главѣ которыхъ стоялъ С. И. Мамонтовъ, предсѣдатель правленія о-ва М.-Я.-Арх. ж. д. Оказалось, что изъ кассы ж. д. общества выдавались «авансы» этимъ предпріятіямъ, обезпеченные векселями и паями Невскаго завода, а въ общемъ получилась растрата изъ средствъ ж. д. общества—въ суммѣ около 11—12 мил. руб. О результатахъ такого ознакомленія съ дѣлами о-ва г. Хитрово донесъ м-ру ф-овъ, который испросилъ поэтому Высоч. повелѣніе о пріостановкѣ введенія устава о-ва Сѣверныхъ дорогъ, вслѣдствіе чего весь составъ правленія о-ва М.-Я.-Арх. дороги съ Мамонтовымъ во главѣ сложилъ съ себя свои полномочія, а общее собраніе акціонеровъ 30—31 іюня 1899 г., руководимое Международнымъ банкомъ, выбрало новое правленіе во главѣ съ г.г. Хитрово, Грачевымъ, и Шайкевичемъ, назначивъ имъ огромное содержаніе (25.000 р. первому, по 12.000 р. вторымъ) и поручило этому правленію съ одной стороны ходатайствовать о привлеченіи стараго правленія къ суду, а съ другой стороны просить правительстве о выкупѣ дорогъ о-ва въ казну или же объ образованіи о-ва Сѣверныхъ ж. д. Общее собраніе акціонеровъ 27—28 сент. 1899 г. поддержало просьбу іюньскаго собранія. Между тѣмъ въ концѣ іюля было образовано въ Петербургѣ особое совѣщаніе изъ м-овъ финансовъ, путей сообщ., юстиціи, земледѣлія, морского, госуд. контроля и члена госуд. совѣта г. Голубева для рѣшенія важнѣйшихъ дѣлъ общества. Совѣщаніе рѣшило оказать ему помощь путемъ пріобрѣтенія заложенныхъ въ кассахъ о-ва и въ сущности ничего не стоющихъ паевъ Невскаго завода на сумму 7.055.000 руб. нар. по 30% и выдать о-ву ссуду въ 5.000.000 р. на уплату долговъ частнымъ кредитнымъ установленіямъ [1]), словомъ правительство изо всѣхъ силъ старалось поправить дѣла о-ва, хотя въ сущности совершенно непонятно, изъ-за чего шли здѣсь хлопоты, такъ какъ акціи о-ва *гарантированы не были,* и госуд. казначейство отъ разстройства дѣлъ о-ва ничего, или, по крайней мѣрѣ, очень мало теряло. Дѣло отъ

[1]) Дѣло кред. канц. 1900 г. отд. 2, ст 1 № 36.

правительственной помощи не поправилось, ибо Мамонтовскія растраты были очень велики, да, вѣроятно, казенные директора весьма немного и понимали въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Прискорбно только одно, что на растраты эти обратили вниманіе только уже послѣ того, какъ онѣ были произведены. Между тѣмъ о «Мамонтовской Панамѣ» даже въ печати говорили давненько, а слухи предшествовали печатнымъ обвиненіямъ. но никто ни на что вниманія не обращалъ, и Мамонтову даже позволили совершить новый выпускъ на 6.000.000 р. дутыхъ паевъ Невскаго завода для замаскированія баланса М.-Яр.-Архангельской ж. д. Все это вызываетъ на многія размышленія и, между прочимъ, показываетъ, какъ въ м-вѣ ф-овъ вѣрили въ геній С. И. Мамонтова, находя, что онъ сумѣетъ выпутаться изъ затруднительнаго положенія вещей, созданнаго отчасти именно неумѣніемъ Мамонтова вести крупныя и серьезныя дѣла, а отчасти его крайней расточительностью. Несомнѣнно впрочемъ, что и самъ Мамонтовъ вѣрилъ въ свой геній и «звѣзду», зарвался въ значительной мѣрѣ вполнѣ искренне и потерялъ большую часть своего личнаго, очень крупнаго, состоянія.

М-во ф-овъ съ большою неохотою разставалось съ мечтою о созданіи сѣверныхъ дорогъ, но настоянія со стороны акціонеровъ о-ва Ярославской дороги (среди которыхъ были очень высокопоставленныя лица) были весьма велики. Поэтому 13 ноября 1899 г. испрошено было Высочайшее соизволеніе на учрежденіе особаго совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Д. М. Сольскаго изъ м-овъ путей сообщенія, финансовъ, юстиціи и госуд. контролера для выясненія вопроса, слѣдуетъ ли выкупать дороги или нѣтъ и на какихъ условіяхъ. Совѣщаніе совершенно разумно пришло къ заключенію, что «по причинѣ невыясненности размѣра убытковъ общества, въ настоящее время не представляется возможнымъ сколько-нибудь точно опредѣлить стоимость акцій: такое опредѣленіе возможно сдѣлать лишь приблизительно, оцѣнивъ начеты, которые могутъ быть сдѣланы на общество, въ круглыхъ цифрахъ и предположительно». Ясно, что при такой невыясненности дѣлъ общества, не за чѣмъ было у него и выкупать досрочно дороги, которыя грозили въ этомъ случаѣ казнѣ крупными убытками, можно и слѣдовало обождать выясненія этихъ дѣлъ, которое могло произвести новое правленіе, состоящее изъ лицъ, пользующихся довѣріемъ м-ва ф-овъ. Но совѣщаніе пришло къ иному выводу: опредѣливъ приблизительно начеты по эксплоатаціи въ 5.300.000 р. и 4.250.000 руб. по постройкомъ, оно сдѣлало разсчетъ согласно съ условіями выкупа дорогъ, установленными въ уставѣ о-ва, т. е. по разсчету семилѣтія 1887—1893 г.г. (!) и пришло къ выводу, что можно предложить акціонерамъ (неполучив-

шимъ въ 1899 г. никакого дивиденда, т. е. за акціи, которая ничего не стоили)—по 525 р. за непогашенныя (150 р. номинальной цѣны) и 375 р. за погашенныя. 31 дек. 1899 г. созвано было общее собраніе акціонеровъ (подъ предсѣдательствомъ г. Вишнякова), и ему были сообщены эти условія. Собравшіеся 45 акціонеровъ съ 323 голосами единогласно изъявили свое согласіе на эти условія, но просили еще 350.000 р. въ вознагражденіе правленія и служащихъ и по 25 р. на непогашенную (по 17½ р. на дивидендную) акцію прибавки въ видѣ дивиденда за 1899 г.. Одновременно съ этимъ нѣкоторые акціонеры [1]) подали два аналогичныхъ прошенія московскому генералъ-губернатору и м-ру ф-овъ, гдѣ усердно просили прибавить имъ, хотя по 50 р. на акцію. «Цѣна 525 руб.», писали они,—«представляется для участниковъ предпріятія не только убыточною вообще, но и для многихъ изъ нихъ прямо разорительною. Дорога съ самаго начала своего сооруженія являлась предпріятіемъ вполнѣ солиднымъ, почему акціи этой дороги были покупаемы не лицами, стремящимися къ быстрой при временномъ увеличеніи биржевого курса наживѣ, а людьми, желавшими помѣстить свои заработки или трудовыя сбереженія въ бумагахъ, обезпечивающихъ *умѣренный* (свыше 30%!), но вѣрный ежегодный доходъ съ капитала, а потому акціи эти не являлись цѣнностью для биржевой игры, хотя цѣна ихъ и дошла съ 150 руб. до 1000 руб. слишкомъ. При такихъ условіяхъ переходя постепенно отъ первыхъ своихъ владѣльцевъ по современной цѣнѣ акціи обошлись теперешнимъ акціонерамъ много дороже противъ предложенной цѣны, которая даетъ преобладающему большинству акціонеровъ безвозвратную и прямо непосильную потерю. Потеря эта лишаетъ многихъ изъ насъ добытаго долголѣтнимъ трудомъ нашихъ отцовъ или насъ самихъ состоянія. Нѣкоторымъ изъ насъ грозитъ прямое разореніе, такъ какъ, нуждаясь во временномъ кредитѣ, мы закладывали акціи и нынѣ, теряя капиталъ, еще будемъ вынуждены уплатить разницу. Когда въ Бозѣ почившему Государю Императору Александру III благоугодно было проявить свою монаршую заботливость о развитіи сѣверныхъ губерній повеленіемъ о сооруженіи Вологодско-Архангельской линіи, то акціонеры общества, *руководимые вѣрноподданническими чувствами*, единодушно приняли на себя сооруженіе и эксплоатацію Архангельской линіи, хотя обязательство это завѣдомо понижало стоимость акцій и уменьшало ежегодный дивидендъ. Съ такимъ же единодушіемъ акціонеры о-ва, идя на встрѣчу экономическимъ нуждамъ отечества, явились соискателями и ж. дороги отъ Вятки до

[1]) Дѣло д-та ж. д. дѣлъ 1899 г 5 отд. ст 1 № 15.

Петербурга. Дорога стоитъ 118 мил. р., а растрата (о которой акціонеры ничего не знали) только доходитъ до 8½ мил. р. Прибавка 100 руб. на акцію составитъ для правительства какихъ-нибудь (!) два мил. р., всего 1,8% со 118 мил. р.». Изъ этого прошенія (здѣсь даны, конечно, только выдержки), писаннаго к. л. «елейнымъ» московскимъ адвокатомъ, выходило, что акціонеры о-ва благодѣтели государства, бравшіеся за предпріятіе не ради своихъ выгодъ, а въ силу своихъ вѣрноподданническихъ чувствъ. Курьезнѣе всего расхваливаніе ими своего предпріятія: вѣдь если оно было такъ хорошо, зачѣмъ было его отдавать въ казну «за безцѣнокъ», никто вѣдь не принуждалъ. Но самое согласіе (единодушное) общаго собранія съ предложенными м-омъ ф-овъ условіями показывало, сколь невѣроятно большую, прямо фантастическую цифру имъ предлагали за обезцѣненныя акціи, и «прошеніе» вызывалось просто желаніемъ еще что нибудь урвать у казны. М-во ф-овъ согласилось кое-на какія уступки (о чемъ ниже), но въ общемъ прошеніе оставило безъ послѣдствій, какъ, конечно и слѣдовало сдѣлать. Дѣло перешло въ Соедин. Присутствіе, Выс. утв. положеніемъ котораго 30 марта 1900 г. дорога была передана съ 1 апр. 1900 г. въ казну, при чемъ завѣдываніе ея эксплоатаціей было временно возложено на особый комитетъ въ завѣдываніи м-ва ф-овъ, куда вошли тѣже Хитрово и Лазаревъ, которые засѣдали въ новомъ правленіи о-ва Яросл. ж. д., съ удержаніемъ для нихъ и прежняго содержанія первому въ 25, второму въ 12 тысячъ руб. Содержаніе представителямъ м-ва п, сообщ. и госуд. контроля было назначено болѣе умѣренное: 10000 и 7000 руб. Дорогу не передавали въ общее вѣдѣніе м-ва пут. сообщ. потому, что м-во ф-овъ все еще надѣялось *составить частное общество* для эксплоатаціи этой дороги и для сооруженія Вятско-Петербургской линіи (съ капиталомъ 15 мил. руб. негарантир. акціями и мил. 60 руб. гарантированными облигаціями). Предложеній со стороны частныхъ предпринимателей было дов. много, особенно со стороны иностранцевъ, но всѣ они сводились къ сдачѣ имъ оптовой постройки или къ ввозу изъ-за границы принадлежностей для постройки. Попытки создать американское общество (Дрексель въ Филадельфіи, Морганъ, Баркеръ и друг.) потерпѣло также неудачу [1]), и 21 дек. 1901 г. было Выс. повелѣно дороги бывшаго о-ва М.-Я.-А. ж. д. передать въ завѣдываніе м-ва путей сообщенія, упразднивъ временный комитетъ и учредивъ при управленіи ж. дороги срокомъ на одинъ годъ особую ликвидаціонную коммиссію для составленія отчетовъ по ликвидаціи убытковъ дорогъ, по постройкѣ новыхъ линій и вѣтвей, по усиленію дороги и соору-

[1]) Дѣло кред канц отд. 2 ст. 1 № 22 за 1900 г.

женію станцій въ Москвѣ и по эксплоатаціи дороги за 1901 г. [1]). Такъ окончено было отдѣльное существованіе о-ва М.-Я.-Арх. ж. дороги.

Къ какимъ же конечнымъ выводамъ можемъ прійти мы на основаніи изученія нашей новой ж. д. политики, выразившейся въ усиленномъ сооруженіи рельсовыхъ путей съ помощью частныхъ акціонерныхъ обществъ, которыя, по мнѣнію м-ва ф-овъ, зарекомендовали себя съ хорошей стороны своею прежней дѣятельностью? Было сооружено и открыто для движенія въ 1893—1902 г.г. девятью обществами около 12500 верстъ новыхъ путей, изъ которыхъ до 2000 узкоколейныхъ, кромѣ того на старыхъ путяхъ построено до 1000 верстъ второй колеи, сооружены кое-гдѣ разныя пристани, элеваторы, шоссе, перестроены старые центральные ж.-дор. вокзалы, пріобрѣтенъ новый громадный подвижной составъ въ размѣрѣ 2056 паровозовъ, 2844 вагоновъ пассажирскихъ и 55548 вагоновъ товарныхъ [2]). На все это издержано было 985 мил. руб. [3]) въ общемъ. Но изъ этой суммы пошло на выкупъ старыхъ дорогъ (Новгородской, Царскосельской, Шуйско-Ивановской, Козлово-В.-Ростовской)— 18.235.053 руб., уплачено правительству старыхъ долговъ — 19.303.701 руб., употреблено на конверсію прежнихъ облигацій обществъ 19.897.420 руб. Остатокъ составляетъ—927.985.098 р., по 74.240 руб. на версту. Валовой доходъ ~ъ 1892—1901 г.г. дорогъ этихъ обществъ составилъ 1.276.099.295 р., расходъ эксплоатаціи 783.490.363 р. (61,4 %), чистый доходъ 492.608.932 р. Чистый доходъ въ девятилѣтіе 1893 — 1901 годовъ составилъ 463.408.680 руб. Изъ этого чистаго дохода было отчислено: 1) въ запасный капиталъ и на особыя надобности 21.733.262 р., 2) на оплату гарантированныхъ акцій и облигацій 315.987.362 р., 3) въ пользу директоровъ правленія и служащихъ, а также въ супердивидендъ по гарантированнымъ и въ дивидендъ по негарантированнымъ акціямъ 80.442.257 р., 4) казнѣ въ уплату аренды за казенныя линіи 20.416.727 руб. и 5) и въ казну, какъ доля участія въ прибыляхъ частныхъ о-въ—24.829.072 руб. Въ арендѣ у частныхъ о-въ находилось 1124 верстъ казенныхъ жел. дорогъ.

---

[1]) Указатель 1902 г № 12 стр. 189—190

[2]) Въ 1892 г, по даннымъ Стат сбор. в. 37, на 7012 верстахъ рельс путей *девяти* частныхъ обществъ (В.-Вѣнской, Владикавказской, Лодзинской, Моск.-Казанской, М.-Курской, М.-Ярославской, Рыбинской, Р.-Уральской и Юго-Восточныхъ ж д, въ составъ которыхъ входили тогда только Гряз.-Царицынская, Волго-Донская, К.-В.-Ростовская и Орл.-Грязская дорога, еще не объединенныя въ общемъ управленіи, приходилось паровозовъ 1782, пассажирскихъ вагоновъ 2074, товарныхъ 39755, на версту дороги—0,25 паровоз., 0,29 пассаж вагоновъ и 5,67 тов вагоновъ. Къ 1902 г. (по даннымъ Стат. сбор. вып. 68) паровозовъ было на тѣхъ же дорогахъ 3838, на версту 0,22 паровозовъ (17586 вер), вагоновъ пассажирскихъ къ 1901 г.—4918, на версту (16418 в)—0,30 и товарныхъ 95.304, на версту 5,8 штукъ.

[3]) Выручка по гарант займамъ 1892—1901 г.г. 937 016.689 р., по негарантир.—48 404 583 р. (съ учет герб сбора).

Чистый доходъ жел. дорогъ для каждаго изъ отдѣл. обществъ въ рубляхъ и въ процентахъ къ строительнымъ капиталамъ жел. дорогъ выразится въ слѣдующихъ цифрахъ (по даннымъ государ. контроля):

	1892 г.		1893 г.		1894 г.		1895 г.		1896 г.	
	Рубли	0/0 0/0	Рубли	0/0 0/0	Рубли	0/0 0/0	Рубли	0/0 0/0	Рубли	0/0 0/0
1 В.-Вѣнская.	3 821 862	6,40	4.641.317	7,95	5 434.457	7,84	5 553.976	7,95	4.829.072	6,91
2. Владикавк.	2.627 583	2,67	3.039.719	3,15	4 002.975	3,39	6 658.772	4,58	8.276.100	5,69
3. Лодзинская	536 589	16,93	627 741	20,29	595 804	12,83	772 829	16,56	769.755	16,49
4 М -Казанск	3.709.262	6,67	4 460 676	6,78	5 072 898	7,03	6 925.066	8,67	7 948 118	9,77
5. М -К -Ворон	3.631.892	4,83	3 370 956	3,91	4 136.454	4,85	4 833 836	3,66	3 968.050	4,80
6 М.-Я -Архан	2.666.655	8,02	2 763.923	8, 0	2 990.428	8,56	4 407 613	4,61	4.905.569	7,65
7 М.-В -Рыбин	1.166.845	3,03	1.804.178	4,85	2 169.699	5,98	2 277.782	3,05	2 326 758	6,33
8. Р.-Уральск	3.389.743	2,06	4 170 187	2,58	5 503.503	2,55	7.427.193	3,42	8.504 230	7,22
9 Юго-Восточ	—	—	7.899.129	4,41	9.498 421	3,87	10 134 060	3,57	12 155.756	5,44

	1897 г.		1898 г.		1899 г.		1900 г.	
	Рубли	0/0 0/0	Рубли	0/0 0/0	Рубли	0/0 0/0	Рубли	0/0 0/0
1. В.-Вѣнская.	5.741 192	8,21	6 540.286	9,36	6.833 986	9,78	6.344 540	9,08
2 Владикавк.	6.231.978	4,58	5.804.726	4,24	7.602.576	5,35	11.017 536	5,45
3. Лодзинская	929 351	19,87	893.388	19,14	920 697	19,72	802 167	17,17
4. М.-Казанск.	7 953 235	9,61	7.400.200	8,33	10.011 169	8,81	10 778 948	7,81
5. М.-К.-Ворон	4 219 091	4,72	5.149.466	5,08	6 191.861	5,21	7.047 560	5,02
6 М.-Я -Архан.	4.833 479	5,33	5 222 939	4,31	5 122.130	4,75	6.481 156	5,35
7 М.-В.-Рыбин.	2 158 306	6,39	2 393.330	4,52	2 592.609	6,68	3.768.914	5,38
8. Р.-Уральск.	6.421.603	4,21	5.567.720	2,45	6.337 980	2,68	8.569 476	2,72
9. Юго-Восточ	12.616 120	4,93	11.908 215	3,66	11 218.675	3.79	13.374.118	3,74

Необходимо замѣтить, что этотъ чистый доходъ не даетъ достаточно-правильнаго представленія о выгодности эксплоатаціи частными обществами своихъ линій, ибо въ составъ доходовъ ихъ вклю-

*

чались также суммы отъ строительныхъ капиталовъ, предназначавшіяся для оплаты по займамъ для новыхъ строющихся дорогъ. Въ общемъ можно сказать, что до *трехъ* ежегодныхъ платежей по всѣмъ этимъ капиталамъ было перечислено въ чистый доходъ ж. д. обществъ. На эту же сумму изъ чистаго дохода было произведено и дополнительныхъ платежей по вновь реализованнымъ займамъ. Результаты частнаго хозяйства были не на всѣхъ дорогахъ одинаковы. На нѣкоторыхъ изъ нихъ (В.-Вѣнской, Лодзинской, М.-Казанской) чистая прибыль по отношенію къ строительнымъ капиталамъ была весьма велика, по другимъ едва-едва достаточна для покрытія обязательствъ (М.-Я.-Архангельская, Владикавказская, М.-К.-Воронежская, М.-В.-Рыбинская), по третьимъ (Р.-Уральской, Ю.-Вост.) даже не достаточная для покрытія и этихъ обязательствъ. Вообще же приведенныя цифры, выражающія собою результатъ эксплоатаціи дорогъ въ періодъ обостренной ж. д. горячки, въ періодъ ежегоднаго сооруженія казною и частными о-вами до 3000 верстъ новыхъ рельсовыхъ путей, сопровождающагося приливомъ иностранныхъ капиталовъ и оживленіемъ отечественной промышленности и торговли, не могутъ служить для надежныхъ выводовъ о той или иной степени успѣшности частнаго хозяйства на жел. дорогахъ. Отсюда тѣ крупныя ошибки, которыя были сдѣланы департаментомъ ж. д. дѣлъ м-ва ф-овъ и м-омъ пут. сообщенія при обсужденіи вопросовъ о созданіи той или иной сѣти рельсовыхъ путей подъ управленіемъ одного какого-нибудь общества,—объ отдачѣ въ аренду частнымъ о-вамъ казенныхъ линій, о сооруженіи той или иной линіи казною или частнымъ обществомъ, о доходности будущихъ или существующихъ дорогъ,—о ростѣ доходовъ ж. д. въ будущемъ, о выкупной рентѣ, слѣдуемой акціонерамъ и т. д.. Этими выводами слишкомъ торопились, дѣлали ихъ, не изучивъ надлежащимъ образомъ фактовъ, не имѣя даже этихъ фактовъ и создавая ихъ въ своемъ воображеніи. Совершенно упускали изъ виду, что искусственный ростъ нашей промышленности не можетъ вѣчно идти съ тою же быстротою, что возможна задержка этого роста, наступленіе такъ наз. кризисовъ и проч. А когда эти кризисы наступили на самомъ дѣлѣ, не хотѣли этому вѣрить, предпочитали видѣть дѣло въ розомъ свѣтѣ и вести ж. д. строительство все тѣмъ же ускореннымъ темпомъ, поддерживая неудавшіяся иллюзіи. Такъ, когда создавали о-во Рязанско-Уральской ж. д., ожидали отъ эксплоатаціи его дорогъ необыкновенныхъ барышей. разсчитывали покрыть ими убытки одной казенной (Козлово-Саратовской) линіи путемъ сдачи ея въ аренду, разсчитывали принять участіе въ этихъ барышахъ. Едва надежды эти начали вызывать сомнѣніе, немедленно же послѣдовало *расширеніе* предпріятія разрѣшеніемъ о-ву

строить новые пути, изъ коихъ одинъ (Московско-Павелецкій) считался доходнѣйшимъ, хотя это было замаскированной выдачей о-ву казенной субсидіи, ибо казна отъ новыхъ доходныхъ линій могла или непосредственно (построивъ ихъ) извлекать доходъ или посредствомъ о-ва М.-Казанской ж. д., бравшейся за то же сооруженіе. Когда же, несмотря на все это, о-во оказалось банкротомъ и не въ состояніи было выполнять своихъ обязательствъ, вмѣсто отобранія его въ казну, поднятъ былъ вопросъ о дарованіи ему новой концессіи на сооруженіе Астрахапской линіи. То же было и съ о-вомъ М.-Яр.-Архангельской жел. д., которая расширилась прямо за счетъ казенной субсидіи (на сооруженіе Вологодско-Архангельской вѣтви), а когда вслѣдствіе мамонтовской растраты дѣла о-ва пошатнулись, немедленно поднятъ былъ вопросъ (и рѣшенъ былъ въ утвердительномъ смыслѣ) объ отдачѣ о-ву новыхъ концессій на сооруженіе Петербурго-Вятской, а затѣмъ и другихъ сѣверныхъ линій. Казенную субсидію выдали и о-ву М.-В.-Рыбинской ж. д., разрѣшивъ ему же пользоваться и земскими субсудіями, едва показалось, что дѣла о-ва могутъ пошатнуться отъ сооруженія новыхъ, желательныхъ для правительства линій. Сданныя казною въ аренду Донецкія линіи о-ву Ю.-Восточныхъ ж. д., что разсматривалось какъ операція чрезвычайно выгодная и для казны и для о-ва, сейчасъ же были взяты обратно, когда общество стало жаловаться на убыточность для себя этой аренды, и опять эта помощь о-ву маскировалась желаніемъ лучше обслуживать интересы нашей желѣзодѣлательной и камменноугольной промышленности. Когда зашла рѣчь о сооруженіи Черноморской линіи, которая могла оказатся для о-ва Владикавказской жел. дор. убыточной, правительство обязалось принять эти убытки на себя. Всюду, словомъ, видимъ явно выраженную тенденцію охранить интересы частныхъ ж. д. обществъ, оправдать новую политику—хотя бы и въ ущербъ казеннымъ интересамъ. Эта тенденція особенно проявилась по поводу окончательнаго краха двухъ о-въ: Рязанско-Уральской и М.-Я.-Архангельской ж. д.: когда произошелъ крахъ дервизовскихъ предпріятій, и акціи Р.-Уральской дороги перестали давать супердивидендъ, госуд. банкъ пріобрѣлъ цѣлую треть ихъ (2698 изъ 7825) по цѣнѣ болѣе, чѣмъ въ $1^1/_2$ раза выше нарицательной, именно по 1.500 р. за 100 ₹ акцію, а когда несостоятельность о-ва М.-Я.-Арх. ж. д. была болѣе, чѣмъ очевидна, поспѣшили выкупить дорогу въ казну по разсчету 545 р. за акцію стоимостью въ 150 р. и правительствомъ не гарантированную... Не слѣдуетъ, конечно, преувеличивать ошибокъ м-ва ф-овъ. Казна въ сущности потеряла очень мало (если потеряла вообще) на хозяйствѣ частныхъ привеллигированныхъ обществъ, если, конечно,

ихъ дѣятельность разсматривать въ совокупности. Видно это изъ слѣдующихъ цифръ:

Желѣзныя дороги	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда
	1893 г.		1894 г.		1895 г.		1896 г.		1897 г.	
	руб	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб	р	руб.	руб.
1. В.-Вѣнск	806 968	—	998 579	—	902.921	—	548.500	—	1 012 500	—
2. Владикавказская	—	826.017	—	1 175 778	777 251	—	1 665.339	—	3 205	—
3 Лодзянск	151 028	—	138 030	—	122.082	—	171.645	—	224 245	—
4 М.-Казанская	—	—	—	—	—	123 497	495.985	—	621.733	—
5. М.-К.-Воронежск.	—	—	—	—	—	—	—	—	117.500	—
6 М.-Я.-Архангел.	266 465	—	346.744	—	537 237	—	572 176	—	513 913	—
7 М.-В.-Рыбинская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Р.-Уральская	1 360.000	—	1.500 000	—	1.160 000	—	1 700 000	—	—	2.945 620
9. Юго-Восточная	377.778	—	1 892 949	—	2 135 304	—	2.217 393	—	1.850 000	—
Итого	2.962 239	826.017	4 876 302	1.175.778	5 634.795	123.497	7.371.038	—	4.343.096	2 945 620

Желѣзныя дороги	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда
	1898 г.		1899 г.		1900 г.		1901 г.	
	Руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб	руб.
1. В.-Вѣнск.	1 337.546	—	1.468 750	—	963.699	—	739 855	—
2. Владикавказской. .	—	557.276	372 402	—	1.902.064	—	1.392.453	—
3. Лодзинск	207 891	—	230 753	—	191.229	—	309.665	—
4. М.-Казанской . .	237.822	—	1 114 811	—	1.065 486	—	—	—
5. М.-К.-Воронежск.	135.000	—	135 000	—	135.000	—	378.016	—
6. М.-Я.-Архангел. .	28 280	1.000.000	259.073	1.000.000	1 055 290	1 000.000	236 004	900.000
7. М.-В.-Рыбинская	—	—	—	—	233 031	—	—	—
8. Р.-Уральская. . .	-	4 237 407	—	3 676.339	—	4.919.582	—	9.708 616
9. Юго-Восточная .	1 850.000	—	939.227	860 773	1 850.000		850.000	2 628 467
Итого	3.796.539	5.794.683	4.520.016	5.537.112	7.405.799	5 919 582	3 905.993	13.237.083

Итого получено было казною 45.245.800 р., а уплачено 35.559.372 р.
Но надо принять во вниманіе, что въ числѣ поступленій—20.416.727 р.

арендной платы за казенныя дороги, по которымъ казна въ общемъ платила сама гораздо больше, чѣмъ получала отъ частныхъ обществъ по арендѣ. Хуже же всего, что въ послѣднее пятилѣтіе изъ году въ годъ приплаты казны и недополучка по арендѣ стали возрастать,— признакъ весьма тревожный, заставившій въ росписи 1902 г. приплаты по гарант. исчислить въ суммѣ свыше 6 мил. р., а на 1903 г. свыше 16 мил. р.

При всемъ томъ, какъ видимъ, результаты сравнительно довольно благопріятные, хотя и не соотвѣтствующіе нисколько разсчетамъ м-ва ф-овъ. Безусловно плохо обстоитъ дѣло только съ Рязанско-Уральской дорогой, выкупъ которой поэтому поставленъ уже на очередь.

Чѣмъ же руководствовалось м-во ф-овъ, создавая новую частную ж. д. сѣть въ 12½ тыс. верстъ рельсовыхъ путей, когда вопросъ о преимуществахъ казеннаго ж. д. хозяйства передъ частнымъ былъ давно и окончательно рѣшенъ?

Прежде всего м-во интересовалось возможно быстрымъ увеличеніемъ русской ж. д. сѣти, независимо отъ того, какимъ способомъ это будетъ достигнуто. Увлеченіе въ этомъ направленіи напоминаетъ то увлеченіе, которое охватило наши правительственные круги послѣ крымской войны и было особенно интенсивно до середины 1870-ыхъ годовъ. Тогда готовы были на всякія жертвы, на всевозможные перерасходы, на настоящую кабалу у иностранныхъ капиталистовъ, лишь бы создать необходимую ж. д. сѣть. Ничто другое не могло такъ поднять экономическое благосостояніе Россіи, какъ именно жел. дороги,—думали тогда въ нашемъ финансовомъ вѣдомствѣ. Но переживаніе идей повторилось и въ новѣйшее время. Ни народное образованіе, ни юридическое положеніе населенія, ни поднятіе уровня техники сельскаго хозяйства, ни хорошая организація кредита, ни правильная постановка податного дѣла, ни какія-либо другія соціальныя или экономическія реформы не занимали такъ новаго м-ра ф-овъ, какъ мысль о томъ, чтобы сдѣлать Россію возможно болѣе проѣзжей, при чемъ заботились не столько о созданіи дорогъ вообще, сколько о сооруженіи именно *рельсовыхъ* путей, хотя бы даже упрощеннаго типа и узкоколейныхъ. Такая односторонняя постановка вопроса о поднятіи экономическаго благосостоянія населенія, быть можетъ, объяснялась тѣмъ, что м-ръ ф-овъ самъ былъ нѣкогда именно ж. д. дѣятелемъ и въ этой области впервые сдѣлалъ себѣ карьеру, но на такой путь м-ра ф-овъ толкала и относительная легкость рѣшенія всѣхъ представлявшихся ему труднѣйшихъ экономически-финансовыхъ задачъ—путемъ усиленнаго ж. д. строительства. Въ самомъ дѣлѣ: постепенный подъемъ

благосостоянія населенія создать весьма нелегко, нужны сложныя работы, часто требующія содѣйствія другихъ вѣдомствъ, не всегда сочувствующихъ этимъ работамъ. Да и результатъ такихъ работъ не всегда нагляденъ, ясенъ, въ нихъ нѣтъ внѣшняго блеску. Строить же ж. дороги легко и просто, особенно за счетъ занятыхъ заграницей капиталовъ, зависитъ почти исключительно отъ финансоваго вѣдомства. Постройка дорогъ оживляетъ мѣстности, гдѣ онѣ проходятъ, обогащаетъ всѣхъ, кто съ этой постройкой соприкасается (хорошій случай «порадѣть родному человѣчку»), создаетъ рядъ новыхъ промышленныхъ предпріятій, въ томъ числѣ крупные «металлургическіе» заводы, питающіе съ своей стороны каменноугольныя предпріятія, повышаетъ заработки и мѣстнаго, и работающаго для созданія желѣзнодорожныхъ принадлежностей населенія. Отсюда растутъ госуд. доходы, съ выгодою для государства сводится разсчетный балансъ, финансы страны процвѣтаютъ и растетъ національное богатство. Результаты этой политики вполнѣ осязаемы, надежны, и о нихъ можно говорить съ полною опредѣленностью. Удивительно ли поэтому, что этотъ простѣйшій и легчайшій путь подъема благосостоянія населенія всегда встрѣчаетъ въ финансовомъ вѣдомствѣ горячихъ сторонниковъ? Охлажденіе приходитъ только тогда, когда вновь построенныя жел. дороги начинаютъ приносить госуд. казначейству убытки и убытки эти доходятъ до крупныхъ цифръ. Такъ было у насъ въ эпоху, послѣдовавшую за ж. д. увлеченіями 60-хъ 70-хъ годовъ прошлаго столѣтія. Отсюда 80-ые года прошли въ заботахъ о приведеніи въ порядокъ сдѣланнаго прежде, объ исправленіи старыхъ ошибокъ, и тогдашніе м-ры финансовъ (Грейгъ, Абаза, Бунге, Вышнеградскій) не были сторонниками усиленной постройки новыхъ дорогъ: обезвредить бы только старыя, уже построенныя! Но едва дѣло было направлено на хорошій путь—казеннаго хозяйства и правительственнаго твердаго надзора за хозяйствомъ частнымъ, снова начинается ж. д. горячка. Снова на сцену выступаетъ горестная для насъ статистика о томъ, сколько у насъ на милліонъ жителей и на 1000 кв. верстъ территоріи приходится верстъ ж. д. и сколько въ Западной Европѣ и Америкѣ и соображеніе, что, если мы хотимъ вести на равныхъ правахъ съ другими культурными народами международный обмѣнъ, то должны поставить свои пути сообщенія на ту же высоту, на которой они находятся въ культурныхъ странахъ. То обстоятельство, что для конкурированія вообще съ культурными народами на равныхъ правахъ нужны не одни только усовершенствованнные пути сообщенія, а и многое другое, обыкновенно замалчивается... Но если придавать ж. дорогамъ столь первенствующее значеніе въ дѣлѣ развитія народнаго благосостоянія,

естественно заботиться о возможно быстромъ сооруженіи ихъ всюду, гдѣ представляется возможность, *при условіи безубыточности ихъ эксплоатаціи для госуд. казначейства.* На такихъ именно условіяхъ предлагали м-ву ф-овъ свои услуги частныя ж. д. общества, обѣщая своими уже имѣющимися крупными доходами отъ старыхъ ж. д. линій покрыть возможные убытки новыхъ линій, если будетъ отсроченъ выкупъ въ казну этихъ старыхъ линій. Ясно, какъ были заманчивы подобныя предложенія, если вспомнить, что и Бунге и Вышнеградскій отказывались отъ постройки новыхъ линій, именно боясь возможныхъ отъ нихъ убытковъ. Конечно, можно было бы старыя доходныя линіи выкупить въ казну и затѣмъ уже казеннымъ распоряженіемъ сооружать новые пути, покрывая ихъ убытки барышами выкупленныхъ линій. Но выкупить эти линіи можно было бы только по разсчету наибольшихъ доходовъ въ послѣдніе передъ выкупомъ годы, и сказанные барыши могли явиться слѣдствіемъ только *будущаго* дальнѣйшаго роста доходовъ выкупленныхъ линій, а не доходовъ уже существующихъ. Между тѣмъ частныя общества какъ бы соглашались поступиться частью уже существующихъ доходовъ, соорудивъ новыя линіи. Кромѣ того правительство, занятое постройкой Сибирской и другихъ дорогъ, приведеніемъ въ порядокъ выкупленныхъ линій и организаціей хозяйства на линіяхъ вновь выкупаемыхъ, считало для себя совершенно невозможнымъ взяться за сооруженіе тѣхъ линій, которыя соорудить предлагали частныя общества. Вотъ первая и важнѣйшая причина разрѣшенія усиленной постройки новыхъ дорогъ частнымъ обществамъ. М-во ф-овъ соблюдало несомнѣнно при этомъ извѣстную осторожность: разрѣшалось сооруженіе только тѣмъ о-вамъ, которыя казались вполнѣ надежными, условія постройки и строительный капиталъ опредѣлялись правительствомъ, выговаривалось для казны право на участіе въ чистомъ доходѣ о-ва за извѣстными отчисленіями, давалось право на сооруженіе только такихъ дорогъ, которыя вмѣстѣ съ существующими могли создать сѣть, имѣющую самостоятельное значеніе и могущую при централизаціи ея управленія окупить своими доходами оплату процентовъ и погашенія строительныхъ капиталовъ.

Второю причиною предпочтенія во многихъ случаяхъ частнаго строительства той или другой линіи всегда выставлялось неимѣніе для этого у госуд. казначейства средствъ, которыхъ оно не можетъ будто бы пріобрѣсти даже займами, тогда какъ частныя о-ва легко эти средства изыщутъ. На несостоятельность этого соображенія мы уже указывали, ибо ни одной копейки частныя о-ва не собрали путемъ своего собственнаго кредита (кромѣ о-ва Варшавско-Вѣнской ж. д.), но всѣ средства для своей строительной дѣятельности полу-

чили отъ госуд. займовъ, выпущенныхъ подъ именемъ облигаціонныхъ гарантиров. правительствомъ займовъ той или иной отдѣльной дороги. Значительная часть этихъ займовъ была реализована даже просто путемъ помѣщенія въ фондъ сберегательныхъ госуд. кассъ, т. е. просто взята была правительствомъ, а не размѣщена на открытомъ денежномъ рынкѣ. Въ 1860-хъ годахъ размѣщеніе гарантированныхъ займовъ производилось самими частными обществами, по ихъ усмотрѣнію (правда неудачно), теперь и эта забота съ нихъ была снята (что, конечно, составляло шагъ впередъ, но является вопросъ, какую же роль играли частныя о-ва при пріобрѣтеніи ими средствъ для постройки ж. дорогъ?). Серьезнѣе было соображеніе, что *заграничные* капиталисты [1]) не даютъ денегъ для постройки дорогъ казною, не вѣря, что деньги пойдутъ для этой, а не для другихъ какихъ-либо цѣлей, но охотно соглашаются дать деньги въ распоряженіе частныхъ обществъ, но это не вяжется съ постоянными увѣреніями м-ва ф-овъ (даже въ секретныхъ докладахъ комитету финансовъ), что нашъ государст. кредитъ находится на надлежащемъ уровнѣ.

Третьей причиной предпочтенія частнаго строительства передъ казеннымъ было желаніе поддержать у насъ частную предпріимчивость, вообще очень неразвитую, оказать поддержку тѣмъ частнымъ лицамъ, которыя умѣли организовать выгодныя предпріятія и хорошо руководить ими, не прибѣгая къ казенной помощи въ то время, какъ другія лица въ совершенно аналогичныхъ предпріятіяхъ приводили къ раззоренію и лицъ, ввѣрившихъ имъ свои капиталы, и казну, гарантировавшую доходы этихъ предпріятій. Отобрать въ казну съ наступленіемъ на это права посредствомъ выкупа ж. дороги такихъ частныхъ обществъ казалось крайне несправедливымъ и нежелательнымъ отказаться отъ ихъ услугъ въ будущемъ. Конечно, м-ръ ф-овъ хорошо зналъ всѣ выгоды казеннаго ж. д. хозяйства вообще, но въ частности онъ могъ сомнѣваться въ способности нашего министерства путей сообщенія сразу организовать наилучшимъ образомъ это хозяйство, а, главное, вести его по пути къ прогрессу.

---

[1]) За заграничными капиталами положительно гонялись (въ виду невыгоднаго для насъ баланса), хотя бы предложенія заграничныхъ капиталистовъ были прямо фантастичны и грозили казнѣ въ будущемъ огромными убытками. Стоитъ вспомнить знаменитые проэкты Балинскаго и Вернера о сооруженіи Петербургскаго метрополитета стоимостью почти въ 200 мил. руб., такого же Московскаго метрополитета воздушной дороги между Москвой и Петербургомъ, морского канала между Балтійскимъ и Чернымъ морями, соединительнаго канала между Каспійскимъ и Чернымъ морями и т. д. Всѣ эти нелѣпые, неразработанные и дѣтски обоснованные проэкты принимались и разсматривались вполнѣ серьезно потому только, что на осуществленіе предпріятій обѣщались иностранные капиталы (правда за счетъ казенной гарантіи) Одинъ проэктъ (болѣе серьезный) объ эксплоатаціи днѣпровскихъ пороговъ едва не былъ приведенъ въ исполненіе, несмотря на очевидную его для насъ невыгодность.

Казалось, что частныя общества могли бы принести извѣстную пользу и казенному ж. д. хозяйству, вводя на своихъ дорогахъ разныя техническія улучшенія и тѣмъ способствуя соревнованію и со стороны казеннаго желѣзнодорожнаго управленія.

Наконецъ м-во ф-овъ могло желать установленія болѣе выгодныхъ условій выкупа въ казну дорогъ частныхъ о-въ, чѣмъ тѣ, которыя были опредѣлены въ ихъ первоначальныхъ уставахъ. Уже Бунге и Вышнеградскій начали постепенно вступать съ частными обществами въ особыя соглашенія, которыми за ту или другую льготу казна выговаривала въ свою пользу нѣкоторыя преимущества на счетъ выкупа. Витте возвелъ эти соглашенія въ систему. При наступленіи срока выкупа дороги обыкновенно частныя общества хлопотали объ отсрочкѣ, и отсрочка давалась приблизительно лѣтъ на 10—12 (обыкновенно до 1905 г. или ближайшихъ къ нему г.г.) съ тѣмъ, что взамѣнъ этого о-во бралось соорудить своимъ распоряженіемъ новую линію, которая должна была нѣсколько пріостановить ростъ доходовъ акціонеровъ отъ прежнихъ дорогъ, а, можетъ быть, первоначально уменьшить уже получавшійся доходъ, и, кромѣ того, за фиксированіемъ дивиденда обыкновенно на очень высокомъ уровнѣ (сообразно съ дѣйствительнымъ дивидендомъ послѣднихъ передъ соглашеніемъ лѣтъ), а иногда выше таковаго, была бы уступлена нѣкоторая часть доходовъ о-ва, превышающихъ этотъ фиксированный дивидендъ—казнѣ ($^1/_3$, $^1/_2$, $^2/_3$, $^4/_5$, $^5/_6$, весь цѣликомъ). Но неизмѣнно включалось и еще одно условіе: если выкупъ происходилъ до 1915 г. (или другого близъ него), то разсчетъ долженъ былъ производиться не на основаніи доходовъ о-ва въ годы передъ дѣйствительнымъ выкупомъ, а на основаніи доходовъ *старыхъ* дорогъ о-ва передъ заключеніемъ новаго соглашенія объ отсрочкѣ выкупа, другими словами давался достаточно длинный срокъ для того, чтобы новыя дороги стали давать доходы, вполнѣ достаточные для покрытія лежащихъ на нихъ обязательствъ, и акціонеры могли бы получить при выкупѣ въ 1915 г. не меньше того, что могли бы получить двадцать лѣтъ назадъ. Словомъ, частныя общества обезпечивались отъ всякихъ случайностей. Могло только (и произошло на самомъ дѣлѣ съ нѣкоторыми обществами) случиться, что доходы отъ новыхъ линій окажутся столь незначительными, что потребуютъ для оплаты своихъ строительныхъ капиталовъ отчисленія изъ доходовъ отъ прежнихъ дорогъ, супердивидендъ для гарантированныхъ акцій и дивидендъ для негарантированныхъ упадетъ или вовсе исчезнетъ, и цѣна акцій сильно понизится, правительство же къ досрочному выкупу дорогъ не приступитъ. Тогда оказалось бы, что «соглашенія» выгодны для госуд. казначейства, а не для частныхъ об-

ществъ, тогда пришлось бы идти на компромиссы съ правительствомъ, просить о выкупѣ досрочномъ и уступить акціи по ихъ нормальной (невздутой) оцѣнкѣ. Исторія пріобрѣтенія въ казну М.-Я.-Арх. ж. д. и акцій Р. Уральской ж. д. показала однако, что акціонерамъ особенно безпокоиться нечего, ибо ихъ интересы охраняются финансовымъ вѣдомствомъ еще лучше казенныхъ.

Новая система далеко не оправдала возлагавшихся на нее правительствомъ надеждъ. Правда, ж. д. сѣть возросла, но вѣдь важно не только, возросла ли сѣть, но дорого ли она обошлась, хорошо ли построена, удачно ли эксплоатируется, снабжена ли достаточнымъ подвижнымъ составомъ, удовлетворяетъ ли предъявленнымъ къ ней требованіямъ. Вѣдь частными обществами было выпущено займовъ на *милліардъ рублей*, сумма не малая, хотябы она была и разсрочена на 10 лѣтъ. При нашей бѣдности мы должны былибы соблюдать величайшую экономію и хлопотать, чтобы ни одинъ рубль не былъ израсходованъ непроизводительно. Неудача всякаго предпріятія чаще всего зависитъ отъ того, что на немъ числится затраченнымъ капиталъ значительно большій, нежели затраченный на самомъ дѣлѣ, и надо вырабатывать доходъ для оплаты не дѣйствительно-вложеннаго въ дѣло, а мнимаго капитала. Такъ было, напр., съ французскими и нашими ж. дорогами, которыя вырабатываютъ отличный доходъ, болѣе чѣмъ достаточный на оплату *дѣйствительнаго* ихъ строительнаго капитала, но совершенно ничтожный для оплаты *числящихся* затратъ, на самомъ дѣлѣ разошедшихся по карманамъ разныхъ спеціалистовъ. Такъ,—и съ большинствомъ нашихъ, претерпѣвающихъ «кризисъ», промышленныхъ предпріятій. Правда, мы уже многому научились, знаемъ цѣну сооруженія ж. д. и снабженія ихъ подвижнымъ составомъ, у насъ уже есть свои заводы, могущіе дать все, что необходимо для сооруженія и оборудованія ж. дорогъ. *Прежнія* злоупотребленія не были возможны при новой системѣ, но вовсе злоупотребленій (и очень крупныхъ) не избѣжали и при новой ж. д. горячкѣ. Проэкты сооруженія новыхъ путей, расцѣночныя вѣдомости и т. д. составлялись частными обществами, вносились на обсужденіе м. п. сообщенія, провѣрялись и утверждались въ законодательномъ порядкѣ, при чемъ строительные капиталы новыхъ линій сильно урѣзывались иногда правительствомъ сравнительно съ предположеніями частныхъ обществъ. Но это и все. Цѣна за версту дороги оставалась все же очень высокой (въ общемъ, мы какъ видѣли, онъ превышалъ 74 тысячи рублей на версту весьма неважной постройки), иначе частныя общества не соглашались на постройку, часто интересуясь болѣе возможными при этой постройкѣ хищеніями, чѣмъ будущими дохо-

дами акціонеровъ, правительственный надзоръ за строительными операціями касался только *технической* стороны дѣла, надзоръ же за хозяйственною стороной ограничивался только сказаннымъ разсмотрѣніемъ разцѣночныхъ вѣдомостей. Но даже и здѣсь нерѣдко расц. вѣдомости представлялись на разсмотрѣніе правительства слишкомъ поздно послѣ заключенія контрактовъ и даже по исполненіи работъ и поставокъ. Такъ: о-во М.-В.-Рыбинской ж. д. приступило къ работамъ на линіи Москва-Крейцбургъ до утвержденія правительствомъ направленія линіи, отчего часть произведенныхъ работъ (въ виду измѣненія этого направленія) оказалась ненужною и былъ произведенъ непроизводительный расходъ въ суммѣ 116.000 р.; при разсмотрѣніи расцѣночной вѣдомости по сооруженію о-вомъ Р.-Уральской ж. д. линіи Москва-Павелецъ правительственная коммиссія признала необходимымъ въ соотвѣтствіе съ существующими въ районѣ сооружаемой линіи цѣнами сократить предположенные строителями въ этой вѣдомости расходы *свыше, чѣмъ на 2 мил. руб.*, но эти требованія исполнены не были, такъ какъ большая часть работъ *произведена была строителями раньше, чѣмъ эта вѣдомость поступила на разсмотрѣніе правительства.* На Вологодско-Архангельской линіи работы производились черезъ подставныхъ подрядчиковъ и были оплачены по цѣнамъ, значительно превышавшимъ договоренныя съ дѣйствительными исполнителями работъ. Отсюда неудивительно, что противъ расцѣночныхъ вѣдомостей перерасходъ зачастую превышалъ 50% (напр. Царицынско-Тихорѣцкой линіи). Вообще постройки не были подчинены контрольному надзору, и въ государствен-номъ контролѣ не имѣлось свѣдѣній о степени успѣшности работъ и о правильности и хозяйственности произведенныхъ расходовъ. Разцѣночныя вѣдомости неизмѣнно, не смотря на всѣ настоянія госуд. контроля, представлялись по многимъ постройкамъ на разсмотрѣніе и утвержденіе правительства несвоевременно, иногда по заключеніи уже договоровъ съ поставщиками и подрядчиками и по исполненіи значительной части работъ, когда производить какія либо сокращенія по расходамъ фактически представлялось уже невозможнымъ. Отсюда представленіе расцѣноч. вѣдомостей на постройку линій Ярославль-Рыбинскъ и Нерехта-Середа—уже послѣ открытія на нихъ движенія, такъ что контролю осталось только констатировать превышеніе расходовъ по этимъ линіямъ противъ разрѣшенной предѣльной ихъ стоимости—на *пять* мил. руб. Съ опозданіемъ представлены были и вѣдомости по сооруженію линіи Кіевъ-Полтава такимъ солиднымъ о-вомъ, какъ о-во М.-К.-Воронежской ж. д.... О прямыхъ растратахъ, въ родѣ мамонтовской, и говорить, конечно, нечего. Можно себѣ представить, сколько при та-

кихъ ненормальныхъ условіяхъ было расхищено строительныхъ капиталовъ! Государственный контролеръ, изъ всепод. отчетовъ котораго за 1899—1900 г. [1]) мы беремъ эти свѣдѣнія, совершенно справедливо указывалъ, что «и при своевременномъ составленіи расцѣночныхъ вѣдомостей одно разсмотрѣніе и утвержденіе ихъ правительствомъ, не можетъ еще дать полной увѣренности, что гарантированные казною строительные капиталы расходуются распорядителями всегда правильно и хозяйственно. Нельзя ожидать реальной пользы и отъ послѣдующей повѣрки отчетовъ акціонерныхъ обществъ по строительнымъ операціямъ, освобожденнымъ отъ контрольнаго надзора. Ж. д. общества, свободныя въ своихъ строительныхъ операціяхъ отъ контрольнаго надзора, не обязаны въ счетоводствѣ своемъ руководиться соображеніями послѣдующей ревизіи со стороны правительства и вести свою отчетность въ извѣстной формѣ и въ соотвѣтствующемъ порядкѣ. При такихъ условіяхъ повѣрка этихъ отчетовъ по существу, въ порядкѣ послѣдующей ревизіи, когда строительныя работы закончены и капиталы уже израсходованы, представляется крайне затруднительной и притомъ безплодной». Единственнымъ средствомъ поставить акціонерное ж. д. строительство въ условія, дѣйствительно обезпечивающія интересы казны и акціонеровъ, является подчиненіе этого строительства фактическому контрольному надзору, *какъ многократно выяснялось госуд. контролемъ* (увы, безъ всякаго результата!). Только 8 апрѣля 1901 г. при обсужденіи вопроса о выпускѣ о-вомъ Р.-Уральской ж. д. новаго облигаціоннаго капитала для покрытія перерасходовъ по его постройкамъ было постановлено Выс. утв. положеніемъ Соед. Присутствія предоставить государ. контролеру по соглашенію съ м-ами финансовъ и путей сообщ. входить въ Соед. Присутствіе о подчиненіи надзору госуд. контроля всѣхъ операцій ж. д. обществъ по сооруженію новыхъ линій и вѣтвей за счетъ гарантированныхъ капиталовъ. Въ силу этого уже постройка новыхъ дорогъ. Дно-Петербургъ, Варшава-Калишъ и Лодзь-Колюшки были подчинены непосредственному фактическому надзору госуд. контроля [2]).

Трудно, конечно, представить точныя цифры всѣхъ перерасходовъ, произведенныхъ при постройкѣ дорогъ частными обществами, надо только удивляться, что, кромѣ Мамонтова и К°, никто не попалъ подъ судъ за свои противозаконныя дѣйствія, а еще болѣе, что всѣмъ этимъ строителямъ продолжало оказываться полное довѣріе и поручаться сооруженіе все новыхъ и новыхъ линій. Но,

---

[1]) По вопросу о частныхъ ж. д. обществахъ и объ обсужденіи его въ Соед. Присутствіи см. Наша ж. д. политика по дѣламъ к-та м-вовъ, т. IV стр. 4—30.

[2]) Стр. 113—117 за 1899 г. и стр. 120 за 1900 г.

помимо прямыхъ и косвенныхъ злоупотребленій, кромѣ преувеличенныхъ расцѣнокъ (bona et mala fide), удоражала постройку дорогъ чрезвычайная ея спѣшность и желаніе попутно создать у насъ крупную металлургическую промышленность. Спѣшность вела къ многочисленнымъ ошибкамъ при выборѣ наилучшаго направленія дорогъ, приходилось преодолѣвать такія техническія трудности, которыхъ легко было бы при большей осмотрительности избѣжать. Спѣшность вела къ переплатамъ на строительныхъ матеріалахъ, на рабочихъ рукахъ, особенно много лишнихъ денегъ перепадало въ руки такъ наз. *опытныхъ* строителей, которыхъ всегда и вездѣ, конечно, не очень много и которыхъ одно общество переманывало у другого. Спѣшность отразилась и на качествѣ построекъ: онѣ были большею частью не вполнѣ окончены, сооружены крайне плохо, приходилось мириться съ самыми невозможными (такъ наз. упрощенными) способами постройки, узкоколейные пути предпочитать ширококолейнымъ, класть легковѣсные рельсы, пользоваться сосновыми и еловыми шпалами, пускать въ дѣло и старые рельсы и скрѣпленія, допускать предѣльные уклоны и закругленія, при которыхъ немыслимо скорое и безопасное движеніе поѣздовъ, ограничиваться сооруженіемъ какихъ то временныхъ бараковъ вмѣсто станцій, считать платформы излишнею роскошью, на станціяхъ не имѣть крытыхъ помѣщеній для склада грузовъ и т. д. и т. д. Подвижной составъ пріобрѣтался въ совершенно ничтожномъ колличествѣ, часто на новыя дороги переводился старый подвижной составъ, пришедшій уже почти въ полную негодность—съ прежнихъ благоустроенныхъ линій, правильное и усиленное движеніе поѣздовъ дѣлалось невозможнымъ,—отсюда непрерывныя нападки на залежи грузовъ, на запазданія пассажирскихъ поѣздовъ. Для удешевленія расходовъ эксплоатаціи служебный персоналъ приглашался на новыя дороги поплоше, подешевле, поражалъ своимъ неряшливымъ (вслѣдствіе бѣдности) и нерасторопнымъ видомъ. Удобства публики, пользующейся новыми дорогами, совершенно отходили на задній планъ,—на первомъ была всевозможная экономія (въ карманъ строителей) при сооруженіи дорогъ и не менѣе усердная экономія при эксплоатаціи для увеличенія дивиденда акціонеровъ. Словомъ, картина получается далеко не отрадная. Правда мы получили около 12.500 верстъ ж. дорогъ, но не въ томъ видѣ и не за ту цѣну, въ какомъ и за какую могли бы ихъ получить при большей осмотрительности и при меньшей торопливости. Торопясь создать новую ж. д. сѣть, мы естественно, не желали на свой счетъ способствовать развитію иностранной индустріи. Естественно поэтому стремленіе усилить производство уже существующихъ у насъ рельсопро-

катныхъ, паровозо-и вагоно-строительныхъ заводовъ и создать новые. Постепенно это было сдѣлать легко, но создать все быстро можно было только посредствомъ экстренныхъ мѣръ. Этими мѣрами были крупные заказы ж. дорогъ по цѣнамъ, *значительно* превышающимъ рыночныя. Давались заказы на сотни паравозовъ, на сотни тысячъ и даже милліоны пудовъ рельсовъ по такимъ цѣнамъ, что выгодно было для исполненія одного заказа перевести изъ-за границы или построить въ Россіи цѣлый заводъ. Этимъ путемъ съ одной стороны создали чрезвычайную дороговизну желѣзныхъ дорогъ, съ другой стороны раздражили аппетиты заграничныхъ капиталистовъ, бросившихся наперерывъ устраивать въ Россіи «металлургическіе» заводы съ такимъ производствомъ, которое было разсчитано на несуществующій у насъ сбытъ. За металлургическими естественно послѣдовали каменноугольныя предпріятія,—и въ результатѣ перепроизводство, «кризисъ», нападки на русское правительство, «заманившее и надувшее невинныхъ капиталистовъ, довѣрившихъ свои сбереженія русскимъ предпріятіямъ» и т. д.. Но этого мало. Частныя общества построили желѣзныя дороги очень дорого и очень плохо, еще хуже ихъ эксплоатировали, причиняли казнѣ убытки, не оправдали возможныхъ на нихъ надеждъ,—все это такъ. Однако нельзя поручиться, чтобы и казеннымъ распоряженіемъ мы достигли бы лучшихъ результатовъ. Сейчасъ мы увидимъ, что казенное жел. д. строительство велось немногимъ лучше и не дешевле частнаго, что казна еще болѣе поощряла металлургическіе заводы въ ущербъ своимъ собственнымъ интересамъ, что не важно велась и эксплоатація новыхъ казенныхъ линій. Неизвѣстно еще, выиграли бы мы отъ того, что за постройку новой огромной сѣти взялась бы казна вмѣсто частныхъ обществъ, когда правительство прямо объявляло себя въ этомъ дѣлѣ несостоятельнымъ. Очень можетъ быть, что тогда новая сѣть и вовсе не была-бы выстроена, а въ нуждѣ нашей въ выстроенныхъ дорогахъ (по крайней мѣрѣ въ большинствѣ изъ нихъ) не можетъ быть сомнѣній. Значитъ м-во ф-овъ, проводя въ жизнь свою политику, отчасти было право. Представлялась дилемма: быть новымъ дорогамъ съ помощью частныхъ обществъ или не быть вовсе, такъ что съ этой еще стороны нельзя безусловно возражать противъ «системы». Но возможны возраженія вотъ еще съ какой стороны. Обращаясь къ услугамъ частныхъ обществъ или принимая отъ нихъ услуги, правительство лишало себя иниціативы въ дѣлѣ развитія жел. д. сѣти. Правда дѣло въ значительной степени улучшалось, благодаря энергіи коммисіи о новыхъ дорогахъ въ д-тѣ ж. д. дѣлъ министерства финансовъ и личному умѣнію м-ра ф-овъ заинтересовать то или иное общество въ дѣлѣ проведенія желательной по

какимъ-либо соображеніемъ правительству линіи, но все же это не замѣняло созданія ж. д. сѣти по опредѣленному плану въ извѣстномъ порядкѣ, соображаясь съ истинными народными и государственными интересами, которые далеко не всегда совпадали съ интересами частныхъ обществъ. Конечно, разрѣшались къ постройкѣ только такія линіи, сооруженіе которыхъ было вообще желательно правительству, о которыхъ хлопатали мѣстные органы самоуправленія и правительственной власти, при томъ по тщательномъ обсужденіи ихъ направленія и техническихъ условій сооруженія. Но все же, если и нужна была другая болѣе необходимая и полезная линія, построить ее частное общество не бралось и предлагало соорудить другую линію, тоже полезную, но безъ которой можно было бы обойтись, ибо существовала, напр., паралельная казенная, приходилось соглашаться съ обществомъ и давать ему концессію именно на эту послѣднюю линію, хотябы доходы такой линіи обусловливались именно уменьшеніемъ доходовъ паралельной казеннной. Разумѣется, бывало и такъ, что приблизительный планъ новой линіи намѣчался правительствомъ, а затѣмъ уже обществамъ предлагалось, не возьмутъ они ли на себя ея постройки, но такой порядокъ являлся уже исключеніемъ, да и здѣсь детали направленія все же были въ рукахъ частнаго предпринимателя. Часто, когда въ печати или коммисіи о новыхъ дорогахъ или соед. присутствіи комитета м-овъ и д-та госуд. экономіи возражали противъ постройки какой-либо новой линіи, указывая на большую желательность какой-либо другой, м-во ф-овъ неизмѣнно выставляло всегда имѣвшій успѣхъ аргументъ, что нѣтъ никакихъ *реальныхъ* предложеній о постройкѣ такихъ *лучшихъ* линій, и надо брать, что предлагаютъ, особенно если нѣтъ риска для казны въ этомъ предложеніи. Но рискъ обыкновенно въ томъ-то и заключался, что предлагались къ сооруженію большею частью линіи, паралельныя наиболѣе доходнымъ казеннымъ, которыя по открытіи частныхъ линій теряли иногда очень значительную часть своихъ доходовъ [1]). На это обстоятельство неоднократно обращалъ вниманіе г. контроль [2]), настаивая на необходимости сооруженія такихъ линій распоряженіемъ казны, если уже въ нихъ встрѣчается надобность.

Что касается до ссылки м-ва ф-овъ на невозможность для казны добыть средства путемъ займовъ въ цѣляхъ сооруженія новыхъ путей и легкость этой добычи для частныхъ обществъ, то мы уже

---

[1]) Такъ произошло, напр., съ доходнѣйшей М.-Курской ж. д. послѣ сооруженія М.-Брянской линіи о-вомъ М.-К.-Воронежской ж. д. и М.-Павелецкой и Смоленско-Данковской о-вомъ Р.-Урал. ж. д.

[2]) Всеподд. докл. на 1899 и 1900 г.г. (стр. 126—127).

указывали на ея несостоятельность. Однако, по скольку дѣло идетъ собственно о *заграничныхъ* займахъ, доля извѣстной основательности въ соображеніяхъ м-ва ф-овъ есть. Мы указывали уже въ другомъ мѣстѣ [1]), что разсчетный балансъ съ 1892 г. неизмѣнно склонялся не въ нашу пользу, и что покрываться мы были должны все новыми и новыми займами, и такъ какъ финансы наши въ то же время процвѣтали, давая огромные избытки госуд. доходовъ надъ расходами, то неизбѣжными становились именно *займы желѣзнодорожные*. Обстоятельства прямо толкали м-во ф-овъ на заключеніе этихъ займовъ, но чтобы болѣе замаскировать ихъ необходимость для государства, прибѣгли къ частнымъ обществамъ: хотѣли *наглядно* доказать европейскимъ капиталистамъ, что занятыя суммы получатъ производительное помѣщеніе, если угодно даже подъ контролемъ этихъ самыхъ капиталистовъ, буде они пожелаютъ пріобрѣсти и акціи занимающихъ деньги частныхъ ж.-дор. обществъ. Пріятнѣе всего для м-ва ф-овъ было то обстоятельство, что на ряду съ приливомъ иностранныхъ капиталовъ въ наше ж. д. строительство шелъ приливъ ихъ и въ нашу промышленность, обслуживающую это строительство, это облегчало переносить тяжелое наше положеніе, обусловленное сплошными изъ году въ годъ неурожаями и другими болѣе второстепенными причинами, создавало иллюзію блестящаго экономическаго развитія страны и позволяло окончить накопленіе золотого инвентаря, необходимаго въ цѣляхъ вводившагося золотого денежнаго обращенія. Конечно, результаты были бы одинаковы и при казенномъ строительствѣ ж. д. (казна одновременно строила этихъ дорогъ еще болѣе, чѣмъ частныя о-ва), а тѣмъ болѣе при заграничныхъ займахъ непосредственно отъ имени правительства, но мы въ интересахъ безпристрастія, хотимъ только лишній разъ показать, что и для иллюзій у м-ва ф-овъ были свои и дов. серьезныя основанія, была ошибка съ нашей точки зрѣнія, и, можетъ быть, блестяще-рѣшенная финансовая задача—съ точки зрѣнія м-ва ф-овъ.

Принесли ли частныя ж. д. общества пользу своей широкой иниціативой во введеніи разныхъ техническихъ усовершенствованій въ ж.-д. дѣло? Мы видѣли, что эти общества строили рельсовые пути дорого и плохо съ технической стороны, хотя, конечно, и внесли въ это дѣло кое-что новое и свое, но это неизбѣжно во всякомъ крупномъ дѣлѣ (все постепенно совершенствуется), и много новаго и интереснаго было введено своего и заимствованнаго изъ за границы также казеннымъ ж.-д. управленіемъ,—преимущества у частныхъ обществъ здѣсь нѣтъ. Лучшіе инженеры (администраторы

[1]) Реф. ден. обр. и пром. кризисъ, стр. 294 и слѣд., Рус. госуд. кредитъ, т. III, гл. II, стр. 408 и слѣд.

и строители) часто оказывались на службѣ у правительства, а не у частныхъ обществъ, и бывало такъ, что эти лучшіе люди переходили на службу къ частнымъ обществамъ, ибо послѣднія предлагали имъ болѣе крупные оклады жалованья. Но бывало и такъ, что отъ частныхъ обществъ служащіе переходили на казенныя дороги, да и вообще здѣсь играли главную роль не интересы дѣла, а протекція, всюду у насъ процвѣтающая. И на частныхъ, и на казенныхъ дорогахъ далеко не всегда достойнѣйшіе занимали лучшія мѣста. Въ чемъ проявили дѣйствительно частныя общества свою иниціативу и энергію, это въ дѣлѣ привлеченія грузовъ съ казенныхъ дорогъ на свои, хотя бы даже условія перевозки (разстояніе, тарифы) склонялась не въ ихъ пользу. Съ этою цѣлью учреждались особыя агентуры, посредничество коммиссіонеровъ, организація выдачи льготныхъ ссудъ подъ грузы и т. д. Одно общество (Владикавказской ж. дор.) проявило и дѣйствительно серьезную дѣятельность, направленную къ развитію товарнаго и пассажирскаго движенія въ своемъ районѣ: великолѣпно былъ оборудованъ въ цѣляхъ экспортной (преимущественно хлѣбной) торговли незамерзающій портъ Новороссійскъ [1]), при сооруженіи минераловодскихъ вѣтвей устроенъ былъ превосходный курзалъ въ Кисловодскѣ, гдѣ съ того времени въ сезонѣ устраиваются первоклассныя театральныя антрепризы, при сооруженіи Петровской вѣтви приняты были мѣры для развитія торговли съ Средней Азіей, при сооруженіи Царицынско-Тихорѣцкой линіи не остановились передъ расходами на созданіе новыхъ громадныхъ волжскихъ пристаней (въ Сарептѣ), при сооруженіи Черноморской линіи предполагается организовать по чудному Черноморскому побережью рядъ роскошныхъ курортовъ и т. д. Но дѣятельность этого общества—исключеніе. Сумѣютъ ли сдѣлать что либо подобное другія о-ва, вопросъ подлежащій большому сомнѣнію. Покрайней мѣрѣ сдѣланныя въ этомъ направленіи попытки о-ва М.-Я.-Арх. и Ряз.-Уральской ж. д. потерпѣли полное крушеніе, а возлагающіяся надежды на о-во М.-В.-Рыбинской дороги (по созданію крупнаго экспортнаго дѣла въ Виндавѣ) пока не выходятъ изъ области благихъ пожеланій, да нѣсколько и странно требовать широкой личной иниціативы отъ безличныхъ акціонерныхъ обществъ, составъ которыхъ ежеминутно можетъ перемѣняться. Строить ж. д. политику на основаніи того или другого состава правленія извѣстныхъ акціонерныхъ обществъ въ данный моментъ по меньшей мѣрѣ неосторожно.

Болѣе всего можно оправдывать политику частнаго жел.-дор. строительства—съ точки зрѣнія осуществленія съ ея помощью вы-

[1]) Объ устройствѣ этого порта см. *Вѣстн. Фин.* 1896 г. № 43, стр. 341.

годныхъ для казны соглашеній—о дѣлежѣ доходовъ этихъ о-въ съ казною, о болѣе выгодныхъ условіяхъ выкупа его дорогъ въ казну и проч. При разсмотрѣніи каждаго изъ этихъ соглашеній въ отдѣльности мы указали, на сколько какое изъ нихъ дѣйствительно было выгодно для казны, и мы видѣли, что далеко не всѣ они были выгодны. Въ общемъ однако кое-что въ интересахъ государствъ было достигнуто этими соглашеніями, и ошибка м-ва ф-овъ главнымъ образомъ въ томъ, что оно въ нѣкоторыхъ случаяхъ при возможности выгодно ликвидировать эти соглашенія, на это не пошло, всячески стараясь соблюсти интересы акціонеровъ частныхъ жел.-дор. обществъ. Конечно, имѣлись въ виду прошлыя заслуги отдѣльныхъ акціонеровъ, стоявшихъ во главѣ общества, выразившіяся въ умѣломъ веденіи дѣлъ, избавлявшемъ казну отъ приплаты гарантіи. Но не слѣдовало этихъ заслугъ преувеличивать, а главное, надо было помнить, что жел. дорога монопольное предпріятіе, что отдавая его частному обществу, государство не можетъ и не должно предоставлять ему выгоды отъ концессіи на вѣчныя времена, отсюда и сроки концессій и сроки выкупа на началахъ справедливаго вознагражденія. Государство *обязано* пользоваться выговоренными правами въ интересахъ всего населенія, памятуя что иначе *общая* польза приносится въ жертву *частнымъ* интересамъ, а это противорѣчитъ самой идеѣ государства.

Въ заключеніе скажемъ, что, не смотря на всѣ недочеты и ошибки новой ж. д. политики, нельзя не помянуть добрымъ словомъ непоколебимой и огромной энергіи министра финансовъ, который въ короткій промежутокъ времени и съ ничтожными пожертвованіями госуд. казначейства (сравнительно съ прежними жертвами—равными почти нулю) сумѣлъ создать огромную ж. д. сѣть, въ значительной степени за счетъ русскихъ капиталовъ (преимущественно мелкихъ, помѣщенныхъ въ сберегат. кассы) и почти исключительно изъ русскихъ матеріаловъ и съ помощью русскихъ людей. По сравненію съ строительной горячкой 1860 и 1870-хъ годовъ и застоемъ 1880-хъ годовъ шагъ впередъ громадный и недостоточно оцѣненный. Создавъ приливъ къ намъ по случаю этого новаго строительства иностранныхъ капиталовъ, м-ръ ф-овъ сумѣлъ за счетъ тѣхъ же самихъ капиталовъ устроить въ странѣ золотое денежное обращеніе, не прибѣгая для этого къ спеціальнымъ займамъ. Жаль конечно, переплаченныхъ при усиленномъ строительствѣ лишнихъ денегъ, но «гдѣ лѣсъ рубятъ, щепки летятъ», и при нашихъ порядкахъ трудно было бы добиться лучшихъ результатовъ въ случаѣ казеннаго строительства, а вовсе безъ ж. дорогъ оставаться, пожалуй, было бы хуже всего.

Мы пока оставляли въ сторонѣ о-во *Восточной Китайской* ж. д., о способѣ полученія которымъ средствъ для своей дѣятельности говорили выше. Это общество дѣйствительно стоитъ совершенно особнякомъ отъ остальныхъ нашихъ частныхъ ж. д. обществъ. Возникло оно въ связи съ событіями на Дальнемъ Востокѣ, пробудившими Китай отъ долголѣтней спячки—къ глубокому нашему несчастью. Блестящій дипломатическій ходъ нашего безвременно-скончавшагося министра иностранныхъ дѣлъ кн. Лобанова-Ростовскаго, благодаря которому враждебная намъ (подъ вліяніемъ Англіи) Японія была до извѣстной степени лишена плодовъ легкой побѣды надъ Китаемъ, отдалъ впослѣдствіи за оказанныя нами Китаю услуги въ нашу власть прекрасные незамерзающіе порты Квантунскаго полуострова Портъ-Артуръ и Таліенванъ съ прилегающею къ нимъ территоріею на срокъ въ 25 лѣтъ, какъ бы въ арендное пользованіе, съ правомъ по истеченіи этого срока возобновить аренду. Порты эти создавали для насъ свободный выходъ къ Тихому океану, въ которомъ нуждалась незадолго передъ тѣмъ (въ 1891 г.) начатая сооруженіемъ во Владивостокѣ наша Восточно-Сибирская ж. дорога, но они были удалены отъ Русской территоріи на громадное разстояніе и сами по себѣ не представляли для насъ другого интереса, какъ стоянка для нашего флота, въ родѣ портовъ, полученныхъ одновременно Германіей, Франціей и Англіей. Намъ въ сущности гораздо выгоднѣе и интереснѣе было бы получить въ «аренду» какой-либо изъ незамерзающихъ портовъ прилегающей къ нашимъ владѣніямъ Кореи, со взятіемъ этого слабаго государства подъ свой протекторатъ. Мысль эта несомнѣнно была у нашихъ дипломатовъ и сперва проводилась съ рѣдкою у насъ энергіей и настойчивостью. Мы, внѣ всякаго сомнѣнія, добились бы своего, несмотря на противодѣйствіе Японіи, имѣющей свои виды на Корею (Японіи можно было бы предложить компенсацію въ другомъ мѣстѣ). Но вскорѣ обычная у нашихъ дипломатовъ нерѣшительность и уступчивость взяли верхъ, отозваны были русскіе инструкторы изъ Кореи, русскій финансовый совѣтникъ г. Алексѣевъ и энергическій нашъ посланникъ г. Павловъ, съ Японіей послѣдовало особое соглашеніе о независимости Кореи съ обязательствомъ невмѣшательства въ дѣла ея со стороны Россіи и Японіи,—соглашеніе, въ сущности отдавшее Корею въ японскія руки, мы же устремили все свое вниманіе на Китай. Можно было, конечно, обратиться и къ Китаю, разъ ужъ Китай «пробудился» и грозилъ своимъ пробужденіемъ причинить намъ въ будущемъ крупныя безпокойства. Ко всему надо было приладиваться, можно было взять у Китая и портъ, но при условіи, если къ этому порту мы могли бы провести свою ж. дорогу и посте-

пенно *овладѣть той территоріей, гдѣ эта дорога пройдетъ*. Китай могъ предоставить Россіи это право, ибо услуга, ему оказанная нами, изъ ряду выходила вонъ (вооруженное вмѣшательство въ союзѣ съ Германіей и Франціей, могшее вызвать столкновеніе съ Японіей, гарантія займа въ 100 мил. рублей для уплаты военной контрибуціи Японіи), а безкорыстіе въ политикѣ вещь нелѣпая. 10 декабря 1895 г. былъ Высоч. утвержденъ уставъ *Русско-Китайскаго* банка [1]), учрежденнаго въ Петербургѣ русскими и иностранными банкирами съ кн. Ухтомскимъ, редакторомъ газеты *Петербургскія Вѣдомости* во главѣ (участвовали французскіе банкиры Рене-Брисъ, Готтингеръ, Денорманди, и «русскіе» — Гольдштандъ, Нетцлинъ, Ротштейнъ и Штернъ) съ основнымъ капиталомъ въ 6.000.000 рублей зол. (48.000 акцій по 125 руб. каждая), изъ которыхъ значительную часть удержало за собою правительство, въ цѣляхъ поддерживать торговыя сношенія съ государствами восточной Азіи. Банкъ получилъ право выпуска (не въ Россіи) своихъ билетовъ, размѣнныхъ на золото, а китайское правительство стало къ нему въ особыя отношенія, внеся въ него извѣстный вкладъ въ серебряной валютѣ на который начислялась прибыль по спеціальному соглашенію. Банкъ этотъ долженъ былъ имѣть не только торговое, но и крупное политическое значеніе. Такъ случилось и на самомъ дѣлѣ.

27 авг. 1896 г. китайскій посланникъ Сюй-цзинъ-чень съ одной стороны и правленіе русско-китайскаго банка съ другой подписали соглашеніе о предоставленіи китайскимъ правительствомъ этому банку постройки и эксплоатаціи *Манчжурской* ж. д., а вслѣдъ за тѣмъ русско-китайскій банкъ составилъ проэктъ устава новаго частнаго акціонернаго ж. д. общества для сооруженія новой линіи, который 4 дек. 1896 г. былъ Высочайше утвержденъ [2]). О-во это получило названіе *общества Китайской Восточной ж. д.* Задача его была соорудить и эксплоатировать ж. дорогу въ предѣлахъ Китая отъ одного изъ пунктовъ на западной границѣ Хэй-лунъ-цзянской провинціи до одного изъ пунктовъ на восточной границѣ Гириньской провинціи и для соединенія этой дороги съ тѣми вѣтвями, которыя русское правительство имѣло построить къ китайской границѣ отъ Забайкальской и Ю.-Уссурійской дорогъ. Но помимо этого о-ву было предоставлено разрабатывать (съ разрѣшенія китайскаго правительства) въ связи съ ж. дорогою или независимо отъ нея угольныя копи, а равно эксплоатировать въ Китаѣ другія предпріятія—рудныя, промышленныя и торговыя. Владѣльцами акцій о-ва могли

[1]) Собр. узак. 1895 г. № 197. Объ этомъ банкѣ также см. въ *Вѣст. фин.* 1895 г. № 52 стр. 1065—1068.

[2]) П. С. З. № 13486.

быть только русскіе и китайскіе подданные (§ 1 устава). Акціонерный капиталъ составлялся изъ 1000 акцій по 5000 р. кр. каждая, всего на 5.000.000 р. кр., безъ правительственной гарантіи (§ 10), облигаціонному капиталу была дарована правительственная гарантія, а сумма его должна была опредѣляться по соображенію съ строительною стоимостью, исчисляемою по расцѣночнымъ вѣдомостямъ на основаніи изысканій (§ 9 и 11). Капиталъ этотъ долженъ былъ находиться и расходы изъ него производиться подъ наблюденіемъ русскаго м-ва ф-овъ (§ 12), которому принадлежало также право 1) утвержденія выбраннаго акціонерами товарища предсѣдателя правленія и членовъ ревизіоннаго комитета, 2) назначенія и увольненія главнаго инженера по постройкѣ дорогъ и управляющаго ея эксплоатаціей, начальниковъ отдѣльныхъ службъ, инженеровъ, 3) утвержденія направленія ж. дороги, техническихъ условій ея постройки, техническихъ проэктовъ и смѣтъ, полнаго проэкта направленія линіи, расцѣночной вѣдомости на ея сооруженіе и смѣтъ по эксплоатаціи линіи, объема правъ и обязанностей и предѣловъ полномочія главнаго инженера, управляющаго дорогой и старшихъ служащихъ, а равно порядка внутренняго устройства по всѣмъ частямъ управленія, какъ по сооруженію, такъ и эксплоатацію линіи, 4) утвержденія способовъ помѣщенія пенсіоннаго, запаснаго и другихъ капиталовъ дороги (§ 27). Предсѣдатель правленія назначался китайскимъ правительствомъ (!), и къ его обязанностямъ относилось наблюденіе за точнымъ исполненіемъ о-вомъ ж. дороги его обязательствъ передъ китайскимъ правительствомъ и черезъ него же о-во сносилось съ китайскими властями (§ 19). Общее собраніе акціонеровъ должно было происходить въ Петербургѣ или Пекинѣ, каждая акція давала право голоса, независимо отъ числа ихъ у отдѣльнаго держателя, собраніе считалось состоявшимся при представленіи для участія въ немъ не менѣе половины всего акц. капитала (§§ 22, 23 и 24). Относительно условій эксплоатаціи о-во было связано извѣстными обязательствами съ русскимъ правительствомъ, въ силу котораго обязано было согласовать свое движеніе съ движеніемъ русскихъ поѣздовъ и регулировать его согласно требованіямъ правительства, которое устанавливало и максимальныя тарифныя ставки для Восточно-Китайской дороги (§ 3). Приступить къ сооруженію (русской 5 футовой колеи) дороги о-во было обязано не позже 16 авг. 1897 г. и окончить ее въ теченіе *шести лѣтъ* со времени окончательнаго установленія направленія линіи (§ 5). Концессія выдавалась на 80 лѣтъ (§ 2) со времени открытія на дорогѣ движенія, послѣ чего дорога *безплатно* (!) переходила въ руки китайскаго правительства, а всѣ долги ея русскому правительству по гарантіи слагались со счетовъ

(§ 29), при чемъ черезъ 36 лѣтъ со времени окончанія линіи и открытія по ней движенія китайское правительство могло выкупить у о-ва дорогу, внеся въ русскій госуд. банкъ сумму всѣхъ затраченныхъ на ж. дорогу капиталовъ и долговъ ея съ наросшими процентами (§ 30). Изъ чистаго дохода о-ва прежде всего производились были должны отчисленія въ запасной капиталъ размѣрѣ до 10% (sic) суммы чистаго дохода, затѣмъ—оплата процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу о-ва и наконецъ дивидендъ по акціямъ въ размѣрѣ, опредѣляемомъ каждый разъ общимъ собраніемъ акціонеровъ. «Могущій оказаться остатокъ (?) чистой прибыли обращается въ погашеніе долговъ о-ва Русскому правительству, въ тѣ же годы, когда за о-вомъ болѣе не будетъ имѣться долга, означенный остатокъ поступаетъ въ дополнит. дивидендъ по акціямъ» (§ 17) Китайское правительство взяло на себя обязанность принятьмѣры для обезпеченія безопасности ж. дороги и находящихся на ея службѣ лицъ противъ всякихъ нападеній со стороны (§ 8) и кромѣ того обязалось перевозимые транзитомъ по манчжурской дорогѣ товары и багажъ пассажировъ освобождать отъ всякихъ китайскихъ налоговъ, а ввозимые изъ Россіи въ Китай и обратно облагать ввозной или вывозной пошлиной въ размѣрѣ на $^1/_3$ меньше по сравненію съ пошлиною, взымаемою въ китайскихъ морскихъ таможняхъ, освобождая эти товары отъ оплаты дополнительными сборами, заставными и лицзиньными пошлинами, если съ нихъ (этихъ товаровъ) взята транзитная пошлина въ размѣрѣ половины взысканной ввозной пошлины (§ 3).

Таковъ уставъ новаго грандіознѣйшаго изъ всѣхъ нашихъ частныхъ ж. д. обществъ. Оно должно было соорудить свыше 1400 верстъ рельсоваго пути въ Манчжуріи для соединенія казенной Сибирской ж. д., прерванной въ Срѣтенскѣ, съ линіей Хабаровско-Владивостокской и для сооруженія вѣтви въ 980 верстъ къ Портъ-Артуру и Таліенвану, новымъ нашимъ владѣніямъ въ Китаѣ. Линіи эти должны были идти по Китайской территоріи, а средства должна была дать Россія, сама почти совершенно лишенная рельсовыхъ путей, съ тѣмъ чтобы впослѣдствіи дорога перешла безплатно въ собственность Китая. Правда, объяснялось подобное предпріятіе (не имѣющее прецедентовъ во всемірной исторіи) чрезвычайными техническими трудностями по сооруженію рельсоваго пути по русской территоріи въ направленіи отъ Срѣтенска до Владивостока, особенно на участкѣ Срѣтенскъ-Покровская (362 версты), гдѣ пришлось бы полотно дороги устраивать на большей части протяженія на подпорныхъ стѣнкахъ. (Замѣтимъ, что стоимость версты этой дороги, при всей ея дороговизнѣ опредѣлялась только въ 89.700 руб.) и

кромѣ того, возможностью спрямленія Сибирской магистрали (сокращеніе на 514 верстъ), но эти соображенія были бы, конечно, слишкомъ недостаточны, чтобы можно было пускаться на такое рискованное и дорогое предпріятіе, какъ постройка $2^1/_2$ тыс. верстъ ж. дорогъ на чужой территоріи стоимостью въ нѣсколько сотъ милліоновъ рублей, безвозвратно уходящихъ изъ рукъ коренного русскаго населенія. Дорогу только въ томъ случаѣ можно было бы соорудить, если бы, съ ея проведеніемъ было обезпечено занятіе нами Манчжурской провинціи и присоединеніе ея въ ближайшемъ будущемъ къ русской территоріи. Провинція эта очень богата своими естественными условіями и очень слабо заселена, климатъ здѣсь лучше, чѣмъ въ приамурской области, и для будущихъ русскихъ поколѣній эта мѣстность могла бы явиться прекраснымъ свободнымъ запаснымъ земельнымъ фондомъ для заселенія. Находясь къ Сѣверу отъ Великой Китайской стѣны и въ очень слабой связи съ собственно Китаемъ, Манчжурія (какъ Монголія и Китайскій Туркестанъ) не представляла для китайскаго правительства особенной цѣнности, и, конечно, охотно могла быть уступлена Россіи въ вознагражденіе за помощь, оказанную въ 1894 г. противъ Японіи, особенно еслибы Россія и впередъ взяла на себя передъ Китаемъ извѣстныя на этотъ счетъ обязательства. Тогда Манчжурская дорога получила бы громадное значеніе, какъ болѣе легкая для сооруженія, чѣмъ Срѣтенскъ-Хабаровская, какъ не идущая вдоль Амура и, слѣд., съ нимъ не конкуррирующая, какъ сокращающая и удешевляющая пробѣгъ транзитныхъ грузовъ [1]). Внѣ оккупаціи Манчжуріи всѣ разсужденія о ея естественныхъ богатствахъ не имѣли никакого смысла, ибо эксплоатировать ихъ мы были бы не въ силахъ (разъ эксплоатацію собственныхъ богатствъ въ значительной мѣрѣ ведутъ у насъ иностранцы), а только проведеніемъ на свой счетъ ж. дороги дали бы возможность расхитить эти богатства иностранцамъ, которые попутно не упустили бы случая заняться эксплоатаціей и русскаго населенія, пришедшаго вмѣстѣ съ русской дорогой въ Манчжурію. Но если Манчжурію имѣлось въ виду присоединить къ Россіи, то дорогу слѣдовало сооружать не черезъ частное общество, а непосредственнымъ распоряженіемъ правительства, подъ охраной нашихъ войскъ и безъ всякихъ правъ китайскаго правительства на выкупъ или на безплатное полученіе дороги черезъ изв. промежутокъ времени. Какъ бы то ни было, сооруженіе Манчжурской дороги началось, и ближайшее участіе въ дѣлахъ ея принялъ столь прославленный своею энергіей г. Кербедзъ и нѣкоторыя другія лица, имѣющія отношеніе къ о-ву Владикав-

[1]) О значеніи Манчжурской дороги, см. *Вѣстн. фин.* 1896 г. № 50 стр. 870—874.

казской ж. д. Строителемъ дороги назначенъ былъ польскій инженеръ г. Юговичъ, извѣстный своими постройками на Рязанско-Уральской дорогѣ, дорогими и неудовлетворительными. Общество считалось состоявшимся послѣ перваго же сдѣланнаго акціонерами его взноса по акціямъ, которыя были взяты разными дѣльцами не въ надеждѣ на полученіе по нимъ дивиденда, на который не было никакой возможности разсчитывать, а единственно на участіе въ постройкѣ дороги, сулившей огромные барыши въ этой дикой и отдаленной мѣстности, гдѣ никакой контроль особенно надежнымъ не представлялся, а фактически онъ и вовсе отсутствовалъ. Конечно, всякое крупное дѣло сопряжено съ извѣст. пожертвованіями, и отъ хищеній невозможно спастись, если дѣло ведется вдали отъ культурныхъ центровъ, если привлечь къ дѣлу, заставить ѣхать за тридевять земель трудно истинно честныхъ и дѣловыхъ людей, а приходится довольствоваться разными искателями приключеній, людьми не съ особенно устойчивой нравственностью, которымъ терять нечего, но которые обладаютъ желѣзной энергіей и предпріимчивостью. Главныхъ распорядителей постройки, конечно, можно было бы и должно отыскать изъ числа лицъ, соединяющихъ безупречное поведеніе съ хорошими организаторскими способностями и заставить ихъ (хотя бы и за очень крупное вознагражденіе) работать хотя бы и въ трудномъ и отдаленномъ предпріятіи, но мелкихъ и среднихъ служащихъ подобнаго качества почти отыскать невозможно. То же явленіе встрѣчается не только у насъ, но и у гораздо болѣе культурныхъ народовъ при болѣе совершенныхъ порядкахъ, обезпечивающихъ правильный общественный контроль, какъ это доказала напр. общеизвѣстная исторія съ сооруженіемъ Панамскаго канала. Да и вообще самые культурные народы, когда имъ приходится дѣйствовать въ странахъ малокультурныхъ, допускаютъ такія невѣроятныя злоупотребленія, о какихъ у насъ, въ «варварской» Россіи и не слышно (культуртрегерскіе подвиги нѣмцевъ и англичанъ въ Африкѣ, американцевъ на Филипинахъ). Поэтому ожидать подвиговъ безкорыстія отъ строителей Манчжурской жел. дороги было болѣе, чѣмъ наивно, ихъ никто и не ожидалъ. Но дѣйствительность превзошла всякое вѣроятіе. Постройка велась совершенно изъ ряду вонъ расточительно, хотя и быстро; хищенія производились совершенно открыто, не было у строителей хотя бы фиктивныхъ оправдательныхъ документовъ, на дорогѣ царило полное безправіе, сбродъ всевозможныхъ авантюристовъ—русскихъ и инородцевъ осаждали строительныя работы, наѣхало много и иностранцевъ, черную работу исполняли китайцы, грошами оплачивавшіеся кули, царилъ невѣроятный развратъ [1]). Все это по свѣ-

[1]) *К. Кушаковъ.* Южно-Манджурскіе безпорядки въ 1900 г. Асхабадъ, 1902.

дѣніямъ, проникшимъ въ печать; о свѣдѣніяхъ, въ печать не попавшихъ, считаемъ лучшимъ умолчать. Какъ отсчитались бы строители передъ правительствомъ за потраченныя казенныя деньги, неизвѣстно, но въ 1900 году на ихъ счастье вспыхнуло «возстаніе боксеровъ», китайцы напали на русскую территорію (Благовѣщенскъ), напали и на строющуюся манджурскую дорогу, уничтоживъ часть уже произведенныхъ сооруженій. Понятно, что явилась легкая возможность свалить всѣ недочеты на китайцевъ, которые уничтожили всѣ документы и разрушили «образцовыя сооруженія». Китайское движеніе быстро было подавлено. Русскія войска заняли Манджурію, а одновременно наши суда взяли портъ Таку (въ союзѣ съ иностранцами), и совершенъ былъ походъ на Пекинъ для освобожденія осажденныхъ тамъ посольствъ. Главная роль во всемъ дѣлѣ выпала на долю нашихъ войскъ, но дипломатіи нашей главной роли сыграть не удалось, мы не сумѣли извлечь никакихъ выгодъ изъ благопріятно складывавшихся для насъ обстоятельствъ. Прежде всего, хотя сомнѣній въ участвіи китайскаго правительства въ нападеніи на Благовѣщенскъ и Манджурскую дорогу быть не могло, война не была объявлена Китаю, но считалось, что мы подавляли возстаніе боксеровъ, оказывая помощь китайскому правительству. Отсюда, взявъ съ боя Манджурію, и имѣя полную возможность присоединить къ Россіи завоеванную провинцію, мы должны были публично обѣщать ея эвакуацію послѣ «замиренія» Китая и водворенія тамъ порядка, не будучи въ то же время ничуть не гарантированы отъ того, что дорога наша будетъ впредь обезпечена отъ нападеній, подобныхъ нападенію 1900 года. Далѣе, постепенно и безъ всякаго вознагражденія возвратили мы Китаю другіе занятые нами важные пункты, часть которыхъ уступили даже постороннимъ, враждебнымъ намъ державамъ (Германіи и Англіи), въ томъ числѣ рельсовые пути, нашими войсками спасенные отъ разрушенія и на нашъ счетъ возстановленные. Правда за всѣ понесенные нами убытки Китай обязался уплатить около 500 мил. фр. въ теченіе почти 40 лѣтъ, но будутъ ли на самомъ дѣлѣ эти убытки возмѣщены, большой вопросъ, во всякомъ случаѣ дѣло отдаленнаго будущаго, тогда какъ теперь эти убытки понесены и крайне тяжело отразились на коренномъ русскомъ населеніи, до сихъ поръ испытывающемъ «кризисъ» отъ осложненій на Дальнемъ Востокѣ. При всемъ томъ войска наши крѣпко засѣли въ Манджуріи, жел. дорога вновь стала сооружаться, Портъ-Артуръ и Таліенванъ (переименованный въ Дальній) быстро превращались въ культурные и дѣятельные коммерческіе центры. Въ Манчжурію направился потокъ русскихъ переселенцевъ, начались развѣдки залежей разныхъ ископаемыхъ (особенно золота), стали поговари-

вать о разработкахъ каменнаго угля, богатыя залежи котораго есть въ этой провинціи, вся Россія твердо была увѣрена, что Манджурія—наша, что временная оккупація постепенно превратится въ постоянную, что мы, хотя и дорого заплатили, но все же выиграли крупную ставку. Снова политическій престижъ Россіи становился на должную высоту. По газетнымъ извѣстіямъ Китай и Россія должны были подписать особое соглашеніе на счетъ Квантунскаго полуострова и Манчжуріи, долженствующее оставить ихъ навсегда во власти Россіи. Какъ вдругъ все общество наше было поражено, какъ громовымъ ударомъ, правительственнымъ сообщеніемъ, что соглашеніе съ Китаемъ состоялось, но не въ смыслѣ оставленія за нами Манчжуріи, а въ смыслѣ ея эвакуаціи русскими войсками въ теченіи года. Это означало безцѣльно выброшенные на манджурскую дорогу сотни милліоновъ рублей, страшную рискованность всего предпріятія, не обезпеченнаго ни отъ хунзузовъ, ни прямо отъ китайскихъ войскъ, оторванностъ и беззащитность нашихъ новыхъ незамерзающихъ портовъ на Тихомъ Океанѣ, нашествіе на манджурскую территорію японскихъ и американскихъ авантюристовъ, паденіе нашего Пріамурскаго края. Слухи о томъ, что подобное невыгодное для насъ соглашеніе вызвано ультиматумомъ Японіи, С. А. С. Штатовъ и Англіи довершили общее смущеніе. если уже испугались этихъ морскихъ державъ, изъ которыхъ Америка и Англія не имѣли вовсе свободной сухопутной арміи, то враги наши не могли не признать этого признакомъ нашего безсилія, отсюда всеобщая радость по поводу нашей уступчивости и лойальности—въ европейской, японской и американской прессѣ. Эта радость и еще одно означаетъ: что угроза была сдѣлана по пустякамъ, безъ намѣренья ея осуществлять, насъ хотѣли запугать, подобно тому, какъ запугивали въ эпоху Берлинскаго конгреса. Увы, мы еще разъ попались на ту же удочку... Всеобщее уныніе распространилось въ обществѣ точно такъ же, какъ именно послѣ Берлинскаго конгреса, а на почвѣ этого унынія и недовольства разыгрываются тѣ же страсти, которыя волновали Россію послѣ этого конгресса...

Манчжурская дорога продолжала благополучно строиться, хотя войска наши постепенно и стали освобождать Манджурію, и съ тѣмъ безопасность строителей дѣлалась все болѣе и болѣе проблематической. 21 октября 1901 г. Великій Сибирскій путь на линіи Восточно-Китайской дороги былъ сомкнутъ, болѣе 2400 верстъ рельсовыхъ путей на китайской территоріи были *вчернѣ* окончены, открыто временное движеніе. Это въ промежуткѣ всего *четырехъ* лѣтъ, прерываемомъ китайскими безпорядками,—подвигъ громадный и надо удивляться энергіи м-ва ф-овъ, заставившаго строителей его совер-

шить. 9 іюля 1901 года и 1 февраля 1902 года Высочайше было утверждено положеніе комитета Сибирской ж. д. о морскомъ пароходствѣ общества китайской восточной ж. дороги и временныя правила о перевозкѣ пассажировъ и грузовъ на пароходахъ этого общества, благодаря чему расширялось предпріятіе ж. д. общества, которое съ этого времени становилось еще и пароходнымъ. Цѣль этого нововведенія—связать рейсами порты Приморской области между собою, съ Квантунскою областью и съ Сахалиномъ, а равно съ портами Кореи, Японіи и Китая, связать рейсами Владивостокъ съ портами Охотскаго и Берингова морей и наконецъ связать рейсами конечные пункты дороги (Дальній и Владивостокъ) съ главнѣйшими портами Китая, Японіи и Кореи и тѣмъ обезпечить правильную и скорую передачу почты, пассажировъ и грузовъ изъ Россіи и Западной Европы на Дальній Востокъ и обратно. О-во обязывалось имѣть извѣстно количество пароходовъ опредѣленной скорости и совершать опредѣленные рейсы. Предпріятіе полезное, несомнѣнно,—но грозившее госуд. казначейству новыми убытками, ибо о-во своихъ денегъ не имѣло, а получало ихъ отъ правительства.

Во что обойдется госуд. казначейство препріятіе Восточно-Китайской дороги, сейчасъ невозможно опредѣлить Ссудъ обществу выдано свыше. чѣмъ на 351 мил. р., до реализовано путемъ выпуска облигацій на открытомъ рынкѣ до 14 мил. руб. (за учетомъ расходовъ), итого 365 мил. руб., не считая 5 мил. руб. акц. капитала и суммъ, уплаченныхъ о-ву въ возмѣщеніе убытковъ, понесенныхъ вслѣдствіе китайскаго возстанья. Такимъ образомъ дорога уже (въ чернѣ) обошлась свыше *152.000 р.* на версту дѣйствительной затраты, цифра положительно невѣроятная, если стоимость пути Срѣтенскъ-Покровская на подпорныхъ стѣнкахъ исчислялась всего въ 89.000 р. верста и если принять во вниманіе, что никакихъ техническихъ трудностей манчжурская дорога не представляетъ (чѣмъ объясняется быстрота ея сооруженіи), рабочія руки въ Манчжуріи чрезвычайно дешевы, строительные матеріалы были *безпошлинно* пріобрѣтены заграницей, дорога неокончена, не имѣетъ еще правильно устроенныхъ станцій и платформъ, типъ постройки упрощенный, подвижной составъ ничтожный. Всего считается сооруженнымъ 1421 верста отъ ст. Нагаданъ до Гродеково и 992 версты съ вѣтвями отъ Харбина до Портъ-Артура. Сколько еще прійдется приплатить денегъ на окончаніе дороги, пока неизвѣстно, но былобы желательно, чтобы былъ положенъ этимъ затратамъ конецъ. Когда она будетъ давать средства на оплату затраченныхъ на нее капиталовъ, тоже опредѣлить трудно, вѣрнѣе—никогда; пока эта оплата на обязанности русскаго плательщика податей. Доходъ

дороги наврядъ ли будетъ достаточенъ даже для покрытія расходовъ эксплоатаціи, особенно въ первое время, не сулитъ доходовъ и пароходство, организованное крайне дорого и плохо и давшее въ первый годъ около 2½ миліона рублей убытковъ. Мѣстныя газеты («Новый Край» и «Дальній Востокъ») на будущее дороги и на ея вліяніе смотрятъ крайне пессимистически. Манчжурія потеряна для русской торговли и отходитъ къ японцамъ, тогда какъ до проведенія ж. дороги сѣверная и восточная Манчжурія всегда была естественнымъ рынкомъ Приамурскаго края, а южная Манчжурія, всегда тяготѣвшая къ Инкоу, такъ и остается при этотъ тяготѣніи, отнюдь не вовлекаясь въ сферу вліянія Дальняго. Думаютъ, что съ проведеніемъ Фузанъ-Сеульской ж. д. въ Кореѣ на сѣверъ до низовьевъ пограничной съ Манчжуріей р. Ялу и съ наличіемъ въ устьѣ р. Ляо международнаго порта Ню-Чжуана (Инкоу) значеніе Дальняго не только какъ пріемнаго порта для самой Манчжуріи, но и какъ южнаго выхода всей Сибирской дороги, какъ транзитной, упадетъ безвозвратно. Съ уходомъ же нашихъ войскъ изъ Манчжуріи дѣло еще болѣе осложнится, ибо китайцамъ (или ихъ союзникамъ) легко будетъ занять (предварительно, быть можетъ, заселивъ и укрѣпивъ) правый берегъ Амура и прервать жел. дор. сообщеніе, и насъ принудятъ идти на уступки и поддерживать миръ рядомъ новыхъ и новыхъ уступокъ. Разъ вступивъ на эту скользкую почву, трудно будетъ остановиться и чѣмъ дальше, тѣмъ придется все болѣе и болѣе уступать, а такая политика несомнѣнно поведетъ къ пораженію Россіи на Дальнемъ Востокѣ». Но кромѣ этого дешевый хлѣбъ изъ Манчжуріи и дешевые китайскіе рабочіе убьютъ русское земледѣліе въ Приамурскомъ края и вытѣснятъ русскихъ переселенцевъ, а невозможность слѣдить за контрабандой убьетъ въ Приамурѣ русскую торговлю [1]). Послѣднія опасенія, конечно, преувеличены (кромѣ впрочемъ опасенія китайскихъ рабочихъ, этой повсюду изгоняемой изъ культурныхъ странъ язвы бѣлаго населенія), но опасность нашего политическаго положенія съ уходомъ войскъ изъ Манчжуріи не подлежитъ нималѣйшему сомнѣнію. Le vin est tiré il faut le boire: разъ ужъ мы ввязались въ Манчжурію и затратили въ нее деньги и трудъ, надо вести дѣло до конца: Манчжурія должна быть присоединена къ Россіи, и еслибы паче чаянія Японіи и Англіи вздумалось помѣшать этому присоединію, имъ можно было бы дать хорошій урокъ. Во всякомъ случаѣ защищать отъ нападенія уже занятую Манчжурію гораздо легче, нежели потомъ брать ее снова въ бою, когда ее

---

[1]) Выдержка *Нов. Вр.* № 9486 изъ «*Амурской Газеты*».

вздумаетъ захватить Японія. Соглашеніе съ Китаемъ всегда возможно. Внѣ этого условія мы должны признать постройку Манчжурской жел. дор. самымъ дорогимъ и безполезнымъ предпріятіемъ, за такое мы когда-либо брались, цѣль же, осуществленія которой мы добивались, не достигнутой. Жаль даромъ потраченной энергіи, жаль трудовыхъ денегъ обездоленнаго населенія нашего, брошенныхъ и еще имѣющихъ быть брошенными въ бездонную бочку обреченной на неудачу затѣи, которая насъ такъ обезсилила безъ всякой пользы для будущаго, и въ явный ущербъ для настоящаго политическаго и экономическаго положенія. Успѣхи Германіи и Англіи на ближнемъ (забытомъ нами такъ некстати) востокѣ исключительно почти объясняются нашими попытками чего-то добиться на Дальнемъ Востокѣ. Экономическій кризисъ нашъ, по признанію самого м-ра ф-овъ, во многомъ зависѣлъ отъ отлива денегъ изъ внутренней Россіи на Востокъ. Развитію промышленности нашей постройка Манчжурской дороги отнюдь не содѣйствовала, ибо матеріалы для нея были пріобрѣтены почти цѣликомъ заграницей, а рабочими были китайцы. Единственная была надежда, что хотя въ отдаленномъ будущемъ потомки наши воспользуются теперешними нашими жертвами, но и эта надежда съ объявленіемъ объ эвакуаціи Манчжуріи—исчезла. Не смотря на это продолжается весьма усердно постройка г. Дальняго, совершенно еще пустыннаго, куда зарываются милліоны рублей. *Какъ* построена дорога, никому *оффиціально* неизвѣстно. Отчеты у о-ва отсутствуютъ (на нашу просьбу о присылкѣ такихъ отчетовъ правленіе о-ва весьма обязательно сообщило намъ, что отчетовъ нѣтъ никакихъ), госуд. контроль не вмѣшивается въ дѣло «частнаго» о-ва. Правда ѣздилъ осматривать постройки сперва тов м-ра ф-овъ г. Романовъ, а за тѣмъ и самъ С. Ю. Витте, но сообщеній по поводу этихъ поѣздокъ не опубликовано, и, слѣд., похвалиться нечѣмъ. Очень характерно, что въ госуд. росписяхъ и даже отчетахъ госуд. контроля ссуды на постройку Манчжурской дороги какъ бы укрываются: въ спискѣ чрезвычайныхъ расходовъ значится неизмѣнно рубрика: «На ссуды ж. д. обществамъ», тогда какъ ссуды выдавались *только одному* о-ву Восточной Китайской ж. дороги.

Такова исторія сооруженія частными обществами дорогъ общаго значенія съ помощью рессурсовъ, добытыхъ госуд. казначействомъ при посредствѣ кредитныхъ операцій въ десятилѣтіе м-ва С. Ю. Витте. Но желѣзными дорогами общаго значенія дѣло не ограничилось, не вовсе оно обошлось и безъ помощи кредита частныхъ обществъ. М-ръ ф-овъ, желая сдѣлать Россію дѣйствительно проѣзжей, обратилъ вниманіе на жалкое положеніе у насъ подъѣздныхъ путей—рельсовыхъ и шоссейныхъ. Вопросъ этотъ давно у насъ поднимался

(еще въ 1869 г.), обсуждался разными коммиссіями, но безъ всякаго результата. Только въ серединѣ 1880-ыхъ г.г. выработаны были общія основанія устройства и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей мѣстными общественными учрежденіями, жел.-дор. обществами и частными лицами при правительственномъ содѣйствіи и участіи. Проектъ новыхъ правилъ былъ Выс. утвержденъ 14 апр. 1887 г. [1]), но за неимѣніемъ средствъ дѣло очень туго подвигалось впередъ. Постройка нѣкоторыхъ путей (напр. *Островско-Шадринскаго*, разрѣшеннаго въ 1889—1892 г.г.) не могла состояться вовсе [2]), и необходимо было принять какія либо экстренныя мѣры. Плохо обстояло дѣло и съ шоссейными путями, количество которыхъ въ концѣ 1892 г. составляло всего 11.694 версты (10.448 верстъ въ вѣдѣніи м-ва пут. сообщенія и 1.248 верстъ въ вѣдѣніи земствъ), изъ которыхъ 4.300 верстъ приходилось на окраины (около 37% всего количества): 2.320 верствъ на Привислянскій Край, 1.550 верстъ на Кавказъ и 429 верстъ на Крымъ,—поистинѣ ничтожное число на громадную нашу территорію Европейской Россіи! Однако образованное въ м-вѣ ф-овъ по этому поводу совѣщаніе высказалось крайне скептически о возможности шоссированія грунтовыхъ нашихъ путей (ихъ насчитывалось до 150.000 верстъ,—число также ничтожное), такъ какъ стоимость такого шоссированія должна была обойтись по исчисленію совѣщанія до 15.000 р. верста, на каковыя деньги возможно строить и рельсовые пути упрощеннаго типа [3]). Поэтому въ дѣлѣ развитія шоссейныхъ путей м-во ф-овъ ограничилось взятіемъ на счетъ государств. казначейства содержанія органовъ мировой и судебно-административной юстиціи, лежавшаго на обязанности земствъ съ тѣмъ, чтобы земства всѣ освободившіяся отъ этого средства употребляли на улучшеніе дорожнаго дѣла. Сумма ихъ составляла ежегодно нѣсколько милліоновъ рублей [4]), и земства могли съ ихъ помощью сооружать ежегодно нѣсколько сотъ верстъ шоссе. Кромѣ того для устройства шоссе и подъѣздныхъ путей изъ суммъ госуд. казначейства начали ассигновать до 10 мил. руб. ежегодно. Этого было однако недостаточно; м-во путей сообщенія тратило свои суммы только на шоссе на Кавказѣ, а земскія суммы были слишкомъ ничтожны. Въ настоящее время числится у насъ до 24.400 в. шоссе и 203.000 в. грунт. дорогъ безъ Кавказа и Финляндіи [5]). Мы ду-

[1]) См. рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 410—412. П С. З. № 4350.

[2]) П С. З. № 10197 (24 дек. 1893 г.)

[3]) Вѣстн. Фин. 1895 г. № 35

[4]) Всепод. докл м-ра ф овъ о росписи на 1895 г. Такихъ суммъ въ земскихъ губ. освобождалось до 5,8 мил. р и въ неземскихъ до 2,4 мил р въ годъ.

[5]) Законъ 8 февр 1899 г. (Собр узак. 1899 г. ст 461) предоставилъ земскимъ учрежденіямъ право получать процентныя ссуды на улучшеніе мѣстныхъ путей сообщенія съ возвратомъ этихъ ссудъ изъ дорожнаго капитала Вообще пере-

маемъ, что м-во ф-овъ недостаточно придало значенія всему этому вопросу первостепенной важности. Во-первыхъ, если верста рельсоваго пути упрощеннаго типа могла обходиться въ 15.000 р., то для шоссе эта цѣна являлась значительно преувеличенной, особенно для мѣстностей, недалеко расположенныхъ отъ каменоломенъ, и соотвѣтствовала дѣйствительной только потому, что дѣло сооруженія шоссейныхъ путей у насъ не было надлежащимъ образомъ организовано. При правильной его организаціи въ среднемъ верста шоссе ни въ какомъ случаѣ не должна была бы превысить стоимость въ 10.000 руб. весьма удовлетворительнаго устройства. Во-вторыхъ, м-во ф-овъ безусловно отдавало предпочтеніе подъѣзднымъ рельсовымъ путямъ, а между тѣмъ во многихъ случаяхъ такіе пути являлись слишкомъ громоздкими, дорогими, не окупающими расходовъ своей эксплоатаціи. Вѣдь помимо устройства полотна дороги, чего стоятъ станціонныя и служебныя сооруженія, подвижной составъ, ремонтъ пути. Само м-во ф-овъ указывало на убыточность земской Обоянской подъѣздной линіи, сооруженной при томъ съ крупной правительственной субсидіей (въ 285.000 руб.). Кромѣ того шоссе необходимы, помимо рельсовыхъ путей, еще и въ зависимости отъ возможнаго будущаго автомобилей, которыми въ Западной Европѣ, имѣя шоссе, легко воспользуются, мы же можемъ остаться ни при чемъ. Въ настоящее время (1902 г.) автомобили еще только испытываются, какъ серьезное средство передвиженія, но уже есть извѣстіе объ изобрѣтеніи Эдиссономъ электрическаго мотора большой силы и очень продолжительнаго дѣйствія (аккумуляторъ), и если извѣстіе оправдается, то предвидится переворотъ въ средствахъ передвиженія очень серьезный, отъ котораго мы за неимѣніемъ обыкновенныхъ дорогъ, останемся въ сторонѣ. Дѣло столь важно, что рѣшительно не позволяетъ ждать. До сихъ поръ, если мы и могли кое-какъ обходиться грунтовыми дорогами, то единственно благодаря климату, дающему возможность зимою пользоваться саннымъ путемъ, но все же недостатокъ шоссе всегда давалъ и даетъ себя сильно чувствовать и скажется съ особой силою, когда намъ прійдется конкурировать съ государствами, пользующимися правильнымъ движеніемъ по шоссе съ помощью усовершенствованныхъ автомобилей. Что же надо сдѣлать для развитія шоссе? Прежде всего возможны крупные внутренніе займы для этой цѣли и сооруженіе шоссе ускореннымъ порядкомъ распоряженіемъ казны. Путь это однако дорогой: по займамъ надо будетъ платить проценты, а ускореніе сооруженія

дача части шоссе изъ м-ва путей сообщенія въ руки земствъ (до 11.641 версты, остальные 12 754 версты въ рукахъ м-ва) отразилась крайне благопріятно на удешевленіи расходовъ по ихъ содержанію безъ ущерба для качества путей.

вызоветъ совершенно излишніе перерасходы, ухудшивъ качество постройки. Было бы гораздо цѣлесообразнѣе, еслибы ежегодно дѣлалось ассигнованіе изъ суммъ госуд. казначества крупныхъ средствъ на сооруженіе шоссе, милліоновъ до 20 ежегодно, съ помощью которыхъ можно было бы соорудить до 2000 верстъ шоссе, вполнѣ исправныхъ и пригодныхъ для самаго оживленнаго движенія. Планъ сооруженія шоссе долженъ быть выработанъ заранѣе и постепенно приводиться въ исполненіе по мѣрѣ важности того или другого пути. Можно отдавать предпочтеніе сооруженію шоссе въ тѣхъ мѣстностяхъ, которыя пострадали отъ неурожая, чтобы дать населенію заработки. Названная выше сумма очень умѣренная и не должна страшить м-ва ф-овъ: она не отразится даже на суммѣ избытковъ госуд. обыкнов. доходовъ надъ расходами, такъ какъ вся цѣликомъ будетъ израсходована внутри Россіи и поступитъ на улучшеніе экономическаго благосостоянія занятаго постройкой населенія, которое и внесетъ ее обратно въ казну въ уплату прямыхъ и косвенныхъ налоговъ. Часть этой суммы уже и теперь имѣется и ассигнуется на дорожное дѣло и какъ разъ именно по преимуществу въ неурожайныхъ мѣстностяхъ. При правильной постановкѣ дѣла, при созданіи хорошихъ кадровъ строителей-инженеровъ и техниковъ (что возможно только при крупномъ и постоянномъ сооруженіи шоссе), стоимость шоссе значительно удешевится. Для удешевленія камня возможно организовать его доставку по ж. дорогамъ на особенно льготныхъ основаніяхъ (можетъ быть, для этого было бы возможно приспособить отчасти вагоны, возвращающіеся почти пустыми изъ южныхъ и западныхъ портовъ, куда въ огромныхъ количествахъ отправляется хлѣбъ, лѣсъ и другіе продукты нашего экспорта, на Югѣ же, особенно на Кавказѣ, а также по балтійскому побережью камень находится въ изобиліи). До 1000 верстъ ежегодно могли бы также сооружать земства за счетъ суммъ, расходовавшихся прежде на юстицію и до 2000 верстъ—желѣзныя дороги. Въ одной изъ нашихъ газетъ была высказана мысль о необходимости поставить условіемъ сооруженія каждой новой ж. дороги, чтобы на каждую версту рельсоваго пути сооружалась также верста шоссе. Мысль эта встрѣтила горячую поддержку со стороны г. л. Бильдеринга, подавшаго въ Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельско-хоз. промышленности записку о шоссейныхъ путяхъ [1]), и она, конечно, заслуживаетъ полнаго вниманія. Но такое требованіе (верста жел. дороги—верста шоссе) слишкомъ категорично и мало обосновано: въ изв. случаяхъ необходимо бываетъ соорудить къ рельсовому пути больше, въ другихъ—меньше шоссейныхъ подъ-

[1]) Вѣстн. фин. 1902 г. № 25

ѣздныхъ путей. Но вмѣнить въ обязанность ж. дорогамъ, какъ вновь строющимся, такъ и уже построеннымъ ежегодно совершать постройку изв. количества подъѣздныхъ шоссе—необходимо, и бремя, возложенное этимъ требованіемъ, будетъ вовсе не такъ уже велико, въ виду сравнительной легкости для жел. дороги доставить изв. матеріалы и въ виду имѣнія ею въ своемъ распоряженіи необходимаго персонала для постройки. Сооруженіе подъѣздныхъ шоссе доставило бы ж. дорогамъ множество новыхъ грузовъ и пассажировъ, задерживаемыхъ теперь распутицей, повысило бы ихъ доходы и въ концѣ концовъ навряд ли причинило бы какія либо потери (по уплатѣ процентовъ на затраченный для сооруженія шоссе капиталъ). Осуществленіе нашей мысли доставило бы Россіи ежегодно до 5000 верстъ новыхъ шоссе, это minimum того, что требуется отъ насъ обстоятельствами. Разумѣется, еслибы постройку можно было (современемъ, теперь для этого не хватитъ ни средствъ, ни силъ) увеличить, то пользы было бы еще больше, но и 5000 верстъ ежегодно удовлетворило бы наши самыя насущныя нужды. Повторяемъ, къ величайшему сожалѣнію, м-во ф-овъ не обратило на этотъ вопросъ надлежащаго вниманія и не направило сюда своей незаурядной энергіи, оставляя, безъ вниманія, не приводя къ окончанію многихъ даже самыхъ важнѣйшихъ нашихъ шоссейныхъ путей, напр. выстроеннаго во время голода 1891 г. ген. Анненковымъ шоссе по Черноморскому кавказскому побережью, которое такъ и осталось безъ мостовъ и безъ организаціи почтоваго сообщенія, не смотря на всю важность очаровательной мѣстности, имъ обслуживаемой и теперь почти лишенной сухопутнаго сообщенія съ остальной Россіей. Съ нашей точки зрѣнія было бы гораздо цѣлесообразнѣе употребить значительную часть неизмѣнно у насъ (вслѣдствіе завѣдомо-неправильнаго составленія госуд. росписей) превышенія обыкновенныхъ госуд. доходовъ надъ расходами—на сооруженіе въ усиленномъ количествѣ шоссейныхъ путей, нежели такихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ Бологое-Сѣдлецкой, Петербургъ-Вятской, Пермь-Котласской и др., которыхъ польза весьма сомнительна и которыя навряд ли когда-нибудь выработаютъ доходъ, достаточный даже для покрытія расходовъ эксплоатаціи, не говоря уже объ оплатѣ затраченныхъ на сооруженіе ихъ капиталовъ. Мы указывали въ другомъ нашемъ трудѣ [1]), что было бы возможно государству употребить на созданіе сѣти шоссе въ теченіе 10 лѣтъ до 100.000 верстъ суммы обыкновенныхъ доходовъ, начиная съ 64,5 мил. руб. въ первый годъ и увеличивая эту сумму ежегодно на 10%, издержавъ всего на этотъ предметъ до 1.000.000.000 р.

[1]) Русскій сельско-хозяйственный банкъ, X. 1902 г., стр 10.

*

За то самое серьезное вниманіе обратило м-во ф-овъ на развитіе въ Россіи рельсовыхъ подъѣздныхъ путей. Нѣсколько ниже мы скажемъ, что собственно сдѣлано было въ этомъ направленіи за счетъ госуд. казначейства и распоряженіемъ правительства, теперь же остановимся на дѣятельности частныхъ обществъ, всячески поощряемыхъ м-омъ ф-овъ. Положеніе о подъѣздныхъ рельсовыхъ путяхъ дано было еще при Вышнеградскомъ (14 апр. 1887 г.), благодаря которому впервые было предоставлено право строителямъ этихъ путей требовать для нихъ отчужденія частныхъ имуществъ. Извѣстныя «правила» 1892 г. способствовали въ значительной степени упрощенію способовъ сооруженія и эксплоатаціи подъѣздовъ, но всего необходимаго въ данномъ направленіи не сдѣлали, такъ какъ формальности при разрѣшеніи постройки подъѣздовъ и при самой ихъ постройкѣ были упрощены весьма мало. По ходатайству м-ра ф-овъ Госуд. Совѣтъ въ Выс. утв. мнѣніи 2 мая 1895 г. предоставилъ м-ру пут. сообщ. выработать новыя правила о порядкѣ сооруженія и содержанія жел. дорогъ мѣстнаго значенія и подъѣздныхъ рельсовыхъ путей. Министръ пут. сообщ. правила выработалъ, но они и до сихъ поръ залеживаются на разсмотрѣніи подлежащихъ вѣдомствъ.

Въ 1892 г. [1]) былъ Высочайше утвержденъ уставъ *перваго общества подъѣздныхъ путей* съ акціонернымъ негарантированнымъ капиталомъ въ 1.000.000 руб. и съ облигаціоннымъ въ 2.000.000 руб. въ цѣляхъ сооруженія въ разныхъ мѣстностяхъ Россіи подъѣздныхъ узкоколейныхъ путей. Это общество 27 іюня 1894 г. [2]) получило разрѣшеніе на сооруженіе *Свѣнцянскаго* пути общаго пользованія отъ ст. Свѣнцяны до ст. Глубокое, 118 верстъ; 23 дек. 1894 г. [3]) разрѣшено сооруженіе *Перновскаго* узкокол. пути съ вѣтвью къ г. Феллину, протяженіемъ 159 верстъ, а 30 дек. 1894 г. [4]) устройство и эксплоатаціи *Житомірскаго* пути (50 верстъ) отъ Житомира до Бердичева. Въ цѣляхъ полученія средствъ для ихъ постройки о-ву разрѣшалось реализовать своимъ распоряженіемъ облигаціонный капиталъ, не превышающій въ сложности двухъ третей стоимости сооруженія этихъ трехъ путей. Въ силу этого м-ръ ф-овъ разрѣшилъ къ выпуску 5% облигаціи, подлежащія купонному налогу, на 1.252.200 р. кр. нар. для Свѣнцянскаго уч., 1.749.600 р. для Перновскаго и 609.200 руб. для Житомірскаго. Высоч. утв. пол. к-та м-овъ 17 марта 1895 г. [5]) о-ву было разрѣшено уве-

[1]) П. С. З. № 8465.
[2]) П С. З. № 10849
[3]) П. С З. № 11186.
[4]) П. С. З № 11203.
[5]) П. С. З. № 11463.

личить свой основный капиталъ на 3.000.000 руб. кр., съ тѣмъ чтобы изъ нихъ 1.000.000 р. было реализовано путемъ выпуска акцій и 2.000.000 р. путемъ выпуска облигацій, а 12 мая 1896 г.[1]) о-ву уже была разрѣшена постройка новыхъ подъѣздовъ: а) отъ ст. Юрковки Ю.-Западныхъ ж дор. до г. Ямполя, протяженіемъ около 73 верстъ и отъ полустанка Рудница тѣхъ же дорогъ до ст. Голта и съ вѣтвями къ сахарнымъ заводамъ Бершадскому и Могилянскому, протяженіемъ до 205 верстъ. Капиталъ этихъ путей было разрѣшено 21 февр. 1897 г. образовать путемъ выпуска облигацій не въ размѣрѣ $^2/_3$, а $^4/_5$ всего строительнаго капитала, а 2 мая 1897 г. [2]) разрѣшено было Рудницкій подъѣздной путь довести только до Ольвіополя, уменьшивъ его до 195 верстъ. Того же 21 февр. 1897 г.[3]) капиталъ о-ва вновь было позволено увеличить на 3.000.000 р. (1.000.000 акціями и 2.000.000 р. облигаціями), а 6 іюня 1897 г.[4]) разрѣшено вновь сооруженіе *Бердичевско-Яновскаго* пути, протяженіемъ съ вѣтвями въ 110 верстъ. Для сооруженія бершадско-устьинскаго (Рудница-Ольвіополь) пути м-ръ ф-овъ разрѣшилъ реализовать 5%-ыя облигаціи на сумму 3.184.000 р.[5]) 21 ноября 1897 г. разрѣшено соорудить линію отъ ст. *Свѣнцяны* Спб.-Варшавск. ж. д. до ст. Поневѣжъ Л.-Роменской ж. д. протяженіемъ въ 174 вер. (съ вѣтвями) и стоимостью въ 2.784.000 р. [6]). Въ 1898 г. на помощь о-ву уже приходитъ госуд. казначейство. Именно, 1 іюля 1898 года [7]) разрѣшается сооруженіе дороги отъ ст. Феллинъ до г. Ревеля съ вѣтвью на Вейсенштейнъ, протяженіемъ 158 верстъ, при чемъ правительство обязалось выдавать въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ по открытіи движенія безпроцентныя ссуды, всего на сумму 164.000 р. въ постепенно понижающимся размѣрѣ (отъ 30.000 р. въ первый годъ до 3.000 руб. въ послѣдній), съ тѣмъ чтобы эта ссуда впослѣдствіи (въ теченіе 12 лѣтъ по открытіи движенія) была возвращена посредствомъ выпуска о-вомъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала. 16 авг. 1899 г. м-ръ ф-овъ разрѣшилъ о-ву выпускъ новыхъ 5%-ыхъ облигацій на 2.757.900 р., именно, для сооруженія этого пути [8]). Почти одновременно (1 іюня 1898 г.[9]) о-ву разрѣшено было соорудить нѣкоторые подъѣздные пути въ районахъ

[1]) П. С. З. № 12927.
[2]) П. С. З. № 14030.
[3]) П. С З. № 13777.
[4]) П. С. З. № 14273.
[5]) Указатель 1898 г. № 38, стр 612 (23 іюня 1898 г.).
[6]) П. С. З. № 14669.
[7]) Собр. узак. 1898 г. ст 1503.
[8]) Собр. узак. 1898 г. ст 1915.
[9]) Собр. узак 1898 г. ст 1453.

Юго-Западныхъ ж. дорогъ, именно: 1) отъ ст. Калиновка до ст. Грайворонъ бершадско-устиньскаго пути съ вѣтвью до Винницы, протяженія около 220 верстъ и 2) отъ разъѣзда Чечельникъ того же пути до мѣстечка Чечельникъ Подольской губ., 13 верстъ. Объ эти дороги должны были строиться такимъ образомъ. чтобы впослѣдствіи ихъ можно было передѣлать въ ширококолейныя. Для сооруженія этихъ путей акц. капиталъ о-ва разрѣшено съ 3 мил. руб. увеличить до 5 мил. руб. и выпустить 5%-ыхъ облигацій на 4.491.500 р. нар.[1]). Двухъ своихъ послѣднихъ займовъ—о-во немогло размѣстить, почему госуд. банкъ выдалъ подъ нихъ ссуды въ размѣрѣ 75% съ ихъ нариц. стоимостью (въ 1899 г.). Реализація акцій о-ва (выдававшаго дивидендъ въ размѣрѣ не было 3—4%) также оказалась невозможной. и госуд. казначейство пришло о-ву на помощь, купивъ на 1.654.600 р. нар. этихъ акцій по курсу 65 за 100, и 11 апр. 1900 г. въ составъ правленія о-ва введены были директора отъ правительства [2]). Въ 1901 г. уставъ снова былъ измѣненъ и отдѣльнымъ сооруженнымъ линіямъ общества присвоено было право имѣть свое собственное отдѣльное наименованіе [3]). Въ настоящее время (1902 г.) о-во находится наканунѣ краха и существуетъ только съ помощью казенныхъ ссудъ, безъ чего прекратилась бы и оплата его облигацій. Нѣсколько ранѣе (15 мая 1899 г.) о-ву было разрѣшено измѣнить направленіе пути отъ Ямполя до Юрковки и вести дорогу отъ Ямполя черезъ м. Томашполь и ст. Вапрянку Ю.-Западныхъ ж. дорогъ съ подходомъ къ г. Браилову до соединеніи у ст. Райгородъ съ принадлежащимъ о-ву подъѣзднымъ путемъ Калиновка-Грайворонъ, всего 153 версты (вмѣсто 73), стоимостью 3.213.000 р.[4]).

На этомъ прекращается пока развитіе дѣятельности о-ва. Всего было имъ реализовано на 5.655.000 р. акціонернаго капитала и облигацій·

для Свѣнцянскаго	пути	на	1.252.200	р. кр.	нар.
» Перновскаго	»	»	1.749.600	» »	»
» Житомірскаго	»	»	609.200	» »	»
» Бершадско-Устьинскаго	п.	на	3.184.400	» »	»
» Феллинъ-Ревельскаго	»	»	2.757.900	» »	»
» Калиновка-Грайворонъ	»	»	4.491.500	» »	»
» Свѣнцяны-Поневѣжъ	»	»	1.769.800	» »	»
» Остальныхъ путей	»	»	1.695.600	» »	»
Итого.			17.510.200	р. кр.	нар.

[1]) Указатель 1899 г. № 41, стр. 917

[2]) Собр. узак 1900 г. ст. 1347.

[3]) Указатель 1901 г. № 45, стр. 845 и Собр узак 1901 г ст 942.

[4]) Собр. узак. 1899 г. ст. 2386.

Всѣ эти облигаціонные займы—изъ 5% нариц. и были реализованы по 92 за 100, съ выручкой, слѣд., во 16.109.384 р.; часть ихъ была на сумму 6.647.800 р. пріобрѣтена госуд. казначействомъ [1]). Открытіе сооруженныхъ о-вомъ путей послѣдовало:

1.	Свѣнцяны-Поставы . .	66	вер.—	11 нояб. 1895 г.
2.	Бердичевъ-Житоміръ . .	50	» —	19 окт. 1896 »
3.	Поставы-Березвечъ . .	53	» —	1 іюня 1897 »
4.	Валкъ-Перновъ	117	» —	1 авг. 1897 »
5.	Феллинъ-Мойзекюль . .	43	» —	
6.	Рудница-Ольвіополь .	190	» —	1 апр. 1899 »
7.	Бердичевъ-Калиновка .	68	» —	20 іюня 1900 »
8.	Калиновка-Грайворонъ .	205	» —	
9.	Холоневская-Семки . .	40	» —	
10.	Гуменное-Винница .	15	» —	
11.	Свѣнцяны-Поневѣжъ . .	136	» —	14 мая 1901 »
12.	Дохно-Чечельникъ-Чечел.	10	» —	24 іюня 1901 »
13.	Феллинъ-Ревель . . .	141	» —	1 авг. 1901 »
14.	Алленькюль. Вейсенштейнъ	12	» —	1 авг. 1901 »

Итого 1146 верстъ узкоколейныхъ рельсовыхъ путей болѣе или менѣе важнаго значенія, обошедшихся въ 20.973.280 руб. или по 18.300 руб. верста, если считать первые выпуски акцій на 4 000.000 руб. реализованными по нариц. цѣнѣ и учесть 1% на расходы по акціямъ и облигаціямъ. О степени доходности дорогъ о-ва судить пока очень трудно, въ виду недавняго открытія его линій. Изъ послѣднихъ одна (Бердичевъ - Житоміръ) дала дов. крупный чистый доходъ: въ 1899 г. — 163.130 руб., на версту 3 263. р., въ 1900 г. 148.075 р., по 2961 р. на версту, доходъ остальныхъ—пока ничтоженъ (напр. Валкъ - Перновъ - Феллинской вѣтви въ 1900 г. 91.801 р. по 574 р. на версту, Свѣнцяны-Березвечской—32.085 р. по 207 р. на версту, остальныя линіи работаютъ въ убытокъ), дивидендъ о-во не выдаетъ [2]). Высочайше утвержд. 1-го іюня 1902 г. пол. соед. присутствія о-ву разрѣшена правительственная *безпроцентная* ссуда въ размѣрѣ до 2 мил. руб., съ тѣмъ, чтобы на ея оплату ассигновалась половина дохода акціонеровъ по отчисленіи 3% въ дивидендъ, и чтобы по погашеніи ссуды о-во и впредь дѣлило бы свои доходы съ правительствомъ пополамъ послѣ отчисленія въ дивидендъ 6%. По всей вѣроятности всѣ дороги общества прійдется выкупить въ казну.

Изъ другихъ обществъ для сооруженія ж. дорогъ мѣстнаго значенія наиболѣе крупными являются о-ва: 1) Приморской ж. д.

[1]) Дѣло кред. канц. 1899 г. № 22 и 25, отд 2, ст. 1.

[2]) См. сбор. м. п. с , вып. 65, табл. IX, стр 20—22, вып. 68, стр. 20, табл. IX.

и 2) Бѣлгородъ-Сумской ж. дороги. Сооруженіе первой дороги было разрѣшено еще 29 іюня 1892 г. [1]) отъ Петербурга до Сестрорѣцка (36 верстъ), инженеру-механику П. А. Авенаріусу. Движеніе на этой линіи (ширококолейной упрощеннаго типа) было открыто 26 ноября 1894 г, а 6 іюля 1895 г. [2]) было Высоч. разрѣшено образовать акціонерное общество Приморской С.-Пет.-Сестрорѣцкой ж. дороги съ вѣтвями для пріобрѣтенія означенной дороги, съ капиталомъ на одну треть въ облигаціяхъ и двѣ трети въ акціяхъ Высоч. утвер. 19 іюня 1898 г. пол. к-та м-овъ [3]) было разрѣшено дорогу продолжать до границы съ Финляндіею съ устройствомъ вѣтвей къ оружейному заводу и ряжевой гавани о-ва въ Сестрорецкѣ протяженіемъ около 5 1/2 верстъ и съ возобновленіемъ означенной гавани и устроить въ Сестрорѣцкѣ между моремъ и рѣкою курортъ, всего стоимостью не болѣе 726.635 руб. дѣйст. за счетъ новаго облигаціоннаго капитала о-ва. Вѣтви эти (всего 8 верстъ) были открыты для движенія въ 1901 году, курортъ приведенъ въ 1902 г. въ совершенно блестящій видъ, и его пытаются сдѣлать даже модньмъ. Послѣднее обстоятельство могло бы сдѣлать со временемъ предпріятіе даже доходнымъ, особенно съ разрѣшеннымъ продолженіемъ дороги въ чертѣ Петербурга (5 верстъ), когда вся дорога составила бы около 49 в. Облигаціи этого общества были реализованы изъ 5% нар. на сумму 600.000 руб. по курсу 95%, на сумму 275.000 руб. по курсу 90%, на сумму 847.800 руб. по курсу 92%, на сумму 907.000 руб. и 1.800.000 руб. по курсу 85%, всего на сумму 4.429.800 руб. съ выручкой въ 3.898.397 руб. или по 88%. Акцій выпущено на 1.400.000 руб. Въ 1902 г. платежи по облигаціямъ о-ва были прекращены, общество наканунѣ краха, и правительству, вѣроятно, придется прійти ему на помощь. *Бѣлгородъ-Сумская* ж. дорога съ вѣтвями (около 145 верстъ) была сооружена акціонернымъ о-вомъ, утвержденнымъ 16 іюня 1898 г. [4]) въ составъ котораго вошли крупные мѣстные землевладѣльцы и сахарозаводчики: кн. Юсуповъ, гр. Сумароковъ-Эльстонъ, П. И. Харитоненко, и инж. Сумовскій. Акціонерный капиталъ о-ва долженъ былъ состоять изъ 2.100.000 р. нар., облигаціонный—изъ 4.200.000 руб. нар., стоимость же дороги была опредѣлена въ 6.573.352 руб., такъ что впослѣдствіи о-ву было разрѣшено увеличить свой облигаціонный капиталъ (Высоч. утвер. 15 мая 1899 г. полож. Соед. Присут. [5]). Концессія давалась на

[1]) П. С. З. № 8797.
[2]) П. С. З № 11951.
[3]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1590
[4]) Собр. узак. 1899 г. ст. 1175.
[5]) Собр. узак. 1899 г. ст 1530.

85 лѣтъ, послѣ чего дорога безплатно должна была перейти въ казну; черезъ 25 лѣтъ со дня утвержденія устава правительство имѣло право выкупить дорогу. Облигаціи о-во выпустило изъ 4 1/2% сперва на сумму 4.200.000 р., реализованныя по курсу 95 1/8%. Второй же выпускъ на 576.200 руб. было разрѣшено реализовать по курсу 83—85 за 100 [1]), но эта реализація даже по курсу 83 за 100 состоялась до сихъ поръ всего на сумму 148.800 р. нар. Оплата акціонернаго капитала производилась очень туго, и м-ву ф-овъ нѣсколько разъ приходилось таковую отсрочивать [2]). Дорога уже окончена (ок. 140 в.) и открыта для движенія. Мѣстное значеніе ея, внѣ всякаго сомнѣнія, очень серьезно и при хорошемъ хозяйничаньѣ она должна дать солидный доходъ и обезпечить оплату затраченнаго въ нее капитала (около 47.000 р. на версту дѣйств.). Измѣненіе въ уставѣ—15 ноября 1899 г. [3]). Въ настоящее время (1902 г.) о-во хлопочетъ о разрѣшеніи ему соорудить новую линію, составляющую спрямленіе между Харьковомъ и Москвою.

Значеніе другихъ путей, носящихъ мѣстный характеръ, гораздо менѣе серьезно. Обществъ для сооруженія ихъ, начиная съ 1897 г., образуется множество. Всѣ они составляютъ свои капиталы безъ гарантіи правительства, треть капиталовъ—въ акціяхъ, двѣ трети—въ облигаціяхъ. Черезъ извѣстн. промежутокъ времени (около 80—85 лѣтъ) дороги безплатно должны перейти въ казну, и сохраняется право на ихъ выкупъ во всякое время или же черезъ изв. промежутокъ времени (20—25 лѣтъ) за опредѣленное вознагражденіе, вычисляемое на основаніи доходности дорогъ въ послѣдніе передъ выкупомъ годы.

Образовывались о-ва и до 1897 г. Такъ 3 ноября 1895 г. Высоч. утв. пол. к-та м-овъ [4]) разрѣшено было бар. Корфу передать *Ириновскому* промышленному о-ву право на сооруженіе отъ принадлежащаго ему Ириновскаго подъѣздного пути [5]) до ст. Шереметевки, съ вѣтвями и отъ ст. Пороховые до с. Колтуши Шлиссельбурскаго уѣзда (около 30 верстъ). Акц. капиталъ о-ва, на 1 янв. 1902 г.—опредѣлялся въ 2.151.841 р. акціями и 980.375 р. облигаціями (за погашеніемъ изъ первоначальныхъ двухъ выпусковъ ихъ на 500.000 р. каждый). Стоимость собственно дороги опредѣлена въ 1.368.290 р. Дорога въ 1897 г. дала 25.021 р. чистой прибыли, на версту 465 р., въ 1898 г.— 27.121 р., 452 р. на вер-

[1]) Дѣло Кред Кан, отд. II, ст. 1 № 22 за 1901 г.
[2]) Указатель 1900 г. № 41, 1901 г. №№ 15 и 30.
[3]) Собр. узак. 1900 г. ст 197.
[4]) П С. З. № 12095.
[5]) Руск. госуд. кредитъ, т. II, стр. 411

сту, въ 1899 году—3645 р., на версту 65 р., въ 1900 году убытокъ 28.350 р., въ 1901 г. прибыль 37.561 р. [1]). Въ 1902 г. о-во задолжало госуд. банку уже 500.000 р., и былъ поднятъ вопросъ объ образованіи новаго акц. о-ва собственно для эксплоатаціи ж. дороги, безъ принадлежащаго теперь о-ву стекольнаго, кирпичнаго и торфяного заводовъ.

21 апрѣля 1895 года Высоч. утвержденъ уставъ [2]) о-ва *Орѣховскаго* подъѣзднаго пути (отъ ст. Орѣхово М.-Нижегородской ж. дороги до с. Ильинскій погостъ Богородскаго уѣзда Московской губ., всего до 37 верстъ съ капиталомъ въ 1.000 000 р. кр. дѣйств.. 2 мая 1897 г. [3]) было разрѣшено сооружать подъѣздъ широкою колеею и съ этою цѣлью увеличить строительный капиталъ до 1.336.666 р. кр. дѣйств., считая въ томъ числѣ и %-ы за время постройки. Дорога была открыта для движенія 1 мая 1890 года (всего 38 верстъ [4]) Орѣховское о-во выпустило два облигац. займа, первый на 900.000 р. по курсу 89 и второй на 285.000 руб. по курсу 93 за 100, оба изъ 5% нар. Доходъ дороги въ первый годъ ея эксплоатаціи опредѣлился суммою всего 6.536 руб. или по 172 руб. на версту [5]), акц. капиталъ составляетъ 300.000 рублей и уже въ 1902 году предпріятіе оказалось совершенно несостоятельнымъ [6]). Затѣмъ слѣдуетъ одно за другимъ: 1) о-во *Либаво-Газенпотской* желѣзн. дороги (10 мая 1896 года [7])—45 верстъ съ капиталомъ въ 1.174.400 р., изъ нихъ въ 5%-хъ облигаціяхъ 880.800 р. нар. (реализованы по курсу 90), дорога открыта для движенія 13 февр. 1898 г., строительный капиталъ общества было разрѣшено имѣть 1/4 въ акціяхъ, 3/4 въ облигаціяхъ, эксплоатація дороги даетъ убытокъ; 2) о-во «*Московское подъѣздныхъ путей въ Россіи*» (31 мая 1896 и 7 февраля 1897 г. [8])—съ капиталомъ въ 1.543.359 р. (478.959 р. въ акціяхъ и 1.064.400 руб. въ облигаціяхъ),— для сооруженія линіи Рязань-Тума (85 верстъ). Облигаціи этого о-ва были выпущены въ 1898 г. изъ 5% нар. по курсу 91 за 100. 4 февраля 1899 г. [9]) тому же о-ву было предоставлено продолжать линію отъ Тумы до Владимира (110 верстъ) и соорудить новый путь отъ

---

[1]) Отч общества за 1897 г. стр. 12, за 1898 г. стр. 10—12; за 1899 г. стр. 12 и 18, за 1900 г. стр. 30, за 1901 г стр. 39.

[2]) П. С З. № 11571.

[3]) П. С. З. № 14026.

[4]) Стат. сбор. вып 61, стр. 4.

[5]) Стат сбор. м п с, вып 68 стр. 21 табл. IX.

[6]) «Новое Время», 1902 г., № 9536.

[7]) П. С З. № 12919.

[8]) П. С. З. № 13044 и 13712

[9]) Собр. уз. 1899 г. ст. 1016.

г. Лихвина Калужской губ. до Тулы (около 103 верстъ). Въ 1899 г. реализовано облигацій о-ва для этой цѣли на 2.236.000 р. по курсу 90 за 100 изъ 5% нариц. Новый уставъ о-ва утвержденъ 9 іюня 1899 г. [1]), цѣлью его опредѣлена постройка и эксплоатація подъѣздныхъ и вообще второстепенныхъ широко и узкоколейныхъ ж. дорогъ общаго и частнаго пользованія, эксплоатація лѣсныхъ и торфяныхъ богатствъ въ районѣ сооружаемыхъ о-мъ путей, а также изготовленіе, эксплоатація и продажа переносныхъ жел. дорогъ. Акціонерный капиталъ о-ва доведенъ былъ до *2.000.000* р. 4 іюня 1901 г. [2]) разрѣшено о-ву сооруженіе новой вѣтви *Тула-Елатьминской* (100 верстъ), для чего реализованъ новый 5% облигац. заемъ о-ва на 2.500.000 руб. по курсу 82 за 100. Открытъ для движенія пока только путь Рязань-Тума-Владиміръ, съ наименованіемъ его Рязань-Владимірской ж. д.; 3) о-во *Новозыбковскаго* подъѣзднаго пути (16 іюня 1898 г. [3]) въ Черниговской губ. до г. Новгородъ-Сѣверска отъ ст. Новозыбковъ Полѣсскихъ жел. дорогъ, до 120 верстъ съ вѣтвями, съ акціонернымъ капиталомъ въ 1.000 000 р., облигаціоннымъ не свыше 3.000.000 руб. (реализованы изъ 4½% нариц. по курсу 90 за 100), путь этотъ уже открытъ для движенія, всего до 124 верстъ; 4) о-во *Лифляндскихъ* подъѣздныхъ путей (16 іюня 1898 года [4]), до 195 верстъ, отъ Маріенбурга до ст. Валкъ Псковско-Рижской ж. дор. и Альтъ-Шваненбургъ до Штокмансгофъ Риго-Орловской жел. дор., капиталъ—1 мил. руб. въ акціяхъ и до 3.000.000 руб. въ облигаціяхъ (реализованъ изъ 5% нариц. по 93¼ за 100). Капиталъ этихъ дорогъ было разрѣшено увеличить въ 1901 году, а дороги (до 199 верстъ) были открыты для движенія въ 1902 году; 5) *Марковскій* узкоколейный путь до 21 версты отъ дер. Марки до уѣзднаго гор. Радимина, съ переходомъ въ казну черезъ 60 лѣтъ по капитализаціи изъ 5% одной трети средняго валового дохода за послѣдніе три года передъ выкупомъ (3 декабря 1898 г. [5]) Этотъ путь былъ пріобрѣтенъ учрежденнымъ 18 февр. 1899 г. акц. обществомъ *для постройки и эксплоатаціи подъѣздныхъ жел. путей въ Привислянскомъ краѣ* съ акц. капиталовъ въ 1.000.000 [6]); 6) о-во *Мелекесскаго* подъѣзднаго пути (13 іюня 1899 г. [7])—около Симбирска, 82 версты, широкой колеи съ акціонернымъ капиталомъ въ 800.000 р. и облигаціоннымъ въ 2.132.000 р.

[1]) Собр. уз. 1899 г. ст. 2143.
[2]) Собр уз 1901 г. ст. 1848.
[3]) Собр узак. 1898 г. ст. 1133.
[4]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1143.
[5]) Собр. узак. 1899 г ст. 561.
[6]) Собр. узак 1899 г. № 75, ст. 1011.
[7]) Собр. узак. 1899 г. ст. 1194.

(реализованъ Петербургско-Азовскимъ банкомъ по 90 за 100); 7) о-во Варшавскаго подъѣзднаго пути *Яблонна-Варверъ* (31 дек. 1899 г. [1]) до 32 верстъ (концессія на 60 лѣтъ, выкупъ черезъ 20 лѣтъ), акціонерный капиталъ 170.000 р. нариц., облигаціонный не свыше 510 000 р. нариц. О-во пріобрѣло концессію на дорогу отъ пор. Несновенко, получившаго таковую 26 іюня 1898 г. [2]). 11 марта 1901 г. капиталъ этотъ было разрѣшено увеличить до суммы, необходимой для полученія 802,926 р. дѣйств. въ цѣляхъ сооруженія дороги съ тѣмъ, чтобы акціонерный капиталъ=1/4, а облигаціонный 3/4 всего капитала [3]). Облигаціи о-ва (на 510.000 р.) были реализованы по курсу 90 за 100 изъ 5% нариц. Дорога (26 верстъ) открыта въ 1902 г. для движенія; 8) о-во *Виляновской* ж. дор. отъ г. Варшавы до дер. Виляновъ съ акціонернымъ капиталомъ въ 300.000 р. (11 марта 1896 г. [4]). Капиталъ этотъ съ трудомъ и разными отсрочками собиравшійся [5]) Высоч. утвержд. пол. к-та м-овъ 1 мая 1898 года повелѣно было уменьшить до 200.000 рублей. [6]). 26 ноября 1899 года уставъ о-ва былъ измѣненъ [7]) и затѣмъ оно было слито съ *Гроецкимъ* подъѣзднымъ путемъ [8]) (Варшава-Гора Кальварія [9]) и вмѣстѣ съ подъѣздомъ Яблонна-Варверъ вошелъ въ составъ Варшавскихъ узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей съ механическими и живыми двигателями, всего до 100 в.; 9) *Нижне-Крынская вѣтвь* (11 іюня 1900 г. [10]), *Государевъ-Байракская* (8 в.), *Желтоводская* (9 верстъ), *Юскинская* (11 в.) и *Жилловская* (8 верстъ) вѣтви [11]), сооруженныя частными обществами, эксплоатирующими угольныя копи, въ районѣ Екатерининской ж. д., съ погашеніемъ строительной стоимости доходами вѣтвей, послѣ чего онѣ переходятъ руки Екатерининской ж. д. [12]); 10) *Стародубскій* узкок. путь отъ Унечи до Стародуба (32 версты), открытъ для движенія 4 февр. 1900 г.; 11) *Звенигородскій* широколейный подъѣздной путь отъ ст. Голицыно М.-Брестской ж. д. до г. Звенигорода и Саввино-Сторожевскаго монастыря, сооружается

---

[1]) Собр. узак. 1900 г. ст. 664
[2]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1745
[3]) Собр. узак. 1901 г ст 1195
[4]) П. С. З. № 12646.
[5]) Указатель 1897 г № 48, 1898 г. №№ 12—41.
[6]) Собр. узак 1898 г. ст 869,
[7]) Собр. узак. 1900 г. ст. 73.
[8]) Собр. узак 1901 ст. 1903.
[9]) Собр узак 1899 г. ст. 2045 (9 іюля)
[10]) Собр. узак. 1900 г. № 117 ст. 2502.
[11]) Собр. узак. 1901 г. 13 мая и 4 іюня, ст. 1070, 1579 и 1814.
[12]) Объ этихъ вѣтвяхъ см. *Вѣст. фин.* 1901 г. № 25

на частныя средства г. Мансфельда (15 мая 1899 года [1]); 12) узкоколейный подъѣздной путь отъ г. *Батума* до мѣстности Копандиди, 10 верстъ, на частныя средства Батумскаго купца Салерни безъ всякихъ пособій и льготъ со стороны правительства и безъ права принудительнаго отчужденія земель и имуществъ, потребныхъ подъ этотъ путь (6 іюня 1897 года [2]); 13) подъѣздные узкоколейные пути къ *Закавказской* ж. дор. около 40 верстъ въ Кутаиской губ.—на частныя средства мѣстнаго землевладѣльца кн. Г. Д. Церетели, безъ пособій со стороны казны, но съ правомъ на отчужденіе земель и имуществъ (28 апр. 1899 г. [3]); 14) *Пулковскій* подъѣздной путь 17 верстъ (электр.) отъ Петербурга до Пулкова; 15) о-во *Гербы—Ченстоховскій* ж. д., 17 верстъ узкокол., съ электр. тягой; 16) 1 мая 1898 г. «о-во *городскихъ и подъѣздныхъ путей въ Россіи*» съ капиталомъ въ 500.000 р. акціями [4]). Измѣненіе въ уставѣ—15 апр. 1899 г. [5]). О-ву въ этомъ же году было разрѣшено соорудить подъѣздъ отъ ст. Клинъ Николаевской ж. дор. до слободы Стрѣлецкой и Теряевой Московской губ. [6]). Подъѣзды пока эти не сооружены; 17) о-во *Томашевской* ж. д. отъ ст. Холмъ Привислянской ж. д. до мѣстечка Белжецъ на Австрійской границѣ съ вѣтвью къ г. Люблину (16 іюня 1898 г. [7]) съ капиталомъ въ 5.000.000 р. акціями и 5.000.000 руб. облигаціями. 13 іюня 1899 г. разрѣшено было капиталъ этой дороги принять въ 3.000.000 руб. акціями и не болѣе 8.500.000 р. облигаціями [8]). Дорога эта такъ и не сооружена за невозможностью для общества собрать необходимые капиталы; 18) о-во *Ялта-Бахчисарайской* жел. дор. утвержденное 16 іюня 1898 г. на основаніи концессіи, данной г. Гартману и К°; такъ и несостоялось за невозможностью собрать необходимые капиталы; 19) О-во *Друскенискаго* подъѣздного пути отъ ст. Порѣчье Петербургско-Варшавской ж. д. до м. Друскеники (18 іюня 1899 г. [10]), также не соорудило своего пути; 20) «Россійское о-во водныхъ, шоссейныхъ и второстепенныхъ рельсовыхъ путей» (образованное въ 1899 г. изъ Елецко-Ростовско-Донского пароходо-промышленнаго

---

[1]) Собр. у 1899 г ст 2144.
[2]) П. С. З № 14272.
[3]) Собр. узак. 1898 г ст 1556
[4]) Собр. узак. 1898 г. № 62 ст. 849.
[5]) Собр. узак. 1899 г. № 68 ст. 927.
[6]) Собр. узак. 1899 г. № 126 ст 1980.
[7]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1151.
[8]) Собр. узак. 1899 г. ст. 1910
[9]) Собр. узак. 1898 г. № 90 ст. 1111.
[10]) Собр. узак. 1899 г. ст. 1838.

общества) получило 4 февраля 1899 г. [1]) концессію на сооруженіе ширококолейнаго пути отъ Одессы до Аккермана (75 в.). Это о-во сдѣлало попытку реализовать свои облигаціи на 5.240.000 р. нариц. и изъ 5% по 90 за 100 черезъ Вавельберга, но попытка эта не увѣнчалась успѣхомъ, и дорога эта до сихъ поръ также не сооружена; 21) *Петроковско-Сулеевскій* подъѣздной путь, разрѣшенъ 19 марта 1899 г. землевл. Псарскому [2]); 22) *Общество загородныхъ недвижимостей и дорогъ* (въ Петербургѣ), которому 15 мая 1899 г. разрѣшено было соорудить подъѣздъ отъ Петербурга до с. Токсова Шлиссельбургскаго уѣзда [3]), 25 верстъ, электр., поступаетъ черезъ 90 лѣтъ безплатно въ казну; 23) о-во *Кахетинской* ж. д. отъ разъѣзда В. Авчалы Закавказской ж. д. до с. Сакобо Тифлисской губ.—10 марта 1900 г. [4]); 24) ширококолейный подъѣздной путь отъ свекл. завода В.-Бобрикъ Сумского уѣзда до соединенія съ Сумско-Бѣлгородской ж. д.,—8 верстъ, на частныя средства гр. Апраксиной, но съ правомъ принудительнаго отчужденія земель, тоже 10 марта 1900 года [5]); 25) *о-во Ржищевской* ж. д. отъ ст. Христиновка Ю.-Западныхъ ж. д. до м. Ржищевъ на правомъ берегу Днѣпра Кіевской губ. съ капиталомъ въ 2.112.500 р. нар. акціями и 6.337.500 р. облигаціями (30 марта 1900 года) [6]). Дѣло это также не пошло; 26) *о-во Мальцевскихъ* ж. дорогъ—11 іюня 1900 г. [7]), для пріобрѣтенія и эксплоатаціи принадлежащей Мальцевскому акц. о-ву сѣти узкоколейныхъ ж. д. частнаго пользованья, развитія и переустройства ихъ въ цѣляхъ приспособленія къ общественному пользованію, переустройства нѣкоторыхъ изъ нихъ въ ширококолейныя и проложенія новыхъ вѣтвей; 27) узкок. путь отъ ст. *Стремешицы* Привислянскихъ ж. дор. до копей «Мортимеръ»—4 версты (11 марта 1901 года за счетъ акц. о-ва каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ Сосновицахъ, съ уплатой о-ву затраченнаго капитала (безъ начисленія процентовъ)—изъ доходовъ вѣтви; 28) о-во *Плоцкой* ж. д. (отъ ст. Новогеоргіевскъ Привислянскихъ ж. дор. до г. Плоцка)—4 іюня 1901 г. [8]); 29) о-во *Токмакской* жел. дор. 4 іюня 1901 года [9]), также еще не состоявшееся;

---

[1]) Собр. узак. 1899 г ст 851.
[2]) Собр. узак. 1899 г. ст. 2083
[3]) Собр. узак. 1899 г. ст. 2243.
[4]) Собр. узак. 1900 г. ст. 1240.
[5]) Собр узак. 1900 г ст. 1257.
[6]) Собр узак. 1900 г. ст. 1258.
[7]) Собр. узак. 1900 г. ст. 1177.
[8]) Собр узак. 1901 г., ст. 1816
[9]) Собр. узак. 1901 г. ст 1921.

30) о-во *Вольмарскаго* подъѣзд. пути отъ мѣстечка Смильтенъ до гавани Гайнамъ на Рижскомъ побережьи, 110 верстъ. Въ этотъ счетъ не вошли трамваи и пути съ электрической тягой (наприм. о-во Кіево-Броварскаго электрическаго трамвая, о-во Лодзинскаго, Згержскаго и Пабіаницкаго электр. трамвая) и конной тягой, также общество «Паровозъ», имѣющее цѣлью сооруженіе для частныхъ лицъ подъѣздныхъ путей частнаго пользованія. Какъ видимъ, число сооруженныхъ подъѣздовъ въ м-во С. Ю. Витте поразительно возрастаетъ, вмѣстѣ съ общимъ ростомъ жел. дорогъ, при чемъ образуются частныя общества спеціально съ цѣлью постройки этихъ путей. Общества эти собираютъ однако строительные капиталы съ большимъ трудомъ, постепенно откладываются правительствомъ и сроки собранія этихъ капиталовъ и сроки открытія движенія на сооружаемыхъ вѣтвяхъ. Нѣкоторыя общества и вовсе къ сооруженію еще не приступили, возможно, что сооруженіе другихъ и вовсе не состоится или потребуетъ привлеченія новыхъ капиталовъ,—можетъ быть казенныхъ пособій или пріобрѣтенія ихъ облигацій государственнымъ казначействомъ. Было построено на самомъ дѣлѣ и строилось въ 1898—1902 г.г.:

1)	Участки Ириновской ж. д. . . .	10	верстъ
2)	Рязань-Тумы Московскаго о-ва	82	»
3)	Либава-Газенпотъ	45	»
4)	Орѣхово-Ильинскій погостъ.	38	»
5)	Стародубскій узк. путь	33	»
6)	Мелекескій ширококоль. путь	85	»
7)	Лифляндскій путь	199	»
8)	Новозыбковскій путь	124	»
9)	Тумы-Владиміръ Моск. о-ва	125	»
10)	Марковскій подъѣздъ	18	»
11)	Пулковскій »	16	»
12)	Варшавы-Яблонна и Ваверъ.	26	»
13)	Бѣлгородъ-Сумы (широк.)	140	»
14)	Сестрорѣцкая (широк.)	41	»
15)	Перваго о-ва подъѣзд. путей. . . .	1146	»

Всего 2128 верстъ новыхъ рельсовыхъ путей, изъ коихъ 266 верстъ широкой колеи, что вмѣстѣ съ сооруженными девятью частными о-вами (12.500 верстъ) составитъ 14628 верстъ. Всего было выпущено обществами подъѣздныхъ путей облигацій на сумму 42.797.000 р., съ выручкой въ 38.891.580 р. или 90,89%, результатъ очень удачный. Окупятъ ли себя всѣ эти сооруженныя линіи—вопросъ будущаго. По всей вѣроятности большая часть ихъ будетъ пріобрѣтена тѣми крупными жел. дорогами, къ которымъ онѣ примыкаютъ.

Другія разовьются въ болѣе или менѣе крупныя ж. д. общества (напр. Московское, соорудившее уже теперь большую линію Владиміръ-Рязань), третьи потерпятъ крахъ, и ихъ прійдется, какъ всегда, пріобрѣтать въ казну на болѣе или менѣе невыгодныхъ для нея условіяхъ (къ этому результату, очень можетъ быть, прійдетъ 1-ое общество подъѣздныхъ жел. дорогъ, дѣла котораго весьма не блестящи, облигаціи котораго уже пришлось покупать въ казну, а въ составъ правленія его вводить правительственныхъ директоровъ). Въ общемъ же развитіе подъѣздныхъ путей необходимо привѣтствовать и желать всякаго преуспѣянія частнымъ лицамъ и обществамъ, взявшимся за осуществленіе этой важной и насущной задачи. Къ сожалѣнію на особые доходы отъ этихъ путей разсчитывать невозможно, отсюда трудность собранія необходимыхъ для сооруженія ихъ капиталовъ. Многія изъ разрѣшенныхъ и перечисленныхъ выше обществъ, какъ мы видѣли, не могли состояться, и затѣянные ими пути не вышли изъ области проэктовъ.

Особнякомъ отъ всѣхъ этихъ предпріятій стоятъ частныя общества (возникшія въ 1895 г.) для сооруженія рельсовыхъ и шоссейныхъ путей въ Персіи. Съ Персіей давно уже заключенъ договоръ, по которому преимущественное право сооруженія въ ней жел. дорогъ предоставлено русскимъ обществамъ, но таковыя, не смотря на большіе барыши, которые могла бы сулить дорога къ Персидскому заливу, у насъ долгое время не могли образоваться, хотя еще въ 1870 г. инженеръ С. Е. Палашковскій составилъ подробный проэктъ жел.-дор. пути отъ порта Энзели на Каспійскомъ морѣ къ Индійскому океану, а въ 1891 г. П. М. Романовъ намѣчалъ проэктъ жел.-дор. пути черезъ Азарбайджанскую провинцію [1]). Въ 1895 г. возникаетъ о-во *Энзели-Казвинской* ж. д. во главѣ съ Л. С. Поляковымъ, братомъ извѣстнаго нашего ж.-д. дѣятеля конца 1860-ыхъ и 1870-ыхъ г.г. Въ 1898 г. этому о-ву было разрѣшено вести *колесный* путь, продолжая его отъ Казвина до Тегерана и съ переименованіемъ въ о-во *Энзели-Тегеранской* дороги, увеличивъ капиталъ до 4.100.000 руб. [2]). Для сооруженія этихъ дорогъ правительство дало средства, пріобрѣтя въ казну $4^1/_2$%-ыя облигаціи Энзели-Казвинской дороги на 1.917.750 руб., и Энзели-Тегеранской на 2.140.750 руб. Сооруженіе колесной дороги въ настоящее время уже окончено, при чемъ по общимъ отзывамъ оно произведено невозможно плохо, а плата, взымаемая за пользованіе дорогой чрезвычайно высока, къ сооруженію же желѣзной дороги такъ и не приступили. Ограничиться этими путями совершенно невозможно. Мы какъ будто бы

[1]) *Курмаковъ*. Торговые и промышленные интересы Россіи, Спб. 1901 г.
[2]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1295 Объ этой дорогѣ *Вѣст фин.* 1895 г. № 24.

нарочно ждемъ, пока англичане захватятъ Ю.-Персію, заставивъ насъ довольствоватся вліяніемъ въ Сѣверной, ни на что намъ не нужной. Русское правительство оказало крупное пособіе персидскому, давъ ему взаймы сперва 22 мил. руб., а затѣмъ 10 мил. руб., оплата которыхъ обезпечена всѣми таможенными сборами Персіи, кромѣ таможенныхъ сборовъ *Южныхъ Портовъ*, т. е. опять-таки именно кромѣ тѣхъ, которые наиболѣе цѣнны. Въ иностранныхъ газетахъ постоянно проскальзываютъ извѣстія о сооруженіи въ ближайшемъ будущемъ русскими ж. д. къ Персидскому заливу, намъ прямо подсказываютъ, что надо дѣлать, но, къ сожалѣнію, досихъ поръ эти извѣстія не оправдываются. Если мы нашли нужнымъ и возможнымъ выбросить сотни милліоновъ рублей почти безъ пользы на Манчжурскую дорогу, то во сколько же разъ была бы дешевле и полезнѣе дорога къ Персидскому заливу! Она не сулила бы никакихъ политическихъ осложненій (Персія—не Китай), транзитное значеніе ея не меньше Манчжурской, а Персія—дѣйствительно богатый и неотъемлемый у насъ рынокъ для сбыта нашихъ товаровъ. Здѣсь истинно широкое поприще для предпріимчиваго частнаго о-ва (вродѣ нашего о-ва Владикавказской ж. д.), и не жаль даже крупнаго пособія ему со стороны госуд. казначейства.

II.

Если судить по количеству верстъ ж. дор., сооруженныхъ въ министерство С. Ю. Витте частными обществами, то можно предположить, что онъ являлся убѣжденнымъ противникомъ казеннаго жел.-дор. хозяйства, ибо не въ одинъ періодъ нашей исторіи дѣятельность частныхъ ж. д обществъ не была столь обширна, какъ при Витте. На самомъ дѣлѣ однако такое заключеніе было бы совершенно несправедливо: съ тою же энергіей, съ какою шло сооруженіе новыхъ рельсовыхъ путей частными обществами, у другихъ частныхъ обществъ одна за другою выкупались важнѣйшія старыя линіи, и въ рукахъ казны сосредоточивалась все болѣе и болѣе внушительная сѣть жел. дорогъ. Мы видѣли [1]), что уже при Вышнеградскомъ, благодаря настойчивости того же Витте, тогда директора департамента ж. д. дѣлъ, выкупъ ж. дорогъ изъ рукъ частныхъ о-въ быстро пошелъ впередъ, и казна за какихъ-нибудь шесть лѣтъ сосредоточила въ своихъ рукахъ 5.456 верстъ рельсовыхъ путей, принадлежавшихъ раньше 10 различнымъ о-вамъ. Задача состояла въ томъ, чтобы посредствомъ централизаціи управленія находящихся въ связи линій поднять ихъ чистую доходность. Поэтому для выкупа дорогъ въ извѣстномъ порядкѣ должно было выработать опредѣленный планъ, сообразуясь однако со сроками, установленными въ уставахъ той или другой дороги. Выкупъ въ казну одной линіи предрѣшалъ выкупъ и другой, съ ней смежной, разъ объединеніе ихъ эксплоатаціи сулило извѣстныя выгоды.

Въ 1891 г. была выкуплена въ казну Курско-Харьково-Азовская ж. д. [2]), продолженіемъ которой на сѣверъ являлась *Московско-Курская* ж. д. Послѣдняя была одною изъ самыхъ доходныхъ жел. дор., акціонерный капиталъ ея гарантированъ не былъ, срокъ выкупа наступилъ 1 авг. 1891 г. Естественно, что еще И. А. Вышнеградскій считалъ цѣлесообразнымъ для правительства воспользоваться своимъ правомъ и еще въ 1890 г. входилъ по этому поводу

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ т. II, стр. 396—397

[2]) Русск госуд. кредитъ, т. II, стр. 382—390.

на Высочайшее благовозрѣніе [1]). Однако «вслѣдствіе обстоятельствъ, независѣвшихъ отъ финансоваго вѣдомства, осуществленіе предположеній м-ва ф-овъ по сему дѣлу замедлено было возникшими по поводу онаго сношеніями», читаемъ въ оффиціальной бумагѣ. Дѣло въ томъ, что владѣльцамъ акцій этой дороги, завѣдывавшимъ дѣлами ея и получавшимъ отъ этого крупныя выгоды, нисколько не улыбалась перспектива выкупа дороги въ казну, а такъ какъ м-во ф-овъ ссылалось на *необходимость* этого выкупа въ виду перехода въ казну К.-Х.-Азовской дор. и предстоящаго перехода Донецкой ж. д., правильную эксплоатацію которыхъ безъ владѣнія М.-Курской линіей нельзя было организовать, то предсѣдатель правленія М.-Курск. дор. А. И. Мамонтовъ вошелъ въ соед. присутствіе департамента госуд. экономіи госуд. совѣта и комитета министровъ, куда дѣло о выкупѣ дороги было внесено м-ами ф-овъ (С. Ю. Витте) и путей сообщенія (Кривошеинымъ),—съ предложеніемъ капитализировать изъ 5% получающійся акціонерами о-ва чистый доходъ и, образовавъ въ этой суммѣ новый акціонерный капиталъ, произвести разсчетъ съ акціонерами о-ва М.-Курской ж. д., принять на новое о-во уплату процентовъ и погашенія по всему строительному капиталу М.-Курской, Курско-Харьково-Азовской и Донецкой ж. д., соорудить въ теченіе трехъ лѣтъ второй путь отъ Москвы до Харькова и 50 верстъ подъѣздныхъ путей къ Донецкой дорогѣ и учредить каботажное судоходство вдоль береговъ Чернаго и Азовскаго морей. Новое общество предлагало, за отчисленность 5% на его акціонерный капиталъ, всѣ прибыли дѣлить пополамъ съ правительствомъ, срокъ же выкупа предпріятія отдалить на 20 лѣтъ. Предложеніе было, конечно, выгодно для казны, но исполненіе обѣщаемаго ровно ничѣмъ инымъ не гарантировано, какъ доходами же новаго предпріятія, еслибы оно оказалось дѣйствительно доходнымъ. Но въ этомъ послѣднемъ случаѣ, извлечь доходы могло легко и свободно казенное управленіе, безъ посторонней помощи. Вотъ почему отклоненіе сказаннаго ходатайства необходимо привѣтствовать, и остается только пожалѣть, что «независящія обстоятельства» помѣшали приступить правительству къ выкупу дороги *своевременно*, такъ какъ доходъ дороги съ каждымъ годомъ возрасталъ, выкупъ же по условіямъ концессіи опредѣлялся по доходности послѣдняго передъ выкупомъ года, если таковая была выше средняго за лучшіе 5 лѣтъ изъ послѣдняго семилѣтія. Дѣйствительно доходъ дороги въ 1891 г. по сравненіи съ 1890 годомъ возросъ уже на 880.000 руб., а въ первые 6 мѣсяцевъ 1892 г. вслѣдствіе огромныхъ хлѣбныхъ перевозокъ съ юга въ Москву и

[1]) Свѣдѣнія беремъ изъ архива Н. Х. Бунге (въ Кіевскомъ унив.).

*

въ замосковскій районъ (по случаю неурожая) еще увеличился на 1.378.000 р.. Входя (въ 1892 г.) съ представленіемъ о выкупѣ, м-ръ ф-овъ поднималъ вопросъ, не желательно ли этотъ выпускъ отсрочить въ виду исключительности возрастанія дохода дороги въ 1892 г., обусловленнаго особыми обстоятельствами, тогда какъ нормально этотъ доходъ возрастаетъ ежегодно тысячъ на 400 р. и находилъ, что «эта отсрочка ясно сознанной правительствомъ цѣли въ видахъ доставленія нѣкоторыхъ выгодъ казнѣ и согласно сему убытковъ противной сторонѣ едва-ли соотвѣтствовала бы достоинству правительства, тѣмъ болѣе что владѣльцы этой линіи принадлежатъ къ числу капиталистовъ, заслуживающихъ довѣрія и съ своей стороны всегда содержавшихъ дорогу въ полной исправности». Кромѣ того м-ръ ф-овъ находилъ, что доходы дороги вообще растутъ, и, слѣд.. казна навряд ли много потеряетъ, выкупивъ ее немедленно, не говоря уже о возможности для казны повысить тарифы дороги, которые ниже, чѣмъ на другихъ дорогахъ Россійской имперіи, ибо по условіямъ передачи въ 1871 г. М.-Курской дороги отъ казны частному обществу, ему было поставлено въ условіе не держать тарифовъ выше установленныхъ казною до передачи, а это возвышеніе могло бы усилить доходъ дороги minimum на 438.000 р. ежегодно. Наконецъ, необходимо было сооруженіе второго пути и вокзала въ Москвѣ, а поручить это дѣло о-ву, заканчивающему свои дни, было очевидно неудобно. М-ръ п. сообщ. съ своей стороны обѣщалъ при переходѣ дороги въ казенное управленіе сократить ея расходы на 390.000 р. ежегодно, а избытокъ доходовъ дороги надъ уплатами по выкупному капиталу исчислялъ до 1.000.000 р. въ годъ, сумму необходимую правительству, ибо предстояли дов. крупные (до 3 мил. р.) расходы на улучшеніе техническаго состоянія К.-Х.-Азовской ж. д. Соединенное присутствіе совершенно правильно не согласилось съ тѣмъ доводомъ м-ра ф-овъ, что начатые съ о-вомъ о выкупѣ дороги переговоры обязываютъ правительство приступать непремѣнно къ выкупу, хотя бы моментъ для этого и былъ неблагопріятенъ, но отсрочивать выкупъ не сочло нужнымъ уже по одному тому, что чистый доходъ акціонеровъ могъ возрастать даже просто отъ высокаго курса кред. рубля (когда меньше пришлось бы платить по металлическимъ облигаціямъ). Оно одобряло проэктированныя м-ами условія выкупа, но считало необходимымъ оговорить точнѣе, что 1) въ казну подлежитъ передачѣ и основной запасной капиталъ о-ва въ 5.000.000 р. кр. и тотъ запасной капиталъ дороги, который на основаніи § 10 устава общества образовался изъ отчисленій отъ чистаго дохода и предназначался между прочимъ на покрытіе расходовъ по исправленію дороги, усиленію подвижного ея состава, проложенію доба-

вочныхъ путей etc., т. е. по тѣмъ работамъ, къ которымъ правительство должно было приступить немедленно послѣ выкупа.

Изъ справки, представленной м-омъ п. сообщ., видно, что сооруженіе дороги въ свое время обошлось казнѣ въ 44.938.626 р. кр. (503 версты), а съ прибавленіемъ сюда процентовъ на этотъ капиталъ по день передачи дороги частному обществу (8.138.761 р.) и за вычетомъ чистаго за это же время дохода дороги, вся затрата на нее исчислялась въ 48.472.274 руб. кред.. При продажѣ правительство зачислило въ уплату: 1) выручку по консолид. жел. дор. займу 1870 года на 27.339.200 руб. мет. нариц. въ суммѣ *26.597.522 руб. кред.* дѣйств., 2) выручку по другимъ консолид. займамъ уже послѣ продажи дороги на 14.364.800 р. мет. нар.— въ суммѣ *14.567.054 р. кр.* дѣйств. и 3) на 10.000.000 р. м. нар. акціями, принятыми за *11.000.000 руб. кр.*, итого *52.164.976 р. кр.* дѣйств., т. е. болѣе дѣйствительной стоимости дороги на 3.692.702 р. кр. По уставу о-ва, капиталъ его былъ опредѣленъ въ 15.729.000 р. мет. акціями и 41.704.000 руб. мет. нариц. облигаціями, итого 57.433.000 руб. мет., да въ 1886 году былъ выпущенъ дополнит. облигаціонный капиталъ, реализованный о-мъ отъ своего имени на 6.480.600 р. м. (21 мил. мар.). Весь первоначальный облигаціонный капиталъ (41.704.000 р. м.) и на 10.000.000 р. м. акціями выпускались для разсчета съ правительствомъ. А остальной акціонерный капиталъ (5.729.000 р. м. нар.) предназначался для дополнительныхъ работъ и поставокъ. Изъ него и былъ образованъ основной запасный капиталъ о-ва въ суммѣ 5.000.000 р. кр., о которомъ подняло вопросъ Соединенное Присутствіе, ибо акціи были выпущены на самомъ дѣлѣ не въ мет., а кред. валютѣ на сумму 18.264.000 р., реализація которыхъ дала 16.000.000 р., что и даетъ, за вычетомъ на 11.000.000 р. кр. дѣйст. переданныхъ въ казну, 5.000.000 р. [1]). Выкупъ дороги Высоч. утвер. 31 окт. 1892 г. положеніемъ Соедин. Присутствія [2]) было постановлено произвести съ 1 января 1893 г., принявъ дорогу въ казну и приступивъ черезъ особую коммиссію госуд. контроля къ ревизіи отчетовъ дороги за послѣдніе 7 передъ выкупомъ лѣтъ (1885—1892 г.г.). Государ. контроль долженъ былъ окончить свою ревизію въ теченіе года со времени составленія отчета за 1892 г. и сообщить свои выводы особой ликвидаціонной коммиссіи, выбраной обществомъ М.-К. ж. д., которая обязана была въ мѣсячный срокъ представить свои возраженія, а госуд. контроль въ свою очередь — окончательное ревизіон-

---

[1]) Ср Рус. гос. кред. т. I, стр. 324, 387, 574—575.

[2]) П С. З. № 8991.

ное постановленіе по полученіи этихъ возраженій. Какъ и слѣдовало ожидать [1]) выводы госуд. контроля и ликвидаціонной коммиссіи разошлись, такъ что предстояло судебное разбирательство, нежелательное ни для правительства, ни для общества, которое поэтому просило м-ра ф-овъ о соглашеніи. Въ виду этого была образована особая коммиссія изъ представителей м-ва путей сообщенія, ф-овъ и госуд. контроля подъ предсѣдательствомъ директора департамента желѣзн. дѣлъ. Главное разногласіе между о-мъ и госуд. контролемъ произошло изъ за цифры дохода послѣдняго передъ выкупомъ года (1892 г.), который общество исчисляло въ 15.809.732——7.676.072=*8.133.660* р. а госуд. контроль въ 15.544.785——8.344.678=*7.200.107* руб. Особая коммиссія исчисляла этотъ доходъ въ 15.700.907—8.232.626=*7.468.281* руб., также ближе къ опредѣленному госуд. контролемъ. Но коммиссія въ то же время находила, что, несмотря на огромный чистый доходъ 1892 года, «самъ по себѣ онъ не можетъ служить правильнымъ показателемъ нормъ доходности за послѣднее передъ выкупомъ время, такъ какъ, если бы не исключительныя обстоятельства (перевозка хлѣба въ голодныя мѣстности по удешевленному тарифу), то доходъ за 1892 г. былъ бы исчисленъ въ гораздо большей суммѣ. А въ виду этого *опредѣленіе выкупной стоимости акцій М.-Курской дороги въ строгомъ соотвѣтствіи съ доходностью послѣдняго отчетнаго года едва ли было бы правильно по существу и справедливо въ отношеніи акціонеровъ этой дороги*» [2]). Такой парадоксальный выводъ основывался на томъ, что въ 1892 году эксплоатаціонные расходы поглотили 48,55% (по исчисленію общества) и 52,43% (по исчисленію особой коммиссіи) валоваго дохода дороги, а въ 1891 году всего 44,66—44,75%. Упускалось однако изъ виду, что колоссальный ростъ самого валового дохода 1892 г. (свыше, чѣмъ на 2 мил. руб. противъ 1891 г.) объяснялся именно этими усиленными хлѣбными перевозками и что самъ м-ръ ф-овъ годъ тому назадъ подымалъ даже вопросъ объ *отсрочкѣ* выкупа въ виду *исключительно высокой доходности дороги именно въ 1892 г.*, обусловленной экстренными хлѣбными грузами. Кромѣ того, если акціонеры считали себя обиженными при опредѣленіи выкупной цѣны по чистому доходу 1892 г., то за основаніе можно было бы взять чистый доходъ предыдущихъ лѣтъ (составлявшій въ 1886 г.—5.768.042 р., въ 1887г.—6.984.285 р., въ 1888 г.—7.280.989 руб., въ 1889 г.—7.245.187 руб., въ

---

[1]) См. Дѣло кред. канц., отд. II, ст. I, № 36 за 1895 г, также *Вѣстн. финан.* 1895 г. № 37.

[2]) Ibid, стр. 540.

1890 г.—7.435.836 р., въ 1891 г.—7.773.263 р.) или доходъ 1893 г., составившій всего 7.194.230 руб. (расходъ эксплоатаціи равнялся 52,36%, откуда видно все легкомысліе заключенія коммиссіи объ *исключительности* дохода 1892 г. и построенія на этомъ вывода о необходимости увеличенія выкупной за дорогу суммы). Какъ бы то ни было особая коммиссія, капитализируя причитающійся акціонерамъ доходъ (исходя изъ средняго дохода за пять лучшихъ въ семилѣтіе 1886—1892 г.г.), пришла къ заключенію, что имъ приходится получить на акцію всего 259 р. съ процентами по 1 іюня 1895 г., акціонеры же просили по 270 р. 64 к. также съ процентами, при чемъ коммиссія предлагала имъ не наличныя деньги, а 4%-ую ренту по курсу 97 за 100 или всего 297 р. 66 к. нар., а акціонеры просили ту же ренту, но по разсчету 96 за 100, или 314 р. 28 к. нар. (съ процентами по 1 іюня 1895 г.). Въ результатѣ торга правительство сочло возможнымъ набавить 6 р. 90 к., а акціонеры скинуть 9 р. 72 к. (то обстоятельство, что акціонеры больше уступили, чѣмъ набавила коммиссія очень утѣшало м-во ф-овъ [1]), и, очень можетъ быть, что акціонеры нарочно запрашивали больше, чѣмъ полагали получить, спеціально съ цѣлью доставить м-ву ф-овъ удовольствіе чувствовать себя побѣдителемъ). 16 іюня 1895 г. было Высочайше утверждено положеніе Соедин. Присутствія [2]), которымъ было постановлено за каждую 100-рублевую непогашенную акцію общества М.-Курской ж. д. выдать свидѣтельствами 4%-ой ренты съ процентами, текущими съ 1 іюня 1895 г., на 300 руб. нар. и за каждыя пять погашенныхъ 100 р. акцій—900 р. нар. въ рентѣ и сверхъ того доплатить наличными за каждую непогашенную акцію 4 р. 42 к., за каждую погашенную—9 р. 34 к. кр., съ каковою цѣлью разрѣшалось м-ру ф-овъ выпустить свидѣтельствъ ренты на 60.000.000 р. нар., часть которыхъ должна была быть передана акціонерамъ, а остатокъ—реализованъ и употребленъ на доплаты имъ же наличныхъ и для разсчета съ акціонерами другихъ выкупаемыхъ въ казну дорогъ.

М-во ф-овъ исчисляло, что такимъ образомъ (если не считать процентовъ по 1 іюня 1895 г. съ 1 янв. 1893 г.), акціонеры получили за непогашенную акцію по 265 р., за погашенную по 165 р. наличными, или всего за 175.905 р. непог. акцій и 6735 погашенныхъ—47.726.100 р. дѣйств. и 49.202.200 р. нар. (считая курсъ реализаціи въ 97 за 100), проценты съ этой суммы составятъ

---

[1]) Ibid, стр. 538.

[2]) П. С. З. № 11849.

1.968.088 р., а если прибавить по 0,43% на погашеніе въ теченіе 59½ лѣтъ (по срокъ концессіи), или 211.569 р., получимъ весь ежегодный расходъ для казны по случаю выкупа 2.179.657 р., тогда какъ акціонеры въ среднемъ за пять лучшихъ лѣтъ въ семилѣтіе 1886—1892 г.г. получали на свою долю 2.398.595 р. ежегодно, т. е. болѣе на 218.938 р. Всего на сумму 273 р. 20 к. нар, выдаваемыхъ за каждую акцію (безъ процентовъ) акціонеры должны были получать ежегоднаго дохода 10 р. 93 к., вмѣсто 13 р. 61 к., которые они получили въ 1891 г. (доходъ котораго, вычисленный обществомъ дороги, не оспаривался и коммиссіей), т. е. на 20% меньше. Съ процентами казна должна была выплатить на акцію по 295 р. 42 к. наличными, на самомъ же дѣлѣ выдавалось въ рентѣ по 300 р. нар. (соотвѣтственно 291 р. дѣйств.) и по 4 р. 42 к. наличными деньгами.

За 175.905 непог. акцій это составило	52 771.500 руб.	въ рентѣ	+ 777.500 руб.	нал.
» 6.735 погаш. » » »	1.212 300 »	» »	+ 62.905 »	»
	53.983 800 руб.	въ рентѣ	+ 840.405 руб.	нал.

Наличныя деньги предназначались для вознагражденія правленія, служащихъ, ликвидаціонной коммиссіи, лицъ, приглашенныхъ къ участію въ сдачѣ дорогѣ и на покрытіе разныхъ расходовъ ликвидаціи дѣлъ о-ва. На 60.000.000 р. рента выпускалась потому, что каждая серія составляла сумму непремѣнно въ 10.000.000 р. Выпущена эта рента была распоряженіемъ м-ра ф-овъ 10 авг. 1895 г. [1])— серіи 143—148. Остатокъ ренты этой (6.016.200 р. нар.), за передачей 53.983.800 р. акціонерамъ М.-Курской ж. д., былъ реализованъ по курсу 97¾ [2]), т. е. для реализаціи 840.405 р. выданныхъ имъ наличными деньгами, пришелся выпускъ ренты въ 859.740 р., а всего за М.-Курскую ж. д. пришлось заплатить *54.843.540 р.* съ ежегоднымъ платежемъ (за учетомъ купоннаго налога) въ *2.084.055 р.* Эту сумму пришлось отдать за первоначальный затраченный акціонерами на пріобрѣтеніе дороги капиталъ въ 18.264.000 р., т. е. *втрое* болѣе. Такой результатъ являлся послѣдствіемъ неправильной ж. д. политики прошлаго, когда уступались частнымъ обществамъ даже самыя выгодныя казенныя желѣзныя дороги и когда полученныя въ уплату за дорогу акціи (почти двѣ трети ихъ) правительство не умѣло удержать, а отчуждало за безцѣнокъ. Выкупъ М.-Курской дороги былъ въ концѣ концовъ произведенъ съ достаточнымъ

---

[1]) Собр. узак. 1895 г ст. 1220.

[2]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контр. за 1895 г. стр. 34.

и разумнымъ соблюденіемъ выгодъ казны, и м-во ф-овъ понесенными имъ трудами и настойчивостью въ правѣ было гордиться. Но нельзя не пожалѣть, что въ свое время выкупъ дороги безъ всякой надобности былъ отсроченъ, отъ чего и пришлось платить дороже, здѣсь при своевременномъ выкупѣ. Платежи по лежащимъ на дорогѣ обязательствамъ исчислялись въ 2.407.222 р. зол.=3.610.833 р. кр.+3.292 р. кр. [1]), а добавивъ сюда 2.084.055 р. новыхъ обязательныхъ платежей, получимъ всю сумму ихъ въ 5.698.180 руб. Чистый же доходъ дороги уже въ 1894 г. составилъ 8.494.466 р. [2]). Съ 1895 г. счета этой дороги были слиты со счетами М.-Нижегородской линіи, выкупленной къ этому времени въ казну въ составѣ дорогъ, принадлежащихъ Главному О-ву рос. ж. д., къ выкупу коихъ и переходимъ.

Главное общество Россійск. ж. д. [3]) съ самаго своего основанія лежало тяжелымъ бременемъ на госуд. казначействѣ, не смотря на то, что владѣло самыми лучшими ж. д. линіями въ государствѣ. Объясняется это чрезвычайными хищеніями при сооруженіи имъ дорогъ, такъ что даже крупный чистый доходъ ихъ не въ состояніи былъ оплатить числившіеся затраченными на ихъ сооруженіе (на самомъ дѣлѣ растраченные) капиталы. Къ этому присоединяется еще крайне неумѣлое и также несвободное отъ злоупотребленій хозяйничанье о-ва на дорогахъ, и, какъ результатъ, постоянныя приплаты казны по гарантіи, суммы которыхъ (съ процентами) къ 1 января 1894 года составляли уже 170.432.423 рублей [4]). Правительство однако неизмѣнно покровительствовало этому обществу и въ 1868 г. уступило ему лучшую казенную дорогу (Николаевскую), освободивъ ее отъ невыгодныхъ контрактовъ (обусловливавшихъ ея недостаточную доходность), — за уплату ежегодной ренты въ 6.000.000 р. м. и передачу въ казну $^3/_4$ чистаго дохода дороги (за вычетомъ этой ренты), если по другимъ дорогамъ о-ва казнѣ прійдется приплачивать гарантію, и $^1/_2$ этого дохода, если гарантіи приплачивать не придется. Вмѣсто 6.000.000 р. мет. было затѣмъ обществу разрѣшено платить только 7.200.000 руб. кр., хотя это была плата за проданную о-ву дорогу и правительство должно было употреблять получаемыя деньги въ свою очередь на оплату выпущенныхъ правительствомъ, въ цѣляхъ реализаціи покупной за дорогу суммы, облигацій на 577.500.000 фр., требовавшихъ именно

---

[1]) Свѣд. госуд. контр. за 1893 г стр. 21.

[2]) Свѣд. за 1898 г. стр 79

[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр 263—270 и 349—361.

[4]) Стат. сбор. м. п. с, вып. 40, стр. 17, табл. I.

эти 6.000.000 р. мет., по впослѣдствіи установившемуся курсу— 9.000.000 р. кр. въ среднемъ, т. е. на 1.800.000 р. больше, чѣмъ платило общество. Послѣднее однако не выполняло даже этихъ льготныхъ условій, а за нимъ начтено было разныхъ недовнесенныхъ суммъ до 16,6 мил. руб. (съ 1 сент. 1868 г. по 1 янв. 1883 г.). Тогда правительство вступило въ 1887 г. въ особое соглашеніе съ о-вомъ (въ своемъ мѣстѣ нами подробно разсмотрѣнное и оцѣненное [1]), по которому начетъ (въ суммѣ 15 мил. руб.) былъ возмѣщенъ особымъ облигаціоннымъ займомъ общества, гарантированнымъ правительствомъ, общество обязалось за счетъ другихъ займовъ увеличить провозоспособность своихъ дорогъ, и были нѣсколько измѣнены условія выкупа Николаевской ж. д., по которымъ выкупная сумма должна была исчисляться по семилѣтней средней чистой доходности дороги безъ вычета двухъ худшихъ годовъ (по первоначальнымъ условіямъ долженъ былъ производиться этотъ вычетъ). Но эти условія вступали въ силу только съ 1900 г., а если бы казна приступила къ выкупу до этого времени, то сохранялись прежнія условія, при чемъ выкупная сумма не могла опредѣляться даже по доходу ниже 2.000.000 р. въ годъ. Условіе это крайне было невыгодно для казны, да къ тому же въ «Соглашеніи» было точно оговорено, что изъ капитализированной суммы дохода Николаевской ж. д. вычитаются долги только этой дороги, а не всѣхъ дорогъ главнаго общества (чего не было въ первоначальныхъ условіяхъ). При такихъ обстоятельствахъ выкупить въ казну дороги главнаго общества на условіяхъ, выгодныхъ для казны, было совершенно невозможно. Право на выкупъ дорогъ главнаго о-ва казна получила еще 1 янв. 1887 г., срокъ концессіи наступалъ только въ 1952 г., по соглашеніямъ 1887 и 1891 г.г. правительство сохраняло за собою право на выкупъ дорогъ во всякое время. Вышнеградскій очевидно стоялъ за отсрочку выкупа дорогъ, хотя ихъ доходъ быстро возрасталъ, а съ этимъ ростомъ наступали менѣе выгодныя для казны условія ихъ выкупа (отчисленіе въ казну акціонеровъ не $^1/_4$, а $^1/_2$ чистаго остатка дохода Николаевской ж. д.). Такъ еще въ 1886—1888 г.г. казнѣ приходилось приплачивать по гарантіи обязательствъ Петербургско-Варшавской и Моск.-Нижегородской линій (1.100.805 р., 1.238.159 р., 432.248 р.), а съ 1889 г. приплаты исчезаютъ и напротивъ дѣлаются отчисленія въ пользу казны (сумма которыхъ 1889—1893 г.г. составила 1.682.123 руб.). С. Ю. Витте взглянулъ на дѣло совершенно иначе, чѣмъ его предшественникъ, и рѣшилъ, что откладывать выкупъ—значитъ обременять въ будущемъ

[1]) Рус госуд кредитъ, п. II, стр. 274—288.

госуд. казначейство уплатой все большей и большей выкупной суммы, не говоря уже о чрезвычайной важности имѣть въ рукахъ казны главнѣйшіе въ Имперіи рельсовые пути, эксплоатація которыхъ особенно въ связи съ другими уже выкупленными въ казну линіями (Моск.-Курская и К.-Х.-Азовская ж. д.) могла дать самые лучшіе результаты. Въ виду этого 22 окт. 1893 г. онъ вошелъ въ Соединенное Присутствіе съ представленіемъ о немедленномъ выкупѣ въ казну всѣхъ дорогъ главнаго общества. Представленіе это встрѣтило общее сочувствіе, и 14 ноября 1893 г. [1]) было постановлено съ 1 января 1894 г. произвести выкупъ Спб.-Варшавской и М.-Нижегородской линій и обратное принятіе въ казенное управленіе Николаевской ж. д. на основ. Выс. утвержд. 3 ноября 1861 г. устава гл. о-ва рос. ж. д. и § 52 Выс. утв. 7 іюля 1891 г. договора объ эксплоатаціи Николаевской дороги. Ревизіонныя замѣчанія по отчетамъ объ эксплоатаціи трехъ линій о-ва за 1893 годъ и ревизіонное заключеніе о причитающемся за этотъ годъ дивидендѣ госуд. контроль долженъ былъ предъявить не позже 20 дек. 1894 г., общее же окончательное заключеніе объ отчетѣ за 1893 годъ госуд. контроль долженъ былъ представить—черезъ годъ по полученіи его—ликвидирующему дѣла общества учрежденію, которое съ своей стороны должно было на замѣчанія госуд. контроля представить свои возраженія. Затѣмъ для объявленія о-ву окончательнаго ревизіоннаго постановленія срока назначено не было, но въ теченіе трехъ мѣсяцевъ послѣ объявленія о-ву этого окончательнаго постановленія м-ръ ф-овъ былъ обязанъ внести въ соед. присутствіе представленіе о причитающейся акціонерамъ выкупной ренты.

Такимъ образомъ, имѣя въ виду, что о-во обязано было представить отчетъ за 1893 г. не позже 15 мая 1894 г. и что госуд. контроль могъ бы окончательное ревиз. постановленіе сдѣлать въ теченіе не болѣе мѣсяца послѣ полученія имъ объясненій о-ва на замѣчанія контроля, потребовалось бы не менѣе 17 мѣсяцевъ для установленія выкупной за дорогу ренты. Такой порядокъ м-ръ ф-овъ находилъ крайне неудобнымъ [2]) въ виду того, что акціи главнаго о-ва въ этотъ промежутокъ времени подвергались бы сильнымъ колебаніямъ въ зависимости отъ слуховъ о результатахъ ревизіи отчетовъ и изъ твердыхъ рукъ могли перейти къ спекулянтамъ заграницу, содѣйствуя колебаніямъ нашего вексельнаго курса. Поэтому м-ръ ф-овъ рѣшилъ прибѣгнуть къ *добровольному* соглашенію съ акціонерами гл. о-ва,

---

[1]) П. С. З. № 10049.

[2]) Вѣст. финансовъ, 1894 г., № 9

а какъ этого соглашенія добиться было бы очень трудно (въ виду трудности сосредоточить въ предстоящемъ для этого общемъ собраніи акціонеровъ необходимое для обязательнаго постановленія число акцій, размѣщенныхъ въ значительной степени между мелкими капиталистами), то м-во ф-овъ обратилось за помощью къ представителямъ одной амстердамской (Липманъ, Розенталь и К⁰) и одной Петербургской фирмы (Международный банкъ) бар. Розенталю и къ Ротштейну съ предложеніемъ образовать синдикатъ для скупки акцій (биржевая расцѣнка которыхъ была сравнительно очень низкая) и для содѣйствія окончательному соглашенію съ правительствомъ. За это содѣйствіе синдикату было обѣщано по 1 руб. съ каждой акціи, или 600.000 руб. да сверхъ того на оплату заграничнаго гербоваго сбора и другіе расходы 414.264 руб.. Для опредѣленія выкупной за дорогу суммы м-во ф-овъ исходило изъ той цифры, которую приходилось платить на точномъ основаніи концессіи. По этимъ же условіямъ причиталось акціонерамъ ежегодно въ теченіе 58 лѣтъ: 1) 3.810.237 р. мет. гарантіи по акціямъ, 2) 2.000.000 р кр. за Николаевскую дорогу и 3) рента за Варшавскую и Нижегородскую линіи, равная излишку чистой прибыли за 1893 г. сверхъ гарантированнаго по акціямъ платежа. Кромѣ того стоимость пріобрѣтенныхъ на средства акціонеровъ запасовъ топлива и матеріаловъ при выкупѣ дорогъ должна была распредѣлятся на годичные платежи по правиламъ 5%-аго займа и по числу лѣтъ, остающихся до истеченія срока концессіи, каковые платежи должны были прибавляться къ причитающейся акціонерамъ рентѣ, и эта стоимость опредѣлялась въ суммѣ не менѣе 4.400.000 р. Такимъ образомъ по точному смыслу устава приходилось платить до 5.103.570 р. мет. (обращая 2.000.000 р. кр. въ золотую валюту по курсу 1 р. 50 к. кр.= 1 р. з. и учитывая 5%-ый налогъ) да сверхъ того ренту за Варшавскую и Нижегородскую дорогу по меньшей мѣрѣ—въ суммѣ 900.000 р. кр., не считая еще платежей за топливо и матеріалы. Но акціи глав. о-ва въ концѣ октября 1893 г. доходили maximum до 243 р. кр., что рѣшительно не соотвѣтствовало причитающемуся на нихъ доходу. Естественно, что крупные капиталисты, скупавшіе эти акціи (въ синдикатъ входили многія парижскія, берлинскія, амстердамскія, петербургскія и московскія фирмы), интересовались не доходомъ на нихъ, а возможностью полученія прибыли на самой ихъ капитальной суммѣ. Въ виду этого составленное ими общее собраніе акціонеровъ для соглашенія съ правительствомъ о выкупной за дороги гл. о-ва суммѣ приняло охотно предложеніе м-ва ф-овъ произвести разсчетъ на такихъ основаніяхъ, чтобы 1) за каждую изъ 573.655 непогашенныхъ акцій въ 125 р. зол. каждая было выдано

по три 4%-ыя 125 руб. зол. облигаціи, неподлежащія никакимъ на русскимъ налогамъ и погашаемыя въ теченіе 81 года на сложно-процентныхъ правилахъ (погасит. множитель=0,084381% въ полуг.), общую сумму 107.560.312½ р. зол.; 2) за каждыя десять погашенныхъ 26.345 акцій выдано было по три 4%-ыхъ облигаціи въ общей суммѣ 987.937½ р., 3) за каждый учредительскій пай по 150 р. или за 10.000 паевъ 1.500.000 руб. зол., всего новыхъ 4%-ыхъ облигацій на 110.048.250 р. зол.. Кромѣ того правительство обязывалось на каждую погашенную и непогашенную акцію добавить еще по 5 руб. наличными, или за всѣ 600.000 ихъ—3.000.000 р., учредителямъ—по 20 р. на пай, т. е. 200.000 р., членамъ управленія Глав. О-ва 39.000 р., членамъ ревиз. комиссіи—20.000 р., вознагражденія членамъ совѣта 56.735 р., на вознагражденіе служащихъ по распоряженію общаго собранія—180.000 р., синдикату банкировъ 1.014.264 р. (согласно первоначальному договору), всего 4.510.000 руб. кр. наличными деньгами, не считая вознагражденія служащимъ, которые лишались мѣста съ переходомъ дороги въ казну и сумму котораго м-ръ ф-овъ опредѣлилъ въ 490.000 р. кр.. Для реализаціи этой суммы долженъ былъ быть произведенъ выпускъ тѣхъ же 4%-ыхъ облигацій на 3.518.625 р. мет. нар., а весь выпускъ ихъ—составить 113.566.875 руб. зол. или съ округленіемъ 113.600.000 р. зол.. По принятіи общимъ собраніемъ этихъ условій, м-ръ ф-овъ вошелъ съ соотвѣтствующимъ представленіемъ въ соед. присутствіе, указавъ, что ежегодный платежъ съ 113.600.000 руб. зол., считая погашаніе въ теченіе 58 лѣтъ, составилъ бы 5.050.500 р. зол., т. е. на 53.070 р. зол. меньше, чѣмъ причиталось акціонерамъ по гарантированнымъ акціямъ и по доходу Николаевской дороги. Если же посчитать и ренту, причитавшуюся имъ за Варшавскую и Нижегородскую линіи (600.000 р. з.=900.000 р. кр.), то все сбереженіе госуд. казначейства отъ принятія условій выкупа, соглашенныхъ съ акціонерами, составитъ 653.070 р. з. ежегодно, при капитализіи изъ 4% на 58 лѣтъ—14.648.077 р. з.=21.972.115 р. кр., а, если посчитать стоимость запасовъ топлива и матеріаловъ въ 4.400.000 руб. и 2.300.000 руб. кр. дивиденда за 1893 г., то все сбереженіе казны опредѣлится въ 28.672.000 р. кр.. Разсрочка платежей 4% облигацій на 81 годъ вмѣсто 58 давала еще большее бюджетное сбереженіе для госуд. казначейства, ибо дѣйств. платежъ по нихъ составлялъ всего 4.735.486 р. зол., и м-ръ ф-овъ находилъ эту разсрочку весьма желательной, такъ какъ дороги черезъ 58 лѣтъ не исчезнутъ, а будутъ развиваться и продолжать давать средства на оплату разсроченнаго займа. Согласіе же акціонеровъ на такія невыгодныя для нихъ на первый взглядъ условія м-ръ

ф-овъ объяснялъ все еще низкою цѣною акцій, которая, несмотря на скупку ихъ синдикатомъ, 20 января 1894 года едва достигала 272 р., тогда какъ выкупная цѣна ея была опредѣлена, по разсчету м-ра ф-овъ, въ 275 руб. [1]). Да надо еще добавить крупныя выдачи на паи, служащимъ, банкирамъ—посредникамъ и т. п., которые при выкупѣ на точномъ основаніи устава ничего не получили бы. М-ръ ф-овъ, заключивъ представленіе свое о выкупѣ, доказывалъ, что при томъ же ростѣ доходовъ выкупаемыхъ дорогъ, какой наблюдался дотолѣ, казна получитъ за четыре года болѣе, чѣмъ получила бы, оставляя дороги въ частныхъ рукахъ, на 3.000.000 руб. слишкомъ. Акціонеры же, получивъ въ 1876—1892 г. супердивидендъ (сверхъ 6 р. 25 к. зол. гарантированыхъ) отъ 2 р. 13 к. до 5 р. 07 к. будутъ получать по облигаціямъ только 1 р. 87 к. сверхъ тѣхъ же 6 р. 25 к. зол., но за то выигрываютъ 32 руб. на цѣнѣ каждой акціи. Соедин. Присутствіе [2]) отнеслось къ представленію м-ра ф-овъ въ высшей степени сочувственно: госуд. контролеръ (Т. И. Филипповъ) выразилъ, что по его мнѣнію, доведеніе переговоровъ съ акціонерами до столь благопріятнаго окончанія составляетъ важную заслугу министра финансовъ, и все Соединенное Присутствіе *единогласно* отдало должную справедливость энергіи м-ра ф-овъ, сумѣвшаго въ короткій срокъ добиться такихъ результатовъ. Условія выкупа были приняты, общество и его представители освобождены отъ всѣхъ претензій касательно эксплоатаціи всѣхъ трехъ дорогъ и во всѣхъ отношеніяхъ за время, истекшее съ основанія по день прекращенія общества и оно было освобождено отъ составленія баланса и отчета по эксплоатаціи за 1893 г. Положеніе Соедин. Присутствія было 9 февраля 1894 г. Высочайше утверждено [3]), и того же 9 февраля 1894 г. [4]) послѣдовалъ Высоч. указъ о выпускѣ 4%-ыхъ облигацій на сумму 113.600.000 руб. зол. съ паритетомъ въ 125 руб.=500 фр.=404 мар.=239 гульд.=19 £ 15 sh 6 d=$96,_{25}$ дол. срокомъ на 81 годъ, полугодовыми тиражами, начиная съ 20 дек. 1894 г. Не подлежитъ сомнѣнію, что м-во ф-овъ добилось *благопріят-*

---

[1]) Цѣна 4% облиг. 5-го вып. 20 янв. 1894 г. составляла 146 р. кр. за 100 р. зол., а слѣдов цѣна одной 125 р. обл.=$\frac{125 \quad 146}{100}$=182 р. 50 к+% за мѣсяцъ съ 20 янв 1893 г.—182 р. 91, а цѣна акціи слѣдоват., $\frac{182 \text{ р } 91 \text{ к.} \times 3}{2}$=274 р 36 к.+5 р. добавленыхъ наличными, всего 279 р 36 к Считая 4 р. на пониженіе 4%-ыхъ облигацій 6-го выпуска, все же получимъ цѣну акцій не ниже 275 р.

[2]) Беремъ свѣд. изъ дѣлъ к-та м-овъ въ арх. Н Х. Бунге.

[3]) П. С. З. № 10335.

[4]) Собр. узак. 1894 г. ст. 164.

ныхъ результатовъ при соглашеніи съ акціонерами Главнаго Общества. Но самая низкая биржевая оцѣнка этихъ акцій должна бы, казалось, указывать, что въ разсчетахъ м-ра ф-овъ кроется нѣкоторая ошибка. И дѣйствительно М-ръ ф-овъ при своихъ разсчетахъ все время исходилъ изъ того, что гарантія по акціямъ Глав. О-ва должна была выплачиваться въ *золотой* валютѣ. Правда, гарантія и платилась въ золотой валютѣ, но это было только прискорбное недоразумѣніе, основанное на неумѣніи финансового вѣдомства соблюдать государственные интересы. Акціи Глав. О-ва были выпущены въ *серебряной* валютѣ, какъ и его $4^1/_2$%-ыя и 4%-ыя облигаціи 50-ыхъ и 60-ыхъ г.г. Мы неоднократно указывали, что оплачивать серебряные наши займы золотомъ совершенно ненужная расточительность, прямо непозволительная при нашей бѣдности, что Австрія по своимъ серебрянымъ займамъ никогда не платила золотомъ, и кредитъ ея отъ этого нисколько не пострадалъ, а напротивъ въ настоящее время стоитъ выше русскаго. Однако у насъ настойчиво продолжали оплачивать серебряные займы золотомъ будто бы въ цѣляхъ поддержки русскаго кредита. При выкупѣ дорогъ Главнаго Общества можно было бы несомнѣнно поставить этотъ вопросъ о валютѣ акцій общества, и тогда акціонерамъ пришлось бы пойти на многія важныя уступки, быть можетъ, болѣе важныя, чѣмъ они сдѣлали на самомъ дѣлѣ. Во всякомъ случаѣ спорить имъ съ м-омъ ф-овъ особенно не приходилось, ибо оплата акцій золотомъ— была лишь *милостью* правительства, а не его обязанностью (хотя бы нравственною). Еслибы м-во ф-овъ догадалось черезъ тотъ же синдикатъ *заранѣе* скупить по дешевымъ цѣнамъ акціи Главнаго О-ва (по 230—240 р.), то путь этотъ оказался бы для госуд. казначейства наиболѣе выгоднымъ: безъ всякаго соглашенія оно стало бы хозяиномъ предпріятія. Поэтому ни въ какомъ случаѣ не слѣдуетъ преувеличивать «выгодности» соглашенія м-ва ф-овъ съ главнымъ обществомъ, легко можно было бы при желаніи добиться и гораздо лучшихъ результатовъ.

Дороги Главнаго Общества перешли въ казну съ огромнымъ лежащимъ на нихъ долгомъ. Таковой исчислялся въ:

170.400.000	р.	въ новыхъ	4% облигаціяхъ съ платежомъ въ . .	7 103.229	р. ежег.
47.622.000	»	» старыхъ	$4^1/_2$% обл 1858 г. » » . .	2.452 854	» »
43.572.187	»	» »	4% обл 1861, 1888 и 1890 г. съ плат. въ	1 966.144	» »
18 384.937	»	» »	3% обл вып. 1880 г. съ платеж. въ .	683 145	» »
9 000.000	»	» 4%	облигаціяхъ 1893 г. съ платежомъ въ . . .	401 256	» »
134.781.375	»	» 4%	» Николаевской дороги 1 и 2 вып.	9.000.000	» »
423.760.499	р.			21 606.628	р. ежег.

Кромѣ того было выдано правительствомъ ссудъ на 40.157.600 р. съ платежомъ въ 1.576.955 р. [1]), да долга по гарантіи акцій и облигацій и процентовъ по ссудамъ по случаю выкупа было сложено на 129.475.068 р. [2]), начисляя на которыя по 4½% получимъ ежегодный платежъ въ 5.826.378 р. Слѣдовательно только придоходѣ въ 29.009.961 р. дороги окупали сполна такъ или иначе затраченный на нихъ капиталъ. Но всѣ три дороги дали въ среднемъ за лучшіе шесть лѣтъ изъ семилѣтія 1886—1892 г.г. только 22.585.830 р.,—цифру едва достаточную только для оплаты процентовъ по облигаціямъ, изъ которыхъ въ виду низкаго ихъ нариц. процента, только 4½%-ыя облигаціи 1858 г. возможно было подвергнуть конверсіи (что и было сдѣлано въ 1898 г. [3]). Перешло въ казну всего 2242 версты рельсовыхъ путей, нар. первонач. капиталъ которыхъ исчислялся [4]) въ 553.111.288 р. (не считая наросшаго долга), или по *246.610 р. на версту*, платежей же на версту, считая по ссудѣ 4½% (или 1.807.092 р. ежегодно), а всего (кромѣ процентовъ по долгамъ) 23.413.720 р., приходится *10.443 р.* ежегодно. Если включить долги, то получимъ капитальную затрату на версту дороги въ 304.409 р. а платежей—въ 13.042 р. Выработать на версту дороги такой доходъ очень трудно. Германскія дороги давали чистаго дохода въ среднемъ на версту даже въ послѣднее время (1894—1899) отъ 6.968 до 7.909 р., англійскія отъ 11.125 до 12.010 р., о другихъ государствахъ и говорить нечего. Не смотря на это казенное управленіе не отчаялось въ надеждѣ на увеличеніе со временемъ доходовъ выкупленныхъ дорогъ и вслѣдствіе естественнаго ихъ роста и вслѣдствіе разумной экономіи въ расходахъ. Съ Московско-Нижегородской линіей было соединено управленіе только что выкупленной въ казну доходной *Московско-Курской* линіи и линіи *Муромской*, выкупленной при Н. Х. Бунге [5]). Что же касается до дороги Николаевской, то къ ней были присоединены казенная *Портовая* вѣтвь (раньше бывшая въ арендѣ у главнаго общества [6]) и сооруженная въ 1888 году на средства и распоряженіемъ казны *Ржево-Вяземская* линія [7]). Для того же чтобы послѣдняя вѣтвь была связана съ Николаевской линіей пове-

---

[1]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. за 1893 г. стр. 17—18

[2]) Свѣд. за 1898 г. стр. 49.

[3]) Руск. госуд. кредитъ, т. III, гл. I, стр. 77—84

[4]) Беремъ подсчетъ госуд. контр. за 1893 г. (Свѣдѣнія, стр. 16—17), замѣнивъ только акціи о-ва выпущенными при выкупѣ взамѣнъ ихъ облигаціями.

[5]) Русск. госуд. кредитъ, т I, стр. 556.

[6]) Ibid , стр. 557—558.

[7]) Русск. госуд. кредитъ, т. II, стр. 402.

лѣно было выкупить въ казну *Новоторжскую* ж. д. (отъ Осташкова до Ржева, всего 127 верстъ). Дорога эта была сооружена [1]) въ 1868—1870 годахъ за счетъ *негарантированнаго* акціонернаго (1.760.800 руб. кр.) и облигаціоннаго гарантированнаго капитала, оставленнаго за собою правительствомъ (на сумму 3.309.800 руб. м. нар.). Доведенная только до Ржева и не продолженная далѣе для соединенія съ какой-либо другой ж. д. линіей, дорога эта давала крупные убытки, долги правительству по гарантіи дошли къ 1894 году до 4.390.281 р. Дѣла ея не поправила и передача ей въ аренду казенной Ржево-Вяземской линіи (срокомъ по 31 дек. 1893 г.), вслѣдствіе чего было отсрочено даже право казны на выкупъ дороги съ 30 мая 1890 г. по 23 іюня 1894 г.. Выс. утв. 18 марта 1894 г. положеніемъ Соед. Присутствія [2]) было повелѣно съ 1 іюля 1894 г. принять эту дорогу въ казенное управленіе, предоставивъ м-ру ф-овъ не позднѣе трехъ мѣсяцевъ со дня объявленія о-ву Новоторжской дороги окончательнаго ревизіоннаго постановленія по его отчетамъ, внести установленнымъ порядкомъ въ Соед. Присутствіе представленіе объ утвержденіи выкупной за дорогу суммы въ связи съ предположеніями своими относительно всѣхъ разсчетовъ между казною и обществомъ. Но дорога не вырабатывала дохода, достаточнаго для оплаты лежащихъ на ней обязательствъ, за нею числился огромный долгъ казнѣ, акціи были негарантированы, дивиденда никогда не давали, ничего не стоили. Въ виду этого м-ръ ф-овъ полагалъ принять дорогу въ казну со всѣми ея обязательствами, не выдавая акціонерамъ никакого вознагражденія, на точномъ основаніи устава общества. Въ виду этого Высоч. утв. 21 апр. 1895 г. положеніемъ Соед. Присутствія [3]) было постановлено: 1) освободить о-во отъ составленія отчета по эксплоатаціи дороги за первые шесть мѣсяцевъ 1894 г. и передаточнаго баланса счетовъ о-ва, а равно отъ производства ликвидаціи дѣлъ о-ва, 2) принять, что за переходомъ Новоторжской ж. д. въ казну всѣ разсчеты правительства съ о-вомъ сей дороги считаются оконченными и что по акціямъ о-ва никакихъ уплатъ отъ правительства не причитается. На этой дорогѣ числилось [4]) 5.277.789 руб. облигаціоннаго долга съ платежемъ въ 267.789 руб. и кромѣ того ссудъ на 35.897 р. съ платежомъ въ 1.627 р. ежегодно, а всего 5.313.686 р. съ платежомъ въ 269.416 р. На казенной Ржево-Вяземской линіи числился капиталъ въ 4.690.003 р. съ 234.500 р.

---

[1]) Русск. госуд. кредитъ, т. I, стр. 366—367.

[2]) П. С. З. № 10441.

[3]) П. С. З. № 11562.

[4]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1893 г. стр. 18—19.

платежей. Послѣдняя линія давала только убытки, доходы же собственно Новоторжской линіи въ среднемъ за лучшіе пять лѣтъ, семилѣтія 1887—1893 г.г. составили только 235.753 руб. и не подымались выше [1]) 284.044 руб. (въ 1889 г.). Итакъ никакихъ выгодъ казнѣ переходъ въ ея вѣдѣніе этихъ дорогъ не сулилъ, но упорядочить дѣло было во всякомъ случаѣ возможно, почему выкупъ этотъ и необходимо привѣтствовать. 18 авг. 1895 г. было Выс. повелѣно [2]) присоединить дорогу съ 1 окт. 1895 г. къ Николаевской. Акціонеры о-ва *Новоторжской* ж. дор., конечно, остались крайне недовольны тѣмъ, что имъ ничего не дали по ничего нестоющимъ акціямъ, ибо были примѣры, когда по такимъ же акціямъ (Либаво-Роменской дороги, напр.) выдали довольно крупныя деньги. Еще недавно (въ 1902 г.) одинъ изъ «пострадавшихъ» акціонеровъ жаловался въ газетахъ на нарушеніе правъ общества. Правительство однако въ данномъ случаѣ поступило вполнѣ цѣлесообразно, и остается пожалѣть, что такой политикѣ (не давать денегъ тамъ, гдѣ ихъ по закону не слѣдовало давать) оно слѣдовало очень рѣдко.

Въ этомъ отношеніи гораздо менѣе счастливой оказалась казна и болѣе счастливыми акціонеры другой, присоединенной къ Николаевской ж. д., дороги—*Боровичской*. Уставъ этой дороги былъ утвержденъ въ 1872 г. [3]), а въ 1877 г. она была открыта для движенія (Угловая-Боровичи, всего 28 верстъ). Капиталъ ея состоялъ изъ 551.875 р. зол. акціями и 1.103.750 р. зол. облигаціями и тѣ и другія *безъ гарантіи правительства*. Но подъ всѣ временныя свидѣтельства на облигаціи и подъ 1560 акцій госуд. банкъ въ свое время выдалъ ссуду въ суммѣ свыше 1.000.000 руб. кр., на каковыя деньги, собственно говоря, дорога была и выстроена. Кромѣ того общество задолжало и частнымъ лицамъ, и уже 30 апр. 1882 г. [4]) было объявлено несостоятельнымъ, такъ какъ доходы дороги не покрывали даже расходовъ эксплоатаціи. Общество само ходатайствовало передъ правительствомъ о пріемѣ дороги въ казну, и въ 1885 г. послѣдовало было соглашеніе о таковомъ принятіи за 993.376 р., изъ которыхъ 498.000 р. должно было пойти на уплату казенныхъ долговъ (ихъ было 1.362.167 руб.), а остатокъ на покрытіе долговъ частныхъ (сумма ихъ составляла 2.568.000 р.). Но къ этому времени Сенатъ разъяснилъ, что долги госуд. банку Боровичской дороги должны пользоваться правомъ преимущественнаго удовлетворенія, какъ обезпеченные облигаціями, а потому всѣ

---

[1]) Ibid, стр. 433

[2]) П. С. З. № 12007.

[3]) Рус. госуд кредитъ, т. I, стр. 409.

[4]) Эти и дальнѣйшія свѣдѣнія беремъ изъ статьи въ *Вѣстн. Фин.* 1895 г. № 39.

993.375 р. выкупной суммы должны были идти на уплату банковаго долга. Вслѣдствіе несогласія частныхъ кредиторовъ съ рѣшеніемъ Сената, учрежденъ былъ конкурсъ надъ несостоятельной дорогой, который просилъ дать на уплату частныхъ долговъ хотя бы 260.000 р. М-во ф-овъ отказало и въ этомъ, и тогда конкурсное управленіе повергло на всемилостивѣйшее воззрѣніе Государя просьбу о принятіи дороги въ казну съ назначеніемъ кредиторамъ какой-нибудь суммы по усмотрѣнію правительства. Просьба эта была уважена, и рѣшено было выдать всего 117.410 р., изъ коихъ 6.741 р. на удовлетвореніе претензій по отчужденію земель, 12.000 руб.— конкурсу и 98.669 р. кредиторамъ по 10 к. за рубль. Условія эти внесены были въ комитетъ министровъ, который постановилъ (Выс. утв. 5 іюля 1895 г. [1]) принять съ 15 авг. 1895 г. дорогу въ казну, поставивъ на видъ, что даруемая кредиторамъ дороги сумма есть только актъ милосердія со стороны Государя, какъ это и было на самомъ дѣлѣ. Всего дорога обошлась казнѣ въ *1.610.000* р. (?), доходовъ дорога давали въ 1891 г.—6.495 руб., въ 1892 г.—12.145 р., въ 1893 г.—11.061 р. чистыхъ; кредиторамъ было въ концѣ концовъ уплочено 130.694 руб. [2]). По соединеніи Николаевской, Портовой, Новоторжской, Ржево-Вяземской и Боровичской линій въ одно общее управленіе съ добавленіемъ необходимыхъ расходовъ на ихъ улучшеніе, основные и дополнительные капиталы ихъ къ 1901 году были исчислены въ 273.040.120 руб. съ платежемъ въ 11.398.303 руб., на версту 293.276 р. съ платежемъ въ 12.243 руб. [3]). Чистый доходъ дороги составлялъ:

въ 1895 г.	—16.340.617 р.	(коэф. эксплоатаціи	45,5%),
» 1896 »	—17.338.831 »	(» »	45,8%).
» 1897 »	—17.514.659 »	(» »	45,8%),
» 1898 »	—16.269.444 »	(» »	49,0%),
» 1899 »	—17.434.142 »	(» »	47,6%),
» 1900 »	—16.933.550 »	(» »	53,9%),
» 1901 »	—15.306.000 »	(» »	55,1%),

тогда какъ въ предшествовавшіе три года (1892—1894 г.г.) при раздѣльномъ управленіи чистый доходъ всѣхъ дорогъ составлялъ 11.622.530 р., 14.221.129 р. и 15.934.764 р., а коэф. эксплоат. 50,1, 46,3 и 43,8%. Слѣдов. отсюда еще нельзя сдѣлать вывода о выгодности сказаннаго сліянія: чистый доходъ росъ очевидно подъ вліяніемъ увеличенія валоваго дохода, а отнюдь не вслѣдствіе умень-

[1]) П. С. З. № 11942.

[2]) Прил. къ отч. госуд. контр. за 1900 г. стр. 114—114.

[3]) Свѣд. госуд. контр. о ж. д. за 1900 г. стр. 17.

*

шенія расходовъ эксплоатаціи. Хорошо по крайней мѣрѣ то, что, несмотря на ни съ чѣмъ несообразное бремя лежавшихъ на дорогѣ платежей, она все же давала чистый доходъ, съ избыткомъ ихъ покрывавшій и дававшій въ казну довольно крупные остатки. Основные и дополнительные капиталы соединенныхъ Московско-Нижегородской и Московско-Курской дорогъ исчислялись въ 237.062.792 руб., на версту 215.904 р, ежегодные платежи въ 9.547.312 р., по 8.695 р. на версту. Чистый доходъ исчислялся

за	1895	г. въ	14.052.259	р. при	коэф.	экспл. въ	50,5%
»	1896	» »	14.537.393	» »	»	» »	49,8%
»	1897	» »	15.534.824	» »	»	» »	47,7%
»	1898	» »	17.720.866	» »	»	» »	44,9%
»	1899	» »	16.228.181	» »	»	» »	48,2%
»	1900	» »	13.505.200	» »	»	» »	53,2%
»	1901	» »	12.381.000	» »	»	» »	54,3%

Рѣзкое паденіе доходовъ этихъ дорогъ объясняется, какъ уже мы говорили выше, конкурренціей новыхъ частныхъ, приблизительно паралельныхъ. Въ предыдущіе четыре года до соединенія линій результатъ ихъ эксплоатаціи выразился въ слѣдующ. цифрахъ:

Чистый	доходъ	1891 г.—13.937.912	р., а	коэф.	экспл.	44,8%
»	»	1892 »—14.832.951	» »	»	»	46,9%
»	»	1893 »—13.344.861	» »	»	»	48,9%
»	»	1854 »—15.114.078	» »	»	»	46,9%

И изъ этихъ цифръ ничего нельзя вывести въ пользу системы «сліянія», равно какъ и вообще въ пользу казеннаго хозяйства передъ частнымъ.

По *Петербургско-Варшавской* дорогѣ весь основной и дополнит. капиталъ исчислялся [1]) въ 244.859.458 руб., на версту—169.688 руб., а ежегодные платежи въ 10.043.462 руб. или по 6.960 р. на версту. Что же касается до чистаго дохода этой дороги [2]), то онъ составлялъ:

въ	1894 г.—4.495.907	р., коэффиц.	эксплоат.	—68,0
»	1895 »—5.745.559	»	»	—62,8
»	1896 »—5.835.190	»	»	—63,2
»	1897 »—6.266.230	»	»	—63,2
»	1898 »—6.905.790	»	»	—61,5
»	1899 »—5.937.668	»	»	—68,8%
»	1900 »—5.147.860	»	»	—74,9
»	1901 »—5.572.000	»	»	—72,2

[1]) Ibid стр 18—19.

[2]) Всѣ цифры, какъ и предыдущія, изъ свѣд. госуд. контроля о жел. дор. за 1899 г. стр. 62—77, за 1900 г стр. 25, за 1901 г. стр. 16—17. Разсчеты вездѣ наши.

Такой доходъ, конечно, не могъ быть достаточнымъ для оплаты обязательствъ дороги. При частномъ хозяйничаньи результаты были еще хуже, ибо въ предыдущее четырехлѣтіе доходы дороги составляли всего:

въ 1890 г.	—3.817.779 р.,	а коэфф.	эксплоат.	—70,9%
» 1891 »	—3.976.235 »	»	»	»	—70,0%
» 1892 »	—4.917.999 »	»	»	»	—66,0%
» 1893 »	—4.442.473 »	»	»	»	—69,7%

Во всякомъ случаѣ выкупъ всѣхъ означенныхъ дорогъ не ввелъ казну въ убытки, и весьма отрадно, что онъ не былъ отсроченъ, какъ о томъ хлопотали ж. д. общества: несомнѣнно чистый доходъ выкупленныхъ рельсовыхъ путей имѣетъ тенденцію къ постоянному возрастанію, иногда задерживаемому посторонними причинами.

Одновременно съ выкупомъ дорогъ, имѣвшихъ первостепенное государственное значеніе и благодаря которымъ въ рукахъ правительства сосредоточены были линіи, соединяющія Петербургъ съ Азовскимъ моремъ, Варшавой и Нижнимъ произведенъ былъ также выкупъ цѣлаго ряда дорогъ меньшаго значенія, преимущественно изъ рукъ тѣхъ обществъ, хозяйничанье которыхъ наносило казнѣ крупный ущербъ.

Первою изъ такихъ дорогъ выкуплена была *Оренбургская* [1]), сооруженная и открытая для движенія 1 янв. 1877 г. на гарантированный правительствомъ акціонерный (8.158.162 р. кр. нар.) и облигаціонный (19.271.250 р. мет.) капиталы. Хозяйничанье на этой дорогѣ велось крайне неудовлетворительно, такъ что за нею накопился огромный долгъ казнѣ по гарантіи—до 39.780.615 р.[2]), не считая того, что часть долговъ дороги была погашена посредствомъ выпуска съ этой цѣлью дополнительнаго облигаціоннаго займа на сумму 6.722.200 р. кр., оставленнаго правительствомъ за собою и включеннаго въ составъ $4^1/_2$%-ыхъ консолид. ж. д. займовъ 1890 и 1892 г.[3]). Сумма всѣхъ капиталовъ дороги къ 1893 г. опредѣлялась[4]) въ 43.927.251 р., а ежегодныхъ обязательныхъ платежей въ 2.205.085 р., Чистый же доходъ дороги составлялъ:

Въ 1886	году	1.198.896	руб.
» 1887	»	418.537	»
» 1888	»	17.912	»
» 1889	»	520	»

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т I, стр 406—407.
[2]) Свѣд. госуд. контр. за 1898 г. стр 49.
[3]) Рус. госуд кредитъ т II, стр 350—351. Погашены были прежнія правительственныя ссуды обществу.
[4]) Стат. сбор м. п о. вып. 37. стр. 19—25 табл. I.

Въ 1890 году	. . . .	1.981	руб.
» 1891 »	. . . .	180.178	»
» 1892 »	. . . .	410.726	»

Такимъ образомъ дорога эта, еще недавно приносившая порядочный доходъ (въ 1884 г.. напр. достигавшій 2.006.879 р. чистыхъ), съ 1887 г. стала быстро приходить въ упадокъ и грозила впасть въ полную несостоятельность. Объясняется это обстоятельство тѣмъ, что правленіе общества допускало явныя злоупотребленія при эксплоатаціи дороги, а правительство не умѣло принять никакихъ мѣръ противъ этихъ злоупотребленій. Срокъ выкупа дороги наступалъ только 5 апрѣля 1897 г., но нашли невозможнымъ ожидать этого срока, такъ какъ все болѣе и болѣе возрасталъ долгъ дороги правительству, акціонеры же, доходъ которыхъ былъ гарантированъ, не имѣли никакой надобности заботиться объ улучшеніяхъ дороги. О-во само ходатайствовало о выкупѣ, прося выдать ему 4%-ыя бумаги соотвѣтственно гарантиров. доходу. М-ръ ф-овъ вошелъ въ Соедин. Присутствіе съ представленіемъ о выкупѣ дороги 24 ноября 1892 г., находя возможнымъ удовлетворить это ходатайство. Представленіе это было одобрено и 11 дек. 1893 г. составлялось Высоч. утвер. постановленіе Соедин. Присутствія [1]) о выкупѣ дороги въ казну съ 1 января 1893 года. Для разсчета съ акціонерами, которымъ никакъ нельзя было дать меньше того, что было гарантировано въ видѣ дохода на акціи, выпущены были 4%-ыя облигаціи съ погашеніемъ отъ 20 янв. 1893 г. въ теченіи 65 лѣтъ (погасител. множитель=0,33194% [2]), на сумму 10.125.300 р. кр., изъ которыхъ 9.853.300 р. обмѣнены на акціи, а 272 000 р. кред. нар. удержаны въ обезпеченіе могущихъ быть взысканій и начетовъ на общество. На 10 погашенныхъ акцій выдавалась одна 4%-ая облигація. М-ръ ф-овъ входя съ представленіемъ о выкупѣ Оренбургской ж. д., указывалъ на необходимость въ виду досрочнаго выкупа дороги дать акціонерамъ и капитализированную сумму (по срокъ наступленія права на выкупъ жел. д., т. е. по 5 апр. 1897 г.) возможныхъ правительственныхъ сбереженій при казенной эксплоатаціи (вслѣд. сліянія Оренбургской дороги съ казенной Самаро-Уфимской). Ежегодное сбереженіе это вычислялось въ 140.000 р., а его капитализир. цифра въ 526.120 руб. кр.. Изъ этой цифры, *за удержаніемъ впрочемъ изъ нея начетовъ* рѣшено было выдать вознагражденіе также и держателямъ *погашенныхъ* уже акцій. Гарантированный по акціямъ платежъ составлялъ 416.066 р. ежегодно,

---

[1]) П. С. З. № 9143.

[2]) Свѣд. госуд. контр. 1894 г. стр. 25, ошибочно—0,125814.

а по по замѣнившимъ ихъ облигаціямъ—438.612 руб. [1]), такъ что въ смыслѣ облегченія ежегодныхъ платежей государ. казначейство ровно ничего не выгадало при выкупѣ, напротивъ, потеряло 22.546 руб. ежегодно, а между тѣмъ нарицательную цифру своихъ обязательствъ по дорогѣ увеличило на 26,8% или же на 2.140.688 руб. (съ 7.984.612 руб. до 10.125.300 руб.). Впослѣдствіи облигаціи Оренбургской дороги всѣ были выкуплены или обмѣнены на 4-ую государственную ренту, отчего получилось значительное бюджетное сбереженіе за счетъ отказа отъ погашенія этого займа [2]), но правительство, замѣнивъ 5%-ыя акціи общества Оренбургской ж. д. такими же облигаціями, имѣло полную возможность (не будучи лишено на это права [3]) конвертировать таковыя въ 4%-ую ренту, что можно было въ ближайшемъ будущемъ (1897—1898 г.г.) послѣ выкупа дороги совершить по курсу alpari, а въ годъ выкупа (1893 г.)—по курсу 92—93 за 100, но не по 78.85 за 100, по которому произведенъ былъ разсчетъ на самомъ дѣлѣ. Конечно, акціонеры, отстаивая свои интересы, ссылались на то, что они «потерпѣли» при перечисленіи ихъ акцій въ 1878 г. съ металлической валюты на кредитную по курсу 1 р. 25 к. кр. за 1 р. мет., тогда какъ впослѣдствіи курсъ кред. рубля упалъ, но, не говоря уже о совершенно добровольномъ тогда на этотъ обмѣнъ ихъ согласіи, не слѣдовало забывать, что дорога въ сущности была сооружена за счетъ облигаціоннаго капитала, даннаго правительствомъ, а акціи концессіонеры получили въ награду за свою предпріимчивость въ дѣлѣ организаціи подписки на акціи. Если же м-во ф-овъ ссылалось на то, что выкупъ производился за четыре года до срока, и отсюда нужна пощада интересовъ акціонеровъ, то вѣдь къ этому досрочному выкупу правительство приступило въ силу крайней необходимости: положительнаго раззоренія дороги акціонерами, приведшими небезвыгодное предпріятіе къ полному краху: дорога вѣдь выкупалась въ силу ея *несостоятельности*, а вовсе не потому, что правительство нуждалось въ ней для какихъ-нибудь высшихъ государственныхъ цѣлей. Словомъ, выкупъ Оренбургской ж. д. былъ

---

[1]) Ср Свѣд госуд контр. о жел дор 1894 г., стр. 22 Стат сбор. м п с. вып. 37, стр. 19 табл I Платежъ по облигаціямъ вычисленъ въ этихъ источникахъ невѣрно (въ 417.751 р.)

[2]) Русск госуд. кредитъ, т III, гл I стр. 50—51.

[3]) М-во ф-овъ указывало, что по § 71 устава о-ва Оренбургской ж д при выкупѣ акціонерамъ должны были быть выданы 5%-ыя бумаги *по срокъ концессіи*, но ничего не было сказано о правѣ правительства на конверсію этихъ бумагъ. Но это право само собою подразумѣвалось и категорически подтверждалось Высоч. указомъ 8 ноября 1888 г. Иначе ни одинъ заемъ, погашаемый въ опредѣленные сроки по опредѣленному плану, нельзя было бы конвертировать. Утверждать противное значитъ оспаривать всю исторію конверсіонныхъ операцій въ Европѣ и Америкѣ

произведенъ совершенно безъ всякаго соображенія съ выгодами госуд. казначейства.

Всего перешло въ казну съ выкупомъ Оренбургской линіи (Батраки-Оренбургъ)—508 верстъ рельсовыхъ путей (не считая 12 верстъ вѣтвей). Съ 1894 г. дорога эта была слита съ казенною *Самаро-Златоустовскою* дорогой, сооруженной распоряженіемъ правительства въ 1886—1892 г.г. [1]) отъ Самары до Челябинска (протяженіемъ въ 905 верстъ съ вѣтвями). Казенное управленіе дало сразу же самые благопріятные результаты сравнительно съ частнымъ. Оренбургская линія, дававшая послѣдніе три года (1890—1892 г.) при частномъ завѣдываніи одни крупные дефициты, въ 1893 г. по переходѣ въ казну дала 48.440 чистаго дохода (объ дороги вмѣстѣ 591.404 р.), въ 1894 г. по слияніи чистый доходъ оказался уже въ суммѣ 712.816 руб., въ 1895 году—1.887.117 руб., въ 1896 году—2.149.237 руб. Съ 1897—1898 г.г. предпріятіе расширяется присоединеніемъ къ нему вновь отстроенныхъ участковъ *Кротовка-Тимашево* (7 верстъ) и *Тимашево-Сергіево* (74 версты узкой колеи), такъ что вся дорога доходитъ уже до 1505 верстъ) [2]), а доходы дороги начинаютъ расти съ чрезвычайной быстротой: въ 1897 г. 3.335.900 р., въ 1898 г.—3.886.125 р., въ 1899 г.—3.804.685 р., въ 1900 г.—[3]) *5.295.586 р.*, въ 1901 г. 6.067.000 р. чистыхъ [4]). Строительный капиталъ этихъ дорогъ исчислялся въ 1900 году суммою 112.046.029 руб. нар., на версту 72.148 съ платежомъ по нимъ въ 4.662.692 р. или 3.002 р. на версту [5]). Слѣдоват., только съ 1900 года, наконецъ, сказанныя дороги стали выгоднымъ и доходнымъ для казны предпріятіемъ, чему нельзя не порадоваться. Значеніе дороги должно возрости въ будущемъ съ окончаніемъ Сибирской ж. дор. и съ проведеніемъ Оренбургъ-Ташкентской линіи, особенно если послѣдняя будетъ впослѣдствіи проложена до соединенія съ индійскими ж. дорогами.

Въ 1893 г. произведенъ былъ выкупъ и другой дороги: *Балтійской*, разсчетъ по которой встрѣтилъ весьма значительныя затрудненія, окончившіяся очень невыгоднымъ для казны соглашеніемъ. Балтійская ж. дор. [6]) была сооружена въ 1868—1870 г.г. акціонернымъ обществомъ, понадѣявшимся сперва собрать необходимый капиталъ, не испросивъ у правительства гарантіи его дохода.

---

[1]) Русск. госуд кредитъ, т. II, стр 401—402.

[2]) Свѣд госуд. контр. 1898 г стр 15

[3]) Свѣд госуд контр. 1899 г стр. 74—75, 1900 г. стр 28.

[4]) Предв. свѣд 1901 г. стр 16—17

[5]) Свѣд за 1900 г. стр. 18—19.

[6]) Рус. госуд кредитъ, т. I, стр. 373—374

Послѣ того, какъ эта надежда не осуществилась, выпросили у правительства гарантію въ размѣрѣ 3% на 26.390.000 р. мет. (125 р.=20 £) нар. акціон. капитала, или по 791.700 руб. мет. въ годъ, съ помощью которой деньги по акціямъ кое-какъ были собраны (преимущественно заграницей, по курсу 75 за 100, и дорога (390 верстъ Тосно-Ревель-Балтійскій портъ) была открыта. Въ 1872 году о-во пріобрѣло за счетъ облигаціоннаго *негарантированнаго* капитала *Петергофскую* ж. дорогу [1]), выпущеннаго въ суммѣ 4.500.000 р. мет. нар., остатками котораго оплачено было и сооруженіе нѣсколькихъ соединительныхъ вѣтвей (всего вновь пріобрѣтено и сооружено было до 72 верстъ рельс. путей). По новому уст. о-ва, Выс. утв. 11 февр. 1872 г. (П. С. З. № 50526) оплата этихъ облигацій должна была производиться изъ чистаго дохода дороги, раньше чѣмъ послѣдній поступалъ на оплату гарантированныхъ акцій; если же чистаго дохода дороги не хватило бы для оплаты облигацій, то недостающая сумма должна была падать *на гарантированный по акціямъ доходъ*. Въ случаѣ же выкупа дороги въ казну, по § 47 устава, изъ выкупной суммы, опредѣляемой по капитализаціи изъ 5% за истекшее до окончанія концессіи время чистаго дохода дороги, должна была удерживатся полностью нарицательная стоимость непогашенныхъ облигацій, при чемъ чистый доходъ брался средній за лучшіе пять лѣтъ послѣдняго семилѣтія передъ выкупомъ, но онъ не могъ быть меньше чистаго дохода послѣдняго передъ выкупомъ года, ни меньше суммы дохода, гарантированнаго по акціямъ. Впослѣдствіи, за счетъ новаго облигаціоннаго капитала на сумму 4.710.500 р. нариц., оставленнаго за собою правительствомъ, о-во Балтійской ж. д. соорудило линію Тапсъ-Дерптъ и нѣкоторыя вѣтви, всего протяженіемъ 121 версты, и все предпріятіе обнимало собою до 583 верстъ, т. е. было однимъ изъ очень крупныхъ ж. д. предпріятій. Дѣло однако же велось на дорогѣ крайне неудовлетворительно, не смотря на то, что правительство на улучшеніе ея выдало еще разновременно на нѣсколько милліоновъ рублей ссудъ и приняло за собою на нѣсколько милліоновъ рублей облигацій о-ва, вошедшихъ въ составъ правительственныхъ консолидир. ж. д. займовъ [2]), сумма платежей по обязательствамъ дороги исчислялась въ 1893 г. въ 2.302.247 р. [3]), а въ 1892 г. въ 2.425.776 р. [4]). Между тѣмъ чистый доходъ дороги [5]) въ семилѣтіе 1886—1892 г.

---

[1]) Ibid стр. 271.

[2]) Стат. сборн м. п. сообщ вып 37. стр. 13—14, табл. I

[3]) Свѣд госуд контр. о жел. дор 1893 г стр. 21

[4]) Свѣд. за 1892 г. стр. 72.

[5]) Свѣд. за 1893 г. стр. 430—431

колебался только отъ 606.514 р. (въ 1892 г.) до 1.321.016 р. (1887 г.), составляя въ среднемъ за лучшіе пять лѣтъ 963.433 р. Естественно, что при такихъ доходахъ возросталъ долгъ дороги казнѣ по гарантіи и начетамъ, дошедшій до 49.576.867 руб. (съ процентами) ко времени выкупа дороги въ казну [1]). Срокъ выкупа наступалъ 11 февр. 1893 г., и для правительства, конечно, не имѣло никакого смысла его отсрочивать, тѣмъ болѣе что къ Балтійской дорогѣ можно было присоединить казенную Псковско-Рижскую съ вѣтвями, сокративъ расходы эксплоатаціи обѣихъ линій. Кромѣ того условія выкупа сулили госуд. казначейству и нѣкоторыя другія выгоды: въ виду того, что чистый доходъ дорогъ былъ меньше гарантированнаго по акціямъ (послѣдній равнялся 1.187.550 р.), капитализировать для полученія выкупной суммы приходилось именно этотъ доходъ, и отсюда вычесть нарин. капиталъ облигацій бывшей Петергофской дороги, вслѣдствіе чего платежи правительства должны были значительно сократиться сравнительно съ производившимися до выкупа (по приплатѣ гарантіи акцій). Но эта же выгода казнѣ грозила убытками акціонерамъ дороги, среди которыхъ было немало вліятельныхъ лицъ изъ балтійской аристократіи и иностранцевъ. Отсюда, когда поднятъ былъ вопросъ о выкупѣ, акціонеры подали правительству [2]) особую докладную записку, въ которой изъясняли, что за обществомъ остается полное *нравственное* право сохранить за собою дорогу на весьма продолжительное время, ибо основная линія Балтійскій портъ—Тосно выстроена не на облигаціонныя суммы, а вся цѣликомъ на акціонерный капиталъ и представляетъ въ этомъ случаѣ исключительное въ ж. д. дѣлѣ Россіи явленіе. Акціонеры вложили въ дѣло капиталъ изъ 3% *(наричательныхъ)*, тогда какъ не было и рѣчи въ то время о помѣщеніи капиталовъ въ Россіи менѣе, какъ изъ 5—6% *(послѣдняго нарин. процента и тогда для гарантированныхъ русскихъ займовъ не существовало)*. Они разсчитывали на прибыли, а не на убытки, при выкупѣ же дороги могутъ потерять. Поэтому общество просило оставить за нимъ эксплоатацію Балтійской дороги, отсрочивъ выкупъ на 20 лѣтъ и передать ему за опредѣленную арендную плату (начиная со 100.000 р. въ годъ и кончая 300.000 р.) казенную Псковско-Рижскую линію при условіи уменьшенія теперешнихъ правительственныхъ платежей съ обѣихъ дорогъ и обезпеченія оплаты облигацій дороги и аренды всѣмъ чистымъ доходомъ обѣихъ дорогъ, а при недостаткѣ его—вычетомъ изъ гарантіи по акціямъ Балтійской дороги. Общество

---

[1]) Свѣд. за 1898 г стр. 49.

[2]) Свѣдѣнія беремъ изъ дѣлъ комитета министровъ, въ арх. Н. Х. Бунге.

надѣялось, что оно уже приспособилось къ порядку веденія дѣлъ въ Прибалтійскомъ Краѣ и извлечетъ болѣе выгодъ при эксплоатаціи дорогъ, чѣмъ правительство, особенно если будетъ разрѣшенъ о-ву облигаціонный заемъ на 8½ мил. руб. въ цѣляхъ улучшенія ж. д.. также если будетъ улучшенъ Ревельскій портъ.

Предложеніе это было, конечно, для госуд. казначейства небезвыгодно, еслибы только можно было разсчитывать на дѣйствительно умѣлое веденіе обществомъ дѣла. Но въ виду основательнаго сомнѣнія въ его надежности соед. присутствіе, куда дѣло было внесено м-омъ ф-овъ, отнеслось къ нему несочувственно, тѣмъ болѣе, что уставъ о-ва опредѣлялъ достаточно—выгодныя для казны условія самого выкупа, и 31 марта 1893 г. было уже Высочайше утверждено положеніе соед. присутствія, которымъ постановлено было съ 1 апр. 1893 г. произвести выкупъ Балтійской ж. д. на основ § 47 устава о-ва (приведеннаго нами выше), предоставивъ, какъ всегда, м-ру ф-овъ войти въ соед. присутствіе съ представленіемъ объ утвержденіи выкупной за дорогу суммы,—соблюдая законные сроки. Госуд. Контроль по полученіи имъ 1 авг. 1894 г. отчета по эксплоатаціи дороги, сообщилъ свои заключенія ликвидаціонной коммиссіи, выбранной обществомъ 30 іюля 1895 г., окончательное же ревизіонное постановленіе объявлено было коммиссіи только 24 сент. 1896 г., при чемъ начетъ на общество со времени его существованія опредѣленъ былъ въ 488.994 руб.. Руководствуясь данными госуд. контроля, м-во ф-овъ составило предварительный разсчетъ по опредѣленію выкупной суммы за акціи, по которому согласно точному смыслу устава изъ капитализировнаго гарантированнаго дохода на акціи была вычтена стоимость непогашенныхъ облигацій бывшей Петергофской ж. д.. Ликвидаціонная коммиссія не соглашалась съ этимъ разсчетомъ, стараясь доказать, что для опредѣленія выкупной суммы слѣдуетъ брать совокупность платежей по облигаціямъ и по акціямъ (гарантированный доходъ), но такъ какъ это толкованіе § 47 устава было лишь плодомъ фантазіи коммиссіи, то, казалось бы, слѣдовало предоставить акціонерамъ въ случаѣ ихъ неудовольствія обратиться къ суду. Но м-во ф-овъ, дотолѣ энергически стоявшее на сторонѣ казенныхъ интересовъ и вполнѣ сознававшее всю неправильность требованія акціонеровъ, внезапно стало на другую точку зрѣнія [1]). Оно стало вдругъ утверждать, что условія выкупа дороги, установленныя уставомъ 1872 г., не находятся въ соотвѣтствіи съ постановленіями того же устава о порядкѣ распредѣленія чистаго дохода

---

[1]) *Вѣстн Финансовъ* 1897 г., № 28 стр. 48—49 и дѣло кред. канц. 1897 г. отд. 2 ст. 1 № 36.

дороги. «Такъ какъ доходъ о-ва всегда превышалъ обязательные платежи по облигаціямъ, то акціонеры при существованіи о-ва получали все время гарантированный имъ доходъ, независимо отъ существованія облигацій: при выкупѣ же оказывается, что нар. капиталъ облигацій долженъ быть вычтенъ изъ капитализированнаго чистаго дохода, и. слѣд., въ значительной степени долженъ уменьшиться доходъ акціонеровъ. *Еслибы доходъ дороги превышалъ сумму платежей по акціямъ и облигаціямъ вмѣстѣ*, и разсчетъ производился на основаніи капитализаціи этого дохода, тогда вычетъ стоимости облигацій не уменьшилъ бы дохода акціонеровъ; но, когда, какъ это и имѣетъ мѣсто въ настоящемъ случаѣ, капитализаціи подлежитъ не чистый доходъ, а гарантированный правительствомъ платежъ, тогда очевидно, что вычетъ стоимости облигацій сильно уменьшитъ доходъ акціонеровъ. Такимъ образомъ получается такое положеніе дѣла: пока о-во Балтійской дороги не выпускало облигацій, акціонеры его получали гарантированный наименьшій доходъ, на какой имъ было обезпечено право и въ случаѣ выкупа дороги въ казну, когда же на выпущенныя облигаціи они пріобрѣли Петергофскую линію, то доходъ ихъ, не уменьшавшійся при существованіи общества, долженъ неожиданно (!) уменьшиться при выкупѣ дороги. Казалось бы, самый фактъ пріобрѣтенія о-вомъ новой линіи не могъ послужить основаніемъ для уменьшенія дохода акціонеровъ, и нельзя было за дорогу увеличеннаго протяженія назначать меньшую (?) выкупную сумму. Однако фактъ, *какъ бы непонятенъ онъ ни былъ*, остается на лицо. Скорѣе всего можно предположить, что въ данномъ случаѣ произошла просто ошибка (!), и только вслѣдствіе простаго недосмотра могла быть составлена нынѣшняя редакція § 47 устава. Ошибка предоставляется настолько *очевидною* (!), что воспользоваться ею при окончательномъ разсчетѣ съ акціонерами едва ли было бы справедливо, а, главное, *едва ли отвѣчало бы тому представленію о значеніи гарантіи русскаго правительства, которое сложилось у держателей русскихъ фондовъ и которымъ держится нашъ государственный кредитъ на его современной высотѣ*». Несообразность этихъ соображеній слишкомъ бросается въ глаза, чтобы стоило на нихъ долго останавливаться. Объ «ошибкѣ» (да еще въ пользу правительства) не можетъ быть, конечно, и рѣчи, ибо не было примѣра, чтобы концессіонеры когда-либо таковую допускали не въ свою пользу, да и вообще при рѣшеніи серьезныхъ госуд. задачъ, при рѣшеніи вопроса о выдачѣ нѣсколькихъ милліоновъ рублей, когда ихъ по закону не слѣдовало отдавать, нельзя было руководствоваться соображеніемъ, что въ такихъ серьезныхъ дѣлахъ законодатель допускалъ ошибки. Возможность такихъ «ошибокъ» дѣйстви-

тельно способна подорвать госуд. кредитъ, какъ отнюдь не можетъ его подорвать точное исполненіе закона и правильное его толкованіе, мы имѣли уже случай объ этомъ подробнѣе говорить въ другомъ мѣстѣ, при обсужденіи условій выкупа нѣкоторыхъ дорогъ при Вышнеградскомъ, когда выбрасывались милліоны рублей безъ всякой надобности подъ предлогомъ поддержанія нашего госуд. кредита [1]). Когда давалась концессія на сооруженіе Балтійской дороги, она предполагалась высоко-доходной, почему на акціи первоначально и вовсе гарантіи дано не было, дали же потомъ гарантію (очень умѣренную) съ цѣлью только помочь собрать капиталъ, но никто не думалъ, что дорога даже не выработаетъ и 3% на этотъ капиталъ, ибо иначе никто не сталъ бы покупать ея акцій, хотя бы и за 75% нариц. ихъ цѣны, ибо за эту же цѣну одновременно можно было имѣть 5%-ыя правительственныя и гарантированныя правительствомъ цѣнности. Думали, что, можетъ быть, сперва дорога будетъ мало доходной, но черезъ 20 лѣтъ, ко времени выкупа, доходъ значительно превыситъ всѣ обязательные платежи по облиціямъ и акціямъ и будетъ приносить крупный супердивидендъ. Отсюда и происхожденіе § 47 устава, гдѣ выкупная сумма опредѣляться должна была по *чистому доходу* дороги. Не вина правительства, если общество такъ плохо вело свои дѣла, что задолжало казнѣ 50 мил. руб., а дохода, достаточнаго для оплаты акцій не вырабатывало. Поощрять такого рода дѣятельность не входитъ въ кругъ задачъ государства, и еслибы правительство предположило въ свое время такіе результаты хозяйничанья акціонернаго общества въ теченіе 20 лѣтъ, то, конечно, не дало бы ему вовсе концессіи...

Истолковавъ по своему Высочайше утвержденный уставъ, какъ грубую ошибку законодателя, м-во ф-овъ вступило переговоры съ акціонерами, чтобы добиться «миролюбиваго соглашенія» (какъ будто бы оно было государству нужно!). Съ этой цѣлью опять бар. Розенталь и Ротштейнъ (какъ и при выкупѣ дорогъ Глав. Общества) образовали синдикатъ для скупки акцій Балтійской дороги [2]), выговоривъ за свои услуги 194.680 р. (по рублю за каждую акцію) и 36.000 р. на уплату герб. сбора въ Голландіи при обмѣнѣ акцій. Скупивъ акціи, банкиры устроили 20 янв. 1897 г. общее собраніе акціонеровъ съ необходимымъ большинствомъ, которое выразило свое согласіе на условія добровольнаго соглашенія, выработанныя м-омъ ф-овъ совмѣстно съ представителями акціонеровъ. Условія эти состояли въ

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр 372—376, 388—389 и др.

[2]) Приводимъ кстати цѣны этихъ акцій: въ 1894 г. 118—126, въ 1895 г. 119—123, въ 1896 г. 115—122, въ 1897 г. 122—123½, а въ 1889—1893 г. отъ 107½ до 130½

томъ, что за каждыя четыре непогашенныя акціи въ 125 р мет. съ купонами на срокъ 2 іюля 1897 г. выдавались пять свидѣтельствъ госуд. 4%-ой ренты съ купономъ, текущимъ съ 1 дек. 1896 г. и кромѣ того по 1 р. 50 к. на каждую акцію для покрытія расходовъ по ликвидаціи. Дивидендныя акціи уничтожались, а всѣ претензіи къ обществу со стороны правительства (значитъ и начетъ почти въ полъ милліона рублей) и частныхъ лицъ должны были относиться только на средства эксплоатаціи выкупленной дороги; долгъ дороги по гарантіи списывался со счетовъ. Эти условія соглашенія внесены были м-омъ ф-овъ на разсмотрѣніе соед. присутствія, которое ихъ и приняло (Выс. утверждено 21 мая 1897 г.[1]). Финансовую оцѣнку соглашенія м-во ф-овъ представляло въ такомъ видѣ. Еслибы не надо было вычитать изъ выкупной суммы—стоимости непогашенныхъ облигацій, то пришлось бы для ея покрытія капитализировать гарантир. доходъ по акціямъ, что дало бы цифру 16.710.428 р. мет.; а какъ выкупная сумма по уставу должна была быть уплачена въ фунтахъ ст. по курсу 125 р. м.=20 £, то эта цѣна составитъ 2.673.668,52 £ или на каждую акцію 13,73 £= 129 руб. 89 к. кр.. На самомъ же дѣлѣ уплачивалось: 1) въ рентѣ 125 р. нар. (100×1 5), или по курсу 97 за 100—121 р. 25 к. дѣйств., 2) въ пользу акціонеровъ по 50 к., на расходы по ликвидаціи 1 р., банкирамъ за услуги 1 р., герб. сборъ 18½ коп., проценты съ 1 дек. 1896 г. по 2 янв. 1897 г. по рентѣ—40,9 к., всего на каждую акцію 124 р. 34 к., т. е. на 5 р. 55 к. менѣе, чѣмъ по приведенному выше разсчету. Если разложить начетъ на общество, сдѣланный госуд. контролемъ въ суммѣ 488.994 р.—на акцію, то на каждую прійдется по 2 р. 51 к., все таки казна заплатила на 3 руб. меньше за акціи, чѣмъ слѣдовало бы. Сумма ежегоднаго платежа по акціямъ, переводя ихъ въ ££, а затѣмъ въ рубли нынѣшней валюты, составляла бы 1.340.347 руб., а по рентѣ, замѣнившей акціи на сумму около 24.956.000 руб., прійдется платить только 998.240 р., сбереженіе=342.107 р. въ годъ, а если вносить также суммы, необходимыя для погашенія долга по 24 окт. 1955 г., на что потребовалось бы до 110.405 руб., сбереженіе составитъ 231.710 р. ежегодно,—результатъ, конечно, блестящій, если исходить изъ фантастической цифры 16.710.428 р. м., вмѣсто которой правительство обязано было уплатить только 12.368.700 р., вычитая сумму непогашенныхъ облигацій (4.341.728 руб. мет.). Чтобы пріобрѣсти эту сумму въ 1897 г. легко было реализовать государственную ренту рубль за рубль нариц. капитала или въ крайнемъ

[1]) П. С.З. № 14128.

случаѣ по 99 за 100 [1]), что составило бы 18.740.400 р. нар. кр., менѣе на *6.215.600 р.* противъ того, чтобы было акціонерамъ уплачено на самомъ дѣлѣ, а платить пришлось бы ежегодно по 749.616 р., менѣе на 248.624 р., чѣмъ обязались мы платить на самомъ дѣлѣ. Эти 6.215.600 р.—та сумма, которую пожертвовало правительство вслѣдствіе неправильнаго пониманія министерствомъ финансовъ истинныхъ государственныхъ интересовъ.

Вся сумма 4%-й ренты, выданной акціонерамъ взамѣнъ акцій, составила 24.335.000 р. (нариц. сумма непогашенныхъ акцій составляла 36.502.500 р. [2]), наличными было выдано 522.700 [3]), для полученія которыхъ была реализована 4%-ая рента по курсу 96 за 100 [4]), весь выпускъ ренты послучаю выкупа Балтійской дороги въ казну составилъ 24.335.000+544.500=24.879.500 р. съ платежемъ въ 994.180 р. (944.471 р. съ учетомъ купоннаго налога), сбереженіе составитъ 346.167 р. Съ 1894 г. къ Балтійской дорогѣ была присоединена Псковско-Рижская (286 верстъ) съ ея Валкъ-Юрьевской вѣтвью (77 верстъ). Въ первый годъ казенной эксплоатаціи Балтійской дороги (до сліянія, т. е. въ 1893 г.) принесъ самые неутѣшительные результаты: она дала чистаго доходу только 325.433 р. (Псковско-Рижская принесла даже убытокъ—77.474 р.). Но послѣ сліянія и упорядоченія дѣлъ дорогъ доходъ ихъ быстро столь возростать, достигнувъ въ 1894 г.—988.870 руб., въ 1895 году—2.087.855 р., въ 1896 г.—2.116.342 р., въ 1897 г. —2.031.495 р., въ 1898 г.—2.247.490 р., въ 1899 г.—2.522.433 р., въ 1900 г.—2.388.704 р., въ 1901 г. однако только—1.671.000 руб. Этихъ суммъ далеко еще недостаточно для оплаты лежащихъ на дорогахъ обязательствъ по ихъ строительнымъ капиталамъ, общій итогъ которыхъ былъ опредѣленъ въ 1900 г. цифрою 72.562.735 р., или 76.705 р. на версту, съ платежомъ въ 2.930.327 р. ежегодно, или по 3.097 р. на версту. Чѣмъ объясняется эта недостаточность доходовъ столь важной дороги? Несомнѣнно недостаточно удачнымъ способомъ ея эксплоатаціи, ибо расходы эксплоатаціи поглащаетъ чрезмѣрно большую часть валоваго дохода дороги, быстро растущаго (съ 6.153.000 р. въ 1894 г. до 9.949.000 р въ 1900 г.). Такъ въ 1900 г. поглащено было 74,2%, въ 1899 г.—73,5%, въ 1898 г.—73,9%, въ три лучшіе годы дороги (въ 1901 г. когда доходъ дороги упалъ, а доходы возрасли, коэф. эксплоатаціи дошелъ до ужасающей цыфры 82,4%), тогда какъ въ среднемъ расходы эксплоатаціи по всѣмъ

---

[1]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контроля 1897 г. стр. 40.

[2]) А съ переводовъ въ LL и затѣмъ въ рубли нын. валюты—37.769.472 р.

[3]) Прил. къ отч. госуд. контр. за 1900 г. стр. 112.

[4]) Объясн. зап къ отч госуд. контр, 1896 г. стр 41.

вообще дорогамъ Европейской Россіи оставляли въ 1897 г.—59, въ 1898 г.—60 и 1899 г.—62% [1]).

Вопросъ о выкупѣ *Донецкой* ж. д. поднятъ былъ также въ 1893 г. (одновременно съ выкупомъ Оренбургской ж. д.), при чемъ хлопотали объ этомъ сами акціонеры, ходатайствуя передъ правительствомъ о замѣнѣ акцій 4%-ыми облигаціями на нарицательный капиталъ, соотвѣтствующій гарантіи по акціямъ—по примѣру разсчета съ акціонерами Оренбургской ж. д. (примѣръ—заразителенъ) и о предоставленіи въ пользу акціонеровъ *капитализированной суммы тѣхъ сбереженій* (весьма проблематическихъ), *которыя правительство можетъ получить въ расходахъ эксплоатаціи дороги вслѣдствіе досрочнаго ея выкупа*, т. е. вслѣдствіе избавленія отъ безпорядочнаго хозяйничанья частнаго общества. Это въ исторіи выкупа русскихъ жел. дорогъ было еще совершенно новый мотивъ, свидѣтельствующій лишній разъ о беззастѣнчивости аппетитовъ частныхъ обществъ, слишкомъ поощрявшихся министерствомъ финансовъ. Донецкая каменноугольная ж. дор. имѣла свою исторію [2]) Образовалось общество этой дороги изъ о-въ *Константиновской* ж. д. (Константиновка-Ясиноватая-Еленовка, 85 верстъ), сооруженной Юзомъ на счетъ правительственной ссуды въ 3.012.250 р. мет. дѣйств., выданной подъ залогъ 3/4 негарантированнаго акціонернаго капитала о-ва, 1/4 часть котораго, оставшаяся у учредителя, пользовалась правомъ полученія 5% изъ чистаго дохода дороги преимущественно передъ оплатой правительственной ссуды, и *Донецкой* ж. д. (Хацапетовка-Ясиноватая, Хацапетовка—Государевъ-Байракъ, Краматорская-Попасная, Ступки-Бахмутъ, Никитовка—Государевъ Байракъ, Хацапетовка-Дебальцево-Звѣрево, Дебальцево-Луганскъ, Дебальцево-Попасная, Попасная-Лисичанскъ, всего 480 верстъ), капиталъ которой и въ акціяхъ и облигаціяхъ былъ цѣликомъ гарантированъ правительствомъ. Слияніе послѣдовало въ 1881 г. путемъ замѣны 1/4 части негарантированныхъ акцій о-ва Константиновской дороги гарантированными правительствомъ 5%-ыми облигаціями (на сумму 1.318.875 р. нар. мет.), а остальныя акціи замѣнялись облигаціями для разсчета съ правительствомъ по ссудѣ. Новому обществу разрѣшено было соорудить вѣтвь къ Маріуполю (99 верстъ) и еще нѣсколькихъ мелкихъ вѣтвей (около 24 верстъ) за счетъ облигаціонныхъ капиталовъ, вошедшихъ въ составъ консолидированныхъ ж. дор. займовъ, такъ что все предпріятіе обнимало передъ выкупомъ около 688 верстъ рельсовыхъ путей, обслуживав-

---

[1]) Стат. сборн. м. п. с., вып 65, стр. LXXVII.

[2]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 381, 408 и 566—568.

шихъ весьма важный промышленный районъ. Исторія сооруженія и эксплоатаціи этихъ дорогъ—недурная иллюстрація къ исторіи обогащенія за счетъ русскаго госуд. казначейства разныхъ иностранныхъ предпринимателей, въ родѣ Юза и К°. Къ 1893 г. на дорогѣ числилось основныхъ капиталовъ 5.701.625 р. мет. съ гарантированнымъ платежемъ въ 453.908 р. м. ежегодно, 44.144.227 р. въ облигаціяхъ, выпущенныхъ отъ имени о-ва и оставленныхъ за собою правительствомъ съ платежемъ въ 2 103.370 р. и 686.537 р. правит. ссудъ [1]) съ оплатой ихъ въ 34.327 р., всего 53.383.195 р. съ платежомъ въ 2.818.559 р. Между тѣмъ дороги первоначально давали одни дефициты, сумма которыхъ къ 1885 годъ составила 3.076.936 р., изъ которыхъ 2.931.492 р. были покрыты правительственной ссудой; съ 1885 г. дорога стала давать доходъ, но совершенно ничтожный, ибо высшая его цифра (840.844 р.), полученная въ 1891 г. [2]) была въ полномъ несоотвѣтствіи съ лежащими на дорогѣ обязательствами, и неудивительно, что долги ея казнѣ по гарантіи съ процентами ко времени выкупа составили крупную цифру 47.658 035 руб. Срокъ выкупа дороги въ казну наступалъ 1 ноября 1897 г., но, понятно, что правительство интересовалось досрочнымъ выкупомъ, неся огромные расходы по приплатѣ гарантіи ея обязательствъ, и не имѣя никакой надежды на поправленіе дѣлъ о-ва. Поэтому, получивъ предложеніе принять дорогу въ вѣдѣніе казны досрочно, м-во ф-овъ [3]) образовало особую коммиссію (подъ предсѣдательствомъ т. с. Иващенкова) для разсмотрѣнія выгодности предложенія, въ частности отъ сліянія Донецкой дороги съ казенной Екатерининской. Коммиссія обратила вниманіе на то, что подвижной составъ Донецкой дороги работаетъ преимущественно зимой, а Екатерининской—лѣтомъ, и, слѣдовательно, въ извѣстное время года у той и у другой дороги составляетъ бремя, отсюда—изв. выгоды отъ сліянія дорогъ, не говоря уже о возможномъ сокращеніи издержекъ по мѣстному и центральному управленію, какъ равно и по непроизводительному пробѣгу и простою вагоновъ на передаточныхъ станціяхъ. Отсюда коммиссія признала полезность выкупа въ казну Донецкой дороги, но требованія общества дать ему въ 4%-ыхъ облигаціяхъ гарантированный по акціямъ доходъ и капитализированное сбереженіе возможныхъ правительственныхъ сбереженій—чрезмѣрными и несоотвѣтствующими уставу общества, по § 68 котораго правительство имѣло право дать 5%-ыя бумаги съ по-

---

[1]) Стат. сборн м. п. с., в. 37, стр. 10—17 табл. I

[2]) Въ 1892 г. чистый доходъ опредѣлился уже въ 1 015.729 р.

[3]) Беремъ свѣдѣнія изъ дѣла кред. канц. 1893 г. отд. II, ст. 1 № 108.

гашеніемъ ad libitum, такъ что ихъ можно было бы немедленно же конвертировать въ 4%-ыя Сбереженія же казны, считая ихъ въ суммѣ 200.000 р ежегодно, можно было бы, по мнѣнію коммиссіи, выдать только за четыре года, т. е. до наступленія права на выкупъ по уставу, всего 800.000 руб., или капитализируя изъ 5% къ 1 января 1894 г.—709.190 руб. кр., т. е. (по курсу 1 р. 53 к кр.=1 р. м.) 463.523 р. мет. Непогашенныхъ акцій осталось на 5.573.750 руб. мет., и слѣдоват. вся причитающаяся акціонерамъ сумма=6 037 273 р. м. Считая по 5,2135% въ теченіи $65\frac{1}{2}$ лѣтъ (до срока концессіи), на эту сумму, получалось 314.753 р. мет. ежегодно (гарантія по акціямъ составляла только 290.783 р. мет.). Если причитающійся по такому разсчету акціонерный капиталъ превратить въ 4%-ыя бумаги, считая ихъ по курсу 87 за 100 (4%-ыя облигаціи Моск.-Курской ж. д. 19 апрѣля 1893 г. котировались по 88,5 за 100), то сумма этихъ 4%-ыхъ бумагъ опредѣлялась бы въ 6.939.394 р. м. нар., а платежи съ этого капитала въ теченіи $65\frac{1}{2}$ лѣтъ составили бы 4,332%, или 300.615 руб. Погашенныя акціи ничего не стоили, и потому коммиссія находила возможнымъ на нихъ распространить только право полученія «выгодъ» правительства отъ досрочнаго выкупа, также 4%-ыми бумагами по курсу 87 за 100, или всего $\frac{463\,523\times100}{87\times45\,613\text{ (число всѣхъ акцій)}}=11$ р. 68 к. мет. въ 4%-ыхъ облигаціяхъ. На каждую непогашенную акцію (въ 125 р. м. нар.) приходилось получить такимъ образомъ 11 р. 68 к.+ +143 р. 68 к.=155 р. 36 к. въ 4%-ыхъ облигаціяхъ. Убытки по эксплоатаціи дороги за первые годы ея существованія, еще не покрытыя правительственными ссудами (145.444 р.), коммиссія рекомендовала (по бывшимъ уже и раньше примѣрамъ) принять на счетъ казны, а на предполагаемые начеты удержать до 170 000 р. выпускаемыми 4%-ыми облигаціями. Ясно, что эти условія не представлялись выгодными для казны, ибо вмѣсто 290.783 р. м. приходилось платить по 300.615 р., болѣе на 9.832 р. м. ежегодно, чѣмъ прежде, но коммиссія утѣшалась тѣмъ что доходъ со сбереженій правительства составитъ 24.165 р., и «въ сущности казна получаетъ около 14.000 р. ежегодныхъ сбереженій по случаю выкупа». Упускалось только одно изъ виду, что, еслибы подождать четыре года, то 5%-ыя облигаціи легко было бы превратить въ 4%-ыя по курсу al pari, и, слѣдовательно, платежи по этимъ бумагамъ составляли бы только 250.108 руб. мет. (по 4,332% съ 5.773.740 руб. м. въ акціяхъ), и дѣйствительное (а не мнимое) ежегодное сбереженіе госуд. казначейства составило бы 40.675 р. мет., да кромѣ того не возрасла бы сумма долговыхъ обязательствъ

госуд. казначейства съ 5.773.500 руб. до 6.939.394 руб. м. (на 1.165.894 р. м. или на 20,2%).

Мнѣніе коммиссіи было одобрено м-омъ ф-овъ, который внесъ представленіе о выкупѣ Донецкой дороги въ Соединенное Присутствіе, Высоч. утвер. 12 іюня 1893 г. положеніемъ котораго [1]) было постановлено принять съ 1 іюля 1893 года дорогу въ казенное управленіе, уплативъ за каждыя пять невышедшихъ въ тиражъ акцій въ 125 руб. мет. нар. по шести 4%-ыхъ облигацій, каждая также въ 125 р. мет. нар. и сверхъ того на каждую акцію по 7 р. 13 к. кр. наличными деньгами, а за каждую дивидендную акцію по 15 р. 57 к. кр., при чемъ по 3 р. 73 к. на всѣ безъ различія акціи удержать въ обезпеченіе возможныхъ начетовъ. Проценты по новымъ облигаціямъ начинаютъ течь съ 1 дек. 1893 г. по полугодіямъ, тиражъ ежегодный въ теченіи 65½ лѣтъ. Для покрытія расходовъ по доплатѣ наличными деньгами разрѣшалось изъ числа выпускаемыхъ 4%-ыхъ облигацій Донецкой дороги 6.939.500 руб. для обмѣна акцій на 251 000 р. мет. пріобрѣсти госуд. банку за 334.106 руб. кр. (на доплаты наличными требовалось 163.688 р., остальные въ обезпеченіе начетовъ). Весь выпускъ облигацій произведенъ былъ въ 1893 г. на сумму 6.939.500 руб. мет.=10.409.250 руб., изъ нихъ [2]) 10.032.750 р. было выдано взамѣнъ акцій Донецкой дороги, остальныя реализованы и употреблены по назначенію. Долгъ казны возросъ, какъ сказано выше, на 1.749.000 р., платежи на 14.748 р., что же касается до сбереженій вслѣдствіе сліянія съ Екатерининской ж. дорогой, что объ этихъ барышахъ судить очень трудно. Въ 1893 г. при наполовину частномъ наполовину казенномъ управленіи, доходъ Донецкой дороги опредѣлился всего въ 698.873 руб., т. е. далъ огромное пониженіе сравнительно съ 1891 и 1892 г.г. (840.000 р. и 1.015.000 р.). Съ 1894 года начинается раздѣлъ Донецкой дороги, именно вѣтви ея· Краматорская-Попасная, Ступки-Бахмутъ, Константиновка-Ясиноватая и Никитовка-Государевъ Байракъ отходятъ въ управленіе К.-Х.-Азовской ж. д. (всего 135½ верстъ), а остальныя линіи къ Екатерининской ж. д. Въ 1896 г. изъ числа вѣтвей отошедшихъ къ послѣдней дорогѣ участки Звѣрево-Дебальцево, Попасная-Лисичанскъ и Хацапетовка-Дебальцево съ Лисичанскою вѣтью, всего 333 версты были переданы въ аренду обществу Юго-Восточныхъ ж. д. за 450.000 руб. въ годъ. Ничтожная сумма эта уже показываетъ, что объ особыхъ барышахъ отъ этихъ линій не могло быть рѣчи. Но при всемъ томъ о-ву Ю.-В. дорогъ

[1]) П. С. З. № 9798.

[2]) Прил къ отч госуд. контр. 1900 г. стр. 112—113.

Донецкія линіи оказались въ совершенный убытокъ, и казна вынуждена была въ 1902 г. взять ихъ обратно въ казенное управленіе, присоединивъ къ Екатерининской дорогѣ Счета Донецкихъ линій слиты съ счетами Харьковской и Екатерининской дорогъ, такъ что о ихъ собственной доходности нельзя составить опредѣленное представленіе, но и о выгодахъ казны отъ выкупа навряд ли можно серьезно говорить.

Въ концѣ 1893 г. рѣшено было сосредоточить въ рукахъ казны цѣлый рядъ мало доходныхъ линій частныхъ обществъ, соединяющихъ центральную Россію съ Балтійскимъ побережьемъ, именно: Митавскую, Риго-Двинскую, Двинско-Витебскую и Орловско-Витебскую линіи.

Митавская ж. д. (отъ Риги до Митавы), 39 верстъ, была сооружена [1]) въ 1868 г. за счетъ гарантированныхъ казною акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ въ суммѣ до 2.652 000 р. м.. Капиталъ этотъ впослѣдствіи былъ еще увеличенъ на 3.385.200 р м., вошедшихъ въ составъ консолид. ж. д. займовъ, въ цѣляхъ продолженія дороги отъ Митавы до ст. Можжейки (88 верстъ), а вся сумма лежащихъ на дорогѣ обязательствъ, включая небольшую правит. ссуду въ 37.146 р., составляла въ нын. вал. 9.092.946 р. съ платежами въ 452.392 р.[2]), между тѣмъ чистый доходъ дороги никогда не достигалъ этой суммы, колебаясь въ семилѣтіе 1886—1892 г. отъ 11.341 р. (въ 1890 г.) до 127.489 р. (въ 1888 г.). Долгъ о-ва казнѣ по гарантіи достигалъ 12.038.329 р. и имѣлъ непрерывную тенденцію къ повышенію, а о-во, не имѣя надежды на полученіе дохода выше гарантированнаго, вело дѣло въ высшей степени небрежно, вслѣдствіе чего правительство очень было заинтересовано въ выкупѣ дорогѣ, управленіе которой могло быть приведено въ порядокъ и сокращены рублей на 50.000 расходы эксплоатаціи дороги. Срокъ выкупа наступалъ 18 сент. 1893 г., и м-ръ ф-овъ немедленно вошелъ въ Соед. Присутствіе съ представленіемъ объ осуществленіи правъ казны на выкупъ дороги. 1 дек. 1893 г. состоялось уже Выс. утв. положеніе присутствія [3]), которымъ предписывалось дорогу принять въ казенное управленіе съ 1 янв. 1894 г., произведя съ акціонерами разсчетъ согласно § 51 устава о-ва 18 марта 1872 г.. 25 марта 1894 г. Соед. Присутствіе утвердило проектированныя м-омъ ф-овъ условія, по которымъ акціонерамъ выплачивался нарицат. капиталъ по непогашеннымъ еще акціямъ на-

---

[1]) Рус госуд. кредитъ, т. I, стр. 343.

[2]) Свѣд. госуд контр. о ж. дор. 1893 г. стр 16—17.

[3]) П. С. З. № 10109

личными деньгами въ суммѣ 1.440.500 р. м., общество освобождалось отъ начетовъ и обязывалось представитъ лишь краткій отчетъ объ эксплоатаціи дороги въ 1893 г. съ ассигновкой на составленіе этого отчета 44.000 руб. отъ казны. Для реализаціи потребной на выкупъ акцій суммы разрѣшались м-ру ф-овъ выпустить облигаціонный заемъ [1]). На самомъ дѣлѣ необходимые для оплаты этихъ акцій—2.160.750 руб. были получены отъ реализаціи остатка тѣхъ выпусковъ госуд. 4%-ой ренты, на сумму 60.000.000 р., которые были сдѣланы для выкупа М.-Курской жел. д. [2]). Реализація была произведена по курсу 97 3/4 за 100, и, слѣд., нар. капиталъ, необходимый для полученія 2.160.750 р. составилъ 2.210.500 руб., платежъ съ которыхъ составитъ ежегодно 88.420 р. вмѣсто 114.375 р., которыя платились по акціямъ, результатъ совершенно удовлетворительный.

Выкупъ *Рыго-Двинской ж. д.*, сооруженной въ 1861 году (204 версты) за счетъ гарантированнаго правительствомъ акціонернаго капитала (10.200.000 р. мет.) въ 459.000 р. ежегодно въ теченіе 75 лѣтъ [3]), былъ гораздо болѣе затруднителенъ, такъ въ уставѣ о-ва о немъ ничего не было сказано и срокъ его, слѣдов., опредѣленъ не былъ. Само собою ясно, что этимъ правительство не лишалось права (въ силу суверенитета государства) выкупить дорогу въ казну, еслибы въ этомъ встрѣтилась надобность, на началахъ справедливаго вознагражденія акціонеровъ, тѣмъ болѣе что хозяйство на этой дорогѣ велось очень плохо, и о-во задолжало казнѣ до 15.749.025 р. по гарантіи (съ процентами) ея обязательствъ. Сумма послѣднихъ, вмѣстѣ съ облигаціями, реализованными самимъ обществомъ (эти облигаціи, всего на сумму 3.400.000 руб. мет.+ 2.556.000 р. кр., не пользовались гарантіей, но пользовались привиллегіей оплаты изъ чистаго дохода дороги раньше всѣхъ другихъ отчисленій), съ облигаціями, реализованными правительствомъ, и ссудами составляла 25.034.006 руб. съ ежегоднымъ платежомъ въ 1.198.277 руб.[4]). Между тѣмъ высшій доходъ, который дорога (въ 1872 г. увеличенная на 9 верстъ вѣтвью на Мюльграбенъ) выработала, равнялся всего 917.269 руб. (въ 1888 г.), въ послѣдніе же три года передъ выкупомъ (1891—1893 г.) не доходилъ до 400.000 р.[5]). Естественно, что акціонеры нисколько не интересовались дѣлами своей дороги, предоставивъ ихъ на волю случая и

---

[1]) П С З. № 10462.

[2]) Объясн. зап къ отч. госуд контроля 1895 г стр. 34.

[3]) Рус госуд. кредитъ т I, стр. 271—272

[4]) Свѣд. госуд. контр. 1893 г. стр 18—19.

[5]) Ibid. стр 434—435.

тѣхъ изъ лицъ, которыя, сосредоточивъ въ своихъ рукахъ изв. количество акцій, необходимое для большинства въ общихъ собраніяхъ акціонеровъ, выбирались въ члены правленія и извлекали при управленіи дѣлами дороги побочные доходы. М-во ф-овъ, по своему обыкновенію, для опредѣленія выкупной за дорогу суммы рѣшило прибѣгнуть къ соглашенію съ акціонерами, не желая прибѣгать къ принудительному выкупу. Но по § 43 устава о-ва для перемѣны его привиллегій или для закрытія требовалось участіе въ общемъ собраніи лицъ, владѣющихъ не менѣе 3/4 всѣхъ голосовъ, принадлежащихъ акціонерамъ, а, чтобы побудить акціонеровъ собраться въ такомъ числѣ, надо было предложить имъ особенно выгодныя условія замѣны ихъ акцій. Чтобы выработать эти условія, м-во ф-овъ приняло въ соображеніе слѣд. данныя [1]). При переходѣ дороги въ казну правительство могло произвести сокращеніе разныхъ расходовъ (по содержанію правленія и выдачѣ наградныхъ) до 59.000 руб. ежегодно, которыя и можно было, по мнѣнію министерства, предложить акціонерамъ безъ ущерба для казны. Къ 1 янв. 1894 г. непогашенныхъ акцій оставалось 71.267 штукъ по 125 руб. мет. каждая, а, если на остающійся срокъ концессіи (42 3/4 года), взамѣнъ непогашеннаго акціонернаго капитала выпустить правительственныя 4%-ыя облигаціи, то при ассигнованіи на уплату по нимъ той же суммы, которая была гарантирована по акціямъ (459.000 р. мет.), нариц. капиталъ этихъ 4%-ыхъ облигацій составитъ 9.329.566 р. м., а дѳбавляя сюда 1.199.126 р., т. е. капитализированную сумму сказаннаго ежегоднаго сбереженія казны въ 59.000 р., по переложеніи въ мет. рубли, считая 1 р. 55 к. за 1 р. м.,—773.630 р. м., получался весь потребный облигаціонный капиталъ—въ 10.103.196 р. мет. Исключая отсюда *переборы* по гарантіи, сдѣланные акціонерами въ прежнее время въ суммѣ 317.446 р. м., м-во ф-овъ получало капиталъ въ 9.785.000 р. м. (съ округленіемъ), кототорой оно находило возможнымъ выдать акціонерамъ безъ обремененія государства новыми обязательствами по выкупаемой дорогѣ. Выгоды правительства вслѣдствіе выкупа дороги на такихъ условіяхъ м-во ф-овъ видѣло въ возможности сдѣлать улучшенія при ея эксплоатаціи, а также въ надеждѣ со временемъ получать отъ дороги хорошіе барыши, когда... будутъ погашены ея облигаціи. Эти облигаціи по условіямъ погашались въ 1915, 1922, 1923 и 1928 г.г., тогда когда концессія на дорогу истекала только въ 1936 г., и. если бы дорога не была выкуплена, то, конечно, акціонеры ея получили бы большіе барыши, погасивъ предварительно

---

[1]) См. Вѣст Фин. 1894 г. № 7.

облигаціи дороги за счетъ госуд. казначейства. Выкупъ лишалъ ихъ этихъ отдаленныхъ и неопредѣленныхъ барышей, о чемъ, вѣроятно, ни одинъ акціонеръ не пожалѣлъ, получая немедленно новый неожиданный доходъ, благодаря выкупу, тѣмъ болѣе что барыши были бы возможны только въ случаѣ предварительнаго погашенія огромнаго долга правительству по гарантіи и ссудамъ, лежавшаго на дорогѣ. По крайней мѣрѣ общее собраніе акціонеровъ охотно приняло условія, предложенныя правительствомъ, и м-ръ ф-овъ могъ внести соотвѣтствующее представленіе въ Соединенное Присутствіе, которое (30 декабря 1893 года Высоч. утверждено [1]) постановило: 1) принять Р.-Двинскую дорогу въ казну съ 1 января 1894 г., освободивъ общество отъ какихъ либо контрольныхъ начетовъ за все время эксплоатаціи имъ дороги; 2) предоставить м-ру ф-овъ произвести обмѣнъ непогашенныхъ акцій на облигаціи, которыя выпускаются на сумму 9.509.250 руб. зол. такъ, чтобы на каждую акцію въ 125 р. м. выплачивалось по 130 р. 91 к. мет. облигаціями. Если эта разница (5 р. 91 к. мет.) не будетъ только покрывается подлинными облигаціями (при обмѣнѣ нѣсколькихъ штукъ акцій), то выдается доплата наличными по 7 р. 88 к. кред. Кромѣ того о-ву выдавалось 242.307 р. 80 к. (по 3 р. 40 к. на каждую акцію) для употребленія этой суммы общимъ собраніемъ по усмотрѣнію и 52.000 р. на составленіе отчета за 1893 годъ. Вмѣстѣ съ Риго-Двинской дорогой переходила въ казну и *Риго-Больдерааская* дорога, сооруженная [2]) въ 1870—1873 г.г. за счетъ гарантированнаго правительствомъ облигаціоннаго капитала на 3.096.000 р. м. (17½ верстъ) и въ 1877 г. выкупленная правительствомъ (825.600 р. кр. за негарантированный акціонерный капиталъ въ 1.032 000 р. м., не дававшій никакого дивиденда) и переданная для эксплоатаціи о-ву Риго-Двинской ж. д. На этой дорогѣ числилось обязательствъ на сумму 5.956.113 р. съ ежегодными платежами въ 301.365 р. [3]), доходъ же дороги не превышалъ 37.305 р. (въ 1893 г.). Такъ какъ обязательства ея цѣликомъ и до выкупа Риго-Двинской дороги лежали на госуд. казначействѣ, будучи включены въ составъ консолидирован. ж. д. займовъ, то никакими новыми убытками переходъ Р.-Больдерааской дороги въ казенное управленіе госуд. казначейству не грозилъ.

Весь выпускъ 4%-ыхъ облигацій (погашаемыхъ по особому плану) для выкупа акцій Р.-Двинской ж. д. составилъ въ ныш. вал. 14.263.875 р., которыми была покрыта и доплата наличными для

[1]) П. С З № 10223.

[2]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 388

[3]) По свѣд. госуд контр. за 1893 г., стр 18—19.

разсчета акціоперовъ съ правленіемъ. Сумма непогашенныхъ акцій составляла—13.362.562 руб, такъ что увеличеніе обязательствъ госуд. казначейства по случаю выкупа составило 901.313 р. или 6,7%. По акціямъ платилось 688 500 р., по новымъ облигаціямъ 4,908989% (считая погашеніе въ теченіе 43 лѣтъ), или 700.212 р., болѣе на 11.712 р. или на 1,7%.

Въ 1894 г. перешедшіе на госуд. казначейство 5%-ыя облигаціи Р.-Двинской ж. дор. были конвертированы въ $3^1/_2$%-ый золотой заемъ [1]).

Еще труднѣе было выкупить Орловско-Витебскую и Двинско-Витебскую линіи. *Орловско-Витебская* ж. д. [2]) была сооружена въ 1868 г. (488 верстъ) на капиталы, реализованные въ Англіи по чрезвычайно низкому курсу (67—$69^1/_2$ за 100), хотя имъ присвоена была абсолютная гарантія изъ $5^1/_{12}$% (съ погашеніемъ въ теченіе 85 лѣтъ). Акціи дороги были выпущены на 1.500.000 £, облигаціи на 4.500.000 £ съ ежегодной уплатой по первымъ 476.$562^1/_2$ р. з. и 1.429.$687^1/_2$ р. з. по вторымъ. Впослѣдствіи для разсчетовъ съ правительствомъ по переборамъ и ссудамъ на о-во начисленъ былъ новый долгъ въ 10.591.893 п. нар. кр. съ платежомъ по 506.662 р., вошедшій въ составъ консолид. ж. д. займовъ 1892 г. [3]), а всего строительныхъ капиталовъ этой дороги къ 1 янв. 1894 г. числилось (вмѣстѣ съ ссудами) на 68.470.089 р. съ платежомъ въ 3 443.717 р., между тѣмъ дорога такого крупнаго дохода ни разу не выработала (высшій чистый доходъ—3.427.005 р. полученъ былъ въ 1888 г.), и, кромѣ того, онъ имѣлъ даже тенденцію къ пониженію, составивъ въ 1890 году—2.059.151 р., въ 1891 г.—1.901.809 р., въ 1892 г.—983.011 р., въ 1893 г.—1.555.288 р. Естественно, что дорога не выходила изъ гарантіи, и долгъ ея казнѣ къ 1894 г. составлялъ уже 56.795.917 р. Причинъ такой неуспѣшности частнаго хозяйничанья на дорогѣ было, конечно, нѣсколько. М-во ф-овъ [4]) главную причину видѣло въ злоупотребленіяхъ, происходившихъ, благодаря устройству *Жуково-Людиновской* вѣтви Брянскаго завода (частнаго пользованія), учрежденнаго строителемъ Витебской дороги. Для этого завода о-во Орловско-Витебской ж. дороги установило особый тарифъ на перевозку дровъ крайне низкій и убыточный для казны, вызвавшій отмѣну его въ 1890 г. тарифными учрежденіями м-ва ф-овъ, съ какового года введенъ былъ въ составъ правленія дороги и директоръ отъ правитель-

[1]) Рус госуд кредитъ, т III, гл. 1, стр. 75—76.
[2]) Рус. госуд. кредитъ, стр 338—340
[3]) Свѣд. госуд контр о жел дор. 1894 г стр 18—19 Ср. рус госуд. кред. т. II. стр. 249—350.
[4]) Беремъ свѣдѣнія изъ ст. *Вѣстн фин.* 1894 г. № 11.

ства. Наврядъ ли, однако, дѣло было только въ этихъ низкихъ тарифахъ, такъ какъ съ 1890 г., когда онъ былъ отмѣненъ, чистый доходъ дороги не повысился, а еще болѣе упалъ. Все дѣло состояло въ ненормальности завѣдыванія предпріятіемъ лицами, нисколько незаинтересованными въ ростѣ его доходности, обезпеченной гарантіей, а пытающимися путемъ злоупотребленія своей властью извлекать въ свою пользу посторонніе доходы. Изъ рукъ такихъ лицъ слѣдовало отбирать предпріятіе, не стѣсняясь установленными въ уставахъ сроками выкупа, и привлекать ихъ къ судебной отвѣтственности. Къ сожалѣнію у насъ всегда стѣснялись съ подобными господами, всячески ихъ поощряли, позволяли наживать на счетъ казны крупныя состоянія и давали имъ высшія награды за мнимыя заслуги передъ государствомъ или пожертвованія въ пользу бѣдныхъ. Право на выкупъ Орловско-Витебской линіи правительство имѣло только съ 1 января 1906 года и, чтобы досрочно дорогу выкупить, м-во ф-овъ прибѣгло опять таки къ излюбленному своему пріему—вступить съ акціонерами въ соглашеніе, обѣщавъ имъ особыя выгоды и прибѣгнувъ къ содѣйствію кредитныхъ учрежденій. М-во ф-овъ считало, что, если взамѣнъ непогашенныхъ на 9.015.625 р. з. нар. акцій съ гарантіей въ 476.562½ р. з. въ годъ выпустить 4%-ыя облигаціи съ погашеніемъ въ теченіе 60 лѣтъ (по срокъ концессіи), то сумма послѣднихъ составитъ 10.781.507 р. з. Кромѣ того госуд. казначейство при переходѣ дороги въ казну можетъ получить сбереженій до 154.000 р. въ годъ, капитализируя которыя изъ 4% на 60 лѣтъ, получалось 1.445.301 руб. кред.== ==932.452 р. зол., такъ что вся сумма облигацій, которую правительство могло бы дать акціонерамъ, *безъ ущерба для казны*, составляла, по мнѣнію м-ра ф-овъ, 11.714.000 р. зол. Здѣсь характерно, что возможныя сбереженія госуд. казначейства предлагались акціонерамъ не по срокъ законнаго выкупа (какъ было при выкупѣ Донецкой ж. д.), а по срокъ концессіи, т. е. не по 1906 г., а по 1953 годъ. Исходя изъ этой цифры, м-во ф-овъ предложило акціонерамъ получить за каждыя пять непогашенныхъ акцій въ 125 р. мет. каждая по *шести* 4%-ыхъ не подлежащихъ купонному налогу гарантированыхъ съ погашеніемъ на 60 лѣтъ облигацій и кромѣ того по 2 руб. кр. на каждую акцію, или 144.250 руб. нал. для уплаты правленію, служащимъ и на расходы по ликвидаціи. За Жуково-Людиновскую вѣтвь уплачивалось около 500.000 р. м нар. Общее собраніе акціонеровъ охотно приняло эти условія, и м-ръ ф-овъ вошелъ съ предложеніемъ въ Соедин. Присутствіе о выкупѣ дороги. Соедин. Присутствіе, въ Высоч. утв. 25 января 1894 г. [1])

[1]) П. С. З. № 10274.

своемъ постановленіи, опредѣлило: 1) принять съ 1 февраля дорогу въ казенное управленіе съ освобожденіемъ общества отъ контрольныхъ начетовъ и отъ составленія балансовъ за время съ 1 января 1893 года, 2) разрѣшить м-ру ф-овъ выпустить 4%-ыя облигаціи, погашаемыя по особому плану къ 24 ноября 1953 г. (теченіе % съ 5 апр. 1894 г.), на сумму 11.420.000 р. зол. для разсчета съ акціонерами на условіяхъ, соглашенныхъ съ ними м-омъ ф-овъ и для внесенія 500.000 р. м. нар. въ госуд. банкъ за *Людиновскую* вѣтвь въ обезпеченіе облигаціонныхъ займовъ Брянскаго завода, которые, между прочимъ, обезпечивались и помянутою ж. д. вѣтвью, Госуд. банкъ долженъ былъ пріобрѣсти также этихъ облигацій на сумму 101.250 руб. мет. нар. за 144.250 руб. кр., необходимые для выдачи наличными деньгами. М-во ф-овъ очень гордилось достигнутыми имъ результатами соглашенія, считая, что правительство могло бы безъ ущерба для себя выплатить акціонерамъ даже 11.714.000 р. зол., а уплачивало только 11.420.000 р.[1]), включая въ эту сумму и стоимость Людиновской вѣтви, протяженіемъ 39½ верстъ, обошедшуюся Брянскому заводу (по его сообщенію) въ 997.000 р. кр. и дающую до 40.000 р. кр. чистаго ежегоднаго дохода (тогда какъ правительство за 500.000 р. зол. будетъ платить только 33.150 р. кр.), такъ что м-во ф-овъ считало съэкономизированными имъ въ интересахъ госуд. казначейства—794.000 р. зол. Платежи по новымъ облигаціямъ составляли 758.774 р. кр. (4,429501%), по выкупленнымъ акціямъ—714.844 р. кр., приходилось платить болѣе на 43.930 р. Нариц. капиталъ непогашенныхъ акцій составлялъ 13.523.437 руб., нарицат. капиталъ въ облигаціяхъ—17.130.000 р., болѣе на 3.606.563 р. или на 26,7%, акціонеры получили собственно только 16.228.125 р., болѣе на 2.704.688 р. или на 20%, доходъ же ихъ уменьшился съ 676.172 руб. до 649.125 р. или на 4,17%. Во всякомъ случаѣ, въ виду большой сложности отобранія въ казну несостоятельной дороги до срока по особому законодательному акту и несомнѣнной желательности этого досрочнаго отобранія, необходимо признать дѣйствія м-ва ф-овъ по выкупу весьма искусными и достаточно выгодными для государ. казначейства. Столь же осторожно и искусно приходилось дѣйствовать и при выкупѣ Двинско-Витебской ж. д., составляющей соединительное звено между уже пріобрѣтенными казной Риго-Двинской и Орловско-Витебской линіями.

---

[1]) Облиг. были выпущ. расп. м-ра ф-овъ отъ 30 мая 1894 г. купюрами въ 125 р. и 625 р. з. съ паритетомъ 625 р. з. =500 фр. =19 £ 15 sh. 6 d.=404 мар. =239 гульд., оплата %-овъ по полугодіямъ, тиражи—годовые. Право конверсіи и выкупа оговорено во всякое время съ предувѣдомленіемъ держателей за три мѣсяца.

Двинско-Витебская ж. д. [1]) была сооружена англійскимъ акціонернымъ обществомъ на гарантированный правительствомъ акціонерный капиталъ въ 2.600.000 £ изъ $5^1/_{12}\%$ или 132.167 £ ежегодно (на самомъ дѣлѣ собрано было только 2.080.000 £, такъ что акціонеры получали не 5% на свой капиталъ, а $6,_{25}\%$) и открыта для движенія (245 верстъ) въ октябрѣ 1868 г. Сумма лежащихъ на дорогѣ обязательствъ (вмѣстѣ съ выданными ей правительственными ссудами) опредѣлялась государствен. контролемъ къ концу 1893 года въ 29.334.387 р., ежегодные обязательные платежи въ 1.581.732 руб., которыхъ дорога никогда не могла покрыть своими доходами, ибо высшая его цифра доходила до 1.360.000 руб. да и то только въ исключительномъ (по обилію вывоза хлѣбовъ вслѣдствіе урожая) 1888 году, а затѣмъ доходъ этотъ падалъ, опредѣлившись въ 1890 году суммою 1.019.000 руб., въ 1891 году— 717.000 р., въ 1892 г. даже только—428.000 р, въ 1893 г. 603.000 руб.. Долги по гарантіи доходили до 31.738.051 руб., т. е. до цифры, значительно превышающей самую стоимость сооруженія ж. дороги и весь *нарицательный* капиталъ числящихся на ней обязательствъ. Дорога поставлена была въ самыя ненормальныя условія, будучи единственной у насъ, правленіе которой находилась заграницей, въ Лондонѣ, имѣя въ Россіи только агентуру (въ Ригѣ). Общество Двинско-Витебской ж. д. было образовано и руководствовалась англійскими законами, его акціи были выпущены только съ англійскимъ текстомъ, право выкупа для казны наступало только съ 19 марта 1909 г. (§ 27 концессіи 19 марта 1863 г.). Дорога эксплоатировалась, по признанію м-ва ф-овъ [2]), во многихъ отношеніяхъ неудовлетворительно и недостаточно хозяйственно, вслѣдствіе чего еще Бунге (въ 1885 г.), а затѣмъ Вышнеградскій (въ 1887 г.) вели переговоры съ акціонерами о выкупѣ, но оба раза неудачно въ виду чрезмѣрныхъ требованій со стороны представителей акціонеровъ. Принять же рѣшительныя мѣры противъ причинявшей огромныя убытки казнѣ иностранной компаніи, пригрозить принудительнымъ отчужденіемъ дороги, къ сожалѣнію, не приходило въ голову недостаточно рѣшительнымъ государственнымъ дѣятелямъ, боявшимся «нарушить» интересы нашихъ иностранныхъ кредиторовъ изъ боязни повредить госуд. кредиту, тогда какъ достовѣрно извѣстно, что ничто такъ болѣе не вредило въ свое время нашему кредиту, какъ именно уступчивость правительства передъ частными жел. дор. обществами. Какъ бы то ни было С. Ю. Витте рѣшилъ довести

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I стр. 326—327.

[2]) Беремъ свѣд изъ дѣлъ комитета министровъ въ архивѣ Н. Х. Бунге и изъ статьи въ *Вѣстн. Фин* 1894 г. № 24.

дѣло до конца, хотя и безъ принятія какихъ-либо экстренныхъ мѣръ. Для этого онъ прибѣгъ къ услугамъ кредитныхъ учрежденій по устройству необходимаго общаго собранія акціонеровъ для выраженія ими согласія на досрочный выкупъ и рѣшилъ предложить правленію крупную сумму въ видѣ отступного, такъ какъ въ сущности, кромѣ правленія, заинтересованнаго полученіемъ крупнаго содержанія, никто изъ акціонеровъ не былъ заинтересованъ въ удержаніи въ своихъ рукахъ дороги, которая никогда въ будущемъ не могла дать ни копейки дохода, свыше гарантированнаго. Въ своихъ разсчетахъ м-ръ ф-овъ исходилъ изъ слѣдующихъ данныхъ. Непогашенныхъ акцій на 1 янв. 1894 г. оставалось 124.100 штукъ на сумму 15.637.661 р, зол., а гарантированный по нимъ платежъ (съ погашеніемъ)—833.313 р. з.. Если взамѣнъ этихъ акцій выпустить 4%-ыя облигаціи, по которымъ платилось бы ежегодно (съ погашеніемъ по срокъ концессіи, т. е. въ теченіе $57^3/_4$ лѣтъ) эта сумма, то париц. капиталъ такихъ облигацій составилъ бы 18.670.054 р. з.. При капитализированіи 98.000 р. кр. возможныхъ сбереженій правительства по случаю выкупа дороги въ казну изъ 4% за время съ 1 янв. 1894 г. до наступленія срока выкупа, т. е. до 1 янв. 1909 г., получалась сумма въ 1.089.602 р. кр.= 702.969 р. з. по курсу 1 р. з.=1 р. 55 к., вмѣстѣ съ вычисленной выше суммой (18.670.054 р. з.)—19.373.000 р. зол. (съокругленіемъ), которую м-во ф-овъ находило возможнымъ выдать акціонерамъ безъ ущерба для государственнаго казначейства. Въ виду этого акціонерамъ было предложено получить за каждыя 10 погашенныхъ акцій по 12 новыхъ 4%-ыхъ облигацій, всего взамѣнъ 124.100 акцій на 2.482.000 £—148.812 облигаціи на 2.976.240 £ нариц. (въ случаѣ желанія получить наличными деньгами курсъ назначенъ былъ въ 96 за 100), и, кромѣ того, правленію было предложено 50.000 £ нар. тѣми же облигаціями, а русское правительство брало на себя расходы по оплатѣ англійскаго гербоваго сбора и производству ликвидаціи дѣлъ общества (оплата услугъ разныхъ посредниковъ по соглашенію съ акціонерами). Общее собраніе акціонеровъ въ Лондонѣ приняло эти условія, и м-ръ ф-овъ внесъ соотвѣтствующее представленіе въ Соед. Присутствіе, которое съ нимъ согласилась (Выс. утв. 4 іюня 1894 [1]). Облигаціи было разрѣшено выпустить на сумму 3.026.240 £ [2]) для облигаціи разсчета съ акціонерами и правленіемъ. На расходы по ликвидаціи и уплатѣ гербоваго сбора м-ру

---

[1]) П. С З № 10802.

[2]) Паритетъ 125 р.=20 £=500 фр.=404 мар.=240 гульд., теченіе %-овъ съ 5 апр. 1894 г по полугодіямъ, погашеніе ежегодное по 5 окт. 1951 г, право выкупа во всякое время съ предувѣдомленіемъ держателей за три мѣсяца оговорено

ф-овъ было предоставлено употребить не больше 278.350 р. зол. Дорога переходила въ казну съ 15 іюня 1894 г..

М-во ф-овъ исчислило, что, благодаря соглашенію, получилось для госуд. казначейства сбереженіе въ 293.000 руб. зол. (разница между 19.080.443½ руб. зол. париц. выпущенныхъ облигацій и 19.373.000 р. з. вычисленной суммы, которую можно было выдать акціонерамъ безъ ущерба для госуд. казначейства), которое и можетъ быть, поэтому, употреблено на уплату гербоваго сбора и прочихъ, связанныхъ съ выкупомъ, расходовъ. Можно сказать, словомъ, что уплачена была акціонерамъ цѣликомъ вся предѣльная сумма, которую имѣло смыслъ употребить на выкупъ дороги. О сбереженіяхъ госуд. казначейства тутъ рѣчи быть не можетъ, а только о новыхъ расходахъ, связанныхъ съ злополучной дорогой. Винить м-во ф-овъ С. Ю. Витте въ этомъ, однако, не приходится, ибо оно просто расплачивалось за непоправимыя ошибки прошлаго. Сумма прежнихъ обязательствъ госуд. казначейства (по акціямъ) составляла 23.456.491 р., съ платежомъ въ 1.249.970 р, сумма новыхъ— 28.620.665 р. съ платежомъ въ 1.277.493 руб. (4,463534%), т. е. сумма болѣе на 5.164.174 руб. или на 22,2%, платежи—на 27.523 р. или на 2,2%. Если же капитализировать прочіе расходы, непокрытые выпускомъ 4%-ыхъ облигацій, разсчитавъ ихъ по курсу 3½%-аго золотого займа 1894 г., то получимъ еще увеличеніе париц. капитала легшихъ по случаю выкупа дороги обязательствъ на госуд. казначейство въ суммѣ 453.525 р. нар. (считая 278.350 р. з. по курсу 92,061 [1]), а платежи по нимъ въ 16.890 р. (3,7241%).

Во всякомъ случаѣ переходъ дороги въ казну имѣлъ очень важное значеніе, такъ какъ являлось возможнымъ слить подъ однимъ управленіемъ до 935 верстъ рельсовыхъ путей, составляющихъ одну линію, что сулило до 292.000 р. ежегоднаго сбереженія на расходахъ эксплоатаціи. На самомъ дѣлѣ слиты были (съ 1895 г.) подъ однимъ управленіемъ не только линіи, соединяющіи Ригу съ Орломъ (т. е. Орловско-Витебская, Двинско-Витебская и Риго-Двинская линіи), но и дороги—Митавская и Риго-Бильдерааская, а съ 1897 г. присоединена къ нимъ также принятая въ силу Выс. утв. 10 мая 1896 г.[2]) положенія комитета министровъ и несостоятельная *Риго-Тукумская* дорога (55 вер.), построенная въ 1877 г. на негарантированные правительствомъ капиталы [3]) и казенныя ссуды, сумма которыхъ, вмѣстѣ взятыхъ, опредѣлялась къ концу 1895 г.

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. III, гл. 1, стр. 75.

[2]) П С. З № 12921.

[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 409.

госуд. контролемъ [1]) въ 7.253.420 р. съ платежомъ въ 267.142 р.. Хозяйство на этой дорогѣ велось крайне неудовлетворительно, ибо дорога, кромѣ убытковъ ничего не давала. Въ 1891 г. она была взята по этому въ казенную администрацію, нѣсколько улучшившую дѣло. Послѣ этого дорога была назначена на торги, и оставлена за казною въ суммѣ 800.000 руб. По случаю принятія этой дороги въ казну было сложено со счетовъ ея долговъ казнѣ на 847.015 руб. [2]) Такимъ образомъ въ казенное завѣдываніе перешла и сосредоточена была въ одномъ управленіи цѣлая сѣть рельсовыхъ путей протяженіемъ въ 1196 верстъ (съ вѣтвями) подъ общимъ названіемъ *Риго-Орловской ж. дороги.* Часть бремени обязательствъ, лежащихъ на этихъ дорогахъ, правительство уменьшило путемъ конверсіи ихъ 5%-ыхъ облигацій въ 3½%-ый зол. заемъ 1894 г. (Риго-Митавской ж. д. на 1.106.300 р. зол., Орловско-Витебской ж. д. на 27.207.966 р. з., Риго-Двинской— 2.313.181 р. з. и 1.761.900 р. кр. [3]). Въ результатѣ сумма всѣхъ строительныхъ и дополнительныхъ капиталовъ на *Риго-Орловской ж. д.* исчислялась въ 1900 г.[4]) въ 162.866.365 р., по 136.062 р. на версту, а платежей—6.629.300 р., по 5.538 р. на версту. Чистый доходъ этой дороги опредѣлялся:

въ 1895 г.	суммою	. . . . .	5.886.026 р.
» 1896 »	»	. . . .	5.762.992 »
» 1897 »	»	. . . . .	4.217.675 »
» 1898 »	»	. . . . .	4.785·030 »
» 1899 »	»	. . . . .	6.043.223 »
» 1900 »	»	. . . . .	7.292.860 »
» 1901 »	»	. . . . .	4.497.000 »

Слѣдовательно, только въ 1900 г. дорога выработала доходъ, достаточный для покрытія платежей по ея обязательствамъ и не оправдала надеждъ м-ва ф-овъ. Утѣшаться приходилось тѣмъ только, что при частномъ управленіи было еще хуже: тѣ же дороги дали въ 1890 г. только 4.115.000 руб., въ 1891 г.—3.150.000 руб., въ 1892 г.—1.831.000 руб. (!), въ 1893 г.—2.689.000 руб., въ 1894 г.—4.363.000 руб.

Гораздо проще, чѣмъ предыдущихъ дорогъ, оказался выкупъ въ казну *Лозово-Севастопольской жел. дор.*, этой также одной

---

[1]) Свѣдѣнія 1895 г. стр. 32—33.

[2]) Свѣд. 1898 г. стр. 49.

[3]) Рус госуд. кредитъ, т. III, гл. I стр. 75—76.

[4]) Свѣд. госуд контроля 1900 г. стр 19.

изъ наиболѣе убыточныхъ для госуд. казначейства дорогъ, сооруженной за счетъ капитала, цѣликомъ гарантированнаго правительствомъ (акціи на 8.167.500 р. м., облигаціи на 24.502.500 р. м.) и никогда не дававшей дохода, достаточнаго для оплаты лежащихъ на ней обязательствъ [1]). Сумма этихъ обязательствъ въ 1894 году исчислялась (съ дополнительными выпусками облигацій и правительственными ссудами [2]) въ 75.362.082 руб. съ платежами до 3.750.043 р. ежегодно [3]), тогда какъ высшій чистый доходъ дороги доходилъ (въ 1893 г.) только до 2.645.803 р., временами понижаясь до 899.668 р. (1890 г.). Долги казнѣ дороги по гарантіи составляли 82.691.001 р., и не было надежды, чтобы дорога могла когда-нибудь имѣть возможность расплатиться по этому долгу. Между тѣмъ срокъ ея выкупа наступалъ 1 ноября 1894 г., и для правительства, имѣя въ своихъ рукахъ уже двѣ линіи, соединяющія столицы съ Чернымъ моремъ (Харьково-Николаевскую и К.-Харьково-Азовскую), важно было получить въ свое завѣдываніе и третью. По условіямъ концессіи (§ 51 устава) выкупная за дорогу сумма опредѣлялась по чистому доходу дороги, который для выкупа не могъ исчисляться въ суммѣ меньшей гарантированной. Такъ какъ выше гарантированнаго дорога ни разу не выработала чистаго дохода, то м-ръ ф-овъ вошелъ въ Соед. Присутствіе съ представленіемъ о выкупѣ дороги путемъ уплаты акціонерамъ *по непогашеннымъ акціямъ* нарицательнаго капитала наличными деньгами. Всѣхъ непогашенныхъ акцій оставалось только на 7.897.625 р. зол., но изъ нихъ въ свободномъ обращеніи оставалось только на 1.129.000 р. зол., ибо остальныя акціи въ свое время были внесены на сумму 7.000.000 руб. зол. въ государств банкъ, и взамѣнъ ихъ 10 марта 1874 года былъ заключенъ договоръ съ иностранными банкирами о выпускѣ негарантированныхъ 5%-ыхъ облигацій срокомъ на 81 годъ и обезпеченныхъ внесенными въ государ. банкъ акціями. Непогашенныхъ депонированныхъ 5%-ыхъ акцій оставалось на сумму 6.768.625 руб. зол. Ихъ м-ръ ф-овъ предлагалъ уничтожить, а обезпеченныя ими 5%-ыя облигаціи признать правительственнымъ долгомъ, переходящимъ на казну вмѣстѣ съ выкупаемой дорогой. Соедин. Присутствіе согласилась (Высочайше утв. 6 іюня 1894 года [4]) принять въ казну Лозово-Севастопольскую дорогу съ 1 ноября 1894 г., освободивъ общество отъ составленія отчета и

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т I, стр. 396—397.

[2]) Тоже, т. II стр. 348—389.

[3]) По свѣд госуд. контроля 1893 г стр. 16—17, подсчетъ—нашъ. Ср Вѣстн. фин. 1894 г. № 24.

[4]) П. С. З. № 10801.

отъ какихъ бы то ни было контрольныхъ начетовъ (такъ какъ меньше гарантированнаго капитала акціонерамъ все—равно уплатить было нельзя, и контролировать общество, повѣряя его отчеты, значило по пусту тратить деньги). Обезпеченныя акціями 5%-ыя облигаціи Л.-Севастопольской ж. дороги въ томъ же году были конвертированы за счетъ $3^1/_2$%-аго золотого займа, а акціонерамъ было уплочено 1.693.500 руб. наличными деньгами, полученными [1]) посредствомъ реализаціи 4%-ой ренты (оставшейся отъ разсчета съ акціонерами Московско-Курской жел. д.) по курсу $97^3/_4$ за 100, т. е. нариц. капиталъ, необходимый для полученія этой суммы составитъ 1.732.480 р., платежъ, съ которыхъ (69.299 р.) оказался, конечно, значительно менѣе, чѣмъ по погашеннымъ акціямъ (89.314 р., считая по 5,1% съ погашеніемъ на первоначальный недепонированный въ госуд. банкѣ капиталъ 1.167.500 р. м.), на однихъ процентахъ интереса получилось сбереженіе въ суммѣ 86.368—69.299= 17.099 р. ежегодно, или почти 20%.

Съ 1895 г. Лозово-Севастопольская дорога была присоединена (644 версты) къ Курско-Харьково-Азовской ж. д., при чемъ участокъ этой послѣдней дороги отъ ст. Горловка до Ростова былъ присоединенъ къ Екатерининской ж. д. Съ присоединеніемъ къ образованной такимъ образомъ новой линіи, названной *Курско-Харьково-Севастопольской* ж. д., и казенной дор. Джанкой-Ѳеодосійской [2]), вновь выстроенной въ 1896 г. вѣтви Бѣлгородъ-Волчанской (43 версты), земской узкоколейной Обоянской дороги (30 верстъ) и ряда сооруженныхъ вновь казною мелкихъ вѣтвей, получилась сѣть жел. дорогъ въ 1.472 версты (съ участками Донецкой ж. д.). Весь капиталъ ея исчислялся въ 192.796.654 р, по 122.566 р. на версту съ обязательными платежами въ 8.017.272 р. ежегодно, по 5.097 р. на версту (въ 1900 году [3]). Чистый же доходъ ея составилъ въ 1895 г.—7.660.521 р., въ 1896 г.—6.955.443 р., въ 1897 г.—7.878.532 р. въ 1898 г.—8.269.557 р., въ 1899 г.—7.349.283 р., въ 1900 г.—7.196.183 р., въ 1901 г.—7.579.000 р., такъ что и до сихъ поръ не можетъ быть рѣчи о выгодности этихъ дорогъ для госуд. казначейства, хотя, конечно, контрастъ сравнительно съ частнымъ хозяйничаньемъ, когда не хватало чистаго дохода дорогъ для покрытія лежащихъ на нихъ обязательствъ цѣлыми милліонами,—весьма рѣзкій. Къ сожалѣнію не представляется возможности опредѣлить доходность собственно Лозово-Севастопольскаго участка при казенной эксплоатаціи

---

[1]) Отчетъ госуд. контроля за 1895 г. стр. 162.

[2]) О ней см. Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 403—404.

[3]) Свѣд. 1900 г. стр. 17.

сравнительно съ частной, ибо участокъ Курскъ-Харьковъ-Горловка, несомнѣнно, очень доходный, и является вопросъ, не его ли доходами покрываются убытки Лозово-Севастопольскаго участка? Счета же эксплоатаціи обоихъ участковъ слиты, а суммарное сравненіе доходовъ К.-Х.-Севастопольской и Екатерининской дорогъ съ прежними доходами К.-Х.-Азовской, Л.-Севастопольской, Донецкой и казенныхъ Екатеринской и Джанкой-Ѳеодосійской не можетъ еще дать никакихъ выводовъ на этотъ счетъ, тѣмъ болѣе, что съ 1896 года по 1902 г. нѣкоторые участки Донецкой дороги были въ арендѣ общества Юго-Восточныхъ ж. д. и что сооружалось въ 1893—1899 г.г. не мало новыхъ вѣтвей этихъ дорогъ распоряженіемъ казны, эксплоатація которыхъ также слита со счетами эксплоатаціи названныхъ дорогъ.

Выкупъ *Юго-Западныхъ* ж. д. возбудилъ довольно продолжительный споръ между правительствомъ и акціонерами, желавшими получить больше, чѣмъ причиталось имъ по уставу, въ надеждѣ на всегдашнее снисходительное отношеніе правительства даже къ самымъ неосновательнымъ претензіямъ. О-во Ю.-Западныхъ ж. д. возникло [1]) изъ слянія въ 1878 г. о-въ трехъ убыточныхъ дорогъ: Одесской, Кіево-Брестской и Бресто-Граевской, при чемъ негарантированные акціонерные капиталы ихъ были замѣнены *гарантированными* правительствомъ акціями на сумму 49.967.000 р. изъ $5^1/_8$% съ погашеніемъ (т. е. по 2.560.809 р. ежегодно). Впослѣдствіи дороги эти были улучшены, расширены, сооружено много новыхъ рельсовыхъ путей, такъ что все предпріятіе составило къ 1895 г. уже 3273 версты. Строительные капиталы для дорогъ были образованы отчасти гарантированными облигаціонными займами, выпущенными отъ имени самого общества, отчасти вошедшими въ составъ государственныхъ консолидированныхъ ж. д. займовъ, и сумма ихъ исчислялась въ 302.382.715 р. (включая 3.456.961 р. нереализованныхъ ссудъ правительства). Весь капиталъ (съ акціями) равнялся, слѣдовательно, 352 349.715 руб., а платежи по нимъ составляли 15.676.719 р. [2]). Право на выкупъ правительство получало согласно уставу о-ва—13 іюня 1893 г. О-во Юго-Западныхъ дорогъ вело свои дѣла довольно удовлетворительно и время отъ времени вырабатывало на столько крупный чистый доходъ, что могло выдавать даже (въ 1878, 1885, 1887—1891 г.г.) супердивидендъ по своимъ акціямъ, всего за 6 лѣтъ—2.603.280 руб. кр. (половина

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, ст. I, стр. 325, 367, 381—386, 575—576, т. II, стр. 311—312, 337—340.

[2]) Свѣд. госуд. контр. 1894 г. стр. 32—33.

излишка дохода сверхъ гарантированнаго поступила на уплату долговъ правительству по гарантіи, сумма которыхъ къ 1 янв. 1895 г. составляла 107.457.894 р. [1]). М-ръ ф-овъ, самъ когда-то стоявшій во главѣ о-ва этихъ дорогъ и потому отлично освѣдомленный въ дѣлахъ его, находилъ нецѣлесообразнымъ оставлять его въ неопредѣленномъ положеніи относительно выкупа [2]), такъ какъ эта неопредѣленность отзывалась неблагопріятно по эксплоатаціи дорогъ, а, главное, началась усиленная спекуляція съ акціями о-ва вслѣдствіе распускаемыхъ слуховъ о чрезвычайно крупной суммѣ, причитающейся акціонерамъ по выкупу. Въ виду этихъ слуховъ м-во ф-овъ сочло даже необходимымъ напечатать разъясненіе въ *Правит. Вѣстникѣ* о дѣйствительныхъ правахъ акціонеровъ по уставу о-ва Ю.-Западныхъ ж. д., но спекуляція продолжалась, ибо акціонеры были увѣрены, что разъясненія—разъясненіями, а въ концѣ концовъ правительство непремѣнно удовлетворитъ хотя часть ихъ претензій (какъ и случилось, напр. съ неосновательными претензіями акціонеровъ К.-Х.-Азовской ж. д. [3]). Тогда м-ръ ф-овъ вошелъ въ Соед. Присутствіе съ представленіемъ о выкупѣ дорогъ съ 1 янв. 1895 г., такъ какъ выкупъ среди года породилъ бы недоразумѣнія между правительствомъ и акціонерами на счетъ раздѣленія между ними доходовъ за 1894 г., и, кромѣ того, общество заканчивало постройку Новоселецкихъ вѣтвей, которая могла прерваться по случаю перехода дороги въ казну вслѣдствіе неподготовленности министерства путей сообщенія. Выкупъ дорогъ долженъ былъ производиться на точномъ основаніи § 63 устава о-ва, по которому въ основаніе вычисленій брался чистый доходъ дороги въ послѣдніе семь лѣтъ передъ выкупомъ, при чемъ норма его не могла быть меньше цифры чистаго дохода общества за послѣдній изъ этихъ годовъ, ни менѣе $5^1/_8\%$ съ нариц. акціонернаго капитала о-ва и гарантированныхъ правительствомъ процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу о-ва. Сумма, полученная черезъ капитализацію этого чистаго дохода, при учетѣ изъ 5% за время, не истекшее до 31 декабря 1953 г. и за вычетомъ изъ нея нарицательной стоимости непогашенныхъ облигацій о-ва, приведенной по разсчету къ нариц. стоимости облигацій, приносящихъ ежегодно 5% интереса, подлежала уплатѣ правительствомъ обществу государственными 5%-ми бумагами съ такимъ погашеніемъ, какое опредѣляется правительствомъ.

---

[1]) Свѣд. госуд контр. 1898 г. стр. 49

[2]) Беремъ свѣдѣнія изъ дѣлъ к-та м-овъ въ арх. Бунге и изъ статьи *Вѣстн. фин.* 1894 г. № 24.

[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 382—390.

Долги правительству погашались изъ запасного капитала о-ва, а, если послѣдняго для этой цѣли не хватало, то изъ причитающейся акціонерамъ выкупной суммы. М-во ф-въ исчисляло, что, предположивъ чистый доходъ дорогъ въ 1894 г. въ завѣдомо преувеличенной цифрѣ 21 мил. руб. (на 9 мил. руб. болѣе противъ предыдущаго года), даже при этомъ доходѣ капитализированная изъ 5% на 59 лѣтъ сумма его составитъ всего 396.390.834 руб., между тѣмъ стоимость непогашенныхъ гарантированныхъ облигацій (капитализируя опять таки изъ 5%) составляетъ 250.259.504 руб., да долги 106.277.000 руб., такъ что, акціонерамъ остается всего 33.754.330 р., а между тѣмъ нариц. капиталъ по непогашеннымъ акціямъ составляетъ 48.396.000 р., менѣе котораго правительство по уставу выдать права не имѣетъ. Въ виду возможности для правительства реализовать необходимыя для разсчета съ акціонерами средства путемъ выпуска 4%-аго облигаціоннаго займа по курсу 93—94 за 100, м-ръ ф-овъ исчислялъ прибыли госуд. казначейства отъ выкупа дорогъ въ 250.896—275.469 руб. ежегодно, если бы заемъ былъ погашаемый въ 59 лѣтъ, если же въ рентной формѣ, то даже 433.512—456.636 руб. кр. ежегодно, да, кромѣ того, представлялась возможность произвести сокращеніе разныхъ расходовъ эксплоатаціи на сумму до 392.000 руб. ежегодно. Выпускъ ренты вмѣсто срочно погашаемаго займа м-ръ ф-овъ находилъ предпочтительнѣе, ибо для правительства не существуетъ, какъ для частнаго общества, ограниченія въ срокѣ владѣнія жел. дорогами, такъ какъ дорога навсегда остается въ казенномъ распоряженіи и по истеченіи срока ж. д. займовъ *сохраняетъ свою цѣнность* и продолжаетъ приносить доходъ, необходимый на оплату процентовъ по займамъ. Съ этимъ положеніемъ можно только въ томъ случаѣ согласиться, если ежегодно изъ доходовъ жел. дорогъ, отчислять извѣстную сумму на возобновленіе изнашиваемаго ея имущества, ибо нельзя сказать, чтобы имущество дороги постоянно сохраняло свою цѣнность, и если его не возобновлять, то черезъ извѣстный срокъ дороги прійдется строить вновь и, слѣдов., снова занимать необходимые строительные капиталы. Во всякомъ случаѣ выкупъ Ю.-Западныхъ ж. д. сулилъ государственному казначейству только прибыли, ибо сокращались уплаты лишнихъ денегъ по акціямъ (5% вмѣсто 4%) и прекращался тотъ ненормальный порядокъ (по мнѣнію самого м-ва м-овъ), при которомъ весь рискъ предпріятія лежалъ на государствѣ, а въ случаѣ выработки дорогами прибыли свыше гарантированной въ казну поступала на уплату долговъ только половина, а другая половина шла въ пользу акціонеровъ. Соедин. Присутствіе, соглашаясь съ м-омъ ф-овъ, постановило (Высоч. утв.

*

6 іюня 1894 г.[1]) выкупить дороги съ 1 января 1895 г., предоставивъ акціонерамъ немедленно же получать нариц. капиталъ по своимъ акціяхъ или наличными или же 4%-ой рентой по курсу, установленному м-вомъ ф-овъ, а для полученія ими впослѣдствіи могущаго оказаться супердивиденда за 1894 годъ или же излишка сверхъ нариц. капитала акцій, имъ выдавались особыя *удостовѣренія*, при чемъ общество освобождалось отъ всякихъ контрольныхъ начетовъ и обязывалось только составить отчетъ по эксплоатаціи за 1894 годъ, подлежащій разсмотрѣнію госуд. контроля за сроки и въ порядкѣ, указанные въ Высоч. утвер. 20 мая 1892 г. мнѣніи госуд. совѣта, на что обществу ассигновывалась сумма въ 258.000 руб. Для полученія необходимой для разсчетовъ съ акціонерами суммы разрѣшался выпускъ госуд. ренты на 50 мил. руб.

М-ръ ф-овъ 18 ноября 1894 года[2]) предложилъ акціонерамъ ренту для обмѣна акцій по курсу 94½ за 100, или за 100 руб. въ акціяхъ по 105 р. 82 к. въ рентѣ, а за вычетомъ купона отъ ренты, текущаго съ 1 дек. 1894 г.—105 р. 48½ к. Большинство акціонеровъ согласилось на эти условія, такъ что имъ было выдано свидѣтельствами ренты 46.670.600 руб. (взамѣнъ нариц. капитала 44.243.354 р.), остальные же 4.152.646 р. наличными деньгами. Послѣдняя сумма была выручена отъ реализаціи остатка выпуска ренты на 50.000.000 р. (3.241.304 р.[3]) спеціально для выкупа Ю.-Западныхъ ж. д. и отъ остатка выпуска ренты на 60 мил. р. для выкупа М.-Курской ж. дороги, реализованнаго по курсу 97¾ за 100 (911.342 р. дѣйств.), такъ что весь нариц выпускъ ренты составилъ—50.932.300 р. съ платежомъ въ 2.037.294 р. ежегодно, тогда какъ по акціямъ платилось 2.560.809 руб., сбереженіе=523.515 руб., менѣе на 20,4%, увеличеніе нарицател. капитала принятыхъ на себя правительствомъ обязательствъ составляетъ 2.536.300 р., или 5,6%, результатъ очень благопріятный. Чистый доходъ дорогъ при казенномъ управленіи составилъ въ 1895 г.—19.251.160 р, въ 1896 г.—18.539.895 р. Между тѣмъ въ послѣдній годъ частнаго управленія этотъ чистый доходъ опредѣлился въ 20.945.463 руб.[4]). Образованная о-омъ по выкупѣ его дорогъ въ казну ликвидаціонная коммиссія опредѣлила этотъ доходъ въ 20.847.479 р., представивъ свой отчетъ въ госуд. контроль, который, обревизовавъ его, возвратилъ коммисіи со своими заключеніями, спустя нѣсколько дней по истеченіи установленнаго годового сро-

[1]) П З. С. № 10800.

[2]) Собр. уз. 1894 г. ст 1320.

[3]) Объясн зап. къ отчету госуд. контр. за 1895 г стр. 34.

[4]) Свѣд. госуд. контр за 1899 г. стр. 71 и 76.

ка [1]), вслѣдствіе чего коммиссія требовала признанія составленнаго ею отчета безъ измѣненій, откуда возникло цѣлое дѣло, мало интересное потому, что контроль опредѣлялъ чистый доходъ 1894 г.— въ 20.225.298 р., разница весьма несущественная, а, главное, при выкупѣ дорогъ м-во ф-овъ исходило въ своихъ разсчетахъ даже изъ суммы чистаго дохода въ 21 мил. руб. Ликвидиціонная коммиссія однако не признала правильности разсчетовъ м-ва ф-овъ, настаивая на томъ, что сумма облигаціоннаго капитала дорогъ должна быть опредѣлена въ 220.785.700 руб., а не въ 247.838.355 р., какъ считало м-во ф-овъ, долгъ казнѣ не въ 104.967.325 руб., а въ 89.007.575 руб, запасный капиталъ не въ 1.022.468 руб., а въ 8.076.402 р., и стоимость запаса топлива и матеріаловъ, заготовленныхъ о-омъ сверхъ оборотнаго капитала, въ 1.181.656 р., а не въ нуль, какъ опредѣляло правительство. При такомъ разсчетѣ выкупную за дорогу сумму ликвидиціонная коммиссія опредѣлила въ 96.102.420 руб., которую, по ея мнѣнію, слѣдовало уплачивать 5%-ми бумагами, приносящими этотъ доходъ по срокъ концессіи, а при уплатѣ 4%-ми бумагами выкупная цѣна должна была быть соразмѣрно увеличена, такъ что, кромѣ уплаченной акціонерамъ ренты, имъ приходится получить еще 57.385.619 руб. 5%-ыми бумагами. Министерство финансовъ очень основательно въ свое время разсмотрѣло эту претензію, справедливо признавъ ее незаслуживающею уваженія. Чтобы показать всю неосновательность доводовъ коммиссіи, довольно сказать, что уменьшить на 15.244.657 р. долгъ правительству коммиссія предлагала, взявъ курсъ по консолидир. ж. д. облигаціямъ не въ моментъ выкупа, а по моменту ихъ *выпуска*. Останавливаться на этихъ претензіяхъ мы не будемъ, отсылая интересующихся, къ помянутой оффиціал. статьѣ *Вѣстника финансовъ* [2]), такъ какъ вся цѣль ихъ состояла въ возбужденіи спекуляціи на *удостовѣренія*, выданныя при выкупѣ Ю.-Западныхъ ж. д. и въ надеждѣ на возможность урвать что-нибудь отъ казны въ видѣ отступного за возбужденіе агитаціи. М-во ф-овъ дѣйствительно не оставило даже безъ обсужденія вопроса, не было ли *ошибки* въ уставѣ о-ва (какъ предполагалась такая ошибка въ уставѣ о-ва Балтійской ж. д.), не нарушаются ли какъ-нибудь права акціонеровъ слишкомъ *формальнымъ* отношеніемъ со стороны правительства. Но вся исторія предпріятія Юго-Западныхъ ж. дорогъ исключала подобную возможность, ибо это общество образовалось, развилось и достигло извѣст. благосостоянія усиліями и за счетъ именно

---

[1]) Статья Вѣстн фин. 1898 г. № 15 стр. 51—57.

[2]) 1898 г. № 15.

правительства, которое оказывало обществу всякое покровительство: оно при образованіи этого общества дало гарантію на акціи вошедшихъ въ его составъ дорогъ, которыя поднялись вслѣдствіе этого: Одесской дороги съ 38 р. въ 1877 г. до 75 р. въ 1878 г., Кіево-Брестской съ 108 р. до 132 р., Бресто-Граевской съ 20 р. до 61 руб., при чемъ правительство не принимало въ своихъ разсчетахъ съ акціонерами биржевыя цѣны того времени, а выплатило имъ гораздо большія суммы. Если общество впослѣдствіи и развилось, то только потому, что *правительство относилось* терпимо къ конкурренціи, которую о-во вело съ сосѣдними жел. дорогами, отвлекая у нихъ значительную часть ихъ грузовъ. Сооруженіе новыхъ вѣтвей (Новоселицкихъ и Уманскихъ) взято было на себя о-мъ сознательно и вполнѣ соотвѣтственно со своими интересами, ибо необходимость новыхъ рельсовыхъ линій въ раіонѣ, обслуживаемомъ Юго-Западными дорогами, была очевидна, и о-ву предоставлялась дилемма, строить ли ихъ самому или уступить другимъ предпринимателямъ. Кромѣ того изъ новыхъ вѣтвей убыточны были Новоселицкія, но Уманскія были весьма доходны. Въ виду этого навряд ли можно говорить, что акціонеры о-ва были при разсчетѣ чѣмъ-либо обижены. Къ этому мнѣнію м-ва ф-овъ безусловно присоединяемся и мы.

31 янв. 1898 г. [1]) Высоч. было утверждено положеніе Соед. Присутствія, которымъ признано, что всѣ разсчеты акціонеровъ о-ва Ю.-Западныхъ ж. д. должны считаться за выдачей имъ нарицател. капитала—законченными, но что въ окончательный разсчетъ по дивиденду по 1894 годъ включительно имъ должно быть выдано 107.457 р., который акціонеры могутъ употребить или въ дивидендъ по акціямъ или же употребить на расходы по ликвидиціи дѣлъ о-ва. Кромѣ того разрѣшалось списать со счетовъ общества дополнительно отпущенные правительствомъ 54.000 руб. (сверхъ 258.834 р.) на составленіе отчета въ 1894 г. и объявлялось о-ву, что оно не лишается права искать защиты своихъ интересовъ по суду на общемъ основаніи, если считаетъ ихъ нарушенными правительствомъ при производствѣ разсчета. Казалось бы, такимъ образомъ, что вопросъ исчерпанъ. Однако, акціонеры Ю.-Западныхъ дорогъ не успокоились и прибѣгли къ агитаціи на иностранныхъ биржахъ, не смѣя обратиться къ суду въ виду безусловной неосновательности ихъ притязаній, а затѣмъ вошли съ всеподданнѣйшимъ ходатайствомъ... о выдачѣ имъ 2.500.000 руб. дополн. вознагражденія! Ходатайство это было разсмотрѣно въ комитетѣ финансовъ,

[1]) Собр. уз. 1898 г ст. 237.

который и нашелъ, что претензія акціонеровъ совершенно неосновательна, но въ то же время «остановился на соображеніи, что при проигрышѣ дѣла въ судѣ, владѣльцы временныхъ свидѣтельствъ (по большей части иностранцы) могли бы неблагопріятный для нихъ исходъ процесса приписать давленію правительства». А какъ *размѣръ выдачи невозможно было исчислить на какихъ-либо основаніяхъ*, то рѣшено было выдать ее въ просимомъ размѣрѣ безъ всякихъ основаній—въ путяхъ монаршаго милосердія съ отобраніемъ отъ акціонеровъ постановленія, что первопачальный разсчетъ съ ними былъ сдѣланъ правильно и на точномъ основаніи устава [1]). Выс. указомъ 25 янв. 1902 г. [2]) постановленіе ком-та ф-овъ приведено было въ исполненіе. Правительство опять уступило, и не смотря на свои оффиціальныя предварит. разъясненія и даже законодат. акты (31 янв. 1898 г. Выс. утв. мн. Госуд. Сов.), выдало 2½ мил. руб. (!) по несостоятельной претензіи единственно въ виду возможныхъ нареканій со стороны иностранцевъ-спекулянтовъ на пристрастіе русскаго суда! Итакъ отнынѣ всякій иностранецъ можетъ требовать что ему заблагоразсудится съ русскаго правительства, отказывать же ему нельзя въ силу того, что, если онъ обратится въ судъ и судъ ему откажетъ, возможны нареканія, что судъ неправильно рѣшилъ дѣло подъ давленіемъ правительства... Понятно, что при такихъ условіяхъ на культурныя нужды государства у насъ нѣтъ средствъ: они нужны на удовлетвореніе «неосновательныхъ» (по собственному признанію и правительства и самихъ претендентовъ) претензій иностранныхъ спекулянтовъ...

Такъ покончено было со знаменитымъ въ лѣтописяхъ нашей исторіи частнаго ж. д. хозяйства о-вомъ Ю.-З. ж. дорогъ.

Съ выкупомъ ихъ въ казну находится въ связи также выкупъ *Фастовской* ж. д. (337 верстъ съ вѣтвями), которая являлась соединительнымъ звеномъ между казенными Юго-Западными и Харьково-Николаевской ж. дор. и не имѣла смысла, какъ самостоятельное предпріятіе. Одно время о-во Юго-Западныхъ ж. д. хлопотало о сліяніи съ о-вомъ Фастовской дороги, но эти хлопоты успѣха не имѣли. Фастовская ж. д. была сооружена въ 1870-ыхъ г.г. за счетъ гарантированныхъ правительствомъ капиталовъ [3]) въ акціяхъ на 4.665.980 р. кр. и облигаціяхъ на 11.022.000 р. м., оставленныхъ за собою правительствомъ. Впослѣдствіи (1888 г.) о-ву было разрѣшено выпустить отъ своего имени облигаціонный капиталъ на 1.904.000 р. кр. для возврата ссудъ правительству и улучшенія

---

[1]) Наша желѣзн полит. по докум к-та м-овъ, т IV стр. 203.

[2]) Указатель 1902 г № 44, стр 782.

[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 406—407.

провозоспособности дороги [1]), да кромѣ того дано было ему отъ казны 2.346.300 р. безъ процентовъ на укладку второго пути. Обязательный годовой платежъ по капиталамъ дороги исчислялся въ 1.185.078 р. [2]). Госуд. контроль исчислялъ капиталъ о-ва къ 1 янв. 1897 г. въ 28.488.263 р., платежи—въ 1.184.014 р. [3]), По уставу о-ва въ случаѣ выработки чистаго дохода свыше гарантированнаго, избытокъ дѣлился пополамъ между акціонерами и правительствомъ, которому этой половиной уплачивался долгъ по гарантіи, доходившій до 17.890.252 р. Долгъ этотъ къ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе возрасталъ, такъ какъ чистый доходъ дороги только въ исключительныхъ случаяхъ превышалъ гарантированный (какъ напр. въ 1888 г., исключительно благопріятномъ по урожаю, особенно въ Юго-Западномъ краѣ). Однако въ послѣдніе годы этотъ доходъ все болѣе и болѣе возрасталъ, опредѣлившись въ 1894 году суммою—1.282.934 р., въ 1895 г.—1.392.661 р., въ 1896 г.—1.393.806 р., что дало возможность выдать въ 1895 г. супердивидендъ акціонерамъ по 46 к. на акцію, а въ 1896 г. по 50 коп. на акцію, и для правительства не имѣло смысла уже потому отсрочивать выкупъ (право на который наступало въ сентябрѣ 1896 г.), что оно избавлялось отъ обязанности передавать въ пользу акціонеровъ половину избытка чистаго дохода надъ гарантированнымъ, такъ какъ по уставу (§ 71) изъ выкупной за дорогу суммы, опредѣляемой капитализированіемъ чистаго дохода ея, производился вычетъ всѣхъ долговъ правительству, и, слѣд., все возможное превышеніе чистаго дохода надъ гарантированнымъ въ будущемъ поступало бы въ казну (долги были слишкомъ велики, чтобы акціонерамъ могло прійтись при выкупѣ болѣе капитализированной суммы гарантированнаго по акціямъ дохода). Кромѣ того, правительство, выкупивъ дорогу, могло произвести значительныя сокращенія въ расходахъ эксплоатаціи, упразднивъ дорогое правленіе и включивъ дорогу въ составъ Юго-Западныхъ ж. д. Съ представленіемъ въ этомъ смыслѣ м-ры ф-овъ и путей сообщенія вошли въ Соед. Присутствіе, указывая, что только при чистомъ доходѣ въ 1.985.000 р., или превышающемъ доходъ 1895 г. на 45%, капитализированная сумма его была бы достаточна для уплаты непогашенныхъ облигацій обществъ и для погашенія правительству долга, а такъ какъ такого дохода ожидать невозможно, то акціонерамъ прійдется получить только гарантированный по акціямъ доходъ въ 5%-ыхъ бума-

---

[1]) Тоже, т. II, стр. 300—301.

[2]) Дѣло кред. канц. 1896 г., отд II, ст 1, № 58.

[3]) Свѣд. о жел. дор. 1896 г. стр. 31

гахъ по биржевой ихъ цѣнѣ,—согласно уставу [1]). 15 дек. 1896 г. Выс. утвержд. положеніемъ Соед. Присутсвія [2]) Фастовскую дорогу постановлено было съ 1 янв. 1897 г. принять въ казну, предоставивъ м-ру ф-овъ въ установленные сроки и порядкѣ представить заключеніе о разсчетѣ съ акціонерами, а 28 марта 1897 г. [3]) Высочайше было повелѣно присоединить выкупленную дорогу къ Юго-Западнымъ ж. д. Въ январѣ 1898 году [4]) правленіе бывшаго о-ва Фастовской дороги обратилось съ ходатайствомъ къ м-ру ф-овъ объ окончательномъ съ ними разсчетѣ *немедленно* и указывало, что, заручившись согласіемъ группы крупныхъ акціонеровъ, они находили возможнымъ покончить разсчеты съ правительствомъ на такихъ основаніяхъ: 1) за каждую непогашенную акцію съ купонами на 15 марта 1898 г. правительство выплачиваетъ 120 р. 62 к. нар. въ свидѣтельствахъ 4%-ой ренты съ купонами, текущими отъ 1 дек. 1897 г. и 2) на вознагражденіе правленія и на покрытіе расходовъ ликвидаціи дѣлъ о-ва правительство возмѣщаетъ о-ву 61.695 р., удержанныхъ изъ дивиденда акціонеровъ за 1894 и 1895 г.г. по счету строительныхъ капиталовъ дороги, и 105.902 р., составляющіе часть расходовъ о-ва по содержанію второго пути въ 1894—96 г.г., упадающую на акціонеровъ, а всего—167.597 руб. Для обсужденія этихъ предложеній м-во ф-овъ образовало особую коммиссію, которая выяснила, что требуемая за акціи цѣна въ 120 р. 62,4 к. выводится путемъ обращенія гарантированнаго дохода (237.965 р.) въ такой 4%-ый капиталъ, проценты и погашеніе по которому въ теченіе остающагося до конца концессіи срока составили бы именно гарантированную сумму. При такихъ условіяхъ коммиссія нашла, что правительство отъ замѣны акцій никакой прибыли не получитъ, развѣ только ренту можно будетъ со временемъ конвертировать, такъ какъ права на конверсію акцій правительство по уставу (§ 71) было лишено (это было несправедливо, такъ какъ въ § 71 это право не было только оговорено правительствомъ, но подразумѣвалось само собою). Но, не смотря на это, рѣшили предложеніе акціонеровъ принять. По 4%-ымъ облигаціямъ съ погашеніемъ съ 15 марта 1898 г. по 5 окт. 1957 г. пришлось бы платить 4,4284%, а соотвѣтствующій 237.965 р. гарантированный доходъ капитала въ 4%-ыхъ облигаціяхъ долженъ былъ составить $\frac{237.965 \times 100}{4,4284} = 5.373.611$ руб., на каждую изъ непогашенныхъ на 4.494.250 р. акцій—119 р. 56 к. нар., да % съ

---

[1]) Вѣстн фин 1897 г. № 3 стр 117—118.

[2]) П. С. З. № 13523.

[3]) П. С. З. № 13912

[4]) Беремъ свѣдѣнія изъ дѣла кред. канц. отд 2, ст. 1 № 58 за 1898 г.

15 марта по 1 іюня 1898 г. по рентѣ—95 к., итого 120 р. 51 к. Согласно такому заключенію коммиссіи, м-ръ ф-овъ внесъ соотвѣтствующее представленіе, и соед. присутствіе (Выс. утв. 28 апрѣля 1898 г.[1]) постановило: 1) произвести разсчетъ съ акціонерами Фастовской дороги, выдавая за каждыя 5 акцій съ купонами на 15 сент. 1898 г. по 6 свидѣтельствъ 4%-ой ренты въ 100 р. съ купонами отъ 1 іюня 1898 г. и сверхъ того, по 50 к. наличными на каждую акцію, 2) дивидендныя акціи признать уничтоженными, 3) выдать на расходы по ликвидаціи 167 597 р., 4) произвести въ цѣляхъ обмѣна выпускъ ренты на 10.000.000 р. нар., употребивъ остатокъ на другіе расходы, а для доплатъ наличными реализовать заемъ особо. Въ результатѣ [2]) вмѣсто акціонернаго капитала на 4.500.700 р. нар. было выдано въ 4%-ой рентѣ 5.400.800 руб. и 190.100 р. наличными. Рента получена была изъ остатка отъ обмѣна акцій Вар.-Тереспольской ж. д. на 344.300 р. нар, а остальные 5.056.500 р. путемъ спеціальнаго выпуска ренты на 10.000.000 р. нариц., реализованной по курсу $100^1/_2$ за 100 [3]), такъ что остатокъ выручки можно считать въ суммѣ до 4.993.199 р. при нариц. капиталѣ въ 4.943.500 р.. Для разсчета стоимости нариц. капитала 190.100 р. уплоченнаго наличными, получимъ 189.150 р. нар. вмѣстѣ съ выданнымъ въ обмѣнъ капиталомъ—5.589.950 р., съ платежомъ въ 223 598 р., тогда какъ платежъ по акціямъ составлялъ 237.965 р., т. е. болѣе на 14.367 р., или уменьшились платежи на 6%; за то обязательства госуд. казначейства по капитальному долгу возрасли на 24,2%. Сумма основныхъ и дополнительныхъ капиталовъ всѣхъ *Юго-Западныхъ ж. д.* исчислялась въ 1900 г.[4]) въ 387.776.450 р, по 104.522 р., на версту, сумма обязательныхъ платежей—въ 16.269.109 руб., по 4.385 руб. на версту. Чистый доходъ ихъ составлялъ въ 1896 г. (до сліянія)—19.933.702 руб., въ 1897 г.—(по сліяніи) 17.515.098 руб., въ 1898 г.—21.825.770 р., въ 1899 г.—20.139.027 р., въ 1900 г. [5])—16.799.158 р., въ 1901 г.—19 085.000 [6]). Они, очевидно, подвержены сильнымъ колебаніямъ и не могутъ сулить казнѣ обезпеченной прибыли, будучи обусловлены, главнымъ образомъ, урожаями въ Юго-Западномъ краѣ, обезпечивающими дорогамъ многочислен-

---

[1]) Собр. указ. 1898 г. ст. 1210

[2]) Прил. къ отч. госуд. контроля 1900 г стр. 114 115.

[3]) Объясн. зап. къ отч госуд. контр 1898 г. стр. 43.

[4]) Свѣд госуд. контр 1900 г. стр. 19.

[5]) Ibid. стр. 69 и 74—75.

[6]) Предв свѣд. 1900 г. стр. 16—17.

ные хлѣбные грузы. Не смотря на эти колебанія доходности, жалѣть о переходѣ дорогъ въ казну (всего 3686 верстъ), отнюдь не приходится, ибо рискъ предпріятія лежитъ безразлично на казнѣ, прибыли же при частномъ хозяйствѣ дѣлились пополамъ между акціонерами и правительствомъ, тогда какъ при казенномъ управленіи, разумѣется, цѣликомъ въ казнѣ и оставались.

Выкупъ *Московско-Брестской* ж. д. м-во ф-овъ, какъ и предъидущихъ дорогъ, рѣшило произвести немедленно по полученіи на это правительствомъ права (29 мая 1896 года), такъ какъ дорога эта служила постояннымъ источникомъ крупныхъ расходовъ со стороны госуд. казначействъ на приплаты по гарантіи ея обязательствъ и являлась послѣднимъ звеномъ въ ряду дорогъ, соединяющихъ Москву съ Варшавой. Важно было взять такую дорогу въ казну, такъ какъ представлялось возможнымъ уменьшить сказанныя приплаты и сосредоточить въ однѣхъ рукахъ линію протяженіемъ въ 1250 верстъ, присоединивъ къ Московско-Брестской дорогѣ казенныя Варшавско-Тереспольскую и Тересколь-Брестскую [1]), Московско-Брестская дорога [2]) была сооружена и открыта для движенія въ началѣ 1870-ыхъ годовъ о-вомъ Московско-Смоленской ж. д., капиталъ которой (какъ и о-ва Балтійской ж. д.) сперва не былъ гарантированъ, а затѣмъ ему была присвоена на нариц. капиталъ 11.799.250 р. зол. гарантія въ $3^3/_8\%$ или въ 398.225 р. м. Для сооруженія дороги о-во, кромѣ того, выпустило своимъ распоряженіемъ 5%-ый гарантированный правительствомъ облигаціонный капиталъ на 15.866.860 р. м. съ платежомъ въ 809.210 р. м. ежегодно и получило средства въ 44.318.000 р. мет. нариц. отъ правительства изъ консолидированныхъ ж. дор. займовъ. Впослѣдствіи о-во задолжало правительству еще по 2-ому $4^1/_2\%$-ому консолидир. ж. д. займу 3.878.200 р. нар. кр. и 7.947.184 р. по ссудамъ и авансамъ, такъ что всѣ обязательства дороги составляли 119 801.549 р., а ежегодные обязательные платежи по нимъ—5.293.215 р. [3]). Но такого дохода дорога ни разу за все время своего существованія не выработала, ибо даже впослѣдствіи, въ наиболѣе благопріятные годы (1890—1895 г.) чистый доходъ ея колебался отъ 3.733.211 р. (1892 г.) до 5.280.119 руб. (1895 г.), а въ единственный годъ (1889), когда дорога даже выдала своимъ акціонерамъ супердивидендъ, оказалось, что правленіе неправильно его исчислило, но сумма, выданная акціонерамъ какъ супердивидендъ, была записана наче-

---

[1]) См. *Вѣстн. фин.* 1896 г. № 25. стр 984—986

[2]) Рус. госуд. кредитъ, т. I. стр 375—377 и II, стр. 351.

[3]) Свѣд. госуд. контр. 1895 г стр. 34—35.

томъ на общество. Въ виду такихъ печальныхъ результатовъ эксплоатаціи дороги акціонеры при выкупѣ не могли разсчитывать на полученіе дохода, выше гарантированнаго, и вопросъ состоялъ только въ томъ, на какой срокъ капитализировать этотъ гарантированный доходъ, такъ какъ въ уставѣ (§§ 21 и 65) было на этотъ счетъ нѣкоторое противорѣчіе и можно было споритъ о трехъ срокахъ: 2 янв. 1952 г., 14 сент. 1953 г. и 4 марта 1954 г. Въ виду этого Соедин. Присутствіе, куда м-ръ ф-овъ внесъ представленіе о выкупѣ, опредѣлило (Выс. утв. 12 мая 1896 г. [1]), принявъ дорогу въ казну съ 1 іюля 1896 г., предоставить м-ру ф-овъ объ окончательномъ разсчетѣ съ акціонерами о-ва М.-Брестской ж. д. войти съ представленіемъ впослѣдствіи, не позже однакоже 1 января 1897 г. М-во ф-овъ по обыкновенію вступило въ переговоры съ акціонерами [2]) которые ходатайствовали о полученіи за каждые три 125 р. зол. акціи по четыре свидѣтельства 4%-ой ренты по 100 р. и по 4 р. кр. наличными на каждую акцію. Сверхъ того правленіе просило 118.540 р. въ вознагражденіе за его труды по администрированію строительными работами, начиная съ 1876 г., по которымъ было сдѣлано до 262.490 руб. сбереженій (за свой трудъ правленіе получило 189.034 р. особаго вознагражденія, составляющаго 2,15% стоимости всѣхъ работъ, но находило, что ему слѣдовало бы получить 3,5%, какъ принято обыкновенно). М-во ф-овъ соглашалось однако на выдачу правленію только 42.395 р. или по 50 к. на каждую изъ 847.900 непогашенныхъ акцій, что же касается до прочихъ условій, то для опредѣленія ихъ значенія былъ сдѣланъ слѣдующій разсчетъ. Гарантію по акціямъ въ суммѣ 398.225 р. зол. необходимо считать данной по срокъ концессіи, т. е по 14 сент. 1953 г. (хотя при опредѣленіи на погашеніе по 3/8% на сложнопроцентныхъ правилахъ акціи были бы всѣ погашены къ 2 янв. 1952 г.), такъ какъ и по погашеніи акцій акціонеры получали бы отъ дороги доходъ (добавимъ отъ себя, если бы они погасили свой долгъ казнѣ по гарантіи, о чемъ нельзя было даже и мечтать). Капитализируя эту гарантію къ 1 января 1897 г. при учетѣ изъ 5% годовыхъ (согласно концессіи) по срокъ концессіи, получили сумму въ 7.463.681 р. зол., которую правительство имѣло право выдать 5% бумагами съ погашеніемъ ad libitum, т. е. въ случаѣ желанія,— наличными деньгами. На каждую акцію это составляло по 88 руб. 02½ к. зол., а переводя въ фунты стерлин. (ибо акціи были вы-

---

[1]) П С. З 12925.

[2]) Беремъ свѣдѣнія изъ дѣла кред. канц ст. I, отд. 2, № 59, за 1896 г. и изъ статьи *Вѣстн финан.* 1897 г. № 12, стр. 747—750

пущены въ англійской валютѣ)—14,084 £=133 р. 20 к. кр. Акціонеры же просили на акцію въ рентѣ $\frac{100:4}{3}$=133 р. 33⅓ к. нар., или по курсу 97 за 100—129 р. 33⅓ к. дѣйств., приплатъ по 4 р. кр. на акцію и лишнихъ процентовъ—42,2 к. (теченіе процентовъ по рентѣ начиналось съ 1 декабря 1896 г., купоны по акціямъ значились на 1 іюля 1897 г.), всего 133,7533 р. кр. дѣйствит., т. е. болѣе на 55,33 к., чѣмъ имъ причиталось по самому щедрому разсчету. Тѣмъ не менѣе м-во ф-овъ находило возможнымъ согласиться на эту прибавку въ виду того, что въ этомъ случаѣ не потребовалось бы составленія подробныхъ отчетовъ по эксплоатаціи дорогъ, ихъ ревизіи и т. д., требующихъ гораздо болѣе крупныхъ расходовъ, нежели просимая акціонерами сумма приплаты (всего 47.084 руб.), да, наконецъ, акціонерамъ могло что-нибудь прійтись и въ видѣ дивиденда по эксплоатаціи дороги въ 1896 г., доходъ которой пришлось бы дѣлить между правительствомъ и акціонерами, и могъ возникнуть споръ, какъ дѣлить, ибо на этотъ счетъ никакихъ законныхъ правилъ не существовало. Соединенное Присутствіе, куда дѣло было внесено, согласилось съ м-омъ ф-овъ, и его постановленіе 7 февраля 1897 г. [1]) было Высочайше утверждено. Какъ велики оказались сбереженія государ. казначейства отъ произведенной операціи? Сумма нарицат. капиталовъ въ непогашенныхъ акціяхъ (84790 штукъ) по переводѣ ея въ ₤₤, а затѣмъ рубли нынѣшней валюты составила 16.038.028 руб. [2]), взамѣнъ ихъ выпущена была рента на 11.305.400 р. нар. и выдано наличными деньгами 381.555 р. [3]). На 10.000.000 р. ренты было разрѣшено выпустить спеціально въ цѣляхъ обмѣна акцій М.-Брестской ж. д., остальную сумму взять изъ остатка по обмѣну акцій Варшавско-Терспольской дороги, каковой остатокъ составлялъ 1.649.700 р. нар. [4]), такъ что для реализаціи могло оставаться только 344.300 р. нар. и для полученія 381.555 р. надо было обратиться къ реализаціи ренты изъ другихъ источниковъ, напр. изъ остатка ренты на выкупъ М.-Курской ж. дороги. Нарицат. капиталъ, считая по курсу 97¾ за 100 для полученія этой суммы (381.555 руб.) долженъ былъ составить 390.400 руб., всего ренты на 11.695.800 руб. съ

---

[1]) П С З № 13710

[2]) А не 16.014 375 р, какъ исчисляетъ госуд. контроль, прил. къ отч. 1900 г. стр. 114.

[3]) Госуд контр опредѣляетъ эту цифру въ 339.160 р. т. е. упустилъ изъ виду выданныя 42 395 р. правленію Точно также въ примѣч. 22 на стр. 115, онъ напрасно сумму 169 580 р. считаетъ выданной правленію. Она была дана только *авансомъ*, въ счетъ выдачъ по 4 р. на акцію.

[4]) Прил къ отч. 1900 г стр. 111.

платежомъ въ 467.832 р., тогда какъ по акціямъ платежи составляли, по переводѣ въ русскую валюту,—602.594 руб. Такимъ образомъ уменьшеніе капитальной суммы долга госуд. казначейства по случаю выкупа дороги составило 4.342.225 р. или 27%, а сокращеніе ежегодныхъ платежей—на 134.762 р. или на 22,3%, результатъ совершенно удовлетворительный. Перешедшая въ казну дорога простиралась на 1304 версты, списано было старыхъ долговъ ея по гарантіи до 89.684.179 руб. Съ Варшавско-Тереспольской ж. д. она соединена не была, какъ предполагалось сначала, и составила самостоятельное управленіе. Въ 1897 г. 5%-ыя облигаціи этой дороги, выпущенныя въ свое время отъ имени общества Московско-Смоленской ж. дороги, были конвертированы въ 4%-ыя [1]), и въ 1900 году весь основной капиталъ дороги исчислялся въ 120.404.970 руб., по 116.446 руб. на версту съ суммой обязательныхъ годовыхъ платежей—въ 4.919.486 руб., по 4.758 руб. на версту. Чистый же доходъ дороги составилъ въ 1896 году—6.149.044 руб., въ 1897 г.—5.859.110 руб., въ 1898 г.—5.232.641 руб., въ 1899 г.—5.492.482 руб., въ 1900 г.—4.610.859 руб., въ 1901 г.—4.247.000 руб., такъ что и до сихъ поръ нельзя сказать, чтобы дорога сдѣлалась для казны доходнымъ предпріятіемъ и чтобы вообще хозяйство велось на ней удовлетворительно (чрезвычайный коэффиціентъ эксплоатаціи, достигавшій въ 1900 г.—70%).

Черезъ годъ послѣ М.-Брестской ж. дороги выкуплена была въ казну также *Привислянская* ж. д. (507 верстъ), сооруженная въ 1870-хъ годахъ [2]) на гарантированный правительствомъ изъ $5^1/_{10}$% по срокъ концессіи (3 іюля 1958 года) акціонерный капиталъ въ 6.588.125 р. кр. (по 335.994 р.) и на суммы, выданныя дорогѣ изъ выручки по правительственнымъ консолидирован. займамъ на 21.390.400 руб. мет. и 1.220.077 р. кр. Всего числилось обязательствъ (включая правительст. ссуды) на Привислянской дорогѣ къ 1897 г. [3]) на 43.923.793 руб. съ ежегодными платежами въ 2.023.826 руб. Такого дохода дорога однако никогда не вырабатывала (высшій чистый доходъ—въ 1891 году—не превышалъ 1.403.000 р.), а отсюда огромный долгъ ея правительству по гарантіи, исчислявшійся въ 40.141.427 р. [4]) безъ всякой надежды на его погашеніе. Право на выкупъ для казны наступило 3 іюля

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. III, гл. I, стр. 81—84.

[2]) Рус. госуд. кредитъ, т I, стр. 404—407.

[3]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1896 г. стр. 31.

[4]) Свѣд за 1898 г. стр 49.

1897 г., и м-во ф-овъ рѣшило приступить къ таковому немедленно, желая изъять возможно скорѣе дорогу изъ рукъ общества, зарекомендовавшаго себя вполнѣ неискуснымъ умѣніемъ вести дѣло. По уставу (§ 71) выкупная сумма опредѣлялась по чистому доходу дороги, который не могъ однако для исчисленія этой суммы браться въ цифрѣ меньшей гарантированнаго по акціямъ, и исчисляемая такимъ путемъ выкупная сумма должна была выдаваться 5%-ыми бумагами по биржевой цѣнѣ ихъ, при чемъ право досрочнаго погашенія этихъ бумагъ оговорено не было, почему м-во ф-овъ сейчасъ же истолковало, какъ всегда, отсутствіе этой оговорки за отказъ правительства отъ права конверсіи сказанныхъ 5%-ыхъ бумагъ. Исходя изъ этой точки зрѣнія, конечно, невозможно было добиться выгодныхъ условій перехода дороги въ казну, приходилось принимать обязательство на уплату гарантированной по акціямъ суммы до срока концессіи. М-во ф-овъ предложило акціонерамъ получить вмѣсто акцій 4%-ую ренту съ такимъ разсчетомъ, чтобы получаемый съ нея доходъ вполнѣ соотвѣтствовалъ гарантіи по акціямъ. Такой капиталъ въ рентѣ составлялъ 7.638.580 р. (гарантія=335.994 р.), на каждую изъ непогашенныхъ 63.830 акцій по 119 р. 67 к. въ 4%-ой рентѣ. Но изъ этой суммы надо вычесть 57 к. стоимости процентовъ по рентѣ, текущихъ съ 1 марта 1897 г., тогда какъ теченіе %-овъ по акціямъ прекращалось 15 апрѣля 1897 г., получается 119 р. 10 к. Эту сумму м-ръ ф-овъ предложилъ выдать о-ву такимъ образомъ чтобы за каждыя 10 акцій выдавалось по 11 свидѣтельствъ ренты и сверхъ того на каждую акцію по 8 р. 92 к. наличными (соотвѣтствующими 9 р. 10 к. нариц. по курсу 98 за 100). Общество просило кромѣ того 54.579 р. на вознагражденіе правленія, но м-во ф-овъ нашло эту сумму преувеличенной и согласилось только на выдачу 40.000 руб., считая ихъ экономіей правительства въ виду возможности вслѣдствіе соглашенія съ акціонерами, не требовать составленія и повѣрки отчета по эксплоатаціи дороги. Въ этомъ смыслѣ и состоялось положеніе Соед. Присутствіе, Высочайше утвержденное 30 мая 1897 г.[1]). Акціонерамъ было выдано въ рентѣ 7.021.300 р. нар. и 569.364 р. наличными деньгами, съ каковою цѣлью выпущена рента на 7.602.700 р.[2]). Причитающіеся правленію 40.000 р. выданы были изъ эксплоатаціонныхъ средствъ дороги. Въ результатѣ всей операціи долгъ госуд. казначейства по случаю выкупа возросъ съ 6.383.000 руб. до

---

[1]) П. С З. № 14189 Вышеприведенныя справки взяты изъ дѣла кред. канц. 1897 г. Отд. 2 ст. 1 № 35 и статьи Вѣст. фин. 1897 г. № 28.

[2]) Прил. къ отч. госуд контроля 1900 г. стр 115.

7.602.300 р.—на 1.219.700 р. или 19,1%, платежи уменьшились на 31.902 р. (съ 335.994 р. до 304.092 р.), или на 9,5%, но это только бюджетное сбереженіе, такъ какъ въ платежи по акціямъ включался расходъ на погашеніе,—рента не погашалась. Единственную выгоду отъ операціи м-во ф-овъ видѣло въ возможности со временемъ конвертировать ренту, тогда какъ акцій конвертировать правительство было будто бы лишено. Возможность конверсіи—дѣло отдаленнаго будущаго, но выгода операціи—только въ отобраніи дороги у несостоятельнаго общества и въ возможности соединенія управленія выкупленной дороги съ управленіемъ другихъ казенныхъ дорогъ. Дѣйствительно съ 1898 г. Привислянская дорога была слита съ *Варшавско-Терспольской*, благодаря чему въ одномъ управленіи было сосредоточено 1251 верста рельсовыхъ путей (Привислянская ж. д. составляла 507 верстъ). Строительные капиталы этой сѣти были исчислены въ 1899 году цифрою 92.874.606 руб., на версту 74.240 руб. съ ежегоднымъ обязательнымъ платежомъ въ 3.991.992 р., по 3.191 р. на версту [1]). Чистый доходъ этихъ дорогъ составлялъ—2.999.592 р., въ 1899 г.—3.263.247 р., цифры [2]) во всякомъ случаѣ не достаточныя для оплаты сказанныхъ платежей. Съ 1900 г. присоединяется къ общей сѣти Привислянскихъ дорогъ еще и дорога *Ивангородъ-Домбровская* (452 версты), срокъ выкупа который наступилъ въ 1900 г. (10 янв.). Эта дорога была сооружена уже не въ тотъ періодъ жел. дор. горячки, когда правительство соглашалось на всѣ условія частныхъ лицъ, лишь бы были сооружены извѣстные рельсовыя пути, напротивъ уставъ о-ва И.-Добровской ж. д.[3]) былъ утвержденъ въ 1881 г., при Н. Х. Бунге, и можно было надѣяться, что интересы казны будутъ въ немъ надлежащимъ образомъ оговорены. На самомъ дѣлѣ этого не случилось. Акціонерный капиталъ этого общества—опредѣленъ былъ въ 8.283.000 р. мел. съ *гарантіей* въ суммѣ 453.908 руб. зол.= 680.862 р., облигаціи были выпущены самимъ о-вомъ изъ $4^1/_2$% нар. на 18.084.125 р. зол. и на 7.527.300 руб. кр. (изъ 4%), сумма платежей по нимъ вмѣстѣ съ платежомъ по акціямъ составляла 2.449.393 р. (по облигаціямъ перваго выпуска 5,06%—838.240 р. з.=1.257.360 р., 2-аго вып. 5,15%—78.183 р. зол.=117.274 р. кр., 3-ьяго вып. 5,2329%—393.896 р., по всѣмъ тремъ 1.995.485 р.). До 1897 г. о-во И.-Домбровской ж. д. нуждалось въ приплатахъ по гарантіи, и долгъ о-ва правительству къ 1900 году опредѣлился цифрою

---

[1]) Свѣд. госуд контр. о жел. дор. 1899 г. стр 17.

[2]) Ibid , стр. 75.

[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 564—566.

28.056.777 р.[1]), но съ 1897 г. дорога начинаетъ приносить чистую прибыль, такъ что сверхъ обязательныхъ платежей было выработано въ 1897 г.—221.990 руб., въ 1898 г.—717.017 руб. Доходъ 1899 г. дошелъ уже до 3.300.603 р. (противъ 3.087 978 р. въ 1898 г. и 2.468.766 р. въ 1897 г.). Однако по § 44 устава половина чистой прибыли сверхъ обязательныхъ поступала въ дивидендъ акціонеровъ и только остальная половина шла на погашеніе долговъ общества, если впрочемъ общій дивидендъ не достигалъ 6%, если же превышалъ, то весь остатокъ шелъ на уплату долга сверхъ этихъ 6%,—это единственное условіе, болѣе выгодное чѣмъ въ большинствѣ уставовъ, данныхъ въ періодъ ж. дор. увлеченій. По § 68 капитализированный излишекъ въ чистомъ доходѣ о-ва, принимаемомъ за норму дохода при опредѣленіи выкупной за дорогу суммы, надъ размѣромъ ежегодныхъ обязательныхъ платежей по капиталамъ общества, шелъ при выкупѣ на покрытія долга по гарантіи. Отсюда выкупъ не грозилъ казнѣ никакими новыми расходами, а, напротивъ, оставлялъ въ распоряженіи казны всѣ избытки надъ обязательными платежами дороги, которые до выкупа дѣлились между обществомъ и правительствомъ. Всѣхъ непогашенныхъ акцій о-ва осталось[2]) 59.400 штукъ по 125 р. зол.=20 £=408 м.=500 фр.=236 гульд. каждая, супердивидендъ по которымъ составилъ въ 1897 г.—1 р. 38 к., въ 1898 г.—3 р. 21 к.. Правительство имѣло право взамѣнъ акцій при выкупѣ выдать 5%-ыя бумаги съ какимъ угодно срокомъ погашенія. Входя съ представленіемъ о выкупѣ м-ръ ф-овъ исходилъ изъ такого разсчета. Предполагая чистый доходъ дороги въ 3.144.000 р., получится избытокъ надъ обязательными платежами (2.449.793 р.) въ 694.607 р., или въ капиталѣ по срокъ концессіи—11.373.626 р., тогда какъ долгъ дороги казнѣ превышаетъ 28 мил., руб.. Слѣд., акціонерамъ ничего не приходилось получить сверхъ ихъ непогашеннаго акціонернаго капитала. Только, еслибы чистый доходъ превысилъ 4.148.393 р., могла бы быть рѣчь о выдачѣ имъ дополнительной суммы. Соед. присутствіе, куда дѣло поступило, въ своемъ Выс. утв. 25 дек. 1899 г. положеніи[3]) постановило принять съ 10 янв. 1900 года Ивангородъ-Домбромскую ж. д. въ казенное управленіе, предоставивъ м-ру ф-овъ въ опредѣленные сроки и порядкѣ войти съ представленіемъ объ окончательномъ разсчетѣ съ акціонерами. О-во своевременно представило свой отчетъ за 1899 г., по которому излишекъ прибыли сверхъ обязательныхъ платежей былъ опредѣленъ

[1]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. за 1899 г. стр 40.

[2]) Свѣдѣнія беремъ изъ дѣла кред канц. отд 2, ст. 1, № 5, 1900 г

[3]) Собр узак. 1900 г. ст. 888.

въ 790.251 руб., изъ которыхъ м-во ф-овъ предложило обществу получить 200.287 руб., остальные же удержать на уплату долговъ казнѣ и въ обезпеченіе возможныхъ начетовъ и частныхъ претензій (сумма послѣднихъ была заявлена на 2½ мил. руб., но коммиссія въ м-вѣ ф-овъ подъ предсѣдательствомъ т. с. Иващенкова признала изъ нихъ основательными только на 100.000 р.). Взамѣнъ этого о-во освобождалась отъ всѣхъ другихъ начетовъ и отъ ревизіи составленнаго имъ за 1899 г. отчета. Кромѣ того м-во ф-овъ предложило 140.000 р. на награды правленію, 5000 р. на содержаніе ликвидаціонной коммиссіи и по 7 к. на акцію въ видѣ дополнит. дивиденда за 1900 г., что составляло 4638 р.,—все это изъ суммъ чистой прибыли дороги. Общество охотно согласилось на эти условія, и м-ръ ф-овъ внесъ соотвѣтствующее представленіе въ Соед. Присутствіе, которое постановило на каждую непогашенную акцію выдать нар. капиталъ въ валютѣ наиболѣе выгодный для держателей и кромѣ того по 7 к. наличными на акцію (дивидендную и погашенную) и выпустить для реализаціи необходимаго капитала 4%-ую ренту на 20 мил. руб., признавъ дивидендныя акціи уничтоженными. 11 марта 1901 г. это положеніе было Высочайше утверждено [1]). Наивыгоднѣйшій для акціонеровъ паритетъ былъ въ фунтахъ стерл. (м-во Н. Х. Бунге не умѣло и здѣсь выхлопотать выгоднаго для насъ паритета!), такъ что нариц. капиталъ по акціямъ былъ опредѣленъ въ 7.342.000 р. м.=11.013.000 р. кр.. Рента выпущена была въ 1901 г. (серіи 230—231) на 20.000.000 р. нариц. и пріобрѣтена сберегательными кассами по курсу 96 за 100, такъ что нариц. капиталъ для уплаты 11.013.000 р.+4638 р. приплаты по акціямъ+операціонные расходы по выкупу акцій 100.078 р., всего 11.117.716 р. [2]) потребовался въ суммѣ 11.574.650 р противъ прежнихъ обязательствъ болѣе на 561.650 р. или на 5,1%. Платежи по акціямъ составляли съ 8.283.000 р. з. по 5,48% ежегодно 453.908 р., а по переводѣ ихъ въ £ и затѣмъ въ рубли нын. валюты, всего 686.850 руб., сокращеніе по случаю выкупа 686.850—462.986=223.864 р. или 32,6% съ прежняго платежа. Выс. указомъ 10 янв. 1903 г. [3]) 4%-ыя облигаціи Ивангородъ-Домбровской ж. д. 1898 г. разрѣшено было обмѣнять на государ. 4%-ую ренту, при чемъ м-ръ ф-овъ опредѣлилъ съ держателей облигацій требовать при обмѣнѣ (заявленія о которомъ принимались въ государ. банкѣ 20—25 января) по 3 р. приплаты на каждыя

---

[1]) Собр. узак. 1901 г. ст. 558.

[2]) Прил. къ отч госуд. контр 1901 г. стр 114.

[3]) Указатель 1903 г. № 3 стр. 34

100 р. [1]). Обмѣнъ, конечно, произведутъ главнымъ образомъ сберегательныя кассы.

Послѣдняя, выкупленная въ казну въ періодъ 1893—1902 г.г. дорога,—*Московско-Ярославско-Архангельская* находилась въ совершенно особенныхъ условіяхъ, нежели другія выкупленныя дороги. Ея акціонерный капиталъ *гарантированъ не былъ*, никакихъ долговъ по гарантіи и облигаціонныхъ ея капиталовъ за дорогою не состояло, дѣла ея всегда процвѣтали, и правительство послѣднее время возлагало на общество этой дороги особыя надежды по оживленію сѣвера, даровавъ ему концессію на сооруженіе Петербургско-Вятской ж. д. Положеніе дѣла измѣнилось только вслѣдствіе злоупотребленій правленія о-ва во главѣ съ извѣстнымъ С. И. Мамонтовымъ, о чемъ подробнѣе сказано выше. Правительству не было никакой надобности приступать къ выкупу, — о выкупѣ просили акціонеры, привыкшіе получать 30%-ые дивиденды и оказавшіеся лицомъ къ лицу съ опасностью или вовсе лишиться всякаго дохода по своимъ бумагамъ или же удовольствоваться доходомъ, соотвѣтствующимъ приблизительно ничтожному нарицательному капиталу акцій. Изъ 21.834 всѣхъ выпущенныхъ первоначально акцій дороги (по 150 р. кред. каждая) оставалось къ 1900 г. непогашенныхъ 19.378, погашенныхъ по 1894 г.—2.456. Съ 1894 г. (въ силу § 18 VII Доп. къ уставу 17 іюня 1895 г.) погашеніе акцій было прекращено, а взамѣнъ его изъ прибылей отчислялось по 21.000 р. для образованія погасительнаго фонда акціонеровъ, который на 1 января 1900 г. составлялъ—113.400 р. При обсужденіи вопроса о выкупѣ дороги м-ръ ф-овъ обратилъ вниманіе Соедин. Присутствія [2]), что до 1 янв. 1907 г. выкупъ дороги безъ согласія акціонеровъ невозможенъ вовсе въ силу точнаго постановленія устава, соглашеніе же безобидное для акціонеровъ можно установить на такихъ условіяхъ. Чистый доходъ дороги въ 1898 г. составлялъ 5.222.939 р., изъ которыхъ на долю акціонеровъ приходилось 537.204 р. за покрытіемъ всѣхъ обязательныхъ платежей по облигаціямъ (доля казны составила только 23.280 р.). Это и была наибольшая чистая прибыль за семь послѣднихъ лѣтъ, но за то наименьшее отчисленіе пошло въ пользу акціонеровъ. Эта доля акціонеровъ, полученная въ 1898 г., будучи капитализирована изъ 4% по срокъ концессіи (29 мая 1943 г.), составитъ сумму 10.983.530 р., съ погасительнымъ фондомъ акціонеровъ (113.400 р.)—11.096.930 руб., или по 525 р. 11 к. на акцію непогашенную и 375 р. 11 к. на акцію погашенную. Средній доходъ акціонеровъ въ послѣднее семилѣтіе составлялъ—

[1]) Ibid стр. 36—37.

[2]) Дѣло кред. канц. 1900 г. отд. 2, ст. 1, № 36.

*

1.280.424 р., въ капиталѣ 26.179.197 р., съ погасит. фондомъ 26.292.597 р. или по 1.221 р. 8 к. на акцію непогашенную и 1.071 р. 08 к. на акцію дивидендную. Средній чистый доходъ 1887—1893 г. (до измѣненія устава при концессіи на постройку Архангельской линіи) дороги равнялся 2 753.636 руб., а отчисленіе въ пользу акціонеровъ—996.646 руб.,—въ капиталѣ (съ пог. фондомъ)—20.490.539 р. или по 955 р. на непогашенную и 805 р. на погашенную акцію. По средней доходности дороги именно въ эти годы правительство обязано было расплатится, если бы приступило къ выкупу ранѣе 1914 г. (согласно дополненія къ уставу). Чистый доходъ 1898 г. нельзя считать пормальнымъ. *Въ 1898 г. онъ долженъ возрасти* на столько, что, въ пользу акціонеровъ прійдется до 830.000 р., кромѣ этого вслѣдствіе конверсіи 5%-ыхъ облигацій о-ва можно добиться сбереженій на 100.000 р., да въ 1899 г. должна открыться для движенія выгодная для о-ва Юрьевъ-Тейковская вѣтвь. Такимъ образомъ для казны въ случаѣ выкупа дороги по разсчету ежегодной выдачи акціонерамъ по 996.646 р. кр. не предвидится никакого ущерба, напротивъ, по случаю сокращенія расходовъ эксплоатаціи, можетъ получиться и нѣкоторый барышъ. Однако на обществѣ числился начетъ въ 5.300.000 р., позаимствованныхъ правленіемъ и 12.900.000 р. перерасхода по сооруженію новыхъ линій (Архангельской, Нерехта-Серединской, Юрьевъ-Польской, Тейковской и Ярославско-Рыбинской). Особое совѣщаніе впрочемъ исчислило всю сумму начета и перерасхода только въ 9.550.000 р Вычитая эту цифру изъ выкупной суммы по доходности 1887—1893 г.г., получимъ 10.940.539 р., т. е. по 518 р. и 368 р. на акцію, а какъ дивидендъ за 1899 г. долженъ составить 27 и 20 р., то на акцію приходится по 545 и 388 р. Поэтому выкупную цѣну въ 525 руб. на непогашенную и 375 руб. на дивидендную акцію (опредѣленную по доходу 1898 г.) м-ръ ф-овъ находилъ совершенно умѣренной и считалъ, кромѣ того, возможнымъ опредѣлить 230.000 р. въ пользу правленія, учредителей и служащихъ (каковая сумма имъ причиталась по уставу съ 1 янв. 1899 г. по 18 февр. 1900 г.). Испрашивалъ м-ръ ф-овъ 100.000 р. также на вознагражденіе директоровъ новаго правленія и чиновъ госуд. контроля «за непосильные труды по выясненію крайне запутанныхъ дѣлъ общества». Нѣкоторые члены [1]) Соед. Присутствія (г.г. Шидловскій, Череванскій, Верховскій, Стевенъ) совершенно основательно находили выкупъ *преждевременнымъ*, ибо отчеты общества необревизованы и цифры всѣ не точны. Акціи дороги *ничего не стоютъ*, ибо убытки

[1]) Дѣло д-та жел. дор дѣлъ 1899 г. Отд. 5 ст. 1 № 15, Нѣкоторыя свѣдѣнія также въ *Вѣстн. фин.* 1900 г. № 17 стр. 901—907.

дороги по исчисленію самого правленія равны 9½ мил. руб., а чистая прибыль—всего 1 мил. руб., такъ что *въ теченіе 10 лѣтъ акціонеры ничего не будутъ получать*, если на погашеніе этихъ убытковъ будетъ употреблена чистая прибыль дороги. Казнѣ выкупъ грозитъ прямыми убытками. акціонерамъ вознагражденіе будетъ выдано по разсчету дохода въ 996.000 р., тогда какъ въ 1898 г. имъ приходилось всего 537.000 р., а въ 1899 г. ожидалось 830.000 р. Облигаціонный долгъ о-ва доходитъ до 117 мил. р.. новыхъ бумагъ по случаю выкупа прійдется выпустить на 29 мил. р., и всѣ платежи дойдутъ до 6 мил. р., считая только по 4%, чистый же доходъ дороги до этой суммы никогда ни доходилъ и наврядъ ли скоро дойдетъ: въ 1898 г. не хватило 778.000 р., въ 1899 году по предварительнымъ разсчетамъ не хватитъ 300.000 руб. Верста дороги обойдется казнѣ по 75—80 тыс. р., на половину узкой колеи. Гарантія распространится и на тѣ облигаціи, которыя ея лишены, а негарантированный правительствомъ акціонерный капиталъ превратится въ новый огромный государственный долгъ. Новое правленіе дороги ведетъ дѣло ея удовлетворительно, поэтому лучше всего отложить выкупъ впредь до лучшаго выясненія выгодности самого предпріятія. На это м-ръ ф-овъ возразилъ, что наиболѣе крупнымъ акціонеромъ въ настоящее время является Международный банкъ, купившій акціи по 600 р. и теперь по случаю выкупа несущій до 2 мил. руб. убытка; банкъ этотъ хотѣлъ скупить всѣ акціи М.-Ярославской ж. д. и стать хозяиномъ предпріятія и только подъ вліяніемъ м-ва ф-овъ согласился на уступку дѣла въ казну. Нынѣшнее правленіе выбрано подъ давленіемъ правительства, а, если теперь дорогу не выкупить въ казну, то Международный банкъ смѣститъ это правленіе (П. С. Хитрово, Е. Г. Шайкевичъ и К. П. Лазаревъ) и можетъ повести дѣло въ нежелательномъ для правительства смыслѣ. Акціонеры *несутъ при выкупѣ убытки*, ибо въ 1898 г. покупали акціи по 670 руб., а въ 1896 г. онѣ ходили даже по 1000 руб. Послѣ такихъ «убѣдительныхъ» доводовъ Соед. Присутствіе большинствомъ голосовъ постановило принять выработанныя м-омъ ф-овъ условія выкупа акцій (по 525 р. на непогашенную и 375 на дивидендную), уплатить служащимъ, правленію и учредителямъ 230.000 р., новому правленію и чинамъ госуд. контроля по усмотрѣнію м-ра ф-овъ 100.000 р. и сверхъ того 16.540.000 р., необходимыя для пополненія убытковъ, причиненныхъ неправильными дѣйствіями бывшаго правленія о-ва по эксплоатаціи и перерасходу по сооруженію новыхъ линій и вѣтвей, а равно для образованія оборотнаго капитала дороги и для покрытія нѣкоторыхъ расходовъ по усиленію дороги. Для полученія необходимыхъ средствъ

разрѣшался выпускъ госуд. ренты на 30 мил. руб. нар. Это положеніе 30 марта 1900 г. удостоилось Высочайшаго утвержденія [1]).

Сумма 16.540.000 р. получилась такимъ образомъ: начетъ по перерасходу при постройкѣ новыхъ линій и вѣтвей опредѣлился въ 12.900.000 р. Изъ нихъ 4.250.000 р. удерживалось съ акціонеровъ изъ выкупной суммы (считая послѣднюю по доходу 1887—1893 г.), 5.714.000 руб. было отнесено по Высоч. повелѣнію 7 марта 1897 г. на облигаціонный капиталъ дороги (выпуска 1897 г. на 10.183.800 р. м), 1.039.000 р. покрывались изъ остатка неразрѣшенныхъ еще облигаціонныхъ капиталовъ общества, и оставалось невозмѣщеннымъ *1.900.000* р. Къ этой суммѣ присоединялся начетъ на общество *9.550.000* р. (4 250.000 р. по перерасходу + 5.300.000 р. по позаимствован. правленія, какъ исчисляло особое совѣщаніе о разсчетахъ по выкупу), да *5.091.560* р. имѣлось въ виду передать въ оборотный капиталъ и на улучшеніе провозоспособности дороги,— всего въ круглыхъ цифрахъ—16.540.000 р. Акціонерамъ причиталось получить 11.094.450 руб. за первоначальный капиталъ въ 3.275.100 р. (часть котораго на 368.400 р. уже была выплачена по нариц. цѣнѣ раньше путемъ срочнаго погашенія). Вся сумма расхода госуд. казначейства по случаю выкупа дороги составила 28.149.357 р. [2]), включая 5% по акціямъ за время отъ 1 янв. по 1 апр. 1900 г. (день перехода дороги въ казну). Выручка по выпущенной для этой цѣли 4%-ой ренты на 30 мил. руб. нар. составила 28.950.000 р. [3]), или по 96,5, а слѣдов. нариц. капиталъ для полученія 28.149.357 р. равняется 29.170.300 р., съ платежомъ въ 1.166.812 руб. На эту сумму возросъ госуд. долгъ по случаю выкупа въ казну Московско-Ярославской ж. д., выросшій, можно сказать, на пустомъ мѣстѣ, ибо до этого на госуд. казначействѣ никакихъ обязательствъ по акціонерному капиталу о-ва сказанной дороги не лежало. На каждую погашенную и непогашенную акцію госуд. казначейство заплатило почти по 1300 р., и, хотя сумма эта цѣликомъ въ руки акціонеровъ и не попала, но отъ этого, конечно, казнѣ не легче, такъ какъ выработать чистый доходъ на 1300 р. тамъ, гдѣ было затрачено на самомъ дѣлѣ только 150 р.— задача не изъ легкихъ. Съ переходомъ дороги въ казну, на послѣднюю перешелъ и длинный рядъ ея обязательствъ вмѣстѣ съ обязательствами слитой съ ней въ свое время [4]) Шуйско-Ивановской дороги (долгъ которой по гарантіи въ суммѣ 8.127.645 р. пришлось списать со счетовъ [5]) съ довольно крупными ежегодными

[1]) Собр. узак. 1900 г ст. 774.
[2]) Прил. къ отч. госуд. контр. за 1900 г. стр. 114.
[3]) Объясн зап. къ отч. госуд. контр 1900 г стр. 29.
[4]) Выше, стр. 137—139.
[5]) Свѣд госуд контр. 1898 г. стр 49.

платежами. Ихъ приходилось постепенно привести въ порядокъ и удифицировать. Вотъ ихъ списокъ

	Первон нар. капиталъ въ нын валютѣ	Осталось непогашеннымъ къ концу 1900 г.	Ежегодный платежъ
1. 5%-ыя обл. вып. 1868 г.	. 18 000 000 р.	16.215.000 р.	913.846 р.
2. 4½%-ыя » » 1892 »	. 2.640.000 »	2.501.300 »	133 590 »
3. 4%-ыя » » 1894 »	. 27.500 000 »	26.430.500 »	1.297.468 »
4. 4%-ыя » » 1895 »	. 20 780.700 »	19.972.500 »	980.447 »
5. 4%-ыя » » 1895 »	. 700 000 »	681.900 »	31.352 »
6. 4%-ыя » » 1897 »	. 15.275.700 »	14.894.965 »	731.736 »
7. 4%-ыя » » 1897 »	. 8 400.000 »	8.159.000 »	400.824 »
8. 4%-ыя » » 1899 »	. 7.512 000 »	7.446 100 »	365.797 »
Итого . . .	100 808.400 р.	96 301.265 р.	4.855.060 р.[1]).

Кромѣ того оставлено было за правительствомъ 5%-ыхъ облигацій на 6.548.800 р. мет. и 3%-ыхъ на 4.000.000 р. мет. всего на 15.823.200 р., госуд. контроль къ 1900 г. исчислялъ ихъ даже въ 11.926 976 р. м.=17.890.464 р. съ платежомъ въ 738 064 р. да выданыхъ о-ву ссудъ на 1.172.970 р.[2]), считая по которымъ 4½%, получимъ платежъ въ 52.784 руб. Итогъ всѣхъ платежей (включая по вновь выпущенной рентѣ) составитъ такимъ образомъ 6.812.720 р., при основномъ и дополнительныхъ капиталахъ въ 149.042.134 руб. нариц. Перешло всего въ казну 1704 версты рельсовыхъ путей, но сюда надо еще добавить сооруженую въ 1900—1901 г.г. Московско-Савеловскую вѣтвь 129 верстъ длиною, строительный капиталъ которой вошелъ въ составъ прежнихъ облигаціонныхъ займовъ, итого 1833 версты. Слѣдовательно, на версту строительнаго капитала приходилось—81.290 р. нар., а платежей—3.717 р. Естественно, что слабо оборудованныя дороги, на половину узкоколейныя и только-что открытыя для движенія не могли дать чистаго дохода, достаточнаго для оплаты лежащихъ на дорогѣ обязательствъ платежей. Чистый доходъ 1899 г. вопреки предсказаніямъ правленія, «понесшаго непосильные труды», (по истинѣ для него «непосильные»), но несумѣвшаго правильно исчислять доходовъ управляемой имъ дороги, очевидно плохо еще, несмотря на эти труды, имъ изученной, и категорическимъ увѣреніямъ м-ра ф-овъ, не возросъ сравнительно съ 1898 г., а значительно уменьшился (съ 5 222.939 р. до 5.112.130 р.). Въ 1900 г. этотъ чистый доходъ дошелъ до 6.481.156 р., и госуд. контроль [3]),

[1]) Свѣд госуд. контр. 1899 г стр 48 и 1900 г стр. 44 Въ свѣд госуд контр. ошибочно показанъ только платежъ по 5%-ымъ облиг. 1868 г въ 923.400 р, т. е 5,13% вмѣсто 913 846 р., т. е. 5¹/₁₃%, какъ слѣдуетъ на самомъ дѣлѣ

[2]) Idid., стр. 18—19.

[3]) Предв. свѣд. за 1900 г. стр. 21.

не сосчитавъ всѣхъ обязательныхъ платежей дороги, исчислилъ даже чистую прибыль казны въ 1.140.853 р. (въ счетъ которой вошли и 1.000.000 р. казеннаго же пособія по Архангельской линіи), но изъ какого же источника надо было оплачивать 1.166.812 р. по рентѣ, выпущенной для покупки акцій и покрытія перерасходовъ дороги? По предв. свѣд. за 1901 г. госуд. контроль вычислилъ чистый доходъ дороги въ 6.399.272 р., включивъ сюда и казенную приплату въ 900.000 р., на расходы же по оплатѣ ренты, выпущенной для выкупа акцій и покрытія растратъ, опредѣлилъ только 554 374 р. вмѣсто 1.166.812 р. При такомъ подсчетѣ оказалась и прибыль казны—въ 236.003 р. вмѣсто дѣйств. убытка въ 1.276.435 р. Затраченная на выкупъ дороги сумма такъ велика, что о прибыльности дороги не можетъ быть и рѣчи, какъ бы только казна не понесла *слишкомъ* большихъ убытковъ. Нельзя не пожалѣть, что м-во ф-овъ такъ поторопилось этимъ выкупомъ, не освѣдомившись надлежащимъ образомъ объ истинномъ положеніи дѣлъ выкупаемой дороги и не послушало предостерегающихъ голосовъ въ Соед. Присутствіи. Для торопливости рѣшительно не было никакихъ основаній. Международный банкъ, конечно, могъ скупить акціи Ярославской дороги, уволить изъ правленія министерскихъ чиновниковъ и повести дѣло по своему. Что же изъ этого? Акціи вѣдь были не гарантированы, и главная цѣль банка, скупившаго ихъ по высокимъ цѣнамъ, состояла бы въ томъ, чтобы выработать возможно большій на нихъ дивидендъ, отъ котораго зависѣла и биржевая цѣна акцій. Если же новое правленіе вздумало бы (паче чаянія) творить разныя злоупотребленія, то отъ правительства зависѣло бы ввести въ составъ его своихъ директоровъ, какъ это практиковалось на другихъ дорогахъ, т. е. тѣхъ же Хитрово, Лазаревыхъ и Шайкевичей. Итакъ возможность овладѣнія дорогой Международнымъ банкомъ отнюдь не могла служить серьезной причиной выкупа. Выгодность его? Но выше указано, что о выгодности не можетъ быть и не могло быть рѣчи, выгоднымъ былъ выкупъ несостоятельнаго предпріятія только акціонерамъ, и напрасно м-во ф-овъ увѣряло, что они несутъ убытки. Да и зачѣмъ же было бы наносить убытки акціонерамъ, разъ предпріятіе было прочное, и въ ихъ рукахъ могло приносить крупные барыши? Въ 1891 г., т. е. когда о сооруженіи Архангельской линіи (считавшейся виновницей всѣхъ бѣдъ акціонеровъ) и рѣчи еще не было, биржевая цѣна акцій колебалась отъ 480 до 533 р., въ 1892 г. отъ 505 до 540 р., въ 1893 отъ 533 до 557 р., въ 1894 г. отъ 553 до 556 р. Затѣмъ уже ничинается чрезмѣрный ростъ ихъ цѣнъ (въ 1896 г. дошедшихъ до 1000 р.) подъ вліяніемъ особенно крупныхъ дивидендовъ и разныхъ слуховъ о пред-

стоящемъ ихъ увеличеніи. Ростъ этотъ нельзя признавать нормальнымъ. и можно было бы говорить о вознагражденіи только приблизительно около 500 р. за акцію, вычтя отсюда сумму, причитающуюся на пополненіе произведенныхъ растратъ. А такъ какъ въ этомъ случаѣ акціонерамъ пришлось бы получить только нарицательный капиталъ акцій, то согласія на выкупъ съ ихъ стороны не послѣдовало бы, и дорога могла бы остаться въ частномъ управленіи—впредь до выясненія истиннаго положенія ея дѣлъ. Ставить интересы акціонеровъ выше интересовъ казны совершенно невозможно. Спекулянты, не успѣвшіе во время сбыть пріобрѣтенныя по дорогой цѣнѣ акціи, всегда несутъ убытки, и относить таковые на счетъ государ. казначейства, внѣ всякого сомнѣнія, нераціонально. Вѣдь не дѣлятся же спекулянты съ казною своими барышами и какой же критерій надо изобрѣсти, чтобы разобраться, какому изъ промышленныхъ предпріятій помогать, какому нѣтъ за счетъ казны? Правда послѣднее время у насъ уже начинаютъ выпускать госуд. займы спеціально для покупки облигацій предпріятій, «имѣющихъ госуд. значеніе» (понятіе, крайне растяжимое), вѣроятно для выведенія изъ затрудненія госуд. банка, зарвавшагося въ своей помощи такимъ предпріятіямъ, но способствовать устойчивости государ. кредита такая политика не можетъ, ибо при ней нѣтъ предѣла для увеличенія госуд. задолженности, и безъ того принимающей уже тревожные размѣры, особенно въ виду все большей и большей настойчивости финансоваго вѣдомства въ дѣлѣ расширенія рынка для нашихъ внутреннихъ бумагъ (4%-ую ренту ввели уже для котировки на Нью-Іорской биржѣ, правда на такую ничтожную сумму, о которой не стоило хлопотать, но это, конечно, только первый шагъ).

Принявъ въ свое вѣдѣніе дорогу, м-во ф-овъ естественно озаботилось пониженіемъ платимыхъ по ея обязательствамъ платежей. Однако конвертировать 5%-ый металлическій заемъ на 12.000.000 р. зол.=18.000.000 р. (первоначальнаго выпуска) не рѣшились въ виду неблагопріятнаго настроенія для насъ заграничныхъ рынковъ, гдѣ этотъ заемъ размѣщенъ, но въ силу Выс. указа 12 апр. 1902 г. предложены были для добровольной конверсіи въ 4%-ую ренту 4%-ые внутренніе облигаціонные выпуски выпущенные въ русской валютѣ съ доплатою отъ конвертентовъ по 2 р. 50 к. на каждые 100 р. нар. капитала. Успѣха конверсія, конечно, не можетъ имѣть (какъ и всякая добровольная конверсія), но 4%-ыхъ облигацій М.-Я.-Архан. ж. д. находилось въ сберег. касахъ къ 1 янв. 1902 г. на 46.774.000 р., которыя, конечно, и предъявятъ ихъ къ обмѣну на ренту, хотя именно для сбер. кассъ въ этомъ нѣтъ смысла, ибо доходъ отъ облигацій—одинаковъ, а 2 р. 50 к. на каждую сотню руб. нар. ка-

питала прійдется отдать и кромѣ того лишиться права по выходѣ въ тиражъ (очень ускоренный для этихъ облигацій) получить нариц. капиталъ (что важно, такъ какъ сбер. кассы купили эти бумаги по цѣнѣ ниже pari). Правда 4%-ыя ж. д. облигаціи разцѣниваются биржей *дешевле* ренты на 3—4%, но вѣдь никакой надобности сбер. кассамъ продавать свои бумаги пока нѣтъ, ибо вклады не уменьшаются, а растутъ Сбереженіе, которое можетъ получить госуд. казначейство отъ операцій, чисто бюджетное, но оно все же можетъ быть довольно значительнымъ въ случаѣ обмѣна всѣхъ остающихся въ обращеніи облигацій. М-ръ ф-овъ 27 апр. 1902 г. объявилъ, что для надобностей обмѣна выпускается пять серій (248—252) госуд. 4%-ой ренты въ цѣляхъ добровольнаго обмѣна 4%-ыхъ облигацій М.-Я.-Архангельской ж. д. [1]), а 14 іюня 1902 г. [2]) Выс. указомъ повелѣно выкупить также всѣ 4½%-ыя облигаціи М.-Я.-Арх. ж. д. выпуска 1893 г. (всего ихъ оставалось къ 1903 г. на сумму 2.458.300 р.), съ каковою цѣлью выпущена 4%-ая рента, одна серія, изъ выручки которой должна была производиться еще покупка промышленныхъ облигацій. Надо полагать, м-во ф-овъ, помимо желанія сократить платежи по облигаціямъ, имѣетъ въ виду усилить еще въ своемъ распоряженіи запасы ренты, спросъ на которую растетъ со стороны внутренняго рынка все болѣе и болѣе, возвышая цѣну и вызывая приливъ ея изъ-за границы, для воспрепятствованія которому м-во ф-овъ продолжаетъ искусственно понижать цѣну ренты на внутреннемъ рынкѣ, для чего ренту надо имѣть постоянно въ запасѣ Сберег кассы, продавъ ренту, замѣнятъ ее опять-таки облигаціями частныхъ ж. д. обществъ. Объ этой политикѣ мы уже имѣли случай высказаться въ другомъ мѣстѣ [3]). Выкупомъ М.-Я.-Архангельской ж. д. пока оканчивается исторія взятія въ казну управленія частными рельсовыми путями. Мы говорили мимоходомъ выше при изложеніи исторіи о-ва М.-В.-Рыбинской жел. дор. о выкупѣ *Новгородской* жел. дор., сооруженной въ 1870 г.г. [4]) за счетъ правительственныхъ ссудъ, облигаціонныхъ капиталовъ, оставленныхъ за собою правительствомъ и за счетъ *негарантированнаго* правительствомъ акціонернаго капитала (на 1.953.079 р. нар.). На дорогѣ этой (157 верстъ узкой колеи) числилось 4.262.695 р. оставленныхъ за правительствомъ облигаціонныхъ капиталовъ и ссудъ съ обязательными платежами въ 188.726 р. ежегодно [5]). Долги правительству по гарантіи доходили до 2.920.079 р., такъ какъ дорога не давала достаточнаго дохода

[1]) Указатель 1902 г. № 24 стр. 414.
[2]) Указатель 1902 г. № 25 стр. 424
[3]) Рус госуд. кредитъ, т III гл II, стр. 391, Реформа денежнаго обращенія, стр. 277—278.
[4]) Рус. гос. кредитъ, т I, стр 368.
[5]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1894 г. стр. 31.

для оплаты своихъ обязательствъ. Срокъ выкупа ея въ казну наступалъ 23 апрѣля 1893 г. Чистый доходъ дороги составлялъ въ 1888 г.—100.167 р., въ 1889 г.—124.810 р., въ 1890 г.—132.968 р., въ 1891 г.—158.044 р., въ 1892 г.—158.315 р., въ 1893 г.—175.340 р., въ 1894 г.—155.323 р. При такихъ условіяхъ, естественно, по акціямъ дороги никакого дивиденда не получалось, и тѣмъ не менѣе правительство рѣшило выкупить эту дорогу, заплативъ за ничего не стоющія бумаги наличными деньгами. Не будемъ останавливаться на выясненіи причинъ такой щедрости. Выс. утвержденнымъ 4 іюня 1895 г. положеніемъ Соед. Присутствія [1]) акціи дороги были пріобрѣтены за 781.200 р. (т. е. за 40% ихъ нариц. стоимости, при биржевой, равной нулю), занесенныхъ въ счетъ чрезвычайныхъ расходовъ 1895 г. [2]). Считая нарицательный капиталъ, необходимый для полученія этой суммы реализованнымъ по курсу 97 3/4 за 100, т. е. въ суммѣ 800.000 р. нар., а платежи по нему въ 32.000 р., получимъ въ этой цифрѣ чистый убытокъ государ. казначейства по случаю выкупа [3]). Правительство думало наверстать этотъ убытокъ, сдавъ дорогу въ аренду обществу Рыбинской ж. д. за 187.098 р., составляющіе сумму ежегодныхъ обязательныхъ платежей по облигаціямъ, оставленнымъ за правительствомъ и по казеннымъ ссудамъ [4]) и нельзя не признаться, что при аккуратномъ поступленіи арендной платы убытки казны противъ прежняго нѣсколько уменьшатся. Но поступленіе аренды рѣшительно ничѣмъ для казны не обезпечено, и можетъ повториться таже исторія, которая произошла при отдачѣ въ аренду Рязанско-Уральскому о-ву казенной Козлово-Саратовской линіи, за которую съ 1897 г. поступленіе аренды прекращено. Но важно, что о-во М.-В.-Рыбинской ж. д. передало за дорогу (въ уплату долговъ ея, доходившихъ до 2.920.079 р.) своихъ акцій на сумму 1.500.000 р. по биржевой разцѣнкѣ на 2.250.000 р. [5]).

Наконецъ, кромѣ разсчета по выкупленнымъ въ періодѣ 1893—1900 г.г. дорогамъ, въ м-во С. Ю. Витте былъ произведенъ разсчетъ по двумъ дорогамъ, выкупленнымъ въ м-во И. А. Вишнеградскаго: К.-Х.-Азовской и В.-Тереспольской. О неосновательности разсчета по акціямъ первой дороги мы въ свое время уже говорили подробно [6]). М-во ф-овъ само полагало, что акціонерамъ приходилось при выкупѣ получить только гарантированный нариц. капиталъ

[1]) П. С. З. № 11787.
[2]) Объясн зап къ отч. за 1895 г стр. 68.
[3]) Выше на стр. 71, прим. опечатка. выкупная за дорогу сумма опредѣлена въ 178.900 р. вмѣсто 781 200 р.
[4]) См. выше стр. 69.
[5]) Об. зап 1896 г. стр. 41.
[6]) Рус. гос. кредитъ, т. II, стр. 382—390.

по непогашеннымъ акціямъ въ суммѣ 1 912.375 р. мет, *еслибы эти акціи, какъ и акціи дивидендныя находились въ рукахъ строителя дороги Полякова или его наслѣдниковъ*, но такъ какъ Поляковъ успѣлъ сбыть ихъ (большею частью уже послѣ выкупа дороги и за безцѣнокъ) въ руки голландскихъ и французскихъ капиталистовъ, то слѣдуетъ удовлетворить всѣ даже самыя неосновательныя требованія этихъ новыхъ держателей,—аргументъ шаткій, чтобы не сказать болѣе. Въ силу этого поразительнаго аргумента (боялись что будетъ подорванъ госуд. кредитъ, если отказать въ неосновательной претензіи *иностранцевъ*, которыхъ, кстати сказать, *оффиціально* предупреждали, чтобы они не покупали ничего не стоющихъ «акцій» (было выдано новыхъ 4%-ыхъ облигацій на 7.070.875 р. зол.=10.606.312½ р. кр.) срокомъ на 61 годъ, т. е. болѣе, чѣмъ слѣдовало, на 5 158.500 р. з.=7.737.750 р. кр., да еще 838.558 р. наличными деньгами въ видѣ супердивиденда въ 1891—1893 г.г. (т. е. тогда, когда дорога уже акціонеромъ не принадлежала, взята была въ казну и эксплоатировалась казеннымъ распоряженіемъ). Разсчетъ за другую, выкупленную при Вышнеградскомъ, дорогу—*Варшавско-Терспольскую* былъ произведенъ на гораздо болѣе правильныхъ началахъ и опять-таки по особому соглашенію съ акціонерами, во главѣ которыхъ стоялъ извѣстный варшавскій банкиръ Кронебергъ. На акціонерный капиталъ о-ва въ 5.200 000 р. зол нариц причиталось гарантіи по 5,132161% или 266.872 р зол., исходя изъ каковой суммы м-во ф-овъ предложило выдать за каждыя 4 акціи по 7 свидѣтельствъ 4% ой ренты достоинствомъ въ 100 руб. кр. каждая, а всего за 47.716 непогашенныхъ акцій—8.350.300 р. кр. нар. въ рентѣ и кромѣ того наличными по 1 р. на акцію для покрытія связанныхъ съ ликвидаціей дороги расходовъ, т. е. 47.716 р., да лишнихъ процентовъ по рентѣ, за 19 дней (съ 1-го по 20 марта 1896 г.), на 19.086 р. кр., всего въ рентѣ, считая наличныя по курсу 98 за 100—8.418.500 руб. нар. (съ округленіемъ), проценты съ каковой суммы (за учетомъ купоннаго налога, которому акціи не подлежали) — 336.740 руб., вмѣсто 400.309 р. кр., платившихся по акціямъ, менѣе на 63.568 р. ежегодно Если же же учесть погашеніе ренты путемъ отчисленія на этотъ предметъ до 0,77% ежегодно съ нариц. капитала (въ теченіе 46½ лѣтъ), то пришлось бы платить по 384.725 р. (безъ налога), сбереженіе составить тогда только 15.583 руб. ежегодно, чѣмъ съ избыткомъ покрываются начеты на о-во—223.884 руб. кр. нариц., считая ихъ въ рентѣ по курсу 98 за 100, ибо платежи съ погашеніемъ по этой суммѣ составляютъ только 10.679 р. [1]). За счетъ

[1]) Дѣло особ. канц. по кред. части, 1896 г. отд. 2 ст. 1 № 36.

этого ничтожнаго сбереженія нарщ. капиталъ по обязательствамъ госуд. казначейства возросъ на 1.110.650 р. или на 15,2%.

Постараемся подвести итоги по обязательствамъ выкупленныхъ въ 1893—1900 г.г. дорогъ. Были выкуплены:

Желѣзныя дороги	Число верстъ	Бывшій акц. капиталъ гарантир.	Гарантированные платежи	Облигаціи ихъ замѣнившія	Платежъ	Уплочено наличными	Списано долговъ
		РУБЛИ	РУБЛИ	РУБЛИ	РУБЛИ	РУБЛИ	РУБЛИ
1 Моск.-Курская	512	—	—	53.983 800	2 051 384	840.405	—
2 Главнаго Общества. . .	2.242	107 560 312	5.715 355	170 400.000	7 103 229	—	129.475.068
3 Новоторжская.	127	—	—	—	—	—	4 390.281
4 Боровичская .	28	—	—	—	—	130.694	17 147
5 Оренбургская.	520	7.984 500	416 066	10.125 300	417 751	—	39 780 615
6 Балтійская	568	37 769.472	1 340 347	24 335 000	924 730	522 700	49 576.867
7 Донецкая. . .	688	8 360.625	436 174	10 409 250	450 922	—	47 658.035
8 Митавская .	127	2 160.750	114 375	—	—	2.160 750	12.038.328
9 Риго-Двинская	231	13 362.562	688 500	14 263 875	700 212	—	15.749 025
10 Риго-Туккумск.	54	—	—	—	—	—	847.015
11 Орл.-Витебск.	528	13.523 437	714.844	17.130 000	758 774	—	56.795.917
12. Двинско Витеб.	245	23.456 491	1.249.970	28 620 665	1 277 493	417 525	31.738 051
13. Л.-Севастопол.	644	1 693.500	89 314	—	—	1 693.500	82.691 001
14 Юго-Западныя	3 273	48.396 000	2 560.809	50 000 000	2 000 000	3.411.342	107.457 894
15. Фастовская .	337	4 500 700	237.965	5 400 800	216.032	190 100	17.162 947
16 Моск.-Брестск	1.032	16.038.028	602 594	11 305.400	452 216	381 555	89.684.179
17 Привислянская	507	6 383 000	335 944	7 602 300	304.092	—	40.141 427
18 Ив.-Домбровск.	452	11.013 000	686 850	11 574 650	459.068	—	28.056 777
19 М.-Я.-Архапг.	1 833	—	—	29.170.300	1.108 471	—	8 127 645
20 Новгородская.	157	—	—	—	—	781.200	2.920 079
21 К.-Х.-Азовская[1]). . .	[1])	2.868 562	151.443	10 606.312	466.932	838 558	[1])
22 Варш.-Терес-польская[1]) .	[1])	7.307 850	400 309	8 350 300	317 245	47 716	[1])
Итого .	14.105	312 378.789	15.740.859	463.277 952	19.008.551	11.416 045	784 308.298

[1]) Рус. госуд. кредитъ т. II, стр. 396—397.

Итакъ было выкуплено 14.105 верстъ рельсовыхъ путей (противъ 5456 при Вышнеградскомъ, при Бунге—1341 вер.). Благодаря этому выкупу выпущено было новыхъ обязательствъ госуд. казначейства на 463.277.952 руб., съ ежегодными платежами въ 19.008.551 р. До выкупа, гарантированныхъ правительствомъ акцій было всего на сумму 312.378.789 р., съ гарантированнымъ ежегоднымъ платежомъ въ 15.740.859 р., такъ что, благодаря выкупу, обязательства госуд. казначейства возрасли на 150.899.163 р. нар. (или на 48,3%), а платежи на 3.267.692 руб. (или на 20,7%). Но кромѣ того на выкупъ было затрачено до 11.416.045 р. наличными деньгами, и для правильнаго учета финансовыхъ результатовъ произведеннаго выкупа, слѣдуетъ опредѣлять, какую для полученія этой наличной суммы цифру увеличенія госуд долга принимать изъ числа заключенныхъ на разныя потребности въ 1893—1900 г. займовъ. Опредѣлить эту цифру тѣмъ болѣе интересно, что вообще необходимо знать какими средствами, полученными отъ кред. операцій, за вычетомъ конверсій и обмѣна старыхъ займовъ, располагало въ этомъ періодѣ госуд. казначейство для цѣлей желѣзнодорожнаго строительства. Но раньше посмотримъ, какая, по случаю выкупа ж. дорогъ въ казну, сумма облигационныхъ займовъ ихъ перешла на казну.

			Ежегодный платежъ
1. *Московско-Курской ж. д*	4% —1886 года	9 511 438 р.	420 478 р
2. *Главнаго Общества* . . .	4½%—1858 »	47.622 000 »	2 452 854 »
	4%%—1861, 88 и 90 г.г.	43.572 187 »	1 301.274 »
	4% —1893 года	9 000 000 »	442 512 »
	3% —1880 »	18 384 937 »	677 142 »
3. *Балтійской*	5% —1872 »	6 559 941 »	344 250 »
4. *Донецкой*	5% —1881 »	1.939.125 »	101 079 »
5. *Рыбинско-Митавской* . .	5% —1869 »	1 664.100 »	87 840 »
6 *Рыбинско-Двинской* .	5% —1863, 68, 72 г.г.	3 560 062 »	266 655 »
	5% —1872 г. въ кр. в.	1 818.000 »	146.970 »
7. *Орловско-Витебской.* .	5% —1867 года	40 927 331 »	2 144 532 »
8. *Лозово-Севастопольской* .	5% —1874 »	10.096 506 »	530 790 »
9. *Юго-Западныхъ* . .	5% —1872 »	7 766 470 »	414 981 »
	4% —1885 »	42 737 625 »	1.900.803 »
	4% —1888 »	19 818 000 »	877 569 »
10 *Фастовской*	4% —1889 »	1.856 300 »	81 688 »
11 *Моск.-Брестской* .	5% —1869 »	22 664 754 »	1.213 815 »
12. *Ивангор.-Домбровской*	4½% —1881 и 87 г.	24 287 950 »	1 373 880 »
	4% —1898 года	7 434.496 »	393.896 »
13. *Мос. -Яр -Архангельской*	5% —1867 »	16.215.000 »	913 846 »
	4½%—1892 »	2.501 300 »	133 590 »
	4% —1897 »	14 894 965 »	731.736 »
	4% —1894, 5, 7 и 9 г.г. (Рус. вал.)	62 690 000 »	3 075 888 »
Итого	31 заемъ	417 522.487 р	20 028.068 р

Изъ этихъ облигаціонныхъ займовъ, часть (5%-ыя Балтійской, Донецкой, Риго-Митавской, Риго-Двинской, Орловско-Витебской, Лозово-Севастопольской, и Юго-Западныхъ), всего на сумму 74.042.100 р. нар., вмѣстѣ съ 5%-ыми займами дорогъ, выкупленныхъ при Вышнеградскомъ (Закавказской, Ряжско-Моршанской, Варшавско-Терспольской, Тамбово-Козловской и Уральской) была выкуплена за счетъ суммъ 3½%-го золотого займа 1894 г., на что израсходовано до 116.427 480 р. кр., соотв. 126.467.848 р. нар. въ этомъ займѣ[1]). Другая часть (4½%-ыя облигаціи главнаго о-ва и 5%-ыя облигаціи М.-Брестской ж. д.) конвертирована въ 1898 г. въ 4%-ыя облигаціи, на сумму 64.573.969 р. нар., а неконвертированный остатокъ на 4.708.754 р. выкупленъ за наличныя (совмѣстно съ конверсіей и выкупомъ 5%-ыхъ облигацій выкупленной при Вышнеградскомъ Закавказской ж. д. [2]). Третья часть (4%-ыя Ю.-Западныхъ, главнаго общества вып. 1893 г., 4%-ыя въ кред. вал. и 4%½-ыя М.-Я.-Архангельской и 4%-ыя Ивангородъ-Домбровской ж. д. вып. 1898 г.) была предложена къ обмѣну на 4%-ую ренту. Наконецъ послѣдняя часть осталась безъ измѣненій, хотя въ ея числѣ есть одинъ 5%-ый и одинъ 4½%-ый заемъ (М.-Я.-Архан. и Ив.-Домбровской ж. д.). Результаты произведеннныхъ конверсій приведены въ своемъ мѣстѣ [3]), теперь же надо посмотрѣть, откуда взяты были средства на уплату наличными за акціи и облигаціи поступившихъ въ казну дорогъ. Вотъ итоги чрезвычайныхъ поступленій госуд. казначейства въ 1893—1901 г.г. (по даннымъ госуд. контроля).

1.	Отъ реал	4½% займа 1893 г . .	на 100 000 000 р	нар.	96.774.674 р.	дѣйств.
2.	» »	3% зол. заемъ 1891 г. .	» 75 578 400 »	»	57 945 960 »	»
3	» »	3½ » » 1894 » .	» 150 000 000 »	»	138 091 377 »	»
4.	» »	4% ренты оставшейся отъ обмѣна акц. М-К ж. д	» 6 016 200 »	»	5.880 835 »	»
5	» »	4% ренты 1896 г для пріобр. золота. . .	» 30 000.000 »	»	28 800.000 »	»
6.	» »	4% ренты 1897 г. .	» 30.000.000 »	»	29 100.000 »	»
7.	» »	4% ренты для выкупа 5% ж д ренты .	» 3.271 900 »	»	3 239.181 »	»
8.	» »	4% ренты для выкупа закл листовъ о-ва вз. поз кредита . .	» 30.000 000 »	»	30 150.000 »	»
9	» »	4% ренты для выдачи ссудъ жел. дор. . .	» 16 807.000 »	»	16 891.035 »	»
10.	» »	4% ренты остатка отъ выпуска для разсчета по акц. Фастова ж д	» 4 943 500 »	»	4.993 199 »	»

[1]) Русск. госуд. кредитъ, т. III гл I стр 75—76.

[2]) Ibid стр. 82—83.

[3]) Русск госуд. кредитъ, т. III, гл. I, стр 90—92.

11.	Отъ реал.		4% ренты для выкупа ж. д. бумагъ.	на 10 000 000	р.	нар.	10 000.000	р дѣйств.
12	»	»	4% ренты для выкупа билетовъ г. казн	» 10.000 000	»	»	9 975.000	» »
13.	»	»	4% ренты для разсчета съ акц Привислянской ж. д.	» 2 397.700	»	»	2 417 688	» »
14.	»	»	4% ренты 1899 г . .	» 180 000 000	»	»	174 146 610	» »
15.	»	»	4% ренты, остатка отъ конверсій	» 4.267 400	»	»	4 000.000	» »
16.	»	»	4% ренты, остатка отъ обмѣна акцій М.-Я.-Арх. ж. д. . . .	» 829.700	»	»	800 000	» »
17.	»	»	4% ренты, остатка отъ выкупа акцій Балтійской ж. д.	» 5 044 000	»	»	4.842.000	» »
18.	»	»	4% ренты, остатка отъ обм акц И.-Домбр ж д.	» 8.425 350	»	»	8.088.336	» »
19.	»	»	3% зол займы 1896 г.	» 150 000.000	»	»	133 111 700	» »
20	»	»	4% зол. ренты 1901 г.	» 159.000.000	»	»	148 464.000	» »
21.	»	»	Вѣчныхъ вкладовъ 1893—1901 г.г. . . .	» 32.366 294	»	»	32.366.294	» »
22.	»	»	Разныхъ мелкихъ поступленій [1]	» 147.150	»	»	141 250	» »
			ИТОГО .	1.009.095 394	р.	нар.	940.119.139	р дѣйств.

Часть этой выручки имѣла свое совершенно спеціальное назначеніе. Такъ, изъ 30 мил. руб. ренты нариц. реализованной въ 1896 г.—25.860.000 р. (соотв. 26.937.500 р. нар.) и вся выручка по 3% займу 1896 г. (133.111.700 р.) были употреблены на усиленіе размѣннаго фонда. Затѣмъ огромныя суммы были употреблены на конверсію и досрочный выкупъ старыхъ государ. займовъ, именно 133.227.508 р. нар., соотвѣтственно 122.650.441 руб. дѣйствит. были употреблены изъ выручки $3^1/_2$%-аго займа на выкупъ ж. д. облигацій [2],—15.384.900 р. нар., соотв. 11.923.300 р. дѣйств. слѣдуетъ считать употребленными на выкупъ 6%-ой золот. ренты 1883 г. [3]), а изъ выпуска 4%-ой ренты—30.000.000 руб. нар. соотвѣт. 30.150.000 руб. дѣйствит. было употреблено на выкупъ $4^1/_2$%-ыхъ закл. листовъ о-ва взаим. поз. кредита [4]), 155.500.000 р. нар., соотв. 150.643.982 р. дѣйств.—на выкупъ серій госуд. казначейства и 4%-ыхъ ж. д. облигацій [5]), 3.271.900 р. нар. соотв.

[1]) Остатокъ отъ обмѣна $4^1/_2$%-ыхъ займовъ 1890, 1892 и 1893 г.г; остатокъ отъ реализаціи облигацій Донецкой дороги, В.-Тереспольской, Риго-Двинской оставляемъ въ сторонѣ, всего на сумму 245 500 р. (Об зап къ отч. госуд. контр 1896 г. стр. 41—42, 1901 г. стр. 26—28).

[2]) Русск. госуд. кредитъ, т. III, гл I, стр. 76 и 84.

[3]) Ibid стр. 22.

[4]) Ibid. стр. 89.

[5]) Ibid. стр. 55—56 и 61—63. Прил. къ отч. гос. конт. 1900 г. стр. 55 и 57.

3.239.181 р. дѣйств. пошло на досрочный выкупъ непредъявленныхъ къ конверсіи свидѣтельствъ 5%-й ж. д. ренты 1886 г. [1]), а 13.835.950 р. нар. соотв. 13.365.134 р. дѣйств. мы въ другомъ мѣстѣ [2]) считали употребленными на дополнительный разсчетъ по выкупу $4^1/_2$%-ыхъ свидѣтельствъ общества взаим. позем. кредита (2.809.450 р. нар. соотв. 2.713.885 р. дѣйств.), билетовъ госуд. казначейства (8.990.000 р. нар. соотв. 8.684.000 р. дѣйств.) и свидѣтельствъ 5%-ой ж. д. ренты 1886 г. (2.036.500 руб. нар. соотв. 1.967.249 руб. дѣйств.). Слѣдов., всего на этотъ предметъ было израсходовано 197.398.297 р. дѣйств. соотв. 202.607.850 р. нар., а съ другими расходами по выкупу займовъ (изъ $3^1/_2$%-аго и 3%-аго золотыхъ)—*351.220.258* р. нар. соотв. *331.972.038* р. дѣйств., на усиленіе размѣннаго фонда 176.937.500 р. нар. соотв. *158.971.700* р. дѣйств. Суммы, поступившія отъ вѣчныхъ вкладовъ, можно считать употребленными на усиленіе основного капитала государственнаго банка (24.333.525 р. [3]), и, наконецъ, всѣ остальныя суммы поступили въ распоряженіе госуд. казначейства на другія надобности. Изъ нихъ 1) по внѣшнимъ займамъ выручено за 534.578.400 р. нар. 478.049.037 р. дѣйств., за вычетомъ расходовъ по выкупу и на усиленіе размѣннаго фонда (148.612.408 р. нар. соотв. 134.573.741 р. дѣйств. и 150.000.000 р нар. соотв. 133.110.700 р. дѣйст.)—235.965.992 р. нар. соот. 210.363.596 р. дѣйств.. 2) По 4%-ой рентѣ было выручено за 342.149.900 руб. нар.—333.465.134 р. дѣйств., но отсюда на выкупъ употреблено 202.607.850 р. нар. соотв. 197.398.297 р. дѣйств. и на усиленіе размѣннаго фонда 26.937.500 р. нар. соотв. 25.860.000 р. дѣйств., остается 112.604.550 р. нар. соотв. 110.206.837 р. дѣйств. (курсъ реализаціи=около 98%), изъ этой суммы однако необходимо считать пособіе особому отдѣлу дворянскаго банка—18.029.953 р. [4]) и остается на жел. дороги только 92.176.884 р. Изъ этой суммы могла быть сполна покрыта приплата въ 11.416.045 р. наличными деньгами при выкупѣ жел. дорогъ, и, кромѣ того, на сооруженіе новыхъ дорогъ освободиться до 81.030.839 р. 3) На этотъ же предметъ могла быть употреблена цѣликомъ вся выручка по $4^1/_2$%-ому займу 1893 г.—96.774.674 р., остатки отъ вѣчныхъ вкладовъ на 8.032.769 р., а всего *396.201.878 р.*, добавляя куда выручку по «Китайскому» займу 1902 года (171.300.000 руб.), получимъ итогъ выручки по

---

[1]) Русск. госуд. кредитъ, т. III, гл. I, стр. 57—58.

[2]) Ibid. стр 58, 63, и 89. На стр 63 опечатка: 14.911.512 р. вмѣсто 14.891.512 р.

[3]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контр. за 1894 г. стр. 65.

[4]) Ibid.

займамъ, которые можно безспорно назвать *желѣзнодорожными*— 567.501.878 р., изъ коихъ, какъ мы видѣли выше, болѣе 351 м. р. было употреблено на выдачу ссудъ о-ву Вост.-Китайской ж. дор., и на строительство распоряженіемъ казны осталось только 216 мил. р. съ небольшимъ. Но и изъ этой суммы часть выручки по «Китайскому» займу считается употребленной (въ размѣрѣ 72,3 мил. р.) на вознагражденіе частныхъ лицъ и учрежденій отъ Китайскаго погрома, останется всего до 144 мил. р. Нариц. цифра госуд. 4% ренты, соотвѣтствующая суммѣ, употребленной на доплаты наличными при выкупѣ въ казну частныхъ ж дор, равняется 11 649.020 р, проценты по ней 465.961 р. и на всю эту сумму должно увеличить цифру обязательствъ, принятыхъ казною по случаю выкупа. Она, такимъ образомъ, составила 474.926.972 р. нар. съ ежегоднымъ платежемъ въ 19.474.512 руб вмѣсто прежнихъ гарантированныхъ акцій на 312.378.789 р. пар. съ платежомъ въ 15.740.859 р. ежегодно. Кромѣ того на выкупленныхъ дорогахъ числились слѣдующія суммы по консолидированнымъ жел. дор. займамъ (по переводѣ ихъ въ нынѣшнюю валюту [1]):

1.	Балтійская	на	12.451.126	руб	съ	платежомъ	въ	553.790 руб.
2	Донецкая	»	43.562 692	»	»	»	»	2 079 244 »
3.	Лоз -Севастопольская	»	67 202.424	»	»	»	»	2 957 018 »
4	Митавская	»	5.792 596	»	»	»	»	241 790 »
5.	Моск.-Брестская	»	66.155 555	»	»	»	»	2 996.506 »
6.	Мос -Курская	»	71.361.970	»	»	»	»	2 978 739 »
7.	М.-Я -Арх.	»	11.890.464	»	»	»	»	496 323 »
8	Новгородская	»	3.670.114	»	»	»	»	187 179 »
9	Новоторжская	»	5 976 666	»	»	»	»	250.888 »
10.	Оренбургская	»	39 698.276	»	»	»	»	1.687 420 »
11.	Орл -Витебская	»	10 591 863	»	»	»	»	489.960 »
12.	Привислянская	»	32.253 836	»	»	»	»	1 392 660 »
13	Риго-Двинская	»	8.443 198	»	»	»	»	366 637 »
14.	Фастовская	»	18 860 338	»	»	»	»	787 254 »
15.	Юго-Западныя	»	223 003 687	»	»	»	»	9.667.583 »
	Итого .	на	620.916.805	руб	съ	платежомъ	въ	27.333.991 руб.

Кромѣ того облигаціи Николаевской ж. д. перешли въ 1894 г. въ суммѣ 134.781.375 р. съ платежомъ въ 9.000.000 р. Таковъ итогъ долговъ по жел. дор. займамъ, лежавшихъ на выкупленныхъ въ казну при С. Ю. Витте въ періодѣ 1893—1900 г. рельсовыхъ путей. Сумма эта, разумѣется, не показываетъ еще итога произве-

[1]) По даннымъ стат свѣд о жел. дор 1899 г стр 54—59. Подсчеты наши.

денныхъ на жел. дороги затратъ, такъ какъ послѣднія производились еще и за счетъ ссудъ и другихъ нереализованныхъ займами капиталовъ. Сумма ихъ составляла:

Боровичской	ж. д.	115.363 руб.
Оренбургской	» »	117.734 »
Глав. Общества	» »	40.157.600 »
Новоторжской	» »	35.897 »
Балтійской	» »	4.113.206 »
Донецкой	» »	686.537 »
Митавской	» »	37.146 »
Двинско-Витебской	» »	4.744.687 »
Орлов.-Витебской	» »	1.630.226 »
Риго-Двинской	» »	244.672 »
Риго-Туккумской	» »	1.283.720 »
Л.-Севастопольск.	» »	1.082.208 »
Ю.-Западныхъ	» »	3.456.961 »
Фастовской	» »	2.346.300 »
М.-Брестской	» »	7.947.184 »
Привислянской	» »	4.029.991 »
Ив.-Домбровской	» »	74.741 »
М.-Я.-Архангельск.	» »	1.172.970 »
Итого		73.277.143 руб.

Начисляя на эти ссуды по 4½%, получимъ общій итогъ уплатъ по нимъ—въ 3.297.471 руб., кромѣ того на дорогахъ остался непогашенный долгъ въ суммѣ до 784.308.298 р. (ко времени выкупа). Если посчитать проценты и на эти суммы (35.283.873 р., начисляя по 4½%), то о возможности покрывать доходами выкупленныхъ дорогъ всѣ платежи и по займамъ, и по ссудамъ, и по долгамъ дорогъ не можетъ быть рѣчи. (Вся сумма обязательствъ выкупленныхъ дорогъ составитъ въ этомъ случаѣ 2.485.872.108 р. съ платежомъ 113.597.564 р. за 14.105 верстъ, т. е. на версту по 176.240 руб. капитальной затраты и по 8054 руб. платежей). Но для оплаты однихъ займовъ (т. е. бремени, непосредственно *въ настоящее время* лежащаго на госуд. казначействѣ) доходы эти могутъ быть вполнѣ достаточны, и съ этой точки зрѣнія операція выкупа является вполнѣ безубыточной для госуд. казначейства. Вообще выкупъ частныхъ ж. дорогъ при С. Ю. Витте является одною изъ наиболѣе блестящихъ страницъ въ исторіи нашихъ финансовъ (на ряду съ конверсіонными операціями 1893—1898 г.г. и реформою денежнаго обращенія 1895—1899 г.г.). Сосредоточена была

въ рукахъ государства, согласно требованіямъ современной науки и западноевропейской практики, огромная сѣть жел. дорогъ, связывающихъ непрерывной цѣпью центръ Россіи съ Балтійскимъ, Чернымъ и Бѣлымъ морями и съ важнѣйшими пунктами Востока и Запада русской имперіи, среди этихъ дорогъ были самыя важныя и доходныя изо всей нашей сѣти. Въ частныхъ рукахъ (при томъ наиболѣе умѣлыхъ) были оставлены линіи меньшаго значенія и по соображеніямъ очень серьезнымъ,—въ цѣляхъ возложенія на частныя общества обязанности сооруженія новыхъ рельсовыхъ путей безъ затратъ со стороны госуд. казначейства и въ цѣляхъ, отсрочивъ выкупъ нѣкоторыхъ дорогъ, дать возможность министерству путей сообщенія наилучшимъ образомъ организовать управленіе выкупленныхъ и вновь сооруженныхъ распоряженіемъ казны дорогъ. Ни одно частное общество, когда-либо плохо зарекомендовавшее себя, не было оставлено, при чемъ м-во ф-овъ не остановилось передъ выкупомъ изъ рукъ такихъ обществъ дорогъ даже до наступленія срока выкупа по уставамъ, вступивъ для этого въ особыя соглашенія съ акціонерами. Чтобы добиться такихъ соглашеній, приходилось обращаться къ услугамъ частныхъ кредитныхъ учрежденій, устроившихъ спеціальныя экстренныя собранія акціонеровъ выкупаемыхъ дорогъ, и жертвовать нѣкоторыми приплатами сверхъ выговоренныхъ акціонерами въ уставахъ (обыкновенно капитализировались для этого сбереженія, которыя правительство могло получить при выкупѣ дорогъ вслѣдствіе упраздненія правленій ихъ). Къ услугамъ же кредитныхъ учрежденій обращалось м-во ф-овъ и въ тѣхъ случаяхъ, когда возникалъ съ акціонерами споръ по поводу причитавшагося имъ вознагражденія за выкупаемыя дороги, и въ общемъ всѣ споры удалось покончить мирнымъ путемъ, иногда за счетъ серьезныхъ пожертвованій со стороны госуд. казначейства, иногда, напротивъ, въ пользу госуд. казначейства. Многіе осуждали м-во ф-овъ за это обращеніе къ услугамъ разныхъ банковыхъ дѣльцовъ,—мы смотримъ на дѣло иначе и, зная хорошо строй и порядки нашихъ акціонерныхъ обществъ, чрезвычайную трудность устроить собраніе акціонеровъ съ числомъ голосовъ, необходимымъ для полученія требуемаго уставами большинства, находимъ, что другого способа для рѣшенія вопроса въ рукахъ м-ва ф-овъ не было, и надо было брать, что имѣлось, благо это было просто, а не выдумывать что-нибудь трудно осуществимое. Можно, пожалуй, только пожалѣть, что слишкомъ щадились интересы акціонеровъ въ ущербъ интересамъ госуд. казначейства, но это именно дѣлалось во избѣжаніе нареканій на правительство, что оно пользуется не достаточно корректными способами для достиженія своихъ цѣлей. Далѣе обращаютъ на себя вни-

маніе чрезвычайная точность и подробность разсчетовъ, сопровождавшихъ представленія м-ва ф-овъ о выкупѣ жел. дорогъ: взвѣшивались всѣ результаты перехода той или другой дороги въ казну, подробно разсматривались касающіяся выкупа статьи устава, тщательно соображалось финансовое положеніе дорогъ, приводились подробные мотивы, почему выкупъ полезенъ или необходимъ для госуд. казначейства. Чрезвычайно важно, что разсчеты и соображенія эти публиковались во всеобщее свѣдѣніе, чѣмъ предоставлялась полная возможность обсужденія условій выкупа,—порядокъ, впервые примѣненный у насъ при С. Ю. Витте и непрактиковавшійся ни при Н. Х. Бунге, ни при И. А. Вышнеградскомъ. Такое уваженіе и довѣріе къ общественному мнѣнію со стороны финансового вѣдомства необходимо привѣтствовать и вмѣнить въ крупную заслугу С. Ю. Витте, показавшаго себя и здѣсь истинно-крупнымъ государственнымъ человѣкомъ, не боящимся критики своихъ дѣйствій. Въ общемъ и цѣломъ условія, на которыхъ дороги были выкуплены въ казну, оказались вполнѣ выгодными для госуд. казначейства, иногда болѣе даже выгодными, чѣмъ можно ихъ было опредѣлить по уставу (внѣ особыхъ соглашеній), а самый выкупъ, сосредоточивъ въ рукахъ казны огромную рельсовую сѣть весьма важныхъ дорогъ, принесъ крупныя финансовыя выгоды, далъ новый серьезный источникъ государств. доходовъ (изъ году въ годъ все болѣе и болѣе возрастающихъ), достаточный для покрытія лежащихъ на дорогахъ обязательствъ (платежи по которымъ государство кромѣ того могло уменьшать и уменьшило на самомъ дѣлѣ путемъ конверсій). Съ прежнимъ порядкомъ вещей, когда частныя жел. дороги лежали на госуд. казначействѣ тяжкимъ бременемъ, было покончено. Темнымъ пятномъ на этомъ свѣтломъ фонѣ блестящихъ операцій по выкупу ж. дорогъ является разсчетъ съ акціонерами *К.-Х.-Азовской* ж. д., которымъ было выдано на 8.576.308 р. болѣе, чѣмъ слѣдовало по признанію самого м-ва ф-овъ и совершенно безъ всякихъ серьезныхъ основаній, а также разсчетъ съ акціонерами *Балтійской* ж. д., которымъ было выдано 6.215.600 р. лишнихъ подъ тѣмъ предлогомъ, что будто бы въ уставѣ дороги *ошибочно* были установлены условія выкупа, выгодныя для казны, а не акціонеровъ. Не считаемъ мы правильнымъ и разсчетъ съ акціонерами Варшавско-Тереспольской, Оренбургской, Донецкой, Орл.-Витебской, Двинско-Витебской, Фастовской и Привислянской ж. д., которымъ былъ выданъ нариц. капиталъ въ новыхъ правительственныхъ бумагахъ, значительно превышавшій гарантированный, въ силу того соображенія, будто бы правительство не имѣло права (на самомъ дѣлѣ только не оговорило этого разумѣющагося само собою права) конверсіи 5%-аго

гарантированнаго капитала. Совершенно уже безо всякихъ основаній и мотивовъ было выдано 2.500.000 р. акціонерамъ Ю.-Западныхъ ж. д. Всего же мы считаемъ выплаченнымъ безъ всякой нужды до 17.291.908 руб. Кромѣ того съ извѣстными основаніями было переплачено до 32.041.982 р., вслѣдствіе ли неправильнаго разсчета выкупной суммы на золотую валюту вмѣсто серебряной (переплачено Главному Обществу 21 000.000 р. [1]), вслѣдствіе ли неумѣнія выговорить у акціонеровъ болѣе выгодныя условія по случаю *досрочнаго* выкупа дорогъ (потеряно на Оренбургской дорогѣ 1.450.700 р. [2]), Донецкой 874.420 р. [3]), Орловско-Витебской 1.803.281 р., Двинско-Витебской 2.582.087 р. [4]) или вслѣдствіе неправильнаго толкованія уставовъ о-ва въ томъ смыслѣ, что правительство *лишено* права конверсіи ихъ гарантированныхъ облигацій, замѣняющихъ гарантированныя акціи (на Привислянской дорогѣ потеряно 1.219.700 р., Фастовской 1.089.250 р., В.-Тереспольской 1.110.650 р. [5]). Деньги, уплоченныя за Борвическую дорогу (130.694 р). и за Новгородскую (781.200 р.) также могли быть сохранены госуд. казначействомъ. Всего потеряно на выкупѣ дорогъ до 49 мил. р., сумма не малая при нашей бѣдности и неудовлетворенности множества нашихъ культурныхъ нуждъ. Особнякомъ стоитъ выкупъ М.-Я.-Архангельской ж. д., произведенный слишкомъ поспѣшно, безъ достаточно полныхъ и точныхъ разсчетовъ и при томъ по цѣнѣ, завѣдомо превышающей дѣйствительную. Мотивъ у министерства финансовъ былъ одинъ: боязнь неудовольствія со стороны *заграничныхъ* держателей нашихъ ж. д. акцій. Стоило этимъ держателямъ выразить свое неудовольствіе, и м-во ф-овъ шло на всякія уступки и безпрекословно жертвовало интересами государственнаго казначейства въ пользу интересовъ интернаціональныхъ спекулянтовъ. Какъ это подрывало престижъ нашего правительства заграницей, нечего и распространяться. Въ оправданіе м-ва ф-овъ приходится ска-

---

[1]) Всѣхъ акцій погашенныхъ и непогашенныхъ было 600 000 р. За нихъ было уплочено по 275 р. при высшей биржевой цѣнѣ передъ выкупомъ 240 р. Считая по одной цѣнѣ и дивидендныя и непогашенныя акціи и принимая, что за учредительскіе паи, посредникамъ-банкирамъ, правленію и служащимъ было бы уплочено то же, что и на самомъ дѣлѣ имъ было дано, все-таки получимъ убытокъ госуд. казначейства въ 600 000×35=21 000 000 р.

[2]) По Оренбургской дорогѣ выдано до 10 125.300 р въ рентѣ, считая по курсу 78,85 за 7.984.612 р. выкупной суммы, тогда какъ въ 1893 г ренту можно было реализовать по 92% т. е. уплатить только 8.674.600 р. нар.

[3]) Если считать, что можно было выговорить хотя *половину* убытковъ для казны вслѣдствіе отсрочки (стр 227).

[4]) По тому же разсчету возможнаго сохраненія половины понесенныхъ убытковъ (стр. 234 и 237)

[5]) Стр. 250, 256 и 269.

зать, что оно слѣдовало установившейся у насъ традиціи: удовлетворять всякимъ претензіямъ иностранцевъ, какъ бы онѣ ни были неосновательны, разъ могла грозить опасность госуд. кредиту отъ неисполненія этихъ претензій,—положеніе неправильное, о чемъ намъ неоднократно приходилось высказаться, но твердо у насъ издавна соблюдаемое. Къ сожалѣнію и С. Ю. Витте при всей своей твердости не избѣгъ той же участи, которой подвергались его предшественники. До какой степени дошла наглость (не можемъ никакъ избѣгнуть этого слова) иностранныхъ спекулянтовъ, разнузданная поблажками нашего правительства, показываетъ исторія съ акціями Ю.-Западныхъ ж. дорогъ. Когда притензіи со стороны держателей ихъ были отвергнуты правительствомъ, какъ совершенно несостоятельныя, акціонеры обратились за помощью... къ Берлинской биржѣ, которая и постановила имѣть въ виду ихъ протестъ при разрѣшеніи вопроса о котировкѣ русскихъ бумагъ на берлинской биржѣ. С. Ю. Витте на это отвѣтилъ распоряженіемъ (29 мая 1901 г.), что котировка на русскихъ биржахъ бумагъ предпріятій, гдѣ принимаютъ участіе въ учрежденіи и управленіи дѣлами германскіе подданные, разрѣшается не иначе, какъ съ особаго дозволенія м-ра ф-овъ. Столкновеніе наше съ Берлинской биржей скоро было улажено, и м-ръ ф-овъ (25 окт. 1901 г.) отмѣнилъ свое распоряженіе, уступивъ акціонерамъ и давъ имъ въ видѣ отступного $2^1/_2$ мил. руб. Самый же фактъ попытки воздѣйствія на русское правительство черезъ иностр. биржу показываетъ, что м-во ф-овъ въ своихъ уступкахъ пошло слишкомъ уже далеко...

III.

Выкупъ частныхъ ж. дорогъ въ казну, какіе бы мы ни находили при этомъ упущенія, нельзя не признать дѣломъ громадной государственной важности: сосредоточеніе въ рукахъ правительства обширной сѣти рельсовыхъ путей открывало совершенно новыя перспективы для нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, да въ значительной степени и для всего хозяйства государственнаго. Не меньшее значеніе могло имѣть также сооруженіе *новыхъ* путей распоряженіемъ казны. Мы видѣли, что частное строительство въ 1893—1902 г.г. велось съ необычайной энергіей за счетъ гарантированныхъ правительствомъ займовъ, а отчасти и за счетъ прямыхъ выдачъ изъ госуд. казначейства. Новая *частная* сѣть создалась почти исключительно за счетъ *государственнаго* кредита. Но было бы неестественно, еслибы при современныхъ воззрѣніяхъ на значеніе казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства правительство предоставило сооруженіе новыхъ путей исключительно частной иниціативѣ. И дѣйствительно, наряду съ лихорадочно-поспѣшной постройкой новыхъ линій частными обществами, мы встрѣчаемся въ 1893—1902 г.г. съ не менѣе лихорадочной дѣятельностью правительства по сооруженію также цѣлаго ряда новыхъ линій распоряженіемъ и средствами казны. Правительство обратило свое вниманіе преимущественно на сооруженіе грандіозныхъ магистралей первостепенной государственной важности, не сулящихъ барышей въ ближайшемъ будущемъ, но экономическое и политическое значеніе которыхъ въ будущемъ, болѣе отдаленномъ по своему громадному значенію, не поддается даже приблизительному подсчету. Самая важная изъ такихъ линій—*Сибирская*. Вопросъ о соединеніи рельсовымъ путемъ Европейской Россіи съ Тихимъ океаномъ возбуждался у насъ неоднократно еще съ 1860-ыхъ г.г., но сооруженіе огромной магистрали въ нѣсколько тысячъ верстъ въ мѣстности мало населенной казалось почти неосуществимымъ за недостаткомъ средствъ и за множествомъ другихъ первостепенныхъ и неотложныхъ нуждъ государства, въ томъ числѣ нуждъ по сооруженію необходимѣйшихъ и въ экономическихъ и въ стратегическомъ отношеніяхъ рельсовыхъ путей въ Европейской Россіи. Даже серьезнаго изслѣдованія направленія, гдѣ должна была бы пройти Си-

бирская дорога, сдѣлано не было[1]). Только въ концѣ 1880 г. [2]), неурожай въ Восточной Россіи побудилъ правительство для доставленія заработка голодающему населенію приступить къ постройкѣ небольшой линіи (147 верстъ) отъ Екатеринбурга до Тюмени, которая могла служить началомъ Сибирской магистрали. Эта линія 27 декабря 1885 г. была открыта для движенія и обошлась казнѣ въ суммѣ менѣе 15 мил. руб., на версту около 42.800 руб., что нельзя признать особенно дорогимъ. Однако г. Екатеринбургъ, отъ котораго начали строить Сибирскую дорогу, самъ не былъ соединенъ рельсовымъ путемъ съ остальною сѣтью Европейской Россіи, и мы видимъ [3]), что въ 1885 г. разрѣшается постройка распоряженіемъ казны линіи отъ Самары по направленію къ *Челябинску*, отъ котораго могла уже сооружаться магистраль по направленію къ Тихому Океану. Линія Самара-Уфа-Златоустъ-Челябинскъ составила 903 вер., затрата на нее исчислялась въ суммѣ около 55 мил. руб. кр., т. е. въ 60.000 р. съ небольшимъ верста, окончена была линія въ 1892 г. Такимъ образомъ начало постройки Сибирской магистрали относится еще къ министерствамъ Н. Х. Бунге и И. А. Вышнеградскаго, которые обѣщали для этой постройки изыскать необходимыя средства, преимущественно путемъ выпуска консолидированныхъ ж. д. займовъ. Когда въ концѣ 1880-ыхъ годовъ вопросъ о сооруженіи Сибирской дороги поставленъ былъ уже на очередь (спѣшить постройкой находили необходимымъ даже и по стратегическимъ соображеніямъ въ виду начинающагося шовинизма далекой Японіи и возможнаго пробужденія «недвижнаго» Китая) и приблизительно было исчислено, что постройку можно осуществить сравнительно съ незначительными средствами (около 300 мил. руб.), явились русскіе и иностранные предприниматели, предлагавшіе свои услуги по сооруженію, но требовавшіе на строительный капиталъ правительственной гарантіи. На такихъ условіяхъ желающихъ строить, да еще въ Сибири, гдѣ не могло быть надлежащаго контроля, можно было, конечно, отыскать множество. Другое дѣло, вышелъ бы изъ такой постройки толкъ. Деньги строители внѣ всякаго сомнѣнія, истрачивали бы быстро и аккуратно, но чтобы выстроили они дорогу, приходится сильно сомнѣваться, памятуя исторію сооруженія за счетъ гарантированныхъ капиталовъ рельсовыхъ путей въ Европейской Россіи. Естественно, что въ правительственныхъ сферахъ не най-

[1]) О «Сѣверномъ» проэктѣ Рашета, Кокорева и К° «Среднемъ»—Любимова и «Южномъ» Богдановича, а равно о правительственныхъ изысканіяхъ 1872—74 г.г., обсужденіи вопроса въ комитетѣ министровъ и особыхъ совѣщаніяхъ см. «Путеводитель по великой Сибирской ж. д.,» изд. м-ва пут. собщ. подъ ред. А. И. Дмитріева-Мамонова и А. Ф. Здзярскаго, Спб. 1900, стр. 55—64.

[2]) Русск. госуд. кредитъ, т. I, стр. 545—546.

[3]) Русск. госуд. кредитъ, т. II, стр. 401—402.

дено было удобнымъ отдавать дѣло въ частныя руки и рѣшено было приступить къ сооруженію пути средствами и распоряженемъ казны. Открытіе постройки обставлено было далеко не обычнымъ порядкомъ. Совершеніе закладки перваго звена Сибирской дороги было поручено Высочайшимъ Рескриптомъ 17 марта 1891 г. Государемъ Императоромъ Александромъ III Наслѣднику Цесаревичу, отправившемуся съ этою цѣлью морскимъ путемъ во Владивостокъ. 19 мая того же года Наслѣдникъ Цесаревичъ, нынѣ благополучно царствующій Государь Императоръ Николай II, собственноручно изволилъ заложить во Владивостокѣ первый камень Великаго Сибирскаго рельсоваго пути [1]). По Высоч. утв. 8 мая 1892 г. журналу к-та м-овъ установлено было направленіе Западно-Сибирскаго участка дороги отъ Челябинска на Омскъ. Для общаго руководительства постройкою Сибирскаго рельсоваго пути и осуществленія тѣсно съ нею связанныхъ вспомогательныхъ предпріятій по содѣйствію колонизаціи и промышленному развитію прорѣзываемыхъ Сибирской линіей районовъ было создано особое высшее учрежденіе—*Комитетъ Сибирской ж. д.* [2]) подъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Цесаревича, который изволилъ сохранить за Собой это предсѣдательство и по восшествіи на престолъ. Въ составъ коммисссіи вошли: вице-предсѣдатель, бывшій м-ръ ф-овъ Н. Х. Бунге и м-ры финансовъ, путей сообщенія, земледѣлія, внутреннихъ дѣлъ, военный, морской и госуд. контролеръ, кромѣ того нѣсколько лицъ по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ, а въ случаѣ надобности въ засѣданія комитета должны были быть приглашаемы также м-ръ имп. двора, юстиціи и иностр. дѣлъ и сибирскіе генералъ-губернаторы. Желѣзнодорожныя дѣла комитетъ разсматривалъ при участіи департамента экономіи госуд. совѣта; для предварительной разработки вопросовъ, касающихся колонизаціи Сибири и другихъ вспомогательныхъ предпріятій Сибирской дороги образована была спеціальная подготовительная коммиссія подъ предсѣдателъствомъ стат. секр. А. Н. Куломзина изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ. Дѣлопроизводство комитета было возложено на канцелярію комитета министровъ; для непосредственнаго завѣдыванія постройкою дороги образовано было особое управленіе въ вѣдѣніи м-ва путей сообщенія, а для завѣдыванія переселенческимъ дѣломъ особое управленіе въ вѣдѣніи м-ва внутреннихъ дѣлъ. При такой организаціи обезпечивалась быстрота рѣшенія даже самыхъ важныхъ вопросовъ и сосредоточеніе вниманія высшихъ правительственныхъ сферъ на возможно скоромъ и успѣшномъ окончаніи предпринятаго сооруженія. Но руководить

[1]) Великая Сибирская дорога Изд канцелярии к-та м-овъ, Спб 1900 г. стр. 7.
[2]) Высоч. пов. 10 и 18 дек 1892 г. и 15 янв. 1893 г (П. С. З. №№ 9140, 9174 и 9248)

деталями дѣла изъ Петербурга, конечно, было немыслимо, за комитетомъ должно было оставаться высшее руководительство, мѣстное управленіе должно было выполнить самую работу.

Въ какомъ же направленіи и на какія средства рѣшено было строить дорогу?

Первоначально отъ Сибирской дороги не ожидали никакихъ выгодъ «съ точки зрѣнія финансовой въ тѣсномъ смыслѣ»[1]), и слѣд., должны были всячески стараться уменьшить бремя, возложенное на госуд. казначейство предпринимаемымъ сооруженіемъ. Поэтому прежде всего было необходимо озаботиться о скорѣйшемъ окончаніи пути или по крайней мѣрѣ объ ускореніи *парового* сообщенія черезъ всю Сибирь, т. е. о соединеніи рельсовыхъ путей съ сибирскими водными путями (Байкалъ и Амуръ). Съ этой цѣлью прежде всего рѣшено было вести линію отъ Челябинска до Иркутска (3.082 версты) въ кратчайшемъ направленіи, приблизительно соотвѣтствующемъ 55 параллели, по мѣстности весьма плодородной и сравнительно заселенной (дорога въ значительной степени совпадала съ существующимъ почтовымъ трактомъ), затѣмъ отъ ст. Мысовой на Байкалѣ до Срѣтенска на Амурѣ (1009 верстъ) и наконецъ отъ Хабаровки на Амурѣ до Владивостока (720 верстъ). Такимъ образомъ сооруженіе рельсового пути вокругъ Байкала (292 версты) и вдоль Амура (около 2000 верстъ) могло быть отложено. Въ первую очередь имѣлось въ виду соорудить дорогу отъ Челябинска до Оби (1328 верстъ) и отъ Оби до Иркутска (1754 версты), которая сама по себѣ независимо отъ окончанія всей Сибирской магистрали представлялась имѣющей огромное значеніе, особенно съ постройкой соединительной линіи между Уральскою горнозаводскою и Сибирскою жел. дорогами на Екатеринбургъ, каковую также было рѣшено произвести въ первую очередь. Въ первую же очередь должна была идти и линія Владивостокъ-Графская, начатая въ 1891 году, а всѣ дороги этой очереди имѣлось въ виду окончить въ 1900 г. Линія Графская-Хабаровскъ и Забайкальская (Мысовая-Стрѣтенскъ) предполагались постройкой второй очереди, и окончаніе ихъ—въ 1902 г., съ какого времени становилось бы возможнымъ сплошное паровое собщеніе Европейской Россіи съ Тихимъ Океаномъ[2]). Остальныя линіи относились уже на третью только очередь. Для сокращенія расходовъ первоначально рѣшено было вести постройку дороги совершенно упрощеннаго типа, разсчитывая на движеніе по дорогѣ только $1^1/_2$—3 паръ поѣздовъ въ сутки. Рельсы приняты были въ 18 фунтовъ, наибольшіе уклоны въ 0.008, наименьшіе радіусы закругленій въ

[1]) Вѣстн. фин. 1893 г. № 1, стр. 22

[2]) Ibid. стр. 23—24.

250 саж., земляное полотно въ одинъ путь, шириною въ 2,35 саж , баластъ въ 0,14 саж. толщиною. Въ горныхъ участкахъ уклонъ предполагали даже въ 0,015—0,020, а радіусы закругленій до 150—200 саж. [1]) Работы отъ Челябинска до Иркутска вообще не представлялись затруднительными. Собственно отъ Челябинска до Оби мѣстность совершенно ровная, но отсутствіе камня и лѣсу заставляло устроить подвозку ихъ гужемъ за сотни верстъ, да смущали строителей рѣки Тоболъ, Ишимъ и Иртышъ, при чемъ черезъ послѣднія рѣшено было даже не строить мостовъ, какъ и далѣе не рѣшались строить мосты черезъ Обь и Енисей. Отъ Оби до г. Ачинска—мѣстность холмистая и болѣе затруднительна для постройки, но за то здѣсь въ изобиліи можно было отыскать лѣсные и каменные матеріалы. Отъ Ачинска до Иркутска—мѣстность принимаетъ уже горный характеръ, много рѣкъ, постройка болѣе затруднительна и трудно было разсчитывать на мѣстную рабочую силу (рѣдкое населеніе). При всемъ томъ стоимость линіи Челябинскъ—Иркутскъ, съ рельсами и подвижнымъ составомъ считая по 3 пары поѣздовъ въ сутки была исчислена въ 110.984.377 р., на версту 36.367 р. цифра совершенно ничтожная. Участокъ Екатеринбургъ—Міассъ (238 в) былъ опредѣленъ еще дешевле, всего по 32.516 р. верста или 7.738.952 р., а Владивостокъ-Графская (382 в.) по 46.233 р. или въ 17.661.051 р. весь участокъ. Стоимость всѣхъ трехъ участковъ первой очереди опредѣлялось такимъ образомъ въ 126.800.000 р. безъ мостовъ, стоимость трехъ мостовъ (черезъ Иртышъ, Обь и Енисей) въ 8.500.000 руб. и на развитіе связанныхъ съ дорогой предпріятій испрашивалось отъ 14 до 20 мил. р., всего до 150 мил. р., расходованіе которыхъ имѣлось въ виду разсрочить на 8 лѣтъ,—съ 1893 по 1900 г. [2]). Стоимость линій второй и третьей очереди исчислялась нѣсколько дороже въ виду нѣкоторыхъ трудностей для проложенія рельсовыхъ путей въ гористой мѣстности. Здѣсь уже требовались тоннели, подпорныя стѣнки и т. д. Особенно труднымъ казался кругобайкальскій участокъ, сооруженіе котораго было исчислено въ 22.310.820 р., свыше 76.000 руб. верста (292 версты), остальные участки исчислялись въ 53—54 тыс. руб. верста (Забайкальскій уч. въ 53 309.817 р.—1009 верстъ, Амурскій—107.555.835 руб.—2000 в., Хабаровскій въ 18.738.582 руб.—347 в.), вся же стоимость великаго сибирскаго пути (включая Екатеринбургскую вѣтвь), длиною въ 7350 верстъ, исчислялась при 3 парахъ поѣздовъ въ сутки, безъ рельсовъ, скрѣпленій и подвижного состава (но съ ихъ доставкой) въ 251.375.307 р. или на версту 34.201 р., стоимость всѣхъ при-

[1]) Вѣстн фин 1893 г. № 11 стр. 643.
[2]) Вѣстн фин. 1893 г. № 3, стр 155—156.

надлежностей—88.024.127 р. (по 11.976 р. на версту), а всего *339 399.434 р.*, или по *46.175 р. на версту* [1]), безъ мостовъ черезъ Иртышъ, Обь, Енисей и Амуръ, стоимость которыхъ опредѣлялась въ 18.550.000 р., такъ что съ мостами дорога должна была обойтись въ 357.949.434 р., по 48.701 р. на версту. Необходимую для этого сумму, за вычетомъ ассигнованныхъ въ 1891—1892 г.г. 10 700.000 р., предполагалось разсрочить на 12 лѣтъ (съ 1893 по 1904 г.) путемъ ежегодныхъ ассигнованій изъ госуд. казначейства отъ 12½ мил. до 42 мил. руб. ежегодно [2]). Такое ассигнованіе было вполнѣ посильно для нашего госуд. бюджета и могло считаться вполнѣ обезпеченнымъ. Министерство финансовъ, признавая эту обезпеченность, тѣмъ не менѣе рѣшило изыскать особый источникъ для постройки Сибирской дороги. Выс. указомъ 10 дек. 1892 г. [3]) было повелѣно передать для этой цѣли 92.734.591 р., уплоченные госуд. банку госуд. казначействомъ на погашеніе долга по кред. билетамъ. Деньги эти однако не были израсходованы по назначенію: м-ръ ф-овъ, ознакомившись съ дѣломъ, не нашелъ возможнымъ слѣдовать теоріямъ своего товарища проф. А. Я. Антоновича и оставлять Россію при бумажно-денежномъ обращеніи, переходъ же къ золотой валютѣ заставилъ ассигнованныя на постройку дороги деньги употребить на усиленіе размѣннаго фонда, увеличеннаго продажей кред. билетовъ на заграничныхъ рынкахъ. Постройка Сибирской дороги обезпечена была избытками госуд. доходовъ надъ расходами и отчасти остатками отъ кредитныхъ операцій. Необходимость умѣренныхъ затратъ на сооруженіе великаго сибирскаго пути понималась первоначально министерствомъ финансовъ съ совершенною ясностью. Дорога не обѣщала первое время большихъ прибылей. Исчисляли [4]), что западно-сибирскій ея участокъ можетъ дать чистаго дохода до 790.459 р., средней сибирскій до 70.707 р. Кромѣ того ростъ доходовъ самаро-челябинской линіи отъ проведенія сибирской исчислялся въ 1.406.331 р. и убытокъ отъ Екатеринбургъ-челябинской вѣтви до 12.640 р., всего предвидѣлось прибылей до 2.263.857 р. ежегодно,—сумма очевидно недостаточная для оплаты 150 мил. руб. расхода на эти линіи. При такихъ условіяхъ въ интересахъ будущаго нынѣшнее поколѣніе должно было затратить огромныя суммы безъ всякой надежды немедленно изыскать новые источники для ихъ полученія, и, слѣд., чѣмъ меньше должны были быть непроизводительныя затраты, тѣмъ лучше. Дорогу соорудить было необходимо, но соблюдая всевозможную экономію

[1]) Ibid, стр. 158.
[2]) Ibid, стр. 159—160.
[3]) См. Рус. госуд. кредитъ, т. III, гл. II стр. 130—131.
[4]) Вѣстн фин. 1893 г. № 4 стр. 221—228

(безъ нарушенія, разумѣется, этимъ качества предпріятія). Въ первомъ же засѣданіи комитета Сибирской ж. д. 10 февр. 1893 г. [1]) обращено было вниманіе на необходимость промышленнаго оживленія Сибири въ связи съ сооружаемой дорогой. Съ этой цѣлью постановлено было увеличить составъ и усилить средства партій, производящихъ геологическія изслѣдованія по линіи ж. дороги, разработать вопросъ о развитіи въ районѣ той же дороги промышленныхъ предпріятій, необходимыхъ для сооруженія, эксплоатаціи и ремонта линіи, чугуноплавильнаго, желѣзодѣлательнаго и литейнаго производствъ, а также производства цемента и добычи минераловъ, въ особенности каменнаго угля и желѣзной руды [2]). Во второмъ засѣданіи (16 февр. 1893 г.) утверждено было направленіе Средне-Сибирской ж. д. отъ перехода р. Оби у сел. Кривощекова съ пересѣченіемъ линіи Томскъ-Ачинскъ у г. Маріинска на гор. Ачинскъ, Красноярскъ, Канскъ, Нижнеудинскъ и Иркутскъ, затѣмъ разрѣшено приступить къ постройкѣ сказаннаго участка, т. е. отъ Омска до Иркутска въ 1893 г. и соорудить *постоянные мосты* черезъ Иркутскъ, Обь и Енисей вмѣсто предполагавшихся прежде временныхъ переправъ [3]). Вопросы эти обсуждались въ Соединенномъ Присутствіи комитета и департамента экономіи, и его положеніе 24 февр. 1893 г. было Высочайше утверждено [4]). Комитетъ былъ озабоченъ своевременной доставкой необходимыхъ для постройки дороги матеріаловъ, такъ чтобы сооруженіе могло производиться одновременно на нѣсколькихъ участкахъ. Для этого занялись между прочимъ изслѣдованіемъ вопроса о возможности сношеній морскимъ путемъ съ Европейской Россіей и о доставкѣ сказанныхъ матеріаловъ черезъ устье Енисея. Управляющій морскимъ министерствомъ представилъ въ комитетъ по этому поводу особую записку, въ которой доказывалъ, что сношенія Европы съ Азіей морскимъ путемъ вполнѣ возможны, а неудачи, которыя при этомъ случались, обязаны главнымъ образомъ недостаточному изслѣдованію этого пути и незнанію моряками фарватера [5]). Съ другой стороны рѣшено было по возмо-

---

[1]) Вѣстн фин 1893 г № 10 стр. 590

[2]) Въ одномъ изъ послѣдующихъ засѣданій на организацію горныхъ партій комитетомъ было ассигновано 50 670 р. въ дополненіе къ ассигнованнымъ на этотъ предметъ раньше 20 000 р (В. Ф. 1893 г № 13 стр 734).

[3]) Вѣстн фин 1893 г № 11. стр. 642

[4]) П С. З. № 9354.

[5]) Вѣстн. фин 1893 г, № 12 стр 682—688 Чтобы воспользоваться морскимъ путемъ, обратились къ англичанамъ, которымъ данъ былъ заказъ на доставку въ устья Енисея 1500 тоннъ стальныхъ рельсовъ Англійскіе заводы изготовили рельсы по 4 £ за тонну или по 61 коп кр за пудъ (по курсу дня) съ доставкой въ портъ Миддльсбро и нагрузкой на бортъ парохода, зафрахтованнаго морскимъ министерствомъ (В. Ф. 1893 г. № 26 стр. 620. Отч. о 7-омъ засѣд комитета). Русскимъ заводамъ одновременно было заказано 7 559 000 пуд. рельсовъ для Челяб.-Краснояр участка по цѣнѣ 1 р 58 к —1 р 70 к. пудъ.

жности воспользоваться и Амуромъ въ судоходной его части, для чего отъ Стрѣтенска до станицы Покровской (на Амурѣ) комитетъ указалъ произвести изысканія относительно возможнаго сооруженія въ этомъ направленіи (450 верстъ) желѣзной дороги ранѣе приступа къ постройкѣ Забайкальской линіи, чтобы послѣднюю можно было сооружать съ двухъ концовъ. На изысканія было асигновано 300.000 р. [1]). Что же касается до Западно-Сибирскаго участка (направленіе котораго было принято отъ Челябинска на г.г. Курганъ, Петропавловскъ, Омскъ, а затѣмъ, проходя южнѣе городовъ Каинска и Колывани, черезъ рѣку Обь у с. Кривощекова) и перваго участка Средне-Сибирской линіи Обь-Красноярскъ (всего до 2050 верстъ), сооруженіе которыхъ начато было въ первую очередь, то Соедин. Присутствіе приняло ихъ стоимость въ 77.122.919 руб. или по 37.621 руб. на версту, и, не смотря на совершенную умѣренность этой цифры (полѣсскія дороги исчислялись въ 39 000—43.000 р. верста, Златоустъ-Челябинская—45.680 р., Уфа-Златоустовская и Екатерининская—до 63—68 т. р.), министръ путей сообщенія исчислялъ возможныя *сокращенія* противъ ассигнованной суммы—въ 3.757.000 р., настолько удобна для проведенія жел. дороги мѣстность между Челябинскомъ и Обью, почти исключительно степная (Ишимская и Барабинская степи) и не представляющая никакихъ техническихъ трудностей [2]). Управленіе по сооруженію Сибирской дороги было образовано по предложенію м-ра путей сообщенія (Кривошеина) изъ 19 лицъ въ составѣ м-ва путей сообщенія съ вознагражденіемъ 108.800 руб. въ годъ (относимыхъ въ суммѣ 60.000 р. на счетъ средствъ, ассигнуемыхъ по обыкновенной смѣтѣ управленія казенныхъ жел. дорогъ и 48.000 р. на счетъ суммъ строительнаго капитала Сибирской жел. дор.), причемъ начальникъ управленія долженъ былъ получать 8.000 р. въ годъ, его помощникъ—5.000 р., представитель м-ва ф-овъ также 5.000 р.,—содержаніе ничтожное въ виду важности и сложности возложенныхъ на управленіе задачъ [3]), именно: изысканіе и сооруженіе самой дороги, снабженіе ея подвижнымъ составомъ и всѣми необходимыми принадлежностями, вѣдѣніе всѣхъ безъ исключенія дѣлъ. касающихся постройки дороги, какъ техническихъ, такъ и хозяйственно-административныхъ и разсмотрѣніе всѣхъ имѣющихъ отношеніе къ сооруженію дороги вопросовъ, передаваемыхъ на его разсмотрѣніе другими учрежденіями.

---

[1]) Вѣстн фин 1893 г. № 14 стр 2—4

[2]) Шестое засѣданіе комитета 26 мая 1893 г Вѣстн. финанс. 1893 г. № 24. стр. 501—508.

[3]) Вѣстн фин. 1893 г. № 25 стр. 555—556.

Весьма рано (въ 10 засѣданіи 10 ноября 1893 г. [1]) комитетъ обратилъ вниманіе на необходимость подъѣздныхъ путей къ Сибирской магистрали, въ томъ числѣ колесныхъ. На первый изъ такихъ путей (бійскій) отъ с. Ангудая въ Алтайскомъ округѣ до Китайской границы было ассигновано 48.500 р. изъ суммъ, назначенныхъ на вспомогательныя предпріятія Сибирской ж. д. Этотъ путь долженъ былъ до извѣстной степени связать Россію съ Монголіей, гдѣ у насъ уже существовала довольно бойкая торговля (по пекинскому договору 1860 г. русскіе получили право безпошлинной торговли въ Монголіи). Впослѣдствіи были намѣчены и другіе пути. Самая постройка Сибирской магистрали производилась чрезвычайно успѣшно. Постепенно выяснилось, что возможна доставка строительныхъ матеріаловъ и другими путями, нежели предполагалось раньше, вслѣдствіе чего средне-сибирскую дорогу являлось возможнымъ окончить на два года раньше предположеннаго срока. Поэтому въ виду откладыванія на третью очередь Кругобайкальской ж. дороги рѣшено было немедленно строить временный рельсовый путь (80 вер.) отъ Иркутска до пристани Листвиничной на Байкалѣ съ тѣмъ, чтобы во время навигаціи устроить перевозку грузовъ и пассажировъ на пароходахъ, а зимою по льду, уложивъ на немъ узкоколейный рельсовый путь, какъ это практиковалось въ Сѣв.-Америкѣ [2]).

Таковы первые шаги по постройкѣ Сибирской жел. дороги. Ихъ успѣшность заставила предположить комитетъ, что въ 1898 г. возможно будетъ сомкнуть рельсы не только на средне-сибирскомъ участкѣ дороги, но и на забайкальскомъ. Первоначальныя предположенія относительно направленія тѣхъ или другихъ участковъ строющейся магистрали были постепенно видоизмѣнены. Такъ направленіе вѣтви Екатеринбургъ-Міассъ было измѣнено въ Екатеринбургъ—Челябинскъ, отъ ст. Тайга средняго участка была проведена вѣтвь къ г. Томску длиною въ 89 верстъ, а, главное, отмѣнена постройка дороги отъ Срѣтенска до Хабаровска, взамѣнъ которой къ границамъ Манджуріи рѣшено было вести вѣтвь отъ Кайдалова до Нагадана въ 324 версты, откуда дорогу продолжало уже частное общество Восточной Китайской ж. д., по чужой (китайской) территоріи на деньги, выданныя русскимъ правительствомъ (см. выше) до соединенія съ уссурійской ж. д., отъ которой для этой цѣли опять таки рѣшено было соорудить вѣтвь (91 верста) до ст. Гродеково (Пограничной). Черезъ Байкалъ переправу вмѣсто обыкновенныхъ пароходовъ рѣшено было образовать при посредствѣ огромныхъ пароходовъ—ледоколовъ американскаго типа, которые могли бы вмѣ-

[1]) Вѣсти. фин. 1893 г. № 49 стр. 535 (отч. о 10-мъ засѣданіи комитета)
[2]) Вѣстн фин 1893 г № 50 стр. 539—595.

щать въ себѣ цѣлые поѣзда и перевозить ихъ на другой берегъ. Стоимость новыхъ вѣтвей и переправы исчислена была въ суммѣ около 36 мил. руб., а общая стоимость сооруженія всей Сибирской магистрали (съ вѣтвью отъ Челябинска на Екатеринбургъ) опредѣлена въ суммѣ около 328 мил. руб.

Западно-Сибирскій участокъ открытъ былъ для правильнаго движенія 15 окт. 1896 г. [1]), всего 1329 верстъ (строитель инж. К. Я. Михайловскій). Весь путь уложенъ былъ стальными рельсами 18 фунтового типа длиною 28 футовъ при 12 шпалахъ подъ каждымъ, земляное полотно въ одинъ путь, нормальная ширина полотна въ 2,35 саж., уклоны составили 43,513% всего протяженія, наибольшее разстояніе между станціями опредѣлилось въ 49 верстъ, такъ что пропускная способность дороги была разсчитана на три пары поѣздовъ въ сутки, считая по 20 верстъ въ часъ скорости для пассажирскихъ и 12 верстъ для товарныхъ поѣздовъ. На дорогѣ было устроено 258 деревяныхъ мостовъ протяженіемъ по верху 2043 сажени и 4 моста съ желѣзнымъ верхнимъ строеніемъ отверстіемъ отъ 100 до 360 саж., всѣ постройки для пассажировъ и служащихъ—деревяныя. Эксплоатація дороги оказалась весьма неудачной, такъ какъ въ первые же три года эксплоатаціи получился по ней дефицитъ, не говоря уже о необходимости оплачивать затраченный на постройку дороги капиталъ (его цифра опредѣлялась госуд. контролемъ въ 49.448.367 р. (или по 37.207 р. верста) [2]). Въ 1897 г. этотъ убытокъ—995.395 р., въ 1898 г.—1.389.855р., въ 1899 г.—919.929 р. [3]), въ среднемъ по 1.101.726 руб. ежегодно (первоначально же ожидалась прибыль въ размѣрѣ свыше 700.000 р.).

Средне-Сибирскій участокъ (Обь-Иркутскъ), длиною въ 1715 в., а съ вѣтвями къ Томску, къ Иртышу, Обской пристани, Черемошникской пристани и проч. (всего около 99 верстъ)—1814 верстъ (строитель Н. П. Межининовъ) открывался для правильнаго движенія постепенно, начиная съ 1895 г. и окончательно открытъ цѣликомъ 1 января 1899 г. безъ особаго опозданія противъ предположеній. Техническія условія и этой линіи мало отличались отъ западносибирскаго участка. Тѣ же 18 фунтовыя рельсы, то же количество шпалъ, огромное большинство (797, протяженіемъ отъ 1/2 до 30 саж.) мостовъ деревянныхъ на деревянныхъ сваяхъ (каменныхъ мостовъ съ деревяннымъ верхнимъ строеніемъ всего 15. протяженіемъ 1—20 с., желѣзныхъ—21, общимъ протяженіемъ въ 20—400 с.), постройки также

---

[1]) Стат. сбор. м. п. сообщ. вып. 46-ой, стр. 10—13.

[2]) Свѣд. о жел. дор. 1899 г. стр. 17.

[3]) Свѣд. 1900 г. стр. 72—73.

деревянныя, одинъ путь, разстояніе между станціями—49 верстъ [1]). По Выс. повел. 17 дек. 1899 г. [2]) Средне-Сибирскій и Западно-Сибирскій участки съ 1 янв. 1900 г. были слиты въ одно управленіе подъ общимъ наименованіемъ *Сибирской* ж. д. общимъ протяженіемъ до 3134 верстъ. Строительный капиталъ этой дороги госуд. контроль опредѣлялъ въ 150.070.932 р., слѣд., по 47 885 р. верста [3]), но дорога не только не могла оплатить этого капитала, но и не вырабатывала дохода, достаточнаго для покрытія расходовъ эксплоатаціи. Средне-Сибирскій участокъ въ 1897—1899 г. принесъ убытковъ 1.265.876 р. и дѣло, къ сожалѣнію, не поправилось и послѣ сліянія этого участка съ Западно-Сибирскимъ: въ 1900 г. дефицитъ по обѣимъ линіямъ достигъ 2.779.152 р. при вал. дох. въ 15.435.646 р. и расходѣ 18.214.798 р [4]). Въ 1901 г. убытокъ опредѣлился въ 2.243.000 р. (доходъ=16.108 000, расходъ—18.351.000 руб. [5]).

Забайкальскій участокъ (Иркутскъ-Байкалъ 64 вер.) и Мысовая-Срѣтенскъ (1034 в.) открытъ былъ для движенія 1 іюля 1900 г., а его вѣтвь отъ Кайдалова до Нагадана—12 окт 1901 г. (324 версты). Техническія условія сооруженія этого участка гораздо труднѣе предыдущихъ. Система постройки (строитель инж. А. Н. Пупѣчниковъ) и здѣсь принята упрощенная. Полотно и искусственныя сооруженія—на одинъ путь, уклоны не превышаютъ 0,0094 на прямыхъ частяхъ пути, кромѣ четырехъ горныхъ участковъ (на протяженіи около 63 верстъ), гдѣ допущены уклоны до 0,0174 и введены поддалкивающіе паровозы. Радіусы не примѣнялись менѣе 150 саж., ширина полотна 2,20 саж. для выемокъ и 2,35 саж. для насыпей допущены въ видѣ исключенія, общая же ширина 2,50—2,60 саж. На этой дорогѣ были сдѣланы уже сооруженія для приспособленія ихъ въ будущемъ къ пропуску до 14 паръ поѣздовъ въ сутки, мостовъ деревянныхъ сооружено 530, дерев. на каменныхъ опорахъ—659, желѣзныхъ 151, изъ нихъ 11 на кессонныхъ основаніяхъ, отъ 40 до 249 саж. длиною [6]). Стоимость дороги исчислена въ 69.738.436 р., по 63.630 руб. на версту [7]). Забайкальская дорога естественно даетъ пока крупные дефициты, что неизбѣжно при всякомъ еще не налаженномъ дѣлѣ. (Въ 1900 г. дефицитъ составилъ 831.898 р., въ 1901 г.—2 304.000 р.).

Наконецъ *Уссурійскій* участокъ былъ открытъ для движенія на линіяхъ Владивостокъ-Иманъ (388 в.) и Иманъ-Хабаровскъ (330 в.)

---

[1]) Стат. сбор. м п с., в. 61 стр. 24—25.
[2]) Собр. узак. 1900 г. стр 176.
[3]) Свѣд. за 1900 г. ст. 19.
[4]) Ibid стр. 73.
[5]) Пред. свѣд. за 1901 г. стр 16—17.
[6]) Стат. сбор. м. п с., вып. 68, стр. 20—21.
[7]) Свѣд. госуд. конт. 1900 г. стр. 19.

въ 1897 г., а соединительная вѣтвь съ Восточной-Китайской ж. д. (Никольское-Гродеково, 91 верста) — 1 янв. 1900 г., всего (съ вѣтвью къ Амуру) 819 верстъ, строительный капиталъ которыхъ опредѣленъ въ 44.688.082 р., по 54.832 р. на версту [1]). Дорога убыточна, и ея дефициты въ 1897—1901 г.г. достигли цифры 6.182.000 р. [2]). О техническихъ условіяхъ сооруженія этого участка (строитель О. П. Вяземскій) извѣстно, что оно также упрощеннаго типа и разсчитано на небольшую пропускную способность (39 станцій), но условія мѣстности заставили кое-гдѣ произвести капитальные постройки, между прочимъ солидные жел. мосты черезъ р.р. Хоръ (160 саж.), Бикинъ (80 саж.), Иманъ (120 саж.), Уссури (120 саж.), Лефу (36 саж.), и др.

Такимъ образомъ, за исключеніемъ Кругобайкальскаго участка, вся Сибирская ж. д. была выстроена приблизительно въ теченіе 10 лѣтъ, протяженіемъ въ 5375 верстъ, что нельзя не признать вполнѣ успѣшнымъ, ибо и аналогичная съ Сибирской Канадская ж. дорога (4380 верстъ) потребовала для сооруженія также 10 лѣтняго срока. Сооруженіе Кругобайкальской ж. дороги откладывалось въ виду его техническихъ трудностей и дороговизны, и дорогу думали замѣнить съ успѣхомъ организаціей правильной переправы черезъ Байкалъ съ помощью пароходовъ-ледоколовъ. Однако организовать переправу надлежащимъ образомъ не сумѣли. Курьезно, что для гавани у ст. Мысовая выбрали мѣсто, гдѣ зимою ледъ достигаетъ такой толщины, какъ нигдѣ на Байкалѣ, а въ прочее время года входъ въ нее затрудненъ частыми бурями, въ виду чего пришлось устраивать новую пристань въ 25 верстахъ отъ Мысовой. Самый пароходъ-ледоколъ, знаменитый «Байкалъ», потерпѣлъ въ 1900 г. двѣ аваріи, вынудивъ его къ бездѣйствію въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ, а переправа черезъ Байкалъ (съ помощью еще двухъ пароходовъ), разсчитанная на 3 пары поѣздовъ въ сутки, оказалась возможной только для 2 паръ, да и то въ лѣтніе мѣсяцы, а зимой, при невозможности бороться со льдами, пришлось организовать дорогую гужевую перевозку по льду вмѣсто переправы на ледоколахъ. Между тѣмъ на организацію переправы вмѣсто предположенныхъ первоначально 3 мил. руб. было издержано 6.470.000 р., и министерство путей сообщенія запросило еще 3.500.000 р. (итого 10 мил. руб. [1]) на пріобрѣтеніе другого парохода типа «Байкалъ» и дальнѣйшаго улучшенія пристаней [3]). Такая неудача съ организаціей переправы черезъ Байкалъ вынудила комитетъ Сибирской до-

[1]) Свѣд. 1900 г. стр. 19.

[2]) Ibid. стр. 72—73, свѣд. за 1901 г. стр. 16—17.

[3]) Всепод отч. госуд. контр. 1900 г. стр. 104—107.

*

роги признать сооруженіе Кругобайкальской линіи неотложнымъ, и къ нему приступили съ весны 1900 г., начавъ отъ ст. Мысовой до сел. Переемнаго, съ восточной стороны. Первый участокъ (44 версты) былъ открытъ для движенія къ 1901 г. Весною 1901 г. повелѣно было Высочайше приступить къ работамъ на всемъ протяженіи Кругобайкальскаго участка, т. е. отъ ст. Переемной до ст. Байкалъ (200 верстъ), и несомнѣнно въ ближайшемъ будущемъ дорога будетъ открыта для правильнаго движенія. Во что обойдется она пока опредѣлить невозможно, такъ какъ сооруженіе велось безъ утвержденной разсцѣночной вѣдомости, а для руководства начальнику работъ были преподаны лишь утвержденныя комитетомъ Сибирской ж. д. цѣны на главнѣйшія работы [1]).

Что касается до стоимости Сибирской ж. д. то она превзошла всѣ ожиданія и всѣ самыя смѣлыя предположенія. Стоимость *всей* Сибирской дороги съ вѣтвями отъ Екатеринбурга до Челябинска и отъ Перми до Котласа была исчислена первоначально въ 363 1/4 мил. руб., но уже въ 1899 году эта стоимость на самомъ дѣлѣ превысила 405 1/2 мил. руб., между тѣмъ не было даже еще приступлено къ сооруженію Круго-Байкальской ж. д., да и остальные участки не были окончены и снабжены соотвѣтствующимъ подвижнымъ составомъ. Естественно, эта передержка обратила особое вниманіе Комитета Сибирской ж. дороги. Было образовано по Высочайшему повелѣнію особое совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Д. М. Сольскаго для выясненія причинъ перерасходовъ, а для выясненія на мѣстѣ тѣхъ вопросовъ, которые признало бы совѣщаніе нужнымъ изслѣдовать, была образована особая коммиссія подъ предсѣдательствомъ начальника управленія по сооруженію ж. дорогъ инженера Михайловскаго. Госуд. контроль съ своей стороны приступилъ къ выясненію причинъ перерасходовъ, опредѣливъ ихъ для Средне-Сибирскаго участка въ 15.630.500 р. (до 18% стоимости, исчисленной по первоначальнымъ разцѣнкамъ), по Забайкальскому участку въ 12.814.500 р. (19% такой же стоимости) и по Пермь-Котласской вѣтви—въ 2.303.500 р. (до 6% первоначальной разцѣнки). Причинами оказались, по мнѣнію контроля, несовершенство разцѣночныхъ вѣдомостей, зависѣвшихъ отъ неудовлетворительной разработки техническихъ проэктовъ и отъ недостаточной полноты предварительныхъ изысканій, далѣе наводненіе 1897 г. въ районѣ Забайкальской дороги, неурожай и эпидемія 1898 г. и другія стихійныя причины, наконецъ убытки отъ временнаго движенія, продленіе срока содержанія строительной администраціи и *нехозяйственность и нераспо-*

[1]) Отчетъ за 1901 г стр. 84.

рядительность строителей. Послѣдняя причина поглотила только 4.200.500 руб. Госуд. контроль не могъ предотвратить перерасходовъ въ силу того, что чрезвычайные размѣры операціонныхъ авансовъ, достигавшихъ по отдѣльнымъ линіямъ до 3 мил. руб., давали возможность строительной администраціи дѣлать расходы изъ этихъ авансовъ на весьма крупныя суммы, а по существующимъ правиламъ расходы изъ авансовъ не подлежатъ предварительной повѣркѣ госуд. контроля [1]). Въ другихъ случаяхъ госуд. контроль вынужденъ былъ отказаться отъ предварительной ревизіи по существу производимыхъ строительныхъ операцій въ виду необходимости срочнаго закончанія укладки пути на нѣкоторыхъ вѣтвяхъ вслѣдствіе политическихъ осложненій на Востокѣ, вызвавшихъ усиленное передвиженіе войскъ. Въ этихъ случаяхъ строителямъ предоставлялись исключительныя права по части работъ и измѣненія условій договоровъ. Дѣло, конечно, не обошлось безъ растратъ, за одну изъ которыхъ начальникъ перваго строительнаго участка Кайдаловской вѣтви инж. Краевскій былъ отданъ подъ судъ [2]). Вообще провѣрка дѣйствій строительной администраціи была дѣломъ далеко не легкимъ: м-во путей сообщенія отсрочивало по 3—4 раза составленіе отчетовъ на отстроенныхъ уже участкахъ ж. дорогъ (Сѣв.-Уссурійскомъ, Пермь-Котласскомъ, Средне-Сибирскомъ), при чемъ опозданіе противъ первоначально установленныхъ сроковъ доходило до *трехъ* (!) лѣтъ. Госуд. контроль вынужденъ былъ поднять вопросъ объ ускореніи отчетныхъ работъ, заставлявшихъ *содержать строительную администрацію весьма долгое время послѣ окончанія построекъ и нести на этотъ предметъ значительные расходы* [3]). Къ 1 января 1902 г. Отчетъ по Средне-Сибирскому уч. былъ, наконецъ, составленъ но по другимъ участкамъ дана была новая отсрочка до 1 янв. 1903 г. съ продленіемъ на то же время дѣйствія штатовъ администраціи этихъ участковъ. Для побужденія же строителей къ ускоренію составленія отчетовъ было рѣшено на будущее время съ окончаніемъ дороги приравнивать оклады служащихъ къ окладамъ содержанія соотвѣтствующихъ должностей центральныхъ учрежденій министерства путей сообщенія, а выдача постояннаго суточно-разъѣзднаго довольствія была прекращено вовсе [4]).

Разумѣется, опредѣлить *теперь* сумму и причины перерасходовъ (противъ первоначальныхъ предположеній) на Сибирской ж.

---

[1]) Отч. за 1899 г стр. 104—106.
[2]) Отч. 1900 г. стр. 102—103
[3]) Ibid. стр. 107—108
[4]) Отч. 1901 г. стр. 87—88

д. не представляется возможнымъ. Комиссія г. Михайловскаго занятія по ревизіи постройки уже оконченныхъ линій завершила и представила на разсмотрѣніе особаго совѣщанія подъ предсѣдательствомъ гр. Сольскаго. Но дѣло, конечно, не въ однихъ только перерасходахъ, которые, такъ сказать, не имѣютъ оправдательныхъ документовъ. Дѣло въ *расточительности* при сдачѣ подрядныхъ работъ, при заказахъ рельсовъ, скрѣпленій и подвижнаго состава, при возведеніи сооруженій хозяйственнымъ способомъ и т. д. Расточительность можетъ быть сдѣлана неумѣлымъ строителемъ, изъ халатности, нераспорядительности, небреженія къ казенному интересу, но можетъ быть и дѣломъ *злоупотребленій*, объясняться особымъ соглашеніемъ съ подрядчиками и заводчиками о дѣлежѣ ими со строителями полученныхъ на подрядахъ и заказахъ барышей. Что дѣло велось непормально, это признано, такъ сказать, оффиціально въ Комитетѣ Сибирской ж. д. Мы не можемъ, конечно, провѣрять строителей дороги, но констатировать нѣкоторые факты, бросающіеся въ глаза, очень легко. Первоначальная стоимость Сибирской дороги вмѣстѣ съ Кругобайкальской, съ Екатеринобургской вѣтвью и Амурской линіей была опредѣлена въ 339.399.434 р., по 46.175 р. на версту. Затѣмъ вмѣсто Амурской линіи начали строить Восточную-Китайскую, находя, что послѣдняя *обойдется гораздо дешевле* и *будетъ короче*. Въ *сороковомъ* засѣданіи Комитета Сибирской ж. д. (15 янв. 1903 г. [1]) общая дѣйствительная стоимость магистрали, протяженіемъ въ 5.628 верстъ (вмѣстѣ съ Кругобайкальской линіей, предположенной къ окончанію въ 1904 г.) была опредѣлена въ 384.604.743 р. Изъ этой суммы 61.110.367 р. составляетъ строительная стоимость З. Сибирской ж. д. (поверстная стоимость которой при длинѣ въ 1328 верстъ равняется 38 487 р.), стоимость Средне-Сибирской ж. д.—101.481.382 р. (1715 в., по 59.173 р. на версту),—вѣтви отъ ст. Тайга до Томска—2.573.198 р. (89 верстъ, по 28.912 р. на версту), вѣтви отъ Иркутска къ Байкалу—3.171.555 р. (64 вер., по 49.555 р. верста),—Забайкальской линіи—79.942.702 р. (1036 верстъ по 77.170 р. верста), соединительной вѣтви отъ этой послѣдней линіи до Китайской границы—31.564.349 р. (324 версты, по 97.421 р. на версту),—вѣтви отъ Китайской границы къ Уссурійской ж. д.—8.113.987 р. (110 вер., по 73.764 р. на версту), Уссурійской линіи—46.267.088 р. (717 верстъ, по 64.529 р. на версту),—Кругобайкальской линіи 53.625.745 р. (244 версты, по 219.777 р. на версту) и паровой переправы черезъ Байкалъ—6.744.340 р. (?), всего по 68.337 р. на версту. Со стоимостью

[1]) *Новое время* 4 февр. 1903 г. № 9670.

Екатеринбургъ-Челябинской вѣтви (225 верстъ) въ 6.535.258 р. вся стоимость дороги, первоначально исчисленная въ 339.399.400 р. по 46 175 р. на версту, обошлась въ 391.140.000 р., по 66.816 р. *безъ Амурской линіи*. Но это не все. Сверхъ затраченной выше суммы Комитетъ Сибирской ж. д. ассигновалъ 94.320.660 р. на усиленіе пропускной и провозной способности Сибирской дороги, необходимость котораго выяснилась еще въ 1898 г. вслѣдствіе быстраго развитія пассажирскаго и грузового движенія, значительно превысившаго первоначальнаго предположенія. Всѣ эти данныя, конечно, еще *не окончательныя*, такъ какъ отчеты по постройкѣ Великой Сибирской ж. д. еще не готовы и точно стоимость ея опредѣлить пока не возможно. Въ 1901 г. по случаю сомкнутія рельсовъ на всей линіи (кромѣ Кругобайкальской) м-во ф-овъ[1]) опредѣляло стоимость Сибирской и Восточно-Китайской дороги *вчернѣ* въ 780.000.000 р., всего 7792 верстъ, на версту около 100.000 руб. Изъ этой суммы въ то время 250 мил. руб. было ассигновано на Китайскую дорогу, на долю Сибирской оставалось, такимъ образомъ 530.000.000 р. или на 5370 верстъ—также около 100.000 р. на версту. Такую цѣну нельзя не признать чрезвычайно высокою, особенно если принять во вниманіе, что дорога до сихъ поръ не окончена, снабжена ничтожнымъ пока подвижнымъ составомъ (въ 1899 г.—751 паровозъ, 548 пассажирскихъ, 33 почтовыхъ, 38 багажныхъ и 7744 товарныхъ вагоновъ [2]) и совершенно упрощеннаго типа (изъ 45 верстъ мостовъ только 9 верстъ желѣзныхъ). Легковѣсные рельсы и шпалы, огромные уклоны, деревянныя постройки, тонкій балластъ и т. д. Никакихъ особыхъ трудностей при сооруженіи дороги не представлялось (по почти единогласному признанію иностранныхъ инженеровъ, посѣтившихъ Сибирскую дорогу, наши строители не преодолѣвали, а обходили эти трудности, вслѣдствіе чего дорога необыкновенно извилиста), для избѣжанія нѣкоторыхъ изъ таковыхъ часть пути была замѣнена постройками на чужой территоріи, которая такъ и не была оккупирована. Между тѣмъ ни одна изъ нашихъ дорогъ, сооружавшихся казною или частными обществами, не обходилась такъ дорого даже при неразвитомъ еще у насъ техническомъ опытѣ, при злоупотребленіяхъ концессіонеровъ. Николаевская дорога стоила также очень дорого (болѣе 100.000 р. верста, а при другихъ исчисленіяхъ, включая проценты на строительный капиталъ и передержки, болѣе 200.000 руб. верста), но надо же вспомнить, въ какое время строилась эта дорога, что стоили тогда рельсы, подвижный составъ! Дорога была выстроена велико-

[1]) Вѣст. фин. 1901 г. № 45. Въ 1902 г.—956 паровозовъ, 1205 пас. вагоновъ 11437 товарныхъ (Стат. сбор., в. 68, табл. III).

[2]) Ibid. стр. 249.

лѣпно. до сихъ поръ остается одной изъ лучшихъ въ цѣломъ мірѣ, строилась сразу въ два пути, по прямой линіи, на толстомъ балластѣ, почти безъ уклоновъ, снабжена большимъ подвижнымъ составомъ, съ прекрасными (по времени) станціонными зданіями и платформами. Дешевле Сибирской обошлись также невозможно дорогія линіи Главныхъ Обществъ (Спб.-Варшавская по 100.000.000 р. верста, Нижегородская—по 88.000.000р. верста), и какъ ни плохо (сравнительно) онѣ были построены, но сравнивать эту постройку по качеству съ Сибирской совершенно не приходится. Казенныя линіи, сооружаемыя при очень трудныхъ условіяхъ, въ новѣйшее время обходились и вовсе не такъ дорого. Выше приведены данныя о стоимости Самаро-Златоустовской (60.000 р. верста) и Екатеринбурго-Тюменской (42.800 р. верста) ж. д., цѣны которыхъ легли въ основаніе расцѣнокъ и Сибирской ж. д., Средне-Азіатская дорога, проложенная среди сыпучихъ песковъ, обошлась со всѣми новѣйшими дополнительными работами въ 51.380 руб. верста [1]). Еще дешевле обходилось сооруженіе новѣйшихъ частныхъ дорогъ *упрощеннаго* типа: Московско-Казанская по 35.156 руб. верста, дороги Моск.-Кур.-Воронеж. о-ва по 70.186 руб., Балашовская по 52.964 руб., Тихорѣцкая по 58.000 руб. верста, дороги Рыбинскаго о-ва по 61.500 руб. верстъ. Между тѣмъ при проведеніи этихъ дорогъ дов. крупный расходъ составляло отчужденіе необходимыхъ земель, тогда какъ въ Сибири таковое было произведено даромъ (казенная земля). Далѣе частныя общества за время до открытія движенія по вновь строющимся линіямъ включали въ *строительный* капиталъ также проценты по займамъ заключеннымъ для этой постройки, для Сибирской дороги такого начисленія сдѣлано не было. Конечно, при прокладкѣ Сибирской дороги, часто въ пустынной мѣстности, въ ускоренные сроки, при трудности доставки матеріаловъ и рабочихъ, нужна была недюжинная энергія и не совсѣмъ заурядное искусство. Нельзя въ самомъ дѣлѣ забывать, это пришлось въ сравнительно короткій срокъ соорудить 5300 верстъ, что одновременно количество служащихъ на дорогѣ доходило до 6000, а рабочихъ до 70000 человѣкъ, что земляныхъ работъ было исполнено 10 мил. кубовъ, песку для балласта доставлено 800.000 пудовъ, камня и кирпича 100.000.000 пудовъ, цемента 6 500.000 пудовъ, что сооружено однихъ мостовъ 45 верстъ, изъ нихъ 9 верстъ желѣзныхъ, на которые пошло 3.500.000 пуд. желѣза, рельсовъ и скрѣпленій пошло болѣе 20.000.000 пудовъ, шпалъ 9.000.000 штукъ, лѣсу использовано 40.000 десятинъ, площадь

---

[1]) Свѣд госуд контр. 1900 г. стр. 19.

зданій составляетъ 70 000 кв. саж. [1]). Цифры, конечно, грандіозныя, дорога въ самомъ дѣлѣ была сооружена въ сравнительно короткій срокъ, но соблюденіе экономіи также не должно было при этой постройкѣ играть послѣднюю роль. Не надо еще забывать, въ какой моментъ производилось сооруженіе: въ моментъ слѣдовавшаго одинъ за однимъ неурожаевъ, когда балансъ нашъ сводился единственно съ помощью все новыхъ и новыхъ заграничныхъ займовъ, когда каждый, можно сказать, народный грошъ былъ на счету. Строители многаго не предвидѣли, иное опредѣлили ошибочно, на многомъ безъ всякой надобности переплатили. Такъ категорически м-во путей сообщенія утверждало, что 18 фунтовые рельсы на 12 шпалахъ (въ 28 футовъ) вполнѣ удовлетворяютъ назначенію и обезпечиваютъ правильное пассажирское и товарное движеніе. На самомъ дѣлѣ оказалось, что быстрота пассажирскихъ поѣздовъ должна при такихъ рельсахъ ограничиться maximum 20 верстами, а товарныхъ 12 верстами въ часъ, что даже для подъѣзднаго пути, сколько нибудь бойкаго, не много, а не только для великаго Сибирскаго пути, соединяющаго Европу съ Крайнимъ Востокомъ Азіи. Вообще же путь былъ приспособленъ къ пропуску только трехъ паръ поѣздовъ въ сутки maximum (изъ нихъ одинъ товаро-пассажирскій), слѣдовательно, разсчитывали на самое ничтожное движеніе (сначала предполагали только $1^1/_2$ пары поѣздовъ въ сутки). Между тѣмъ движеніе оказалось весьма серьезнымъ: въ 1899 г. по Сибирской дорогѣ было перевезено 1.019.832 пассажира и 89.358.625 пуд. разныхъ товаровъ, по Уссурійской—398.468 пассажировъ и 62.961.333 пуда товаровъ и эти цифры имѣли постоянную тенденцію къ возрастанію, что вполнѣ и понятно: Сибирь страна богатая и способна дать множество разнообразныхъ мѣстныхъ грузовъ, но сверхъ того она и транзитная дорога для перевозки болѣе дорогихъ товаровъ, выдерживающихъ дорогіе сравнительно съ морскими желѣзнодорожные тарифы, не говоря уже о перевозкѣ пассажировъ и почты. Съ самого начала у насъ мечтали объ особой роли Сибирской дороги, какъ звена между Западной Европой и Крайнимъ Востокомъ, а между тѣмъ клали такіе рельсы, пускать по которымъ скорые поѣзда немыслимы. Чуткій Комитетъ сибирской дороги понялъ, конечно, послѣ первыхъ же опытовъ ошибку строителей и распорядился о замѣнѣ легковѣсныхъ рельсовъ тяжелыми и о приспособленіи вообще пути къ пропуску скорыхъ поѣздовъ (хотя бы на первое время верстъ 35 въ часъ, съ тѣмъ чтобы впослѣдствіи довести скорость и до 60 верстъ въ часъ), но сколько было потрачено денегъ на пріі-

[1]) Правит. вѣстн. 1902 г. № 108.

обрѣтеніе легковѣсныхъ рельсовъ, доставку ихъ на мѣсто и укладку. Теперь идетъ спѣшная замѣна ихъ тяжеловѣсными (окончиться должна къ 1904 г.) рельсами, которые опять таки надо доставлять и укладывать, часто перемѣняя шпалы, улучшая полотно (выпрямленіемъ и подсыпкой баласта), что требуетъ времени и денегъ. Строители утѣшаютъ общество, что легковѣсные рельсы не пропадутъ (20 мил. пудовъ[1]), что ихъ можно употребить на подъѣздные пути въ Европейской Россіи (не для того ли такъ охотно и разрѣшались общества для постройки этихъ путей, чтобы сбыть имъ ненужные «сибирскіе» рельсы?), но по какой цѣнѣ сбыть? За рельсы вѣдь управленіе Сибирской дороги платило въ среднемъ не менѣе 1 р. 50 к. за пудъ (часто гораздо болѣе), а красная цѣна рельсамъ на нашихъ заводахъ (если, конечно, платить нормальныя а не вздутыя цѣны)—85 к. пудъ (заграницей цѣна рельсамъ не дороже 50—60 к. пудъ). Что же можно дать за подержаные рельсы? А стоимость доставки рельсовъ въ Сибирь и обратно? Всего лучше было бы, конечно, эти рельсы употребить на сооруженіе подъѣздныхъ путей къ самой Сибирской ж. д., но на сооруженіе таковыхъ въ количествѣ нѣсколькихъ тысячъ верстъ въ настоящее время денегъ совершенно нѣтъ, а заключать съ этой цѣлью займы не имѣетъ смысла, такъ какъ Сибирская дорога бездоходная, и въ сколько нибудь близкомъ будущемъ не дастъ средствъ для оплаты затраченныхъ на ея сооруженіе капиталовъ. Понятно, что подобныя ошибки, какъ сооруженіе пути, неприспособленнаго къ большому и скорому движенію, вынуждающее затѣмъ къ немедленной перестройкѣ пути, неудачная организація переправы черезъ Байкалъ вмѣсто быстраго сооруженія Кругобайкальской ж. д. часто неудачный выборъ мѣстности для проведенія дороги (напр. по болотамъ), ведущій къ многочисленнымъ непрестаннымъ передѣлкамъ, переплата на строительномъ матеріалѣ и подвижномъ составѣ [1]) чрезвычайно удорожили сооруженіе.

---

[1]) При казенныхъ заказахъ паровозовъ и вагоновъ было переплочены несомнѣнно весьма крупныя суммы Платили такъ дорого, какъ и вообще за всѣ ж д принадлежности, что рельсопрокатные, вагоностроительные и паровозостроительные заводы росли, какъ грибы, одинъ другого больше, съ огромными фиктивными капиталами и съ надеждами на чрезвычайные барыши. Оборудованы были заводы дорого и плохо, снабжены посредственными служащими съ фантастическими по своей величинѣ окладами жалованья. Естественно, что за все приходилось расплачиваться казнѣ, назначая двойныя цѣны. Когда подъ вліяніемъ конкуренціи цѣны на рельсы упали до 1 р 18 к, товарныхъ вагоновъ до 1 100 р, пассажирскихъ до 11.190 р, была учреждена особая коммиссія для разсмотрѣнія подъ вліяніемъ важнѣйшихъ заводчиковъ вопроса о повышеніи цѣнъ: рѣшено было цѣны на рельсы повысить до 1 р. 25 к, товарныхъ вагоновъ до 1 150 р, пассажирскихъ до 12 800—18 000 р. не смотря на энергическіе протесты госуд. контроля. Казна на этомъ повышеніи цѣнъ потеряла многіе милліоны, собранные съ голодающаго населенія М-во путей сообщенія систематически (съ одобренія м-ва ф-овъ) обходило заказами *казенные* заводы (!), не смотря на болѣе добросовѣстное исполненіе ими заказовъ и по болѣе дешевымъ цѣнамъ.

Конечно, ужъ очень пессимистически на дѣло смотрѣть не приходится и это тѣмъ болѣе, что приведенныя м-омъ ф-овъ и комитетомъ м-овъ данныя о постройкѣ *Сибирской* ж. д., на основаніи которыхъ опредѣлена нами чрезмѣрно высокая стоимость дороги, подлежатъ *сомнѣнію*. Именно дана цифра 780 мил. р., какъ цѣна сооруженія и собственно Сибирской и *Манчжурской* ж. д., но по недавно (въ февралѣ 1903 г.) опубликованнымъ комитетомъ Сибирской ж. д. даннымъ оказывается, что собственно на Сибирскую дорогу (включая *Кругобайкальскую*, оставленную, при опредѣленіи стоимости въ 780 мил. руб., въ сторонѣ) назначено и предполагается истратить всего 384.604.740 + 94.320.660 р.=478.925.400 р. со всѣми *улучшеніями* и за 5.628 верстъ (а не за 5300 вер.) при чемъ одна Кругобайкальская линія должна обойтись свыше 53 мил. р. Итакъ (если выключить стоимость этой Кругобайкальской дороги), то свыше 354 мил. р. окажется истраченнымъ на *Манчжурскую* дорогу, цифра приблизительно совпадающая съ данной нами выше (365 мил. р.), свыше 152.000 руб. верста. Вотъ *общую* то цифру всѣхъ расходовъ—въ 365 мил. + 479 мил. р.=844 мил. руб. и приходится принять для сравненія съ тѣми 339 мил. руб., въ которыхъ первоначально дорога была исчислена, включая стоимость Кругобойкальской, Екатеринбургъ-Челябинской и *Амурской*, замѣненной Манчжурской въ виду того, что послѣдняя должна обойтись дешевле. Итого (съ Екатеринбургъ-Челябинскомъ уч., стоившимъ до 6½ м. р.) стоимость всего пути обошлась въ 850 мил. руб. приблизительно, болѣе предположенной на *511* мил. руб., или на 150,8%! Чрезвычайно характерно, что собственно Сибирская дорога обошлась приблизительно въ 85 т. руб. верста, со всѣми уже улучшеніями, при доровизнѣ рабочихъ рукъ, при необходимости пріобрѣтать подвижной составъ, рельсы и скрѣпленія—русскаго производства по нарочито повышеннымъ цѣнамъ, при передѣлкахъ дороги съ упрощеннаго типа на обыкновенный и при чрезвычайныхъ техническихъ трудностяхъ Кругобайкальской дороги, стоимость коей превышаетъ 217 т. руб. на версту. Манчжурская же дорога при дешевизнѣ рабочихъ-китайцевъ, при ввозѣ въ значит. размѣрахъ принадлежностей изъ Америки (безпошлинно) по дешевымъ цѣнамъ, при отсутствіи всякихъ техническихъ трудностей, при качествѣ дороги несравненно худшемъ, нежели Сибирская, обошлась дороже Сибирской на 67.000 р. верста или почти на 80%. Но разница та, что Сибирскую дорогу строило м-во путей сообщенія (съ помощью русскихъ инженеровъ) при наблюденіи госуд. контроля и Сибирскаго Комитета, а Манчжурская—частнымъ обществамъ (при помощи польскихъ инженеровъ) и подъ контролемъ м-ва ф-овъ. Лучшаго аргумента въ пользу ка-

зеннаго строительства передъ частнымъ трудно и придумать. М-ръ ф-овъ въ своемъ запоздавшемъ извлеченіи изъ всепод. доклада о поѣздкѣ на Дальній Востокъ утверждаетъ, что, если и были злоупотребленія при постройкѣ Манчжурской дороги, то только со стороны низшихъ агентовъ, и при томъ на *ничтожныя суммы*. Не смѣемъ не вѣрить столь компетентному мнѣнію, хотя оно должно бы быть результатомъ не личной поѣздки на Востокъ, когда все дѣло обозрѣвалось изъ окна вагона, такъ сказать à vol d'oiseau, а результатомъ *провѣрки* пока несуществующихъ еще отчетовъ по постройкѣ дороги, но, если не было злоупотребленій или если они были на *незначительныя* суммы (впрочемъ совокупность и «ничтожныхъ» суммъ можетъ быть весьма велика), то какимъ же образомъ верста дороги обошлась въ 150.000 р., въ цѣну совершенно *невѣроятную?* Значитъ ли это, что строители оказались людьми неумѣлыми [1]), и взявшимися не за свое дѣло? И куда же вообще исчезли деньги, если они и расхищены не были, и въ постройку не обращены?

Во всякомъ случаѣ, хотя и очень дорого, и съ большими ошибками, но необходимая для Россіи дорога была сооружена въ относительно очень короткій срокъ. Исполнена задача чрезвычайной важности. Въ чемъ значеніе Сибирской дороги? Прежде всего оно весьма велико въ стратегическомъ отношеніи. Правда, извѣстный англійскій инженеръ Барри, надѣлавшій шуму своими статьями о Сибирской жел. дор. въ аллармистской *Daily Mail*, совершенно отрицаетъ возможность пользованія Сибирской дороги для подвоза войскъ въ сколько-нибудь большомъ количествѣ, но его мнѣніе недостаточно авторитетно: при разумно разсчитанномъ планѣ мобилизаціи даже и плохую дорогу не такъ уже трудно утилизировать съ военными цѣлями. Безъ сильныхъ гарнизоновъ въ Манчжуріи и портахъ Тихаго Океана, какъ и безъ сильной эскадры въ томъ же океанѣ оборона нашихъ границъ отъ возможныхъ нападеній со стороны Китая, Японіи или Англіи обойтись, конечно, не

---

[1]) М-ръ ф-овъ признаетъ, что онъ замѣтилъ на дорогѣ *много недостатковъ* даже мимоходомъ. Сколько же ихъ оказалось бы при *внимательномъ* разсмотрѣніи?! Впрочемъ м-рь ф-въ въ то же время и хвалитъ строителей дороги, подчеркивая, что ея качества *выше* качества Сибирской, но ни однимъ словомъ ни обмолвившись, что Манчжурская дорога на 80% дороже обошлась Сибирской. Такъ указывается, что горные участки Китайской дороги устроены съ предѣльными уклонами въ 0,015 на прямой, а кривыя допущены съ радіусомъ въ 200 саж. и только въ исключит. случаяхъ въ 120 саж., тогда какъ на Сибирской д. есть участки съ уклонами до 0,0174 и часто встрѣчается радіусъ закругленій въ 120 саж. Равнинные участки одни съ предѣльными уклонами въ 0,008 при радіусѣ кривыхъ 300 саж. и другіе съ предѣльнымъ уклономъ въ 0,006. Большихъ мостовъ (свыше 100 саж.)—14, изъ которыхъ Сунгарійскій въ 445 саж., есть тоннель въ 1450 саж. Нормальная ширина полотна устроена въ 2,60, а не въ 2,20—2,35 какъ на Сибирской дор., рельсы 24 фунтовыя, гражданскихъ сооруженій *предположено* по 45 кв. саж. на версту пути (противъ 4—6 саж. въ Сибири и 15—18 в. Европ Россіи), путь еще незабалластированъ.

можетъ, но имѣть позади этихъ гарнизоновъ желѣзнодорожный путь настоятельно необходимо. Его сооруженіе совпало съ Китайско-Японской войной и возстаніемъ боксеровъ, и правительство наше спѣшило окончаніемъ постройки главнымъ образомъ въ цѣляхъ обороны страны, не жалѣя никакихъ расходовъ. Постройка все-таки нѣсколько запоздала о чемъ нельзя не пожалѣть, какъ нельзя не пожалѣть, что наши дѣйствія въ Манчжуріи были столь нерѣшительны. Мы даже отдали англичанамъ *безъ всякаго вознагражденія* Шанхайгуаньскую ж. д., разрушенную китайцами и нами на свой счетъ возстановленную, хотя эта дорога къ Пекину и является необходимымъ дополненіемъ къ нашей Восточно-Китайской. Но безъ Сибирской дороги положеніе наше было бы гораздо хуже и даже не могло бы быть рѣчи о безопасности нашей азіатской границы.

Что касается до торговаго значенія дороги, то оно, главнымъ образомъ, только мѣстное, вопреки радужнымъ надеждамъ, неоднократно высказывавшимся въ нашей печати. Международное значеніе дороги весьма не велико: перевозка пассажировъ, почты, дорогихъ грузовъ (въ родѣ чая и шелка),—этимъ дорогѣ придется ограничиться. Между тѣмъ по существующимъ конвенціямъ перевозка иностранной почты — даровая, а по дѣйствующему у насъ пассажирскому тарифу — отъ Москвы до Портъ-Артура переѣздъ стоитъ дешевле, чѣмъ изъ Лондона до Москвы. Слѣдовательно, служа транзитной дорогой между Западомъ и Востокомъ, Великій Сибирскій путь долженъ былъ бы работать безвозмездно для иностранцевъ, съ огромными приплатами отъ русской казны. Мы видѣли, что въ первые годы дорога не давала даже дохода, достаточнаго для покрытія расходовъ эксплоатаціи, при чемъ убыточна была не перевозка товаровъ, а именно перевозка пассажировъ. Въ виду этого м-во ф-овъ озаботилось пересмотромъ пассажирскаго тарифа спеціально въ цѣляхъ повышенія провозной платы по Сибирской дорогѣ въ извѣстномъ соотвѣтствіи со стоимостью морскаго путешествія съ Западной Европы на Крайній Востокъ и приступило къ переговорамъ относительно вознагражденія за перевозку иностранной почты. Въ самомъ дѣлѣ, для того чтобъ обслуживать надлежащимъ образомъ пассажирское и почтовое скорое движеніе, дорога должна понести огромные расходы, прежде всего на укладку тяжелыхъ рельсовъ, а затѣмъ на пріобрѣтеніе дорогихъ пассажирскихъ и почтовыхъ вагоновъ, соотвѣтствующихъ сильныхъ паровозовъ, увеличеніе служебнаго персонала, увеличеніе числа разъѣздовъ и станцій и т. д. Скорые поѣзда будутъ мѣшать также усиленному товарному движенію. Было бы въ высшей степени странно и нелѣпо, еслибы связанные съ этими улучшеніями расходы казна понесла

въ пользу иностранцевъ совершенно безвозмездно [1]). Между тѣмъ на м-во ф-въ по поводу пересмотра тарифовъ посыпались со всѣхъ сторонъ сильныя нападки. Мы думаемъ, что увеличенный тарифъ слѣдуетъ установить именно для экспрессовъ, для обыкновенныхъ же товаро-пассажирскихъ поѣздовъ оставить нынѣшній дифференціальный тарифъ, ибо этими послѣдними поѣздами могли бы пользоваться менѣе состоятельные и менѣе требовательные пассажиры, нежели пассажиры курьерскихъ поѣздовъ,—преимущественно русскіе люди, для которыхъ высокіе тарифы затруднятъ движеніе.

Мѣстныхъ грузовъ Сибирь можетъ дать множество, въ томъ числѣ для экспорта заграницу, особенно если осуществить нѣкоторые подъѣздные пути и желѣзнодорожныя вѣтви крупнаго протяженія (Проэктируются линіи 1) Ташкентъ-Вѣрный-Семипалатинскъ-Томскъ, 2) Самаровъ при сліяніи Оби съ Иртышомъ къ Бѣлковской губ., 3) Якутскъ-Аянъ на Охотскомъ морѣ и 4) Срѣтенскъ-Благовѣщенскъ). Такихъ грузовъ можно ожидать уже теперь въ размѣрѣ до 200 мил. пудовъ ежегодно, и число это въ ближайшемъ будущемъ должно возрастать. Высчитываютъ, что при перевозкѣ 370 мил. пудовъ грузовъ доходы дороги при дѣйствующихъ тарифахъ будутъ покрывать издержки эксплоатаціи, а при перевозкѣ до 600 мил. пудовъ будетъ выработанъ доходъ и для оплаты затраченнаго на Сибирскую и В. Китайскую дороги капитала (считается по 4½% съ 780 мил руб.), но соглашаются, что такой моментъ наступитъ не скоро [2]). Во всякомъ случаѣ Сибирь оживилась подъ вліяніемъ рельсоваго пути, ее пронизавшаго, и главное значеніе Сибирской дороги именно и заключается въ этомъ оживленіи и въ возможности колонизаціи Сибири русскими переселенцами. Комитетъ Сибирской дороги, руководимый благожелательной волей своего Августѣйшаго предсѣдателя, обратилъ на этотъ предметъ особое и серьезное вниманіе. Канцелярія комитета министровъ и переселенческое управленіе распространило въ сотняхъ тысячахъ экземпляровъ дешевыя брошюры о Сибири и условіяхъ переселеній, что было давно и настоятельно необходимо въ виду стремленія крестьянъ въ Сибирь и полнаго незнакомства ихъ съ этой областью. Переселеніе безъ предварительной посылки выбранныхъ переселенцами ходоковъ было воспрещено, переселяю-

[1]) Переѣздъ изъ Лондона въ Шанхай требуетъ 30½ сутокъ (черезъ Америку), черезъ Сибирь—18 сутокъ, изъ Гамбурга въ Шанхай на параходѣ 36½ сутокъ, черезъ Сибирь—17 сутокъ Переѣздъ изъ Лондона въ Шанхай стоитъ: черезъ Америку 650—900 р, черезъ Сибирскую дорогу 130—319 р (въ зависимости отъ класса), при чемъ изъ стоимости 319 р. за первый классъ отъ Москвы до Владивостока 114 р., отъ Лондона до Москвы 125 р. и отъ Владивостока до Шанхая 80 р (Путевод. по Сибирской ж. д., стр. 84)

[2]) Вѣстн фин. 1901 г. № 45 стр 249

щимся же съ соблюденіемъ всѣхъ законныхъ условій былъ представленъ цѣлый рядъ льготъ: понижена плата за перевозку до 25% стоимости проѣзда въ третьемъ классѣ, учрежденъ санитарный надзоръ за переселенцами въ поѣздахъ и на пароходахъ, организована продовольственная и врачебная помощь по линіи Сибирской дороги (теплые бараки, больницы, столовыя въ пунктахъ слѣдованія переселенцевъ), приведены въ извѣстность свободные запасы пригодныхъ для колонизаціи земель, заготовлены переселенческіе участки, даны средства для выдачи небольшихъ ссудъ для обсѣмененія и домообзаведенія, устроенъ складъ лѣсныхъ матеріаловъ и сельскохозяйственныхъ орудій, сооружено 190 церквей и 184 школы и т. д. [1]) Когда обратились къ организаціи переселеній, то не безъ удивленія многіе узнали, что въ Сибири, считающейся страдающей отъ изобилія свободныхъ земель, такихъ свободныхъ земель почти нѣтъ—годныхъ для поселенія. Поэтому оказалось необходимымъ произвести очень крупныя работы въ цѣляхъ приспособленія негодныхъ земель къ заселенію колонистами. Съ этой цѣлью въ огромной Ишимской степи пришлось производить обводнительныя работы (сооружено болѣе 1000 колодцевъ), а въ Барабинской степи—осушительныя (свыше 650 верстъ осушительныхъ каналовъ). У кочующихъ киргизовъ въ Степной области было обнаружено спеціальнымъ хозяйственно-статистическимъ изслѣдованіемъ до 10 мил. дес. «избыточныхъ» земель, которыя и было рѣшено приспособить для переселенцевъ. Вообще съ 1893 г. по 1899 г. обращено было въ переселенческіе участки до 7 мил. дес. казенныхъ земель, преимущественно въ Тобольской и Томской губерніяхъ и въ Акмолинской области. Неудивительно, что число переселенцевъ съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе возрастало и достигло въ 1893 –1899 г. 971.000 душъ обоего пола по Сибирской дорогѣ и 25.000—на судахъ добровольнаго флота въ Уссурійскій край.—Этимъ переселенцамъ роздано до 5 мил. дес. земли [2]). Особенныя льготы были предоставлены для переселяющихся на Амуръ казаковъ, изъ которыхъ было образовано Заамурское казачье войско, обязанное охранять нашу окраину отъ возможнаго вражескаго нападенія. Разрѣшено было (мѣстной администраціей) переселеніе и въ Манчжурію, но съ освобожденіемъ ея отъ русскихъ войскъ, наврядъ ли положеніе переселенцевъ можно считать безопаснымъ: ихъ толпа, по газетнымъ свѣдѣніямъ, бѣжитъ обратно въ Россію.

Другія вспомогательныя предпріятія при Сибирской дорогѣ также имѣли успѣхъ. Были произведены изслѣдованія Сибирскихъ гор-

[1]) По даннымъ к-та Сиб ж. дор.
[2]) Великая Сибирская дорога стр. 11—14.

ныхъ богатствъ, обнаружены залежи каменнаго угля, желѣза и мѣдной руды, нефрита, золота (на С Западномъ побережьѣ Охотскаго моря). Богатѣйшія мѣсторожденія золота находятся въ Манчжуріи, но разработка ихъ теперь, къ сожалѣнію, затруднена, хотя Желтугинскіе знаменитые пріиски, кажется, разрабатываются. Вообще въ этомъ направленіи предстоитъ сдѣлать еще очень много, какъ много предстоитъ сдѣлать для развитія Сибири и въ другихъ направленіяхъ. Желательно однако, чтобы больше дѣйствовала частная инициатива, а не казенная опека съ огромными затратами капиталовъ, извлеченныхъ изъ рукъ населенія Европейской Россіи, стонущаго подъ игомъ длительнаго экономическаго кризиса. На Крайнемъ Востокѣ буквально сорятъ деньгами, устраивая на пустынныхъ берегахъ будущіе огромные коммерческіе города, которые по общему отзыву мѣстныхъ людей не имѣютъ никакой будущности. Таковъ городъ Дальній, плохой портъ, для развитія котораго умаляютъ торговое значеніе Портъ Артура, но который не въ силахъ соперничать съ сосѣднимъ китайскимъ Инкоу. А между тѣмъ на него истрачено 19 мил. руб., и м-ръ ф-овъ обѣщаетъ, что эта сумма еще *значительно возрастетъ*. Желательно, чтобы положенъ былъ, наконецъ, предѣлъ подобной расточительности, гибельной для внутренней Россіи. Вообще желательно возможно меньше заботъ о китайскихъ интересахъ и возможно больше о своихъ собственныхъ. Мы еще не успѣли воспользоваться нашими дорогами, а иностранцы уже наводнили Манджурію и Восточную Сибирь своими товарами, быстро вытѣсняя русскіе. Мы же пока никакихъ выгодъ отъ своихъ грандіозныхъ предпріятій не извлекли и только понесли и несемъ расходы на устройство и содержаніе путей сообщенія и охрану безопасности въ этой изобилующей бродячими разбойничьими шайками странѣ. Присоединеніе Манджуріи къ Россіи—единственный выходъ изъ этого ненормальнаго положенія вещей. Во что обошлись вспомогательныя предпріятія Сибирской дороги? Было, по даннымъ к-та Сибирской жел. д. израсходовано всего и ассигновано на этотъ предметъ—30.646.582 руб., изъ нихъ 2.949.632 руб. на оказаніе переселенцамъ медицинской помощи, 4.388.693 руб. на образованіе поселенческихъ участковъ (всего 9.301.351 дес), 12.301.811 р. на выдачу ссудъ переселенцамъ, 413.000 р. на основный капиталъ складовъ земледѣльческихъ орудій (продано послѣднихъ переселенцамъ на 3.651.400 р.), 140 000 р. на заготовку лѣсныхъ матеріаловъ для переселенцевъ, 1.658.943 р. на церкви и школы (собрано на частныя пожертвованія),—всего собственно на переселенческое дѣло около 22 мил. р. Остальная сумма была употреблена—на производство съемокъ вдоль

Сибирской дороги, на производство геологическихъ изслѣдованій вдоль Сибирской дороги (около 910.000 р.), на развитіе золотопромышленности (до 1.575.000 р.), на составленіе описанія Амурской области, на усиленіе мѣстныхъ установленій Сибири, на производство разныхъ астрономическихъ и топографическихъ работъ, на заселеніе казаками пограничной полосы приамурскаго края, на проведеніе нѣкоторыхъ колесныхъ подъѣздныхъ путей, на изслѣдованіе Байкала (352.000 р.), на изслѣдованіе Уссурійскаго края и Амурской области и проч. На непредвидѣнные расходы было въ 1893—1901 г. издержано 3.010.373 р., изъ которыхъ, конечно, извѣстная доля поступила и на переселенческое дѣло. Наконецъ на улучшеніе судоходства по Чулымѣ, Ангарѣ, Амуру, Шилкѣ и Уссури, на заведеніе на этихъ рѣкахъ казенныхъ пароходовъ и устройство коммерческаго порта во Владивостокѣ израсходовано и ассигновано до 10.391.000 р. Во всякомъ случаѣ сравнительно съ издержками по сооруженію самой дороги суммы, ассигнованныя на вспомогательныя предпріятія, совершенно незначительны; большая часть ихъ использована вполнѣ производительно и съ достаточной осмотрительностью [1]). По отчетамъ госуд. контроля до сихъ поръ (въ 1892—1901 г.г.) издержано на сооруженіе Сибирской дороги 303.372.190 р., на вспомогательныя предпріятія — 24.817.347 руб., изъ коихъ 14.287.770 р. на переселенческое дѣло, ассигновано въ 1902—1903 г.г. на сооруженіе 31.989.240 р., на вспомогат. предпріятія 6.756.432 р. [2]).

Мы посвятили обзору сооруженія Великаго Сибирскаго пути нѣсколько болѣе мѣста, нежели другимъ сооружавшимся одновременно дорогамъ, и это понятно, такъ какъ Сибирская дорога—одно изъ самыхъ значительныхъ нашихъ культурныхъ завоеваній прошлаго (XIX) столѣтія. Оцѣнка значенія этого пути—дѣло будущаго. Въ настоящее время еще не готовы даже отчеты по стоимости предпріятія, невозможно судить окончательно и о качествахъ сооруженія. На основаніи опубликованныхъ доселѣ матеріаловъ мы имѣемъ возможность сдѣлать только самые общіе выводы, самые общіе подсчеты, хотя именно желательны многія детали. Литература о Си-

[1]) Характерно только, что для полученія средствъ на самое необходимое для духовнаго развитія переселенцевъ обратились къ частной благотворительности, а не къ отпуску казенныхъ средствъ. Такъ мало у насъ придаютъ значенія этому духовному развитію.

[2]) См. объясн. зап. къ отч. госуд. контр. за 1893 г. стр. 57—58 и 61, за 1894 г. стр. 61—63, за 1895 г. стр. 65—67, за 1896 г. стр. 71—73, за 1897 г. стр. 68—69, за 1898 г. стр. 68—69, за 1899 г. стр. 72—73, за 1900 г. стр. 51—52, за 1901 г. стр. 49—50, смѣта 1903 г. стр. 173—174. Отчетъ за 1893 г. стр. 524—526, за 1894 г. стр. 579—585, за 1895 г. стр. 610—621, за 1896 годъ стр. 616—621, за 1897 годъ стр. 604—619, за 1898 г. стр. 612—627, за 1899 годъ стр. 628—643, за 1900 годъ стр. 636—647, за 1901 г. стр. 616—627.

бирской ж. д. пока весьма невелика, если оставить въ сторонѣ разныя газетныя (большею частью поверхностныя) статьи и корреспонденціи о дорогѣ. Особенно много такихъ статей появилось въ иностранной прессѣ, въ которой есть и дѣльныя журнальныя болѣе или менѣе обширныя статьи, иногда принадлежащія перу спеціалистовъ, лично посѣтившихъ Сибирскую дорогу. Комитетомъ Сибирской ж. дороги собрано около 1000 такихъ отзывовъ (въ большинствѣ случаевъ благопріятныхъ) о Сибирской дорогѣ [1]). Оффиціально издано много прекрасныхъ работъ. Изъ нихъ на первый планъ слѣдуетъ поставить роскошно со многими иллюстраціями и картами изданный министерствомъ путей сообщенія «Путеводитель по Великой Сибирской ж. дорогѣ» (Спб. 1900), составленный подъ редакціей А. И. Дмитріева-Мамонова и А. Ф. Здзярскаго (2 фототипіи, 360 фото-типогравюры, 4 карты, 3 плана, 600 страницъ убористаго текста). Здѣсь данъ географическій и историческій очеркъ Сибири, исторія сооруженія Сибирской ж. дороги, подробное описаніе прорѣзываемыхъ дорогою областей, О. Сахалина, Манчжуріи и краткую исторію Китайской Восточной ж. дороги. Есть прекрасныя изданія комитета Сибирской ж. дор., исполненныя спеціально для Парижской выставки 1900 г., гдѣ фигурировалъ спеціальный павильонъ Сибирской дороги и демонстрировался цѣлый поѣздъ (экспрессъ) для сообщенія Москвы съ Пекиномъ и движущаяся панорама видовъ на Сибирскомъ пути (довольно посредственно исполненная). М-во земледѣлія и госуд. имуществъ, а равно центр. статист. комитетъ издалъ рядъ трудовъ по описанію нѣкоторыхъ Сибирскихъ губерній въ интересахъ переселенческаго дѣла. Чрезвычайно цѣнны нѣкоторые отчеты командированныхъ въ Сибирь лицъ, особенно отчетъ статсъ-секретаря *А. Н. Куломзина* по поѣздкѣ для ознакомленія съ переселенческимъ дѣломъ (1896 г.), также книга, изданная м-омъ ф-овъ въ 1896 г.: «Сибирь и Великая Сибирская ж. дорога», матеріалы Выс. учрежд. коммиссіи подъ предсѣдательствомъ А. Н. Куломзина для изслѣдованія землевладѣнія и землепользованія въ Забайкальской области, «Нашъ дальній Востокъ» Д. И. Шрейдера, «Описаніе Манчжуріи», изд. м-ва ф-овъ 1896 г., Обзоръ дѣятельности м-ва земледѣлія, Историческій очеркъ развитія ж. д. въ Россіи, изд. м-омъ п. сообщ. въ 1899 г., статьи г. *Селихова* въ Русск. эконом. обозр. (Сибирь подъ вліяніемъ рельсоваго пути), изданныя теперь отдѣльно, также статьи въ №№ 1—4 Вѣстн. фин. 1893 г. и № 45 за 1891 г. Кромѣ того можно еще упомянуть изд. м-овъ ф-овъ еще въ 1891 г. «Сибирь и трансазіатскій желѣзный

[1]) Свѣдѣнія объ этихъ отзывахъ можно найти въ *Правит. Вѣстникѣ* 1901 г. № 115 и 116.

путь»; «Сибирь и значеніе великаго сибирскаго пути» *Крамера* (изд. «Желѣзнодорожной недѣли»), Спб. 1900 г.; *А. Сильницкаго:* Культурное вліяніе уссурійской ж. д., Хабаровскъ 1901 г. Библіографія вопроса издана въ 1895 г. *С. И. Мамѣевымъ* въ Тобольскѣ. Интересны путевыя замѣтки *В. Л. Дѣдлова* «Панорама Сибири». Комитетъ Сибирской ж. д. предполагаетъ въ текущемъ (1903) году издать обширный и подробный очеркъ сооруженія Сибирской ж. д., на основаніи имѣющихся въ комитетѣ матеріаловъ, подъ ред. *А. Н. Куломзина.*

Характерно, что общій тонъ нашей печати (даже оффиціальной) касательно настоящаго и даже будущаго Сибирской дороги очень сдержаный. Причины: громадность затратъ, убытки эксплоатаціи, недостатокъ постройки, ошибки въ Манчжуріи. Заграничная печать, напротивъ, въ большинствѣ случаевъ весьма высокаго мнѣнія о значеніи Сибирской дороги, мечтаютъ о сбытѣ въ Сибирь разныхъ товаровъ, объ ускореніи переѣздовъ на Дальній Востокъ, о новой эксплоатаціи Россіи. Чужихъ денегъ, конечно, никому не жаль, а многіе, пожалуй, и рады, что Россія буквально надрывалась, сооружая бездоходную огромную дорогу. Сибирскую дорогу сравниваютъ иногда съ Канадской и предсказываютъ ей такое же блестящее развитіе какъ и послѣдней. Но Канадская дорога имѣетъ огромное значеніе для подвоза дешеваго сырья изъ внутри страны къ восточнымъ портамъ, откуда срочные пароходы легко въ 10 дней доставляютъ товары въ Англію. Вся длина Канадской дороги около 4400 верстъ. Для перевозки же сырья къ нашимъ ближайшимъ портамъ (балтійскимъ) перегонъ составить съ Крайняго Востока 9.000—10.000 верстъ,—разница большая! Вообще по географическому своему положенію Сибирь далеко не находится въ такихъ благопріятныхъ условіяхъ, какъ Канада.

Правительство наше съ самого начала сооруженія Сибирской дороги обратило вниманіе на обезпеченіе вывоза сибирскихъ грузовъ за границу. Съ этою цѣлью поднятъ былъ еще въ 1894 г. вопросъ о такъ называемыхъ головныхъ участкахъ дороги. Первый изъ такихъ участковъ рѣшено было вести по направленію къ Архангельску, чтобы отвлечь сибирскіе грузы (главнымъ образомъ хлѣбъ) отъ балтійскихъ портовъ, гдѣ они могли оказать понижающее давленіе на цѣны, и безъ того сильно упавшія, а, кромѣ того, и для оживленія сѣвера, для возвращенія Архангельску его былого значенія, какъ коммерческаго порта, мысль, заслуживающая полнаго вниманія и сочувствія. Именно Высоч. утвер. 13 мая 1894 г. положеніемъ комитета Сибирской дороги было разрѣшено произвести изысканія на счетъ проведенія рельсоваго пути отъ Перми до пристани Котласъ на Сѣверной Двинѣ, Этимъ путемъ Архангельскъ со-

*

единялся бы съ Сибирской жел. дор. черезъ Екатеринбургъ, связываемый съ Челябинскомъ. Линія предполагалась въ 800 верстъ длиною стоимостью по 36.000 руб. верста, включая мостъ черезъ Каму. Ожидалось что по ней пойдетъ по крайнѣй мѣрѣ до 30 мил. пудовъ хлѣба изъ Томской, Тобольской и Енисейской губерній, затѣмъ пенька, кудель, ленъ и нѣкоторыя издѣлья желѣзодѣлательныхъ вятскихъ заводовъ. Стоимость провоза отъ Кривощекова (на Оби) до Лондона пуда хлѣба черезъ Архангельскъ новымъ путемъ исчислялась въ 56,4 коп., а черезъ Петербургъ въ 55,23 к. вслѣдствіе дешевизны фрахтовъ отъ Петербурга до Лондона (менѣе 5 к. съ пуда) сравнительно съ фрахтами отъ Архангельска до Лондона (болѣе 11 коп.), но разсчитывали не безъ основанія, что такая дороговизна объясняется незначительностью торговыхъ сношеній Архангельска съ Лондономъ и при оживленіи ихъ порядокъ долженъ измѣниться. Кромѣ того главнымъ потребительнымъ рынкомъ для хлѣба Архангельскаго порта долженъ былъ явиться рынокъ норвежскій, а не англійскій [1]).

Къ сооруженію дороги приступили въ 1895 г. и окончили въ 1899 г., когда она и была открыта для движенія (1 ноября). Всего было сооружено 811 верстъ, на что издержано 36 779.082 руб., по 45.364 р. на версту [2]). Передержка противъ первовачальныхъ смѣтъ составила по исчисленію госуд. контроля до 2.302.500 р., кромѣ того на сооруженіе пристани, амбаровъ для храненія хлѣба и подъѣздныхъ къ нимъ путей было ассигновано еще 500.000 руб., да 700.000 р.—на увеличеніе запаснаго капитала. Дорога сооружена была такого же приблизительно типа, какъ и Сибирская, земляное полотно—въ одинъ путь, ширина его на верху не менѣе 2,20 саж. въ выемкахъ и 2,25 саж. въ насыпяхъ, рельсы частью 18 фунтовыя, частью 22½ фунтовыя (англійскія), деревянныхъ мостовъ 505 длиною около 9 верстъ, желѣзныхъ на каменныхъ опорахъ 22, изъ которыхъ одинъ мостъ въ 400 и одинъ въ 200 саженей, зданія почти всѣ деревянныя, шпалы сосновыя и даже еловыя. Подвижной составъ—изъ 90 паровозовъ (въ томъ числѣ 64 старыхъ шестиколесныхъ), пассажирскихъ вагоновъ 34, багажныхъ, служебныхъ и арестантскихъ 11, товарныхъ 487, платформъ 450 [3]),—количество весьма ограниченное. Окончательная стоимость дороги опредѣлилась въ 41.380.907 р. или по 50.960 р. верста, цѣна недешевая Пермь-Котласская дорога несомнѣнно имѣетъ будущее, а вмѣстѣ съ тѣмъ оживаютъ надежды и на подъемъ благосостоянія прорѣзываемаго ею

[1]) Вѣстн. фин. 1894 г. № 21, стр. 1325—1329.

[2]) Стат. сбрн. м-ва путей сообщ. вып. 61, стр. 19.

[3]) Ibid. стр. 20—21.

района. Отпускъ Архангельска съ открытіемъ дороги возросъ и довольно значительно. Въ 1892—1899 г.г. отпускъ жизненныхъ припасовъ отсюда не превышалъ $1^1/_2$ мил. руб., 1900 г. онъ поднялся до 3.168.590 руб., отпускъ сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ, въ началѣ 1890-ыхъ годовъ не составлявшій и 4 мил. руб., въ 1898 г. дошелъ до 6.463.980 р., въ 1899 г. до 7.724.818 р., въ 1900 г. до 9.398.018 р.,[1]). Съ 1 января 1900 г. Пермь-Котласская дорога слита съ Пермь-Тюменьской подъ общимъ названіемъ *Пермской ж. дороги* протяженіемъ 2054 версты. Въ составъ Пермской линіи вошелъ также участокъ Пермь-Екатеринбургъ (467 верстъ), Екатеринбургъ-Тюмень (309 верстъ), Чусовая-Березняки (195 вер.), нѣкоторыя заводскія вѣтви (46 вер.) и наконецъ линія Екатеринбургъ-Челябинскъ, соединяющая всѣ эти дороги съ Сибирской. Екатеринбургъ-Челябинская дорога (около 226 верстъ) открыта была для движенія 15 октября 1896 года, когда и была включена въ составъ Уральской, потомъ переименована въ Пермь-Тюменьскую линію. Стоимость Екатер.-Челябинской вѣтви опредѣлилась въ 6.535.258 р. или около 29.000 р. на версту, но изъ всѣхъ сооружавшихся одновременно линій это была одна изъ наиболѣе «упрощенныхъ»: не говоря уже о томъ, что рельсы были вездѣ положены 18 фунтовыя, путь устроенъ одинъ, пропускная способность была разсчитана на 4 пары поѣздовъ въ сутки (разстоянія между станціями 32 версты) при скорости въ 20 верстъ для пассажирскихъ и 12 верстъ для товарныхъ поѣздовъ,—дорога вовсе не была снабжена подвижнымъ составомъ (предполагалось пользоваться паркомъ Уральской дороги), уклоны доходили до 0,011, а кривыя описаны радіусами мѣстами даже въ 150—200 саж.[2]) и проч. Весь строительный капиталъ Пермской линіи опредѣлялся въ 1900 г. суммою 143.908.506 р., на версту 70.029 р., а ежегодные платежи по этой суммѣ—въ 6.079.092 р. или по 2.958 р. на версту. Между тѣмъ чистый доходъ этой линіи составлялъ всего 3.415.809 р. въ 1900 г., понизившись сравнительно съ чистымъ доходомъ 1898—1899 г.г. (когда еще не была открыта Пермь-Котласская дорога), доходившимъ въ эти годы до 3.800.527 р. и 3.937.278 р.[3]), такъ что и Пермскую дорогу приходится отнести къ числу *убыточныхъ*.

Другой выходъ Сибирской ж. дорогѣ было рѣшено сдѣлать къ Петербургу (портъ котораго все болѣе и болѣе теряетъ значеніе въ пользу Риги, Либавы и Виндавы вслѣдствіе благопріятнаго для по-

[1]) По даннымъ обзоровъ внѣшней торговли за 1892—1900 г.г.

[2]) Стат. сбор. м. п. с. в. 46, стр. 23—24.

[3]) Свѣд. гос. контр. о жел. дор. 16—17 и 73.

слѣднихъ желѣзнодорожнаго строительства новѣйшаго времени), сооруженіемъ прямаго рельсоваго пути къ этому городу отъ Вятки. Линію Вятка-Петербургъ, какъ мы уже говорили выше, имѣло въ виду соорудить общество М.-Я.-Архангельской ж. д. съ извѣстнымъ пособіемъ отъ казны, такъ какъ эта линія съ самаго начала предполагалась убыточною. За несостоятельностью общества и переходомъ дорогъ ея въ казну, проэктъ Вятской линіи оставленъ не былъ, и въ 1902 г. было Высочайше повелѣно приступить къ ея сооруженію въ направленіи Петербургъ-Тихвинъ-Череповецъ-Вологда-Буй-Галичъ-Вятка средствами и распоряженіемъ казны, съ мостомъ черезъ Волгу у Ярославля и съ вѣтвью на Москву (участокъ отъ ст. Буй—новой дороги до ст. Даниловъ Московско-Архангельской линіи), всего около 1000 верстъ, стоимостью до 73 мил. руб., или по 73.000 р. верста [1]),—цѣна чрезвычайно высокая и заранѣе обрекающая казну на убытокъ при эксплоатаціи новаго рельсоваго пути. Характерно, что въ высшихъ финансовыхъ сферахъ опасались давленія на цѣны хлѣба Европейской Россіи въ случаѣ отправки сибирскаго хлѣба въ балтійскіе порты (для отвращенія чего создана была Пермь-Котласская линія) и въ то же время рѣшались сооружать завѣдомо убыточную линію (чистый доходъ отъ нея по оффиціальнымъ соображеніямъ не могъ превышать, особенно первое время, 1,9 мил. руб. ежегодно [2]), роль которой «въ грузовомъ движеніи съ Сибирью опредѣлялась главнымъ образомъ обиліемъ товаровъ между Сибирью и Петербургомъ и черезъ его посредство съ заграницей». Одновременно съ сооруженіемъ петербургской-вятской ж. д. рѣшено было приступить къ изысканьямъ желѣзнодорожныхъ линій въ обходъ горныхъ участковъ уральской желѣзной дороги (Чусовая, Кунево, Екатеринбургъ, Челябинскъ), такъ какъ пропускная способность этихъ участковъ совершенно ничтожна, а развитіе ихъ пропускной способности потребовало бы огромныхъ затратъ въ виду техническихъ трудностей, обусловленныхъ горнымъ характеромъ мѣстности. Такимъ образомъ, едва стало приходить къ концу потребовавшее колоссальныхъ жертвъ сооруженіе Сибирской дороги, какъ потребовались новыя огромныя жертвы на постройку соединительныхъ для нея линій съ европейскими портами. Этого мало: предвидится все-таки сооруженіе Челябинско-Царицынской линіи для соединенія Сибири съ Новороссійскомъ и Московско-Кыштымской линіи для сокращенія пути на Москву, а оттуда къ Балтійскимъ портамъ, а слѣдовательно новые и новые расходы го-

---

[1]) На 1902 г. для постройки ассигновано 31.000.000 р., на 1903 г.—33.000.000 р.

[2]) Вѣстн. фин. 1901 г. № 22 стр. 403.

суд. казнайчества на сотни милліоновъ рублей, новое напряженіе государственнаго кредита и податныхъ силъ населенія. Необходимо имѣть въ виду, что всѣ строющіяся и проэктируемыя линіи должны служить для вывоза сибирскихъ грузовъ, сама же Сибирская дорога обладаетъ совершенно ничтожною пропускною способностью и не въ состояніи подать столько грузовъ на свои головные участки, чтобы они могли себя окупить. Поэтому предстоитъ еще очень много расходовъ по увеличенію пропускной способности Сибирской дороги и на дальнѣйшее развитіе ея новыми линіями и подъѣздными путями, что потребуетъ не менѣе средствъ, чѣмъ потребовало ихъ сооруженіе Сибирской магистрали. Отсюда никакъ нельзя сказать, что *главная* задача по оборудованію Сибири рельсовыми путями уже исполнена и что мы можемъ приступить къ выполненію *другихъ* нашихъ историческихъ задачъ. Увы! *первая* половина задачи дѣйствительно выполнена, но *вторая* еще подлежитъ выполненію и грозитъ затянуться на новое десятилѣтіе, иначе начатое дѣло останется неоконченнымъ и затраченныя въ предпріятія деньги никогда не дадутъ барышей. Пока мы довольствуемся только одной *славой* и сознаніемъ достигнутаго новаго торжества *европейской* культуры. Для европейцевъ дѣйствительно сибирская магистраль даже въ томъ видѣ, въ какомъ она существуетъ теперь, должна принести огромныя выгоды. Въ настоящее время уже ведутся переговоры объ установленіи непрерывнаго желѣзнодорожнаго сообщенія между З. Европой и Дальнимъ Востокомъ черезъ русскія дороги, главнымъ образомъ пассажирскаго и почтоваго, затѣмъ есть свѣдѣнія о возможности такого же сообщенія и съ Австраліей при помощи спеціальныхъ пароходныхъ линій между Портъ-Артуромъ и австралійскими портами. Конечно западноевропейское пассажирское движеніе окупитъ часть расходовъ нашихъ дорогъ по перевозкѣ и русскихъ пассажировъ въ Сибирь и на Дальній Востокъ, но даже и при дорогихъ тарифахъ пассажирское движеніе *вездѣ* убыточно для жел. дорогъ. Еслибы у насъ было много капиталовъ и развита частная предпріимчивость, то можно было бы разсчитывать что Сибирская дорога откроетъ для нашей обрабатывающей промышленности новые огромные рынки для сбыта: Сибирь, Китай, Монголію, Восточный Туркестанъ (при условіи проведенія туда особыхъ вѣтвей и подъѣздовъ). Заграничная пресса прямо высказывала опасенія, что Сибирская дорога явится огромнымъ насосомъ для выкачиванія китайскихъ богатствъ русскими капиталистами. Но мы не предпріимчивы, капиталовъ у насъ почти нѣтъ, имѣющіеся же вложены или въ государственныя займы или употребляются съ цѣлью *барышничества* (правильной *торговли* мы почти не знаемъ), иностранцы

у насъ дома, несмотря на охранительный тарифъ, имѣютъ огромный рынокъ для сбыта своихъ товаровъ или же, вкладывая свои капиталы въ русскія предпріятія, съ успѣхомъ эксплоатируютъ наши естественныя богатства и казенный сундукъ. То же явленіе можно ожидать и въ Сибири. Мы уже истратили въ Китаѣ по случаю «политическихъ осложненій» за два года (1900—1901) болѣе 100 мил. руб., дали огромные заработки на Квантунскомъ полуостровѣ и Восточной дорогѣ китайскому населенію, по новымъ нашимъ рельсовымъ путямъ двинулись уже товары изъ Японіи и Америки въ Манчжурію, а отчасти въ Уссурійскій Край и Сибирь, быстро вытѣсняя русскіе товары и русскую торговлю. Иностранные капиталисты уже мечтаютъ (нѣкоторыя изъ мечтаній даже осуществлены) о крупныхъ предпріятіяхъ въ Сибири, особенно золотопромышленныхъ. Не обойдется, конечно, дѣло безъ казенныхъ заказовъ и казенныхъ воспособленій. Къ сожалѣнію мы не пользуемся обстоятельствами, хотябы въ цѣляхъ если извлеченія не торговыхъ, то по крайней мѣрѣ политическихъ выгодъ изъ нашего географическаго положенія. Манчжурію мы отдали безъ всякаго вознагражденія, уступили Шанхай-Гуаньскую ж. д. линію, медлимъ объявленіемъ протектората подъ Монголіей и Тибетомъ, ожидая, вѣроятно, пока надъ ними объявитъ свой протекторатъ Англія. Вообще мы не умѣемъ пользоваться обстоятельствами. При такихъ условіяхъ очень часто приходится выслушивать сожалѣнія о чрезвычайно широкомъ размахѣ нашихъ финансовыхъ предпріятій, несоотвѣтствующихъ внутреннему состоянію страны, совершенно экономически разоренной; но этотъ широкій размахъ только потому и влечетъ за собою экономическія бѣдствія, что мы никогда не умѣемъ довести дѣло до конца и отступаемъ передъ мнимыми препятствіями, фиктивными угрозами. Между тѣмъ время не ждетъ, и агрессивная политика Англіи, Германіи, Америки или Японіи въ неотдаленномъ будущемъ покажетъ, что времени терять дѣйствительно не слѣдовало и, раскупоривъ бутылку, надо было пить вино, —по французской мудрой пословицѣ, а не ожидать пока его за нашъ счетъ выпьютъ другіе...

Не использовавъ и не давъ возможности использовать выгодъ Сибирской ж. дороги, нуждающейся въ надлежащемъ оборудованіи и снабженіи подъѣздными путями, министерство финансовъ рѣшило дать огромныя средства для начала новой соединительной магистрали между Европой и Азіей. На этотъ разъ мечтали ни болѣе ни менѣе, какъ о соединеніи русской рельсовой сѣти съ индійской, для чего пришлось бы вести дорогу черезъ Афганистанъ. Такого рода мечты, конечно, нельзя относить къ области неосуществимыхъ, хотя англичане, вѣчно, по недоразумѣнію предубѣжденные противъ русскихъ,

боятся приближенія нашего къ границамъ Индіи, къ слову сказать ни на что намъ не нужной. Но безпочвенныя предубѣжденія могутъ при благопріятныхъ обстоятельствахъ быстро разсѣяться, да и сплошной рельсовый путь черезъ Россію и Афганистанъ къ Индіи представлялъ бы такія крупныя выгоды именно для англичанъ, а не для насъ, что практичные англичане могутъ пойти на уступки. Наконецъ, Россія въ сущности является господиномъ положенія вещей, и при настойчивости ея дипломатіи желѣзная дорога въ Афганистанъ станетъ вполнѣ осуществимой, а, подходя къ границамъ Индіи, сдѣлается необходимой и для Англіи. Другой вопросъ: изъ-за чего *мы* должны тратить свои силы и средства, когда выгоды достанутся не намъ?

Сооруженіе Закаспійской ж. д. составляетъ одну изъ славныхъ страницъ въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла: среди сыпучихъ песковъ, въ безводной мѣстности удалось проложить рельсовый путь (отъ Красноводска до Самарканда) въ 1415 верстъ, вполнѣ удовлетворяющій по своей техникѣ довольно строгимъ требованіямъ, по недорогой сравнительно цѣнѣ [1]). Впослѣдствіи путь этотъ, которому сначала придавали только стратегическое значеніе, съ развитіемъ въ Средней Азіи хлопководства, получилъ и экономическое, очень серьезное, значеніе, былъ улучшенъ, снабженъ бо́льшимъ подвижнымъ составомъ. Въ новѣйшее время сооруженіе огромнаго постояннаго желѣзнаго моста (вмѣсто прежняго деревяннаго) черезъ Аму-Дарью придало дорогѣ особую солидность [2]). Андижанское возстаніе и возможность осложненій съ Афганистаномъ заставили правительство поставить на очередь возможно быстрое продолженіе Закаспійской линіи отъ Самарканда до Андижана съ одной стороны и отъ Мерва до Кушки съ другой. Но такъ какъ отъ ст. Черняево Андижанской вѣтви невелико уже разстояніе до важнѣйшаго административнаго центра Средней Азіи—Ташкента, то рѣшено было одновременно соединить рельсовымъ путемъ новую линію и съ Ташкентомъ. Сооруженіе взяло на себя, какъ и раньше въ Средней Азіи, военное вѣдомство и окончило предпріятіе 1 мая 1899 г., когда всѣ выстроенныя вновь вѣтви были открыты для правильнаго движенія именно [3]): Самаркандъ-Ходжентъ-Кокандъ-Новый Маргеланъ-Андижанъ—496 верстъ, Черняево-Ташкентъ 143 версты и вѣтвь Горчаково-Маргеланъ—8½ верстъ, всего 648 верстъ упрощеннаго

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I стр. 549—550.

[2]) Мостъ былъ открытъ 27 мая 1901 г., ассигновано было на его сооруженіе 4.853.000 р.

[3]) Стат. сбор. м. п. сообщ. вып. 61 стр. 26—27.

типа (съ 18 фунт. рельсами), каковая постройка обошлась по даннымъ госуд. контроля въ 31.217.400 руб. Новыя линіи были соединены въ одномъ управленіи съ прежней Закаспійской линіей подъ названіемъ *Средне-Азіатской* ж. д., строительный капиталъ который былъ исчисленъ въ 105.997.969 р., по 51.380 р. на версту съ ежегоднымъ платежомъ въ 4.035.986 р. или по 1.956 р. на версту [1]), тогда какъ чистый доходъ ея въ лучшемъ (1900) году составилъ только 2.487.739 р. [2]) слѣд. дорога, не смотря на важное ея значеніе,—убыточна. Участокъ отъ Мерва до Кушки оконченъ былъ въ 1899 г. и открытъ тогда же для временнаго движенія, а въ слѣдующемъ году для постояннаго, всего протяженія въ 295 верстъ [3]), обошелся онъ въ 9.154.630 руб. или по 31.030 р. на версту. Съ дополнительными ассигновками стоимость не превышаетъ 33.000 р. на версту. Въ 1901 г. былъ опубликованъ Высочайшій указъ о приступѣ къ сооруженію новой огромной магистрали (около 1760 верстъ) отъ Ташкента до Оренбурга съ цѣлью связать непрерывнымъ рельсовымъ путемъ Европейскую Россію со Средней Азіей (существующая среднеазіатская дорога находится внѣ этой связи, начинаясь отъ небольшой пристани на Каспійскомъ морѣ). Вопросъ о такомъ соединеніи поднимался давно (еще въ 1884 г.), но въ то время не могъ осуществиться [4]) и поставленъ былъ на твердую почву только въ 1892 г., когда повелѣно было произвести изысканія между Александровымъ Гаемъ (станція Рязанско-Уральской ж. д.) и Чарджуемъ (на Кунградъ и Хиву) съ одной стороны и между Оренбургомъ и Ташкентомъ съ другой. Послѣднее направленіе восторжествовало, при чемъ вести новую линію было рѣшено западнѣе первоначальнаго предположенія, такъ какъ мѣстность къ западу оказалась болѣе культивируемой или пригодной къ культурѣ. Въ общемъ однако новая линія должна проходить по мѣстамъ мало населеннымъ, безводнымъ, мало пригоднымъ для заселенія, съ ничтожнымъ количествомъ земель, пригодныхъ для колонизаціи (всего 250.000 десятинъ). По техническимъ условіямъ нѣкоторые участки должны потребовать большихъ труловъ и расходовъ (перевалъ хребта Кызы-Куртъ), по тѣмъ же условіямъ многіе города, лежащіе на пути линіи (въ томъ числѣ и Казалинскъ), придется оставлять далеко въ сторонѣ, ограничиваясь устройствомъ къ нимъ подъѣздовъ или не дѣлая даже и послѣднихъ. Стоимость дороги

---

[1]) Свѣд. гос. контр. жел. дор. за 1900 г. стр. 19.

[2]) Ibid. стр. 75.

[3]) Стат. сбор. вып. 65 стр. 6.

[4]) См. Вѣст. фин. 1901 г. № 34, стр. 394—396 статья: «Оренбургско-Ташкентская ж. д.».

исчислена въ суммѣ 56.018.680 р. для Сѣвернаго участка или по 59.721 р. на версту, Южнаго въ 58.708.806 р. или по 70.225 р. на версту, новая колоссальная затрата центра Россіи на пользу далекой окраины! При такимъ условіяхъ не можетъ быть и рѣчи о доходности сооружаемой линіи, которая можетъ только разсчитывать на перевозку соли изъ знаменитыхъ илецкихъ источниковъ, хлѣба и небольшаго количества хлопка. Даже будущее не сулитъ ничего особенно заманчиваго, за исключеніемъ возможности со временемъ орошенія и облѣсенія прилегающихъ степей и насажденія тогда въ нихъ извѣстной культуры [1]). Проектированная линія отъ Ташкента до Томска (частной компаніей во главѣ съ г. Мамонтовымъ) также можетъ дать Оренбурго-Ташкентской дорогѣ нѣкоторые грузы, если въ районѣ той или другой разовьется хлопководство взамѣнъ воздѣлыванія пшеницы, и послѣдуетъ взаимный обмѣнъ между Сибирью, Средней Азіей и Европейской Россіей хлѣбомъ и хлопкомъ. Развитіе хлопководства для насъ вопросъ первостепенной важности, такъ какъ мы ежегодно ввозимъ этого продукта на десятки милліоновъ рублей, и сокращеніе такого ввоза могло бы сильно содѣйствовать улучшенію нашего баланса, тѣмъ болѣе что въ страны, откуда мы получаемъ хлопокъ, мы съ своей стороны ничего не ввозимъ. Политическое и стратегическое значеніе Оренбургъ-Ташкентской дороги — внѣ всякаго сомнѣнія. Возможность продлить наши рельсовые пути (напр. отъ Кушки) черезъ Персію или Афганистанъ на соединеніе съ сѣтью индійскихъ дорогъ—также вполнѣ во власти нашего правительства. Сооруженіе новой дороги (на него было ассигновано въ 1902 г. 30 мил. руб.) началось съ необыкновенной энергіей: въ 1902 г. сооружено и открыто для временнаго движенія уже около 400 верстъ, начиная отъ Оренбурга (мимо г.г. Ильца и Актюбинска, черезъ перевалы рѣкъ Урала и Темира и рѣкъ Кубелей и Эмбы), а въ 1903 г. ожидается окончаніе участка до Казалинска (932 версты отъ Оренбурга). На 1903 г. было ассигновано для постройки дороги 32.000.000 руб. Такая энергія заслуживаетъ, конечно, всяческихъ похвалъ, и очень будетъ жаль, если дорога не оправдаетъ тѣхъ надеждъ, которыя на нее возлагаются правительственными сферами и мѣстнымъ населеніемъ. Есть основанія однако думать, что отвергнутая правительствомъ линія Александровъ Гай-Чарджуй, которая должна была бы прорѣзать земли значительно лучшаго качества, въ томъ числѣ нефтеносныя и рыбный Уралъ

[1]) Приспособленіе милліона десятинъ земли для культуры хлопководства исчисляется приблизительно, съ пособіемъ переселенцамъ, въ 65 мил. руб., но какъ бы ни были велики этого рода затраты, онѣ могутъ со временемъ окупиться. Безъ этихъ же затратъ безполезно и сооруженіе въ пустынѣ новой многомилліонной дороги.

(не говоря уже о прорѣзаніи хивинскаго ханства), была бы цѣлесообразнѣй, хотя бы ужъ потому, что она сокращала бы сравнительно съ Оренбургъ-Ташкенской линіей разстояніе между Аму-Дарьей и Москвой на 1000 верстъ, а въ случаѣ соединенія съ индійскими дорогами черезъ Гератъ, Фаранъ и Кандагаръ давала бы сокращеніе сравнительно съ оренбургскимъ направленіемъ на 1200 (прибл.) верстъ. Теперь же, въ случаѣ окончанія Багдадской дороги и продолженія ея черезъ Персію до Кветы, разстояніе отъ Кале и Берлина черезъ Константинополь будетъ короче до Кветы (7017 верстъ), чѣмъ черезъ Оренбургъ (7.825 в.) тогда какъ черезъ Чарджуй оно было бы кратчайшее (6642 в.), о чемъ нельзя не пожалѣть [1]).

Другая линія, имѣющая важное политическое и стратегическое значеніе для упроченія связи окраинъ съ центральной Россіей, сооруженіе которой было предпринято въ 1890-хъ годахъ, это линія Тифлисъ-Карсъ-Эриванъ, подходящая къ границамъ Персіи, государства, черезъ которое лежитъ лучшій выходъ Россіи къ Индійскому океану, почему преобладаніе наше въ Персіи является для насъ вопросомъ первостепенной государственной важности. Рельсовый путь отъ Закавказской ж. д. къ одному изъ портовъ Персидскаго залива для насъ несравненно важнѣе Восточно-Китайской ж. д. и въ политическомъ, и въ экономическомъ отношеніи, ибо Персію гораздо легче подчинить нашему вліянію и обратить ее въ рынокъ для сбыта нашихъ товаровъ, чѣмъ Китай, а съ другой стороны Персія при развитіи культуры могла бы намъ дать хлопокъ, рисъ, пряности и другія произведенія экзотическихъ странъ, получаемыя теперь изъ мѣстъ, куда мы ничего отъ себя не сбываемъ (Индіи, Египта, Америки). Дорога отъ Тифлиса (важнѣйшаго нашего пункта на Кавказѣ) къ Карсу начата была постройкой (279 верстъ) въ 1895 г., предполагалась къ окончанію въ 1898 г., но открыта для движенія была только въ декабрѣ 1899 г. вслѣдствіе недостаточности произведенныхъ предварительныхъ изысканій и трудности работъ, обусловленой гористой мѣстностью, гдѣ потребовалось соорудить 13 тоннелей. Стоимость этой дороги, имѣющей цѣлью приблизиться къ турецкой границѣ, обошлась въ 20.850.000 р. или около 74.730 р. верста, что сравнительно съ Сибирской дорогой, конечно, не дорого. Отъ Карса дорогу рѣшено было съ начала 1900 г. продолжать до Эривани, хотя необходимо замѣтить, что въ случаѣ сооруженія магистрали отъ Эривани къ Персидскому заливу линія Тифлисъ-Карсъ-Эриванъ слишкомъ кривая. Для спрямленія и соединенія съ сѣтью европейскихъ ж. д. (напр. съ предположенной Чер-

[1]) Ср. «Задачи Россіи въ Средней Азіи» Спб. 1900 г.

номорской линіей) пришлось бы сооружать дорогу отъ Батума до Карса. Предполагалось первоначально ассигновать на постройку Карсъ-Эриванской дороги 8.106.563 р. по 55.000 р. на версту. Позднѣйшими изысканіями дорогу повели отъ Александрополя (станція Тифлисъ-Карской дороги) на Улуханлы и Эривань, всего 141 верста, и, не смотря на значительныя затрудненія, въ декабрѣ 1901 г. было открыто на дорогѣ временное движеніе. Въ 1895—1901 г.г. по отчетамъ госуд. контроля было на Тифлисъ-Карсъ-Эриванскую линію израсходовано 32.245.808 руб. и на 1902—1903 г.г. ассигновано 2.219.913 руб. Съ 1903 г. предположено продолженіе линіи отъ Эривани до Персидской границы, на что ассигновано въ 1903 г.—3.500.000 р. Дорога эта включена въ составъ Закавказской, главная линія которой Баку-Батумъ даетъ настолько крупный доходъ, что имъ могутъ быть съ избыткомъ покрыты убытки новой линіи. Закавказская дорога въ тотъ же періодъ была снабжена и нѣкоторыми подъѣздными рельсовыми путями, имѣющими мѣстное значеніе: отъ ст. Михайлово до великолѣпнаго Боржомскаго курорта (27 верстъ), Шаропань-Чіатуры (38 верстъ), Чіатуры-Дарквети (6 верстъ), Боржомъ-Дабы-Цагверы-Бакурьяны (34 версты) и др., постройка которыхъ была отнесена на счетъ суммъ, ассигнуемыхъ ежегодно на сооруженіе магистралей и подъѣздныхъ путей второстепеннаго значенія. Къ сожалѣнію вопросъ о сооруженіи дороги къ Персидскому заливу остается открытымъ, хотя нѣкоторыя подготовительныя работы въ этомъ направленіи, сколько намъ извѣстно, уже производятся. Мы говорили выше, что ждать въ данномъ случаѣ никакъ не приходится: наше госуд. казначейство ссудило персидскому правительству 32 мил. руб., было бы несравненно лучше, еслибъ эта сумма была употреблена на сооруженіе жел. дороги или дана персидскому правительству съ условіемъ сооруженія за счетъ ссуженныхъ суммъ — необходимаго рельсоваго пути. Къ сожалѣнію наша политика въ Персіи робка и неувѣренна...

Что касается до постройки дорогъ во внутренней Россіи, то казенное управленіе ограничивалось сооруженіемъ преимущественно подъѣздныхъ путей или магистралей второстепеннаго значенія. Новыя линіи обширнаго протяженія начаты были сооруженіемъ только съ 1899—1902 г.г., именно 1) магистраль отъ Жлобина до Витебска (263 версты) на соединеніе съ сооружаемой обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. линіей Петербургъ-Витебскъ, имѣющей цѣлью спрямленіе пути между Петербургомъ, Кіевомъ и Одессой; 2) линія Кіевъ-Ковель (424 версты); 3) Вторая Екатерининская рсая дорога (595 верстъ) и 4) Бологое-Сѣдлецкая линія (1030 вер.). Предположена также Петербургъ-Петрозаводская линія, на постройку

которой ассигновано въ 1903 г.—2 мил. руб. На первыя двѣ дороги (Кіевъ-Ковель и Жлобинъ-Витебскъ) было предположено израсходовать 33.475.000 руб. и соруженіе ихъ окончить къ 1 янв. 1902 г. (въ виду ихъ важнаго стратегическаго значенія). Однако осложненія въ Китаѣ, заставившія сокращать расходы внутри имперіи, остановили быстрый ходъ работъ на этой дорогѣ, окончаніе которыхъ пришлось отложить на конецъ 1902 г. Дороги эти, сооружаемыя въ одинъ путь и главнымъ образомъ въ стратегическихъ цѣляхъ, грозятъ на первое время убытками, хотя со временемъ, по окончаніи магистрали Петербургъ-Кіевъ-Одесса Витебскъ-Жлобинская линія можетъ пріобрѣсти серьезное экономическое значеніе и сдѣлаться доходной. Ассигновано было въ 1902 г. на ихъ сооруженіе 11 мил. руб., въ 1903 г.—4.784.237 р. Постройка второй Екатерининской дороги (протяженіемъ вмѣстѣ съ вѣтвями въ 595 верстъ) была рѣшена въ виду необходимости облегчить чрезмѣрную работу первой Екатерининской дороги и упорядочить перевозку, грузовъ въ районѣ Донецкаго бассейна. Стоимость дороги (начатой въ 1901 г.) была разсчитана по 104.767 руб верста, всего въ 62.322.082 р. при пропускной способности дороги въ 9 паръ поѣздовъ въ сутки,—цѣна высокая, но объяснимая высокой цѣнностью отчуждаемыхъ подъ дорогу имуществъ и значительнымъ количествомъ гражданскихъ и искусственныхъ сооруженій. Направленіе новой линіи было окончательно опредѣлено отъ ст. Волновахи Маріупольской линіи на Пологи-Александровскъ-Никополь до станціи Долгинцево [1]). Ассигновано для постройки въ 1902 г.—25.000.000 р., въ 1903 г.—20.000.000 р.

Наконецъ дорога Бологое-Сѣдлецъ, (черезъ Осташково, Торопецъ, В. Луки, Невель, Полоцкъ, Вилейку, Лиду и Волковыскъ), къ сооруженію которой приступили съ 1902 г. и которая также поглотитъ десятки милліоновъ рублей (на 1902 г. ассигновано 46 мил. руб., на 1903 г. 35.000.000 р., вся стоимость опредѣлена около 144 мил. руб., по 140.000 и на версту), мотивирована главнымъ образомъ стратегическими цѣлями, хотя ей придаютъ и извѣстное экономическое значеніе. Во всякомъ случаѣ у насъ слишкомъ много другихъ неудовлетворенныхъ нуждъ первѣйшей необходимости (касательно путей сообщенія—въ шоссейныхъ дорогахъ), чтобы стоило строить дорогу въ направленіи, и безъ того болѣе или менѣе въ достаточной степени оборудованномъ рельсовыми путями и притомъ въ прямомъ направленіи.

---

[1]) Подробное объясненіе по поводу особой выгодности именно этого направленія см. въ ст. «Вторая Екатерининская дорога» Вѣст. фин 1901 г. № 29 стр. 116—120

Изъ дорогъ второстепеннаго значенія были сооружены казною въ 1893—1902 г.г.:

1.	На Екатерининской дорогѣ	368	верстъ [1]
2.	» Закавказской »	106	»
3.	» Кур.-Хар.-Севастопольской дорогѣ .	268	» [2]
4.	» Либаво-Роменской » .	40	»
5.	» Московско-Курской » .	71	»
6.	» Привислянскихъ » .	367	» [3]
7.	» Самаро-Златоустовской » .	129	»
8.	» Петербургско-Варшавской » .	227	» [4]
9.	» Сызрано-Вяземской » .	26	»
10.	» Харьково-Николаевской » .	321	» [5]
11.	» Юго-Западныхъ » .	97	»
	Итого	2020	верстъ

На сооруженіе всѣхъ этихъ дорогъ было ассигновано и израсходовано по даннымъ госуд. контроля [6]:

Въ	1892 г.	3.227.660 р.
»	1893 »	2.450.000 »
»	1894 »	5.130.274 »
»	1895 »	14.981.626 »
»	1896 »	10.020.000 »
»	1897 »	10.746.047 »
»	1898 »	12.679.500 »
»	1899 »	15.249.640 »
»	1900 »	27.756.900 »
»	1901 »	27.790.125 »
»	1902 »	5.270.200 » [7]
»	1903 »	14.145.500 »
	Итого	149.447.472 р.

[1]) Въ томъ числѣ линія Чаплино-Бердянскъ 210 верстъ и Калачевка-Любомировка—85 в

[2]) Въ томъ числѣ Бѣлгородъ-Волчанскъ 43 версты и Волчанскъ-Купянскъ 105 в.

[3]) Въ томъ числѣ Луковъ-Люблинъ 104 в., Остроленка-Тлущъ-Пилява—123 в., Лапы-Остроленка-Малкинъ—134 в.

[4]) Въ томъ числѣ Гродно-Олита—185 в.

[5]) Въ томъ числѣ Полтава-Константиноградъ-Лозовая 163 в., Пятихатка-Користовка—69 в.

[6]) За 1892 г. стр. 513—515, 1893 г стр. 515—517, 1894 г. стр 517—519 и 525, за 1895 г. стр. 547—553, за 1896 г. стр. 547, за 1897 г. стр. 547, 1898 г. стр 555—557, за 1899 г. стр. 561—563, 1900 г. стр 569—571, за 1901 г. стр. 563, смѣта 1902 г. стр. 170, смѣта 1903 г. стр. 172.

[7]) Въ томъ числѣ на Окружную дорогу вокругъ Москвы—4.000.000 р.

Сверхъ того было израсходовано и ассигновано одновременно изъ казенныхъ средствъ [1]).

	На усиленіе и улучшеніе казенныхъ жел дорогъ.	На усиленіе и улучшеніе частныхъ жел. дорогъ	На пріобрѣтеніе подвижнаго состава (въ томъ числѣ и для Сибирской дор)
1892	9.051.508 р.	— р.	2.077.812 р.
1893	5.132.450 »	2.358.000 »	8.500.000 »
1894	8.861.430 »	1.088.000 »	9.089.750 »
1895	11.500.000 »	1.000.000 »	15.154.657 »
1891	17.893.650 »	1.500.000 »	29.888.755 »
1897	24.280.000 »	1.019.795 »	35.608.997 »
1898	40.742.061 »	243.286 »	47.684.115 »
1899	43.560.747 »	206.724 »	38.864.526 »
1900	44.609.837 »	1.330.000 »	43.758.092 »
1901	37.452.648 »	1.541.201 »	45.000.000 »
1902	60.500.000 »	670.256 »	39.892.195 »
1903	60.000.000 »	227.676 »	39.889.265 »
Итого	363.584.331 р.	11.184.938 р.	356.408.164 р.

Затраты эти (болѣе 731 мил. руб., по 61 мил. руб. ежегодно), конечно, представляютъ огромную сумму при нашей бѣдности, непосильную для страны тяготу, принявъ во вниманіе, что сооружались дороги совершенно бездоходныя, приводились въ порядокъ выкупленныя у частныхъ обществъ линіи, мѣстами пришедшія къ полному разрушенію, нуждающіяся въ капитальномъ ремонтѣ, а между тѣмъ за нихъ была уплочена при выкупѣ сумма, значительно превышавшая даже ихъ первоначальную стоимость въ исправномъ, новомъ видѣ, такъ что новыя затраты также барышей не сулили. Увеличеніе подвижного состава существующихъ и снабженіе таковымъ строющихся жел. дорогъ было настоятельно необходимо и могло бы усилить провозную стоимость дорогъ, поднять ихъ доходность. Но дѣло въ томъ, что въ казну поступали частныя дороги съ совершенно неисправнымъ подвижнымъ составомъ, съ ветхими и устарѣлой конструкціей паровозы и вагоны, которые или приходилось сдавать въ ломъ, или подвергать капитальному ремонту или, наконецъ, сбывать на подъѣздные пути и новые магистральные пути упрощеннаго типа, гдѣ движеніе совершалось со скоростью не болѣе 20 верстъ въ часъ для пассажирскихъ и 12 верстъ для товарныхъ поѣздовъ. При такихъ условіяхъ на замѣну

[1]) Ibid. и въ отч. 1892 г. стр. 517, 1895 г стр 506—507, 1896 г. стр. 507; 1897 г. стр. 501, 1898 г. стр. 509; 1899 г., стр. 515; 1900 г. стр 525; 1901 г. стр. 519; смѣта 1902 г. стр. 155, смѣта 1903 г. стр. 157.

стараго подвижного состава приходилось обзаводиться новымъ, иногда его и увеличивая противъ прежняго, особенно если дорога перестраивалась на два пути (въ 1893—1900 гг. было сооружено казною 1347 верстъ такихъ путей [1]), но увеличеніе это ничтожно, если судить потому, что ж. д сѣть съ 1892 по 1902 г. увеличилась почти вдвое (съ 28.700 до 53.000 верстъ) и приблизительно подвижной составъ увеличился только немного болѣе, чѣмъ вдвое (паровозы на 93%, вагоны пассажирскіе на 119%, вагоны товарные на 118% [2]). Конечно новыя дороги располагаютъ ничтожнымъ подвижнымъ составомъ сравнительно со старыми, и на старыхъ этотъ составъ за послѣднее десятилѣтіе, несомнѣнно, довольно значительно возросъ, но необходимо принять во вниманіе малую годность значительной его части (иногда пуская на важнѣйшихъ дорогахъ имперіи пассажирскій поѣздъ, желѣзнодорожное мѣстное начальство не можетъ быть увѣрено, дойдетъ ли паровозъ по своей ветхости до назначенія или произойдетъ гдѣ либо крушеніе; не одна-ли это изъ причинъ столь частыхъ у насъ катастрофъ?). Надо еще имѣть въ виду неприспособленность вагоновъ къ перевозкѣ многихъ изъ товаровъ, отсутствіе на товарныхъ поѣздахъ механическихъ тормазовъ, а на большинствѣ пассажирскихъ—пульмановскихъ телѣжекъ, ничтожное сравнительно количество восьмиколесныхъ и особенно двѣнадцати колесныхъ паровозовъ, и въ то же время чрезвычайно увеличившееся количество перевозокъ, чтобы понять, сколько еще прійдется произвести затратъ для проведенія подвижного состава нашихъ жел. дорогъ въ надлежащій порядокъ. Производимыя затраты, причисляемыя госуд. контролемъ къ капитальной стоимости дорогъ, отнюдь не оплачиваются доходами дорогъ, а между тѣмъ онѣ въ сущности представляютъ собою обычную затрату дорогъ на ремонтъ пути и подвижного состава, постепенно изнашиваемыхъ: дорога при правильномъ хозяйствѣ должна давать средства не только на оплату процентовъ интереса по затраченному капиталу, но и на его погашеніе, при чемъ послѣдняя доля должна быть тѣмъ выше, чѣмъ хуже сооружена дорога, а такъ какъ у насъ, за немногими исключеніями, всѣ дороги сооружены плохо, то погашеніе должно быть разсчитано на сравнительно короткіе сроки (не болѣе 40 лѣтъ). Весь расходъ на замѣну стараго подвижного состава новымъ, на замѣну старыхъ рельсовъ новыми, на замѣну деревянныхъ мостовъ желѣзными, на исправленіе и спрямленіе полотна дороги и т. п. слѣдовало бы по этому относить за эксплоатаціонныя средства дороги, а не на займы,

[1]) По даннымъ стат. сборниковъ м-ва п. сообщенія.

[2]) Всепод. докладъ м-ра ф-овъ за 1902 г.

и слѣдовательно подобные расходы относить въ счетъ государственныхъ обыкновенныхъ, а не чрезвычайныхъ. Министерство финансовъ понялo это и въ 1894 г. провело законъ, по которому расходы на усиленіе и улучшеніе казенныхъ и частныхъ (за счетъ казны) дорогъ должны быть относимы въ обыкновенную, а не чрезвычайную роспись, какъ практиковалось дотолѣ. Съ 1895 г. этотъ порядокъ и былъ примѣненъ, а съ 1901 г. и расходы на пріобрѣтеніе желѣзнодорожныхъ принадлежностей были перенесены въ обыкновенный бюджетъ, который отъ этого получилъ значительно большую ясность и опредѣленность, чѣмъ прежде, и этого нельзя не вмѣнить въ заслугу нынѣшнему министру финансовъ. Но съ такою перемѣною счетоводства рельефнѣе выступаетъ бездоходность нашей ж. д. сѣти, ибо чистый доходъ ея совершенно недостаточенъ для оплаты процентовъ на затраченный въ нее капиталъ и для производства улучшенія ея и снабженія подвижнымъ составомъ. Поэтому двѣ послѣднія статьи расхода относятся обыкновенно къ *капитальнымъ* затратамъ на жел. дороги съ начисленіемъ на нихъ по $4^1/_2\%$ для учета *дѣйствительной* доходности дорогъ. Порядокъ этотъ нельзя считать неправильнымъ, какъ иногда утверждаютъ, ибо у насъ *всегда* такимъ образомъ дѣлали подсчетъ доходности дорогъ, и если измѣнить теперь принятую издавна систему, то для цѣлей сравненія пришлось бы ввести въ расходъ жел. дорогъ отъ начала ихъ сооруженія у насъ и затраты на ихъ улучшеніе и усиленіе провозоспособности, покрывавшіяся займами, причислявшимися къ капиталу, затраченному на дороги, что̀ было бы нелегко и нецѣлесообразно. Въ сущности вся бѣда въ томъ, что жел. дороги были построены въ свое время частными обществами дорого и плохо, и долгъ на нихъ лежащій носилъ въ значительной части фиктивный характеръ, ибо и половина занятыхъ для сооруженія дорогъ денегъ, не была употреблена на дороги. Еслибы было иначе, то дороги теперь уже давали бы достаточный доходъ и для своего капитальнаго ремонта, и для улучшенія,—тогда ихъ и не считали бы капитальными затратами. Но какъ бы то нибыло фактъ остается фактомъ· дохода отъ казенной сѣти госуд. казначейство никакого не получаетъ, всѣ доходы идутъ на покрытіе расходовъ эксплоатаціи, оплату желѣзнодорожныхъ займовъ, улучшеніе и усиленіе дорогъ, снабженіе ихъ подвижнымъ составомъ. Въ прежнее время (до С. Ю. Витте) подобные убытки покрывались за счетъ новыхъ займовъ, въ послѣднее десятилѣтіе порядокъ этотъ былъ оставленъ, и на *обыкновенные* госуд. рессурсы легла значительная тягость даже по сооруженію новыхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ 1893—1902 гг. вся сумма желѣзнод. затратъ, которая носила такъ или иначе характеръ *капи-*

тальныхъ, составляла [1])—*1.691 576.066 р.*, изъ которыхъ ссуда о-ву Китайско-восточной дороги равнялась 351.466.656 руб. Въ среднемъ на годъ это составитъ свыше 169 мил. руб. затраты, которую отнюдь нельзя назвать *производительной*, хотя бы она и была въ высокой степени *полезной*. Мы видѣли выше, что изъ заключенныхъ въ 1893—1902 гг. займовъ только до 495 мил. руб. могло быть обращено на желѣзныя дороги, и, слѣдовательно, *1196 мил. руб.* было на этотъ предметъ употреблено изъ *обыкновенныхъ* государственныхъ рессурсовъ,—практика безпримѣрная въ исторіи финансовъ; на годъ это составляетъ около 120 мил. руб.—въ теченіе десяти лѣтъ, изъ которыхъ только два—три года выпали на долю страны урожаи болѣе или менѣе удовлетворительные. Изъ 1.691 1/2 мил. руб. только около 341 мил. р. было привлечено путемъ займовъ заграничныхъ. т. е. извнѣ, а остальные 1.350 мил. руб. были извлечены путемъ внутреннихъ займовъ и усиленнаго обложенія населенія (за эти десять лѣтъ: введенъ квартирный налогъ, увеличенъ промысловый и подомовый, чрезвычайно усилено обложеніе спиртныхъ напитковъ, усилено обложеніе сахару, табаку, многихъ привозныхъ товаровъ, керосину, спичекъ, усиленъ гербовый сборъ). Извлеченныя деньги въ значительной части оставлены были не среди населенія внутренней Россіи, а переведены на окраины (Сибирь, Среднюю Азію, Кавказъ), при чемъ крупныя суммы издержаны въ Китайской имперіи, т. е. совершенно ушли изъ Россіи. Расходованіе добытыхъ съ такимъ трудомъ и огромными жертвами населенія (насущнѣйшія нужды котораго остались безъ удовлетворенія) производились далеко не всегда экономно и раціонально. Прежде всего обращаютъ на себя вниманіе огромныя переплаты на заказахъ рельсовъ, скрѣпленій, желѣзныхъ частей мостовъ, паровозовъ, вагоновъ. Заинтересованное въ томъ, чтобы новая ж. д. сѣть была создана исключительно изъ русскихъ матеріаловъ, м-во ф-овъ по соглашенію съ м-вомъ путей сообщенія, назначало такія цѣны на эти предметы, которыя почти вдвое превышали нормальныя. Обстоятельство это способствовало колоссальному росту прибылей дѣйствовавшихъ у насъ рельсопрокатныхъ и вообще желѣзодѣлательныхъ, паровозостроительныхъ и вагоностроительныхъ заводовъ, не говоря уже о чисто фантастическомъ вознагражденіи членовъ правленій, управляющихъ, главныхъ и среднихъ служащихъ сказанныхъ заводовъ. Естественно вниманіе иностранныхъ капиталистовъ было обращено

[1]) Объясн. зап. къ отч гос. контр. за 1893 г стр. 59, 1894 г. стр. 63; 1895 г. стр. 66, 1896 г. стр 72; 1897 г. и 1898 г. стр. 69; 1899 г. стр 73, 1900 г. стр. 51, 1901 г. стр. 49. Смѣта 1902 г. стр. 171. Отчеты 1895—1901 г стр. 506—507, 507, 501, 509, 515, 525 и 519

на эти безпримѣрные барыши (значительная часть нашихъ заводовъ находилась издавна въ рукахъ иностранцевъ). Бросились устраивать новые заводы, при чемъ м-во п. сообщенія весьма обязательно предлагало имъ также казенные заказы на очень выгодныхъ для заводовъ условіяхъ, иногда даже съ выдачей авансовъ. Работы закипѣли, цѣнами на земли, на желѣзныя руды, на угольныя копи, на трудъ устроителей и вдохновителей дѣла не стѣснялись, о рынкахъ не заботились: рынкомъ предполагалась многострадательная русская казна. Въ результатѣ—рядъ дѣлъ, очень дорого обошедшихся, плохо оборудованныхъ безъ надлежащаго знанія иностраннымъ персоналомъ русскихъ условій, съ чрезмѣрно дорого оплачиваемымъ заграничнымъ «правленіемъ» и находящимся на мѣстѣ управленіемъ, въ значительной долѣ съ фиктивными капиталами (такъ какъ изъ основныхъ капиталовъ, собранныхъ по акціямъ, слишкомъ много разошлось по рукамъ раньше, чѣмъ что-нибудь было вложено въ предпріятія), безъ оборотныхъ капиталовъ. Въ результатѣ возникновеніе нѣсколькихъ десятковъ металлургическихъ заводовъ вмѣсто необходимыхъ полутора десятковъ, затѣмъ «перепроизводство», сокращеніе казенныхъ заказовъ,—«кризисъ». Къ величайшему сожалѣнію, м-во ф-овъ вмѣсто того, чтобы отнестись къ этому явленію хладнокровно и вполнѣ объективно, рѣшило поддерживать на казенный счетъ слабыя предпріятія: имъ выданы огромныя ссуды изъ госуд. банка (вопреки его уставу), имъ даны были новые громадные казенные заказы по цѣнамъ, значительно превышающимъ рыночныя и даже предложенныя *казенными* же заводами. Цѣны стали опредѣляться особыми бюрократическими коммиссіями, а не на раціональныхъ экономическихъ началахъ спроса и предложенія. Отсюда полнѣйшій произволъ и въ цѣнахъ и въ распредѣленіи казенныхъ заказовъ. *Необычайно по случаю кризиса было усилено желѣзнодорожное строительство и усиленіе старыхъ дорогъ.* Надо отдать справедливость госуд. контролю, который энергически протестовалъ противъ подобнаго положенія вещей и выступилъ на защиту казенныхъ заводовъ, систематически обходимыхъ заказами подъ тѣмъ предлогомъ, что частнымъ заводамъ надо по акціямъ платить дивидендъ, а по казеннымъ заводамъ не числится *акціонернаго* капитала, какъ будто бы казенные заводы выросли изъ-подъ земли, а не были организованы за счетъ огромныхъ казанныхъ капиталовъ! Характерно, что м-во ф-овъ заботится о поддержаніи нашего разсчетнаго баланса и въ то же время прилагаетъ всѣ усилія къ увеличенію дивидендовъ *иностранныхъ* заводовъ, каковое увеличеніе ведетъ именно къ *ухудшенію* нашего баланса. Эта же политика не даетъ возможности разрѣшиться нормальнымъ порядкомъ кризису, который при-

нялъ затяжной нескончаемый видъ. Безъ искусственной казенной поддержки совершенно слабые заводы прекратили бы свою дѣятельность или перешли бы по нормальнымъ цѣнамъ изъ слабыхъ рукъ въ крѣпкія, фиктивно-числящіеся на заводахъ капиталы были бы списаны со счетовъ, неспособный и дорого оплачиваемый персоналъ служащихъ былъ бы измѣненъ, заводы перешли на производство продуктовъ внутренняго свободнаго рынка, понизивъ значительно на нихъ цѣны и организовавъ ихъ сбытъ (теперь при пониженныхъ цѣнахъ на заводахъ потребитель, благодаря полной дезорганизаціи торговли желѣзными издѣліями, платитъ въ розничной торговлѣ почти то же, что платилъ и при высокихъ цѣнахъ). Заводы, уже хорошо оборудованные и окрѣпшіе, потеряли бы часть своихъ прибылей на пониженіи цѣнъ, и этому слѣдовало бы съ русской точки зрѣнія только порадоваться, какъ надо скорбѣть о чрезмѣрныхъ барышахъ, получаемыхъ и получавшихся такъ долго отъ насъ иностранными капиталистами. Для того, чтобы пониженіе барышей не было чрезмѣрнымъ, заводы сократили бы жалованье своимъ высшимъ служащимъ, замѣнили бы иностранцевъ русскими, постарались бы объ улучшеніи и удешевленіи производства, быть можетъ о составленіи синдиката для сбыта своихъ продуктовъ за границу. Все это принесло бы для Россіи огромную пользу, улучшило бы нашъ балансъ вслѣдствіе сокращенія прибылей иностранныхъ капиталистовъ, вслѣдствіе сокращенія привоза изъ заграницы продуктовъ желѣзодѣлательнаго производства, вслѣдствіе сокращенія привоза изъ заграницы продуктовъ *роскоши*, во множествѣ потребляемыхъ у насъ лицами, привыкшими получать незаслуженно большое вознагражденіе за свои труды, каковыхъ лицъ особенно много на нашихъ процвѣтающихъ на казенныхъ заказахъ заводахъ. Тогда и кризисъ самъ собою прекратился бы. Къ сожалѣнію м-во ф-овъ до сихъ поръ на дѣло смотрѣло иначе, какъ бы считая себя виновнымъ въ этомъ кризисѣ, сперва доказывая, что кризиса нѣтъ, а потомъ оправдываясь въ томъ что, если и есть кризисъ, то не по винѣ министерства финансовъ. Во всякомъ случаѣ было бы желательно, чтобы русскій плательщикъ податей пересталъ, наконецъ, отвѣчать за промахи иностранныхъ и нашихъ предпринимателей и даже за излишній оптимизмъ м-ва ф-овъ, введшій въ заблужденіе этихъ предпринимателей... Компетентныя лица исчисляютъ ежегодныя *переплаты* госуд. казначейства на желѣзнодорожныхъ заказахъ minimum въ 15 мил. руб., сумма не малая, особенно, если ее сравнить съ той, которая министерствомъ народнаго просвѣщенія ассигнуется на народныя школы (въ 1902 г. всего $5^1/_2$ мил. руб.). За десять лѣтъ это 150 мил. руб., стоимость по нормальнымъ цѣнамъ 3 000 верстъ желѣзныхъ дорогъ съ надлежа-

щимъ подвижнымъ составомъ, которыхъ мы лишены, благодаря расточительности финансоваго вѣдомства въ пользу иностранныхъ заводчиковъ.

Далѣе, нерацiонально и неэкономно велось самое сооруженiе желѣзныхъ дорогъ казеннымъ распоряженiемъ. Планъ сооруженiя той или другой линiи возникалъ иногда совершенно внезапно (Оренбургъ-Ташкентской, Петербургско-Вятской, Сѣдлецъ-Бологовской, Жлобино-Витебской, Кiево-Ковельской, Самаркандъ-Андижанской, Тифлисъ-Карсъ-Эриванской, Восточной-Китайской и т. д.), безъ всякихъ подготовительныхъ работъ, безъ надлежащихъ изысканiй. Къ постройкѣ приступали съ необычайной поспѣшностью, до утвержденiя въ надлежащемъ порядкѣ расцѣночныхъ вѣдомостей, при полномъ произволѣ строителей, при отсутствiи какого бы то ни было контроля. *Довольно сказать, что не было даже составлено инструкцiи для руководства строительнымъ управленiемъ.* Мѣстные органы послѣдняго должны были руководствоваться... инструкцiей начальнику Криворогской жел. дороги, составленной въ 1881 г. и совершенно не отвѣчающей современному опыту казенной постройки жел. дорогъ! Госуд. контролеръ (ген. отъ инф. П. Л. Лобко) вошелъ по этому поводу въ сношенiе съ министерствомъ путей сообщенiя, настаивая на пересмотрѣ сказанной инструкцiи «для болѣе полнаго опредѣленiя правъ и обязанностей начальниковъ работъ по постройкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и для введенiя въ инструкцiи началъ, которыя обезпечивали бы успѣшность выполненiя новыхъ сооруженiй какъ въ техническомъ, такъ и въ хозяйственномъ отношенiяхъ, а равно служили бы основанiемъ для организацiи надлежащаго контрольнаго надзора за оборотами сихъ сооруженiй». Министерство пут. сообщ. приступило къ составленiю требуемой инструкцiи только въ 1899 г., но дѣло велось крайне туго, не смотря на то, что постройка казенныхъ дорогъ все усиливалась, и разрѣшались новыя огромныя магистрали. Проэктъ инструкцiи едва былъ составленъ въ 1901 г. и тогда же переданъ на разсмотрѣнiе Особаго Совѣщанiя изъ представителей м-ва пут. сообщ., финансовъ и госуд. контроля. Кромѣ этой инструкцiи на другое Особое Совѣщанiе подъ предсѣдательствомъ графа Д. М. Сольскаго, разбиравшее причины перерасходовъ по постройкѣ Сибирской ж. дороги, была возложена выработка на основанiи опыта этой постройки главнѣйшихъ началъ для сооруженiя въ будущемъ желѣзныхъ дорогъ средствами и распоряженiемъ казны. Надо надѣяться, что и та, и другая инструкцiи упорядочатъ казенное ж. д. строительство и сдѣлаютъ невозможными тѣ явленiя, которыя наблюдались при постройкѣ Сибирской и другихъ дорогъ и вызвали огромные перерасходы про-

тивъ первоначально предположенныхъ. Сумму этихъ перерасходовъ опредѣлить не легко, но, если въ общемъ, верста дороги въ Сибирѣ и въ Манчжуріи превысила 100.000 р. въ черновомъ видѣ, то «перерасходовано» было противъ нормы (считая ее самой высокой, какую только можетъ выдумать современная фантазія ж. д. строителя, т. е. по 75.000 р. верста,—цѣна громадная при томъ упрощенномъ типѣ постройки и отсутствіи серьезныхъ техническихъ затрудненій, какъ это было въ Сибири [1]), около 25% строительнаго капитала, или до 200 мил. руб.! Сколько же было истрачено на другихъ дорогахъ, при ихъ «улучшеніи и исправленіи», при сооруженіи «второстепенныхъ дорогъ магистральнаго типа и подъѣздныхъ путей», при сооруженіи Сѣверной, Оренбурго-Ташкентской, Кіево-Ковельской, Витебско-Жлобинской, Тифлисско-Эриванской дорогъ, издержано лишняго противъ нормъ?! По всей вѣроятности истинная (хотя бы приблизительно) цифра такъ и не будетъ никогда опредѣлена, и мы не узнаемъ, сколько же переплочено на поспѣшномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ послѣдняго десятилѣтія изъ народнаго кармана? Мы опредѣляли этотъ «перерасходъ» по казенному и частному строительству въ 500 мил. руб. за 10 лѣтъ [2]), и думаемъ, что мы эту цифру не преувеличили. Всего прискорбнѣе, что крупные «барыши» разныхъ лицъ, такъ или иначе соприкасавшихся съ постройкой ж. дорогъ, какъ и барыши желѣзозаводчиковъ, въ значительной долѣ ушли заграницу на пріобрѣтеніе разныхъ предметовъ роскоши и на поѣздки за границу. Восточная-Китайская дорога и сооружена была преимущественно изъ иностранныхъ матеріаловъ китайцами—рабочими, такъ что ассигнованныя на нее деньги почти цѣликомъ ушли изъ Россіи, ухудшивъ въ самой серьезной степени нашъ балансъ, не говоря уже о томъ, что охрана нашихъ интересовъ въ Китаѣ, созданныхъ также манчжурской дорогой, поглотила за два года свыше 100 мил. рублей.

Управленіе казенной ж. д. сѣтью также было далеко отъ идеала. Огромныя залежи хлѣба въ урожайномъ 1902 г., съ которыми дороги рѣшительно не въ состояніи справиться,—наглядное доказательство несовершенства организаціи нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Несовершенства наглядно выражаются и въ другомъ,—въ дороговизнѣ эксплоатаціи, которая поглощала въ среднемъ свыше 60% валоваго дохода и притомъ съ неизмѣнной тенденціей къ повышенію этого процента, дошедшаго въ послѣдніе годы уже до 67—69%, что нельзя не признать совершенно неудовле-

[1]) Довольно сказать, что стоимость дороги сплошь почти на подпоркахъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ Сибири была исчислена всего въ 85.000 р. верста!

[2]) Реф. ден. обр. и пром. кризисъ, стр. 301, Рус. госуд. кред., т. III, гл. II, стр. 415.

творительнымъ результатомъ. Вообще эксплоатація казенныхъ дорогъ велась не лучше одновременной частныхъ, и это понятно, такъ какъ на казенныя линіи переходили вмѣстѣ со служащими (постоянно перемѣщавшимися съ одной дороги на другую) старыя традиціи частнаго хозяйничанья, при которомъ убытки ложились на госуд. казначейство, а прибыли шли въ пользу правленія, на награды служащихъ и въ дивидендъ по акціямъ. Жел. дороги по прежнему являются предметомъ беззастѣнчивой эксплоатаціи со стороны разныхъ прикосновенныхъ къ нимъ лицъ (за немногими исключеніями): ремонтъ пути служилъ источникомъ для наживы подрядчиковъ и завѣдующихъ—на счетъ казны, очистка снѣга при заносахъ— почти узаконенный доходъ для служащихъ, провозъ безбилетныхъ пассажировъ, плата за своевременную подачу вагоновъ подъ товары—ни для кого не составляютъ секрета и терпятся, какъ неизбѣжное зло, были случаи поддѣлки желѣзнодорожныхъ билетовъ и ихъ открытой продажи пассажирамъ, о злоупотребленіяхъ при перевозкѣ пассажирскаго багажа и товаровъ нечего и говорить. Все это случаи, обнаруженные на судѣ, сколько же такихъ же и иныхъ случаевъ, до суда недоходившихъ! Мудренаго нѣтъ, что *чистый* доходъ дорогъ при громадности движенія пассажирскаго и товарнаго до сихъ поръ такъ невеликъ. Объ удобствахъ перевозки, о скорости поѣздовъ, объ аккуратности доставки грузовъ и перевозки пассажировъ, о снабженіи дорогъ необходимыми принадлежностями для храненія грузовъ нечего и говорить: мы еще слишкомъ бѣдны, чтобы думать объ *удобствахъ*, было бы необходимое. Надо отдать справедливость м-ву путей сообщенія: въ послѣднее десятилѣтіе въ этомъ направленіи многое было сдѣлано, но къ сожалѣнію дѣлать прійдется еще очень много [1]). Благодаря несовершенству желѣзнодорожной организаціи (чего стоитъ, напр., одно неудачное составленіе графиковъ движенія поѣздовъ, очень часто не соблюдаемое и ведущее къ катастрофамъ и загроможденію путей поѣздами), въ Россіи болѣе чѣмъ гдѣ либо наблюдается крушеній и столкновеній поѣздовъ и несчастныхъ случаевъ съ людьми. Все это ведетъ къ огромнымъ убыткамъ, стѣсняетъ движеніе, дѣ-

---

[1]) Не можемъ не замѣтить, что въ смыслѣ удобства не все дѣлается къ лучшему: напр новыя пассажирскія платформы, взлѣзая съ которыхъ въ вагонъ пассажиръ всегда рискуетъ свернуть шею или сломать ногу, неизмѣримо хуже, прежнихъ высокихъ платформъ. Къ сожалѣнію даже старыя превосходныя платформы при передѣлкахъ вокзаловъ уничтожаютъ и замѣняютъ новыми, никуда негодными Правда, заграницей тоже такія же плохія платформы, но заграницей (въ З. Европѣ) вообще пассажирское движеніе обставлено крайне неудачно: плохіе вагоны неудачныхъ конструкцій, отсутствіе въ вагонахъ мѣстъ для ручного багажа, полное отсутствіе возможности ночного отдыха, плохія низкія платформы, часто отсутствіе буфетовъ, залъ для ожиданія поѣздовъ и т д Мы не беремъ примѣра съ того, что въ Европѣ хорошо, и съ радостью готовы перенять то, что очень плохо.

лаетъ путешествіе небезопаснымъ. Мѣръ же къ предотвращенію подобныхъ явленій не принимается никакихъ: контингентъ служащихъ (особенно низшихъ и среднихъ) мало свѣдущъ, плохо оплачивается, обремененъ работою, иногда безъ надобности очень великъ, иногда чрезмѣрно малъ, примѣненіе *механическихъ* средствъ для регулированія движенія поѣздовъ и предотвращенія несчастій почти не осуществляется, не смотря на многія цѣнныя изобрѣтенія въ этомъ направленіи. Реформа желѣзнодорожныхъ тарифовъ продолжалась съ энергіей, заслуживающей особаго вниманія. Мы не можемъ, конечно, заниматься здѣсь разсмотрѣніемъ этого вопроса, требующаго спеціальнаго изслѣдованія. Главное вниманіе, конечно, было обращено на хлѣбные тарифы [1]) и между прочимъ на такое положеніе вещей, чтобы дешевый хлѣбъ, идущій съ окраинъ, изъ Сибири, не могъ понизить цѣнъ хлѣба на внутреннемъ рынкѣ,—окраинный хлѣбъ направлялся только заграницу (исключенія дѣлались только для хлѣба, идущаго въ мѣстности, пострадавшія отъ неурожая). Тарифныя учрежденія м-ва ф-овъ сдѣлали послѣ пересмотра хлѣбныхъ тарифовъ 1888—1889 гг. *еще три общихъ пересмотра* (въ 1893, 1896—1897 и 1900—1901 гг.), коснувшіеся всѣхъ видовъ хлѣбныхъ грузовъ: хлѣба въ зернѣ, перемолотыхъ продуктовъ, отбросовъ, отрубей, выжимокъ и масличныхъ сѣмянъ. Пересмотры производились при участіи свѣдущихъ лицъ изъ числа сельскихъ хозяевъ, представителей желѣзныхъ дорогъ, биржевыхъ комитетовъ, хлѣботорговцевъ и мукомоловъ, въ тарифномъ комитетѣ департамента ж. д. дѣлъ м-ва ф-овъ (во главѣ котораго послѣ С. Ю. Витте стоялъ В. В. Максимовъ, а затѣмъ Э. К. ф. Циглеръ); въ 1896—97 и 1900—1901 гг. вслѣдствіе разногласій въ тарифномъ комитетѣ дѣло восходило до совѣта по тарифнымъ дѣламъ, а въ 1896—97 гг. даже до особаго присутствія комитета министровъ и департамента экономіи госуд. совѣта. Главная работа по пересмотру тарифовъ была произведена, конечно, въ 1889 г., такъ какъ тогда и дѣло было новымъ, и при установленіи тарифовъ каждой дорогою по своему усмотрѣнію въ тарифномъ дѣлѣ царилъ невѣроятный безпорядокъ, побороть который было весьма нелегко. Прямыхъ тарифовъ тогда почти не существовало, стоимость перевозки хлѣба опредѣлялась суммою мѣстныхъ платъ по пудоверстнымъ ставкамъ ($^1/_{24}$ коп. съ пуда и версты хлѣба въ зернѣ и перемоченныхъ продуктовъ и $^1/_{18}$ к. съ масляничныхъ сѣмянъ). Въ 1889 г. для исчисленія провозныхъ платъ во всякаго рода сообщеніяхъ, какъ

---

[1]) Весьма интересныя справки по этому вопросу можно найдти въ запискѣ м-ва ф-овъ, представленной въ Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельскохоз. промышленности, прилож. къ Вѣстн. фин. 1902 г. № 25.

вывозныхъ, такъ и внутреннихъ, была принята одна общая тарифная формула (раньше односторонне перевозки хлѣба заграницу) по началу дифференціальнаго уменьшенія пудоверстныхъ смѣтъ съ увеличеніемъ протяженія перевозки грузовъ. Самый тарифъ былъ значительно пониженъ, особенно на разстояніяхъ свыше 800 верстъ, перемолотые продукты заграницу разрѣшено было вывозить по тарифу на 7½—10% ниже тарифовъ на хлѣбъ въ зернѣ, приняты были мѣры къ открытію каждому земледѣльческому району выхода заграницу возможно большаго числа пограничныхъ пунктовъ, причемъ имѣлось въ виду отмѣнить тарифныя преимущества для вывоза хлѣба черезъ черноморскіе порты сравнительно съ балтійскими. Тарифы на внутреннюю перевозку картофеля, отбросовъ, жмыховъ, и отрубей были понижены, пониженъ былъ тарифъ также на овесъ, но только для мѣстностей, гдѣ доходность полеваго хозяйства зависѣла главнымъ образомъ отъ воздѣлыванія ржи и овса, введены льготные тарифы и правила для завоза хлѣбныхъ грузовъ въ склады на храненіе. Тарифамъ придана была извѣстная устойчивость, уравнительность и равномѣрность, для публики свѣдѣнія о тарифахъ стали общедоступны благодаря изданію «Сборника тарифовъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ». Въ 1893 г. на основаніи четырехлѣтняго опыта сдѣланъ былъ рядъ улучшеній въ тарифномъ дѣлѣ: были установлены вмѣсто множества спеціальныхъ вывозныхъ и внутреннихъ тарифовъ (доходившихъ до нѣсколькихъ десятковъ тысячъ отдѣльныхъ тарифныхъ ставокъ, имѣющихъ въ виду перевозку хлѣба изъ того или другого района въ томъ или иномъ направленіи) только *двѣ тарифныя схемы* одна для перевозокъ въ вывозныхъ сообщеніяхъ, другая для внутреннихъ перевозокъ, при чемъ имѣлось именно въ виду оказать содѣйствіе вывозу хлѣба съ окраинъ за границу и не допустить его на внутренніе рынки. По внутренней формулѣ плата была разсчитана отъ 1 до 320 верстъ по 18 коп. съ вагона (610 пуд.) и версты, по внѣшней отъ 1 до 198 верстъ по 25 коп. съ вагона и версты, отъ 181 до 980 вер. къ платѣ за 180 вер. прибавлялось по 9 коп. съ вагона и версты и свыше 980 вер.— по 5 к. (по тарифу 1889 г. дифферсицированье шло до 3.000 вер.). Начиная съ 320 версты и для внутренняго и для внѣшняго сообщенія тарифъ былъ уравненъ, такъ что съ пуда приходилось при перевозкѣ на 320 верстъ платить по 9,44 коп. (57 руб. 60 коп. съ вагона), а затѣмъ для внутренняго сообщенія примѣнялся тарифъ внѣшній. Тарифъ на сѣрые и красные хлѣба былъ установленъ одинаковый въ видахъ нежеланія пониженіемъ тарифа на сѣрые хлѣба содѣйствовать распространенію ихъ культуры и въ виду того, что мы господствуемъ на рынкахъ по вывозу этихъ хлѣбовъ,

и пониженіе тарифовъ принесло бы пользу только иностранному потребителю. Но на перевозку за границу перемолотыхъ продуктовъ сохранено было пониженіе противъ общаго тарифа на 10 и 7½% (для муки, перемолотой въ портовыхъ мельницахъ), затѣмъ повышенное до 20 и 15%, и на перевозки во внутреннемъ сообщеніи отрубей, жмыховъ и другихъ отбросовъ предоставлена была скидка въ 10%, тогда какъ на масличныя сѣмена тарифъ былъ повышенъ до 12 руб. съ вагона на разстояніи въ 250 верстъ и болѣе. Для устраненія конкурренціи на внутреннемъ рынкѣ сибирскаго хлѣба въ 1896 г. былъ введенъ для перевозки хлѣба изъ—за Челябинска спеціальный тарифъ, по которому взымалось отдѣльно за протяженіе перевозки до Челябинска и отдѣльно за протяженіе перевозки отъ Челябинска до станціи окончательнаго назначенія груза, что дало сверхъ формулы на пудъ сибирскаго хлѣба лишней платы 8—10 коп. противъ хлѣба центральнаго района. Въ 1896 году, вслѣдствіе ужасающаго пониженія хлѣбныхъ цѣнъ 1894—1895 г.г. на заграничныхъ рынкахъ, былъ возбужденъ вопросъ о воспособленіи земледѣлію нашему путемъ пониженія тарифа на вывозъ хлѣба, требовали пониженія его до 1/100 коп. съ пудо-версты. Тарифный комитетъ собралъ большой статистическій матеріалъ для рѣшенія вопроса, изъ котораго выяснилось, что окраины не снабжаютъ центральныхъ потребительныхъ рынковъ, а выбрасываютъ его заграницу, такъ что нѣтъ смысла понижать еще болѣе вывозной тарифъ (предлагали, удержавъ старый тарифъ до 180 верстъ, свыше брать по 5 коп. за вагонъ и версту вмѣсто прежнихъ 9 коп. до 980 вер.), особенно въ виду возможности отвѣта заграничныхъ рынковъ на наше пониженіе перевозныхъ тарифовъ повышеніемъ таможенныхъ ставокъ. Находило большинство членовъ тарифнаго комитета также ненужными измѣненія въ тарифѣ на перемолотыя издѣлія (меньшинство, защищая центральныхъ мукомоловъ, требовало *повышенія* тарифовъ на муку), а равно на сѣрые и красные хлѣба. Соединенное Присутствіе, куда дѣло поступило въ 1897 г. изъ Совѣта по тарифнымъ дѣламъ, отнеслось въ общемъ не сочувственно къ измѣненіямъ тарифа въ 1893 г.: была только во внутреннихъ тарифахъ смягчена дифференцировка тарифныхъ ставокъ путемъ пониженія ихъ, болѣе значительнаго для разстояній отъ 320 до 540 верстъ и менѣе значительнаго для разстояній отъ 800 до 1120 верстъ съ распространеніемъ послѣдняго пониженія на вывозныя сообщенія,—были понижены тарифы на перевозку отбросовъ мукомольнаго и маслобойнаго производства во *внутреннихъ* сообщеніяхъ (до 1/60 к. съ пудо-версты до 1056 верстъ съ оставленіемъ пониженія на 10% противъ тарифа на зерновые хлѣба на болѣе отдаленныхъ разсто-

яніяхъ), да понижены немного были станціонные сборы. Общій пересмотръ тарифовъ на хлѣбъ въ 1900—1901 г.г. не далъ почти ничего новаго, если не считать измѣненія общихъ тарифныхъ формулъ въ томъ смыслѣ, что прежняя непрерывно продолжающаяся дифференцировка провозныхъ платъ была отраничена опредѣленными минимальными ставками (для масл. сѣмянъ въ $^1/_{75}$ к. въ вывозномъ сообщеніи и до $^1/_{80}$ для прочихъ хлѣбныхъ грузовъ и для маслян. сѣмянъ во внутреннемъ сообщеніи), да еще установленія тарифовъ для сибирскаго хлѣба на Котласъ такъ, чтобы въ направленіи къ Архангельску перевозка обходилась на 3—4 коп. дешевле, чѣмъ къ Петербургу. Центральные сельскіе хозяева продолжали однако настаивать на пониженіи тарифа внутренняго сообщенія до 1000 вер.— до $^1/_{50}$ коп. съ пудо-версты. Предложеніе это, какъ и рядъ другихъ, касающихся пониженія нашихъ хлѣбныхъ тарифовъ, было разсмотрѣно въ особомъ совѣщаніи о нуждахъ сельскохоз. промышленности, которое не нашло однако возможнымъ настаивать на измѣненіи дѣйствующихъ тарифовъ (за неприкосновенность ихъ высказался и м-ръ ф-овъ, находя, что вслѣдствіе требуемаго пониженія, падутъ доходы жел. дорогъ, *въ томъ числѣ частныхъ*, интересы которыхъ необходимо особенно бдительно охранять, ибо и безъ того очень трудно привлекать капиталы на постройку частныхъ дорогъ [1]). Мы полагаемъ, что не недостатки хлѣбныхъ тарифовъ виною бѣдствій нашей сельско-хозяйственной промышленности и что ихъ никакими тарифами не избыть, тѣмъ болѣе что уменьшеніе дохода жел. дорогъ (и безъ того ничтожнаго) поведетъ къ увеличенію налоговъ, которые придется платить все тому же сельскому населенію. Причины бѣдствій—совсѣмъ иныя, а одна изъ важнѣйшихъ—паденіе хлѣбныхъ цѣнъ происходитъ въ значительной мѣрѣ отъ отсутствія организаціи у насъ правильной хлѣбной торговли, которое мѣшаетъ и осуществленію мѣръ къ поднятію цѣнъ на европейскомъ рынкѣ со стороны Америки. Сюда, а не на тарифное дѣло должна быть направлена энергія м-ва ф-овъ [2]),

При всемъ томъ и тарифное дѣло по своей важности не могло быть оставлено м-вомъ ф-овъ безъ надлежащаго вниманія. 1 янв. 1893 г. [3]) выпущено впервые въ свѣтъ объединенное изданіе для всѣхъ грузовъ, кромѣ отнесенныхъ къ отдѣльнымъ сводамъ тарифовъ,

---

[1]) Соображеніе несостоятельное, такъ какъ въ наши *частныя* дороги вложены главнымъ образомъ капиталы, доходъ на которые гарантированъ правительствомъ.

[2]) См. нашу записку объ организаціи хлѣбнаго вывоза, поданную въ особое совѣщаніе, «Рус. сельскох. банкъ» Харьковъ 1902 г.

[3]) Свѣдѣнія беремъ изъ *Вѣстн. фин.* 1900 г. № 48 стр. 328—431.

желѣзныхъ дорогъ такъ наз. III группы, со строемъ основныхъ 12 классовъ отъ 1/10 до 1/100 коп. съ пудо-версты и съ дифференціалами по системѣ площадокъ при переходѣ изъ класса въ классъ. Съ 1 окт. того же 1893 г. введенъ былъ въ дѣйствіе первый тарифъ, *распространенный на всю нашу сѣть*, дѣлившуюся тогда уже на *двѣ группы*. Система площадокъ при переходѣ изъ класса въ классъ была замѣнена системою наращиваній платъ по пудоверстнымъ ставкамъ. Въ 1894 г. общій тарифъ былъ переработанъ и въ такомъ видѣ изданъ и введенъ въ дѣйствіе 1 іюля 1895 г. Здѣсь ставки внутреннихъ сообщеній были сближены со ставками вывозными и особенно ввозными: такъ отмѣнены были всѣ исключительные тарифы на перевозку грузовъ отъ портовъ Чернаго, Азовскаго и Балтійскаго морей и назначены были тарифы одинаковые какъ отъ портовъ до внутреннихъ пунктовъ, такъ и въ обратномъ направленіи. Кромѣ того для скоропортящихся грузовъ были сдѣланы значительныя пониженія въ провозныхъ платахъ при перевозкахъ въ пассажирскихъ и товаропассажирскихъ поѣздахъ. 3-ье изданіе общаго тарифа вступило въ силу съ 1 янв. 1897 г. По этому изданію совершенно были слиты тарифныя ставки для всѣхъ грузовъ при перевозкахъ какъ по дорогамъ I, такъ и по дорогамъ II группы, затѣмъ разсчетъ повагонныхъ платъ для многихъ грузовъ сталъ производиться по нормѣ 750 пудовъ вмѣсто прежнихъ 610 пудовъ и, наконецъ, пересмотрѣны были всѣ ставки въ отношеніи ихъ примѣнимости къ такимъ длиннымъ протяженіямъ, которыя обозначались съ открытіемъ движенія по Западно-Сибирской и Челябинскъ-Екатеринбургской линіямъ, при чемъ схемы для нѣкоторыхъ массовыхъ грузовъ, заканчивавшіяся наращиваніемъ по очень низкимъ пудоверстнымъ ставкамъ, ограничены были высшею ставкою за все число верстъ, а для пониженія провозныхъ платъ на большихъ протяженіяхъ при нормальныхъ классахъ—утверждены были переходы каждаго изъ первыхъ пяти классовъ въ слѣдующій низшій путемъ соотвѣтственно подобранныхъ наращиваній, остальные же (VI—XII классы) примѣнены были безъ измѣненія.

Четвертое изданіе общаго тарифа (съ 1 ноября 1899 г.) усовершенствовало различныя правила таксировки, а также добавило и измѣнило номенклатуру предметовъ перевозки. Пятое изданіе (съ 1 янв. 1901 г.) дало измѣненіе старыхъ и нѣкоторые новые тарифы на отдѣльные грузы и содержитъ цѣлый рядъ улучшеній тарифовъ въ смыслѣ ихъ внѣшняго строя. Двѣнадцать нормальныхъ классовъ и почти всѣ исключительные тарифы были оставлены безъ измѣненій, но число дифференціаловъ съ 38 понижено до 24 (не считая впрочемъ выработанныхъ вновь исключительныхъ восьми диф-

ференціаловъ для опредѣленной категоріи грузовъ или опредѣленныхъ сообщеній).

Мы видимъ, что дѣло сводилось къ постепенному упрощенію и упорядоченію нашей тарифной системы. Работа эта нелегкая и сложная, требующая большихъ знаній, особенно если принять во вниманіе, сколько разнообразныхъ интересовъ сталкивается при установленіи тѣхъ или иныхъ тарифовъ на томъ или иномъ товарѣ, въ томъ или иномъ сообщеніи. Министерство финансовъ привлекало къ работѣ многихъ выдающихся спеціалистовъ, въ томъ числѣ имѣющихъ высокую теоретическую научную подготовку (Н. Е. Гіацинтовъ, А. И. Загорскій), работы неустанно идутъ и въ настоящее время. Выгодность тарифныхъ ставокъ для грузоотправителей приходится соразмѣрять съ выгодностью для государства жел. дорогъ (приносящихъ пока крупные убытки) и иногда отказываться отъ пониженія тарифовъ, если оно грозитъ значительнымъ пониженіемъ дохода жел. дорогъ. Иногда упрекаютъ правительство, что нѣкоторыми тарифами (для нефтяныхъ грузовъ по Закавказской ж. д., для марганца по Чіатурской вѣтви) оно замѣняетъ вывозную пошлину на отпущенные заграницу товары. Мы думаетъ, что въ извѣстныхъ случаяхъ такая политика совершенно цѣлесообразна, ибо пониженіе тарифовъ принесло бы только удешевленіе продукта для иностранныхъ потребителей, увеличеніе прибылей для экспортеровъ (также большею частью иностранцевъ) и отразилось бы въ самой сильной степени на доходности казенныхъ ж. дорогъ (въ сторону ея пониженія). Пониженіе же вывозныхъ тарифовъ въ необходимыхъ случаяхъ всегда дѣлалось охотно, какъ напр. пониженъ былъ недавно тарифъ на каменный уголь къ нѣкоторымъ портамъ Чернаго моря въ цѣляхъ развитія его экспорта въ Малую Азію и на Балканскій полуостровъ. За то небезосновательно указываютъ на ненормальность нѣкоторыхъ тарифовъ, дающихъ преимущество привислянскому мануфактурному району передъ центральнымъ, да и вообще въ этомъ отношеніи не мѣшало бы произвести серьезный пересмотръ тарифовъ съ цѣлью особаго покровительства обрабатывающей промышленности въ центральномъ районѣ сравнительно съ окраинами: настоятельно необходимо повысить заработки, а съ тѣмъ вмѣстѣ и благосостояніе коренного русского населенія...

Реформой чрезвычайной важности, до сихъ поръ еще недостаточно оцѣненной, было *пониженіе пассажирскихъ тарифовъ*, произведенное въ 1894 г. До этого времени тарифъ разсчитывался съ версты по 3 коп. для перваго класса, $2^1/4$ для второго и $1^1/4$ коп. для третьяго, съ государственнымъ сборомъ по 3,75 коп., 2,8125 к. и 1,4375 к. При громадности нашихъ разстояній такой высокій та-

рифъ дѣлалъ для лицъ средняго достатка поѣздки совершенно непосильными. Отсюда чрезвычайно слабое у насъ пассажирское движеніе (въ 1891 г. было перевезено всего 43½ мил. человѣкъ, тогда какъ въ Германіи 315 мил., Великобританіи 817 мил., Франціи 208 мил. и даже маленькой Бельгіи 57 мил. человѣкъ), на версту рельсовыхъ путей у насъ приходилось всего 1600 пассажировъ (противъ 4800 въ Австріи, 13.000 въ Пруссіи и 15.000 въ Саксоніи) и даже на самыхъ людныхъ дорогахъ число ихъ едва доходило до 7000 чел. на версту (на М.-Казанской ж. д., Николаевская давала только 3667 пассажировъ), а валовой доходъ едва составлялъ 16,9% всего дохода дорогъ (48 мил. руб. изъ 284½ мил. р.), съ версты — 1775 р. Дорогой тарифъ способствовалъ необыкновенному процвѣтанію на нашихъ дорогахъ безбилетныхъ пассажировъ, провозимыхъ кондукторскими бригадами за извѣстное вознагражденіе, отчего сильно уменьшался доходъ ж. дорожной сѣти. Конечно, пассажирское движеніе вездѣ бездоходно, конечно, ничтожное количество пассажировъ у насъ, особенно въ I и II классахъ (всего 2 и 6,5% общаго количества пассажироверстъ), объясняется нашей бѣдностью но все-таки мысль удешевить пассажирскіе тарифы такъ, чтобы сдѣлать Россію дѣйствительно проѣзжею и для малоимущихъ классовъ населенія могла имѣть огромное значеніе въ дѣлѣ увеличенія числа пассажировъ и даже поднятія доходности жел. дорогъ. Мысль эта у насъ возникла [1]) въ серединѣ 1891 г. подъ вліяніемъ успѣшнаго примѣненія пониженнаго поясного пассажирскаго тарифа въ Венгріи, благодаря которому число пассажировъ съ 70.605.000 человѣкъ въ 1888 г. возросло за два года до 121.828.000, а доходъ на километръ съ 2888 до 3385 гульд. Съ другой стороны удручающе дѣйствовалъ на правительство наше тотъ фактъ, что съ 1882 г. по 1891 г. (за 10 лѣтъ) сѣть наша увеличилась на 28%, число перевезенныхъ пудоверстъ грузовъ малой скорости и выручка за перевозку этихъ грузовъ возросли на 64%, а на версту на 24%, тогда какъ количество пассажировъ и выручка за ихъ перевозку возросли за это же время только на 16%, а на одну версту количество пассажироверстъ *уменьшилось* на 10%. Реформа напрашивалась сама собою, хотя министерство финансовъ и не ожидало отъ нея особыхъ *прямыхъ* выгодъ для жел. дорогъ, ожидало скорѣе убытковъ, но за то разсчитывало на огромныя косвенныя выгоды отъ реформы для цѣлой страны. Проведена была реформа на слѣдующихъ основаніяхъ: до 160 верстъ тарифъ оставленъ былъ прежній — по 1,4375 коп. съ версты за III классъ (включая государ. сборъ),

[1]) Беремъ свѣдѣнія изъ *Вѣстн. финансовъ* 1894 г. № 30.

отъ 160 до 300 верстъ введена была строгая дифференціальная система, именно къ платѣ въ 2 р. 30 к. за 160 верстъ добавлялось за каждую версту 0,9 коп., а съ 300 верстъ начиналось *поясная* система (по 20 коп. за каждый поясъ); при чемъ отъ 301 до 500 верстъ назначено было 8 поясовъ по 25 верстъ каждый, отъ 501 до 710 семь поясовъ по 30 верстъ, отъ 711 до 990 опять 8 поясовъ по 35 верстъ и отъ 991 до 1510—13 поясовъ по 40 верстъ каждый, свыше 1510 верстъ каждыя 50 верстъ образовали новый поясъ. Плата за 2-ой классъ была назначена полуторная, а за 1-ый въ $2^1/_2$ раза большая противъ третьяго класса. Тарифъ введенъ въ дѣйствіе былъ съ 1 декабря 1894 г. Пониженіе провозныхъ платъ сравнительно съ прежнимъ оказалось громадное:

Такъ на разстоян.	300	вер.	вмѣсто	4	р.	31	к.	плата	оказ.	въ	3	р.	56	к., пониж. 17,4%
» » »	500	»	»	7	»	19	»	»	»	»	5	»	20	» » 27,7
» » »	1000	»	»	14	»	38	»	»	»	»	8	»	40	» » 41,6
» » »	2000	»	»	28	»	75	»	»	»	»	12	»	80	» » 55,5
» » »	3000	»	»	43	»	13	»	»	»	»	16	»	80	» » 61,0

Тарифъ на короткихъ разстояніяхъ не былъ уменьшенъ въ силу того соображенія, что такого рода поѣздки изъ году въ годъ возрастали, тогда какъ поѣздки на дальнихъ разстояніяхъ сокращались. Съ 1 мая 1896 г. были однако введены такъ называемые *пригородные* тарифы по 1 к. съ версты для короткихъ разстояній, благодаря чему пониженіе пассажирскихъ тарифовъ стало общимъ достояніемъ. На сколько сильно сравнительно съ западно-европейскими жел. дорогами былъ пониженъ русскій тарифъ показываетъ слѣдующія данныя [1]). Съ пассажира и километра взымалось во франкахъ:

	За III кл.	За II кл.	За I кл.
Въ Англіи.	0,0840	0,1053	0,1261
» Германіи	0,0580	0,0834	0,1126
» Италіи.	0,0565	0,0871	0,1243
» Голландіи.	0,0530	0,0850	0,1060
» Швейцаріи	0,0520	0,0730	0,1040
» Франціи	0,0493	0,0756	0,1120
» Бельгіи.	0,0480	0,0710	0,0950
» Венгріи	0,0376	0,0627	0,0764
» Австріи	0,0351	0,0701	0,1051
» Россіи.	0,0182	0,0273	0,0565

[1]) Вѣстн. фин. 1896 г. № 11 стр. 664.

Необходимо добавить, что и въ отношеніи перевозки пассажирскаго багажа даны были при реформѣ тарифа у насъ новыя льготы (въ Австро-Венгріи, напротивъ, по случаю удешевленія пассажирскихъ тарифовъ отмѣнена была вовсе безплатная перевозка пассажирскаго багажа даже въ незначительныхъ количествахъ): кромѣ безплатной перевозки 1 пуда багажу на каждаго пассажира (установленной еще общимъ уставомъ россійскихъ жел. дорогъ) сверхъ этого количества съ каждыхъ 10 фун. багажу опредѣлено было взимать съ первыхъ 300 верстъ по прежнему по 0,0575 коп. за версту, въ первомъ поясѣ отъ 300 до 325 верстъ—по разсчету за 300 верстъ, т. е. 17¼ коп. (съ госуд. сборомъ) а въ каждомъ слѣдующемъ поясѣ—по 1½ коп. добавки, такъ что въ сравненіи съ прежнимъ удешевленіе составило:

на 500	верстъ	вмѣсто		31¼	к.		27½	к.,	менѣе	на	12%
» 1000	»	»		62½	»		51	»	»	»	18,4%
» 2000	»	»	1 р.	25	»		84½	»	»	»	32,4%
» 3000	»	»	1 »	87½	»	1 р.	14½	»	»	»	38,9%

Плата за дѣтей 5—10 лѣтняго возроста была понижена до ¼ цѣны билета для взрослыхъ, льготныя правила для проѣзда офицеровъ и учащихся, данныя раньше, были сохранены и послѣ введенія реформы. Для скорыхъ и курьерскихъ поѣздовъ были впослѣдствіи введены плацъ-карты, дающія право на занятіе въ вагонѣ опредѣленнаго мѣста не только для сидѣнія, но и для сна, но пользованіе этими поѣздами сопряжено (совершенно основательно) съ особыми доплатами. Для разстояній свыше 3000 верстъ (съ открытіемъ Сибирской дороги) была установлена плата въ размѣрѣ 40 к. за каждый поясъ, считая послѣдній въ 70 верстъ, т. е. на разстояніяхъ свыше 3000 верстъ пониженіе провозной платы нѣсколько сокращено. По мѣрѣ окончанія работъ на Сибирской и Восточно-Китайской дорогахъ, которыя естественно должны стать транзитными для пассажирскаго движенія между Европой и Крайнимъ Востокомъ, было обращено вниманіе, что при нашихъ дешевыхъ тарифахъ мы будемъ оказывать почти безплатныя услуги иностранцамъ и естественно былъ поднятъ вопросъ о нѣкоторомъ удороженіи тарифа на дальнихъ разстояніяхъ...

Что касается до государственнаго сбора съ пассажирскихъ билетовъ, багажа и грузовъ большой скорости, введеннаго въ министерство С. А. Грейга (1879) то, понижая тарифы, правительство нашло нужнымъ сборъ этотъ *понизить* съ 25% стоимости провоза билетовъ I и II кл. и грузовъ большой скорости до 15%, сохранивъ

сборъ для билетовъ III кл. въ прежнемъ размѣрѣ, т. е. также 15%, при чемъ раньше процентный госуд. сборъ прибавлялся къ цѣнѣ билета, а по новому закону [1]) онъ долженъ былъ отчисляться изъ цѣны билета. Кромѣ того должны были облагаться грузы перевозимые только въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, перевозимые же въ товарныхъ поѣздахъ большой скорости (250 верстъ въ сутки) сбору уже не подлежали, какъ прежде, а получили только высшій тарифъ сравнительно съ грузами, идущими въ поѣздахъ малой скорости (120 в. въ сутки). Въ свое время м-во ф-овъ дало подробное объясненіе, почему вмѣсто пониженія тарифа не былъ отмѣненъ просто госуд. сборъ съ билетовъ, почему пониженіе сбора не было распространено на III классъ и почему отмѣненъ былъ сборъ съ грузовъ большой скорости, перевозимыхъ въ товарныхъ поѣздахъ [2]). Оно указывало, что отмѣна сбора отразилась бы сильно на госуд. доходахъ, а между тѣмъ сравнительно съ пониженіемъ самого тарифа дало бы ничтожныя выгоды пассажирамъ; отчисленіе 15% одинаково съ провозной платы всѣхъ трехъ классовъ представляло большое удобство въ техническомъ отношеніи, между прочимъ при переходѣ пассажировъ изъ высшаго класса, такъ какъ при переходѣ изъ 3-ьяго класса во 2-й приходилось брать просто 1/2 билета 3-ьяго кл., а при переходѣ изъ 2-го въ первый цѣлый билетъ 3-ьяго класса. Госуд. сборъ съ грузовъ большой скорости въ товарныхъ вагонахъ сильно отражался на сокращеніи такихъ перевозокъ и усиленіи движенія грузовъ малой скорости, отмѣна же сборовъ грозила сравнительно небольшою потерею (всего до 1.150.000 руб.). Не упоминало м-во ф-овъ только о самомъ главномъ: госуд. сборъ съ пассажирскихъ билетовъ имѣлъ всегда главною цѣлью привлечь въ пользу государства часть доходовъ прибыльныхъ частныхъ дорогъ, которые иначе пошли бы въ пользу акціонеровъ. Поэтому сохраненіе сбора необходимо привѣтствовать, и существованіе его нѣсколько видоизмѣняетъ картину результатовъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства. Выс. утв. 15 окт. 1900 г. положеніемъ комитета министровъ [3]) былъ установленъ съ пассажирскихъ билетовъ еще одинъ особый сборъ—въ пользу Россійскаго общества Краснаго Креста въ размѣрѣ 5 коп. съ каждаго билета I и II кл. превышающаго стоимость 2 р. и съ каждаго билета III кл., превышающаго стоимость 8 руб., — налогъ небольшой и слишкомъ симпатичный по своей цѣли, чтобы стоило противъ него возражать, хотя онъ и противорѣчитъ извѣстнымъ принципамъ финансовой науки.

---

[1]) Выс. утв. 6 іюня 1894 г. мн. Госуд. Сов. (П. С. З. № 10778).

[2]) Вѣстн. фин. 1894 г. № 31.

[3]) Собр. узак. 1900 г. ст. 2653.

Реформа пассажирскаго тарифа имѣла огромный успѣхъ: количество перевезенныхъ пассажировъ съ 55.632 тыс. чел. въ 1894 г. возросло до 101.570 тыс. чел. въ 1900 г., количество сдѣланныхъ ими пассажиро-верстъ съ 5.758 мил. до 11.006 мил., при чемъ на версту сѣти приходилось въ 1894 г. 189.376 пассажиро-верстъ, а въ 1900 г. 268.972 пас.-верстъ [1]). Выручка съ пассажирскаго движенія составляла въ 1894 г.—57.255 тыс. руб., въ 1900 г. 88.327.000 р., болѣе на 54%, валовой доходъ на версту возросъ съ 1883 р. до 2159 руб. или почти на 15% [2]),—результатъ очень утѣшительный, такъ какъ ясно, что реформа не только не привела государство къ убыткамъ, но и дала ему дов. крупныя прибыли. Госуд. сборъ съ билетовъ и грузовъ большой скорости, опредѣлявшійся въ 1894 г. суммою 9.677.489 р., дошелъ въ 1900 г. уже до 13.722.666 р., въ 1901 г. до 14.806.994 р. [3]). Изъ этого, конечно, не слѣдуетъ, что пассажирское движеніе послѣ реформы стало *прибыльнымъ* для жел. дорогъ нашихъ: нѣтъ, оно по прежнему, какъ и всюду, убыточно, но убытки эти несомнѣнно нѣсколько сократились. Такъ въ 1892 г. по пассажирскому движенію на одну пассажиро-версту приходилось убытка 0,40 коп., въ 1893 г.—0,30 к., въ 1894 г.—0,27%, а въ 1895 г. уже только 0,21 коп. [4]), каковой убытокъ въ слѣдующіе годы понизился даже 0,18—0,20 к. [5]). Такой убытокъ менѣе того, который несутъ по своимъ дорогамъ Австро-Венгрія (0,45—0,48 к. въ послѣдніе годы), Германія (0,32—0,33 коп.) и Соед. Штаты Сѣв. Америки (0,43—0,48 коп.) и не многимъ болѣе убытка, который несетъ Франція (0,14—0,17 коп.), но во всѣхъ этихъ странахъ тарифы гораздо болѣе дорогіе чѣмъ у насъ. Мы же, неся убытки, по крайней мѣрѣ можетъ пользоваться по дешевымъ цѣнамъ нашими дорогами, въ чемъ до реформы 1894 г. общество наше было очень стѣснено. Проѣзжею Россія стала только послѣ реформы 1894 г., и этого нельзя не вмѣнить въ крупную заслугу нынѣшнему министру финансовъ. Россія слишкомъ дорого заплатила и продолжаетъ платить за удовольствіе имѣть рельсовые пути, дороговизна тарифовъ мѣшала однако пользоваться пріобрѣтеннымъ съ такимъ огромными пожертвованіями имуществомъ. Теперь по крайней мѣрѣ мы близки къ идеалу, который высказывается уже нѣкоторыми публицистами З.-Европы: перевозить пассажировъ по жел. дорогамъ безплатно.

---

[1]) Стат. сборн. м. п. с. 1900 г. вып. 69, стр. LXIX.

[2]) Ibid., стр. XXI

[3]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контр. 1894 г. стр. 24, 1900 г. стр. 22, 1901 г. стр. 18.

[4]) Стат. сбор. м. п. сообщ. вып. 57 стр. LXIX.

[5]) Стат. сбор. м. п. сообщ. вып. 69 стр. LXXIX.

*

Идея такой безплатной перевозки, конечно, не заслуживаетъ сочувствія, ибо не всѣ могутъ въ равной степени воспользоваться услугами дорогъ, а платить за ихъ содержаніе пришлось бы всѣмъ, но возможное удешевленіе перевозки—идеалъ и достижимый, и цѣлесообразный. Здѣсь мы пока стоимъ впереди остальной Европы. Надо добавить, что и удобства перевозки пассажировъ у насъ неизмѣримо большія, чѣмъ на Западѣ. Довольно сказать, что тамъ большинство вагоновъ устроены еще по системѣ несообщающихся другъ съ другомъ купе, и ни одинъ вагонъ (кромѣ спеціальныхъ вагоновъ частнаго общества *Wagons-lits*) не имѣетъ приспособленій для сна, тогда какъ въ Россіи всѣ вагоны проходные, всѣ приспособлены для ночного отдыха, а при плацкартахъ его и обезпечиваютъ, предоставляя четырехмѣстный диванъ только для двоихъ пассажировъ.

Оставляя затѣмъ въ сторонѣ тарифныя работы послѣдняго десятилѣтія (1893—1902), имѣющія меньшія значеніе, какъ и нѣкоторые законодательные акты общаго значенія, относящіеся къ желѣзнымъ дорогамъ, представляемъ, для заключенія изслѣдованія нашего, рядъ цифръ, выражающихъ результаты нашего желѣзнодорожнаго хозяйства въ новѣйшее время.

ГОДЫ	Было открыто для движенія рельсов. пут.	Изъ этого числа въ казен. упр.	Частныхъ жел. дорогъ	Валовой доходъ всей сѣти	Валовой расх. всей сѣти	Коэф. эксп.	Чистый доходъ
				тыс. руб.	тыс. руб.		тыс. руб.
1892	29.157	11.636	17.521	301.575.950	194.575.644	64%	107.000.306
1893	30.737	13.771	16.966	328.641.488	200.587.551	61%	128.058.937
1894	32.562	18.263	14.299	371.783.810	217.930.773	58%	153.853.037
1895	34.448	21.746	12.702	396.822.770	231.303.682	58%	165.519.088
1896	36.718	24.269	12.449	426.322.767	248.245.732	58%	178.077.035
1897	38.306	25.320	12.986	452.257.055	272.598.633	59%	179.658.422
1898	42.224	27.514	14.710	486.524.129	298.972.276	62%	187.551.853
1899	47.176	30.479	16.697	521.276.387	332.612.921	64%	188.663.466
1900	50.022	34.091	15.931	580.571.330	383.087.431	66%	197.483.899
1901	53.064	35.477	17.587	574.687.000	396.331.000	69%	178.356.000
Итого за 10 лѣтъ	24.360[1])	—	—	4.440.512.686	2.776.245.643	62½	1.664.267.043
Въ средн. за годъ	2.436	—	—	444.051.268	277.624.564	62½	166.426.704

[1]) Къ концу 1891 г. было открыто для движенія 28.704 версты. Въ 1902 г. открыто для движенія около 1.300 верстъ, слѣд. въ 1893—1902 г. открыто для движенія 25.207 верстъ или по 2.520 верстъ въ годъ.

Распредѣленіе дохода и расхода между казенными и частными линіями выразится въ слѣдующихъ цифрахъ:

ГОДЫ	Валов. дох. каз. дор.	Расходъ эксплоат. казен. дор.	Коэф. эксп.	Чистый доходъ казен. дор.	Валовой доходъ частныхъ дорогъ	Расходъ эксплоат. частныхъ дорогъ	Коэф. эксп.	Чистый доходъ частныхъ дорогъ
	тыс. руб.	тыс. руб.	%	тыс. руб.	тыс. руб.	тыс. руб.	%	тыс. руб.
1892	85.894.608	58.210.276	68	27.484.332	215.268.637	135.958.804	64	79.309.833
1893	120.025.723	75.161.848	63	44.863.875	208.026.122	124.721.566	60	83.304.556
1894	208.269.557	125.523.887	60	82.745.670	161.724.419	91.272.950	56	70.451.469
1895	259.347.178	151.723.372	58	107.623.806	139.143.407	80.527.457	58	58.615.950
1896	285.354.500	165.961.305	58	119.393.195	140.968.267	82.284.427	58	58.683.840
1897	319.515.234	193.695.765	61	125.819.467	132.741.821	78.902.867	59	53.838.954
1898	342.399.805	209.092.747	61	133.307.058	144.124.324	89.879.528	63	54.244.796
1899	359.815.797	231.456.469	64	128.359.328	161.460.590	101.156.452	63	60.304.138
1900	395.568.874	266.453.524	67	129.115.350	185.002.456	116.818.102	64	68.184.354
1901	388.394.000	270.388.000	70	118.006.000	187.942.306	125.943.073	67	61.999.233

Изъ этихъ данныхъ мы видимъ, что въ общемъ эксплоатація частныхъ линій, шла болѣе успѣшно, чѣмъ казенныхъ. Нагляднѣе стоитъ дѣло, если опредѣлить доходы и расходы на версту жел. дор. [1]).

ГОДЫ	Валовой доходъ на версту всей сѣти	Расходъ на версту всей сѣти	Чистый доходъ на версту всей сѣти	Валовой доходъ казенныхъ дор.	Расходъ казенныхъ линій	Чистый дох. каз. линій	Валов. дох. на версту частной сѣти	Расходъ на версту част. сѣти	Чистый дох. на версту части. дор.
	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.
1892	10.966	7.075	3.891	8.403	5.708	2.695	12.481	7.883	4.598
1893	11.616	7.078	4.538	9.422	5.900	3.522	13.418	8.045	5.373
1894	11.959	6.838	5.121	11.437	6.893	4.544	11.669	6.744	4.925
1895	12.120	7.064	5.056	11.936	6.983	4.953	12.480	7.222	5.258
1896	12.297	7.160	5.137	12.610	7.334	5.276	11.798	6.886	4.912
1897	11.777	7.098	4.679	12.081	7.323	4.758	11.182	6.644	4.538
1898	11.842	7.280	4.562	12.818	7.743	5.075	10.442	6.517	3.925
1899	11.771	7.513	4.258	12.336	7.932	4.404	10.689	6.712	3.977
1900	11.999	7.927	4.072	12.270	8.214	4.056	11.398	7.292	4.106

[1]) По даннымъ Стат. сбор. м. п. с. вып. 1892—1900 гг. табл. IX и Свѣд. гос. кон. 1892—1900. Данныя эти не совпадаютъ.

О степени доходности или убыточности желѣзнорожной сѣти судить можно различно въ зависимости отъ методовъ подсчета капитальныхъ затратъ на дороги, ихъ оплаты, характера расходовъ и доходовъ. Иногда, напр. госуд. контроль вноситъ въ счетъ поступленій жел. дорогъ—сборъ съ грузовъ и пассажировъ,—совершенно правильно, такъ какъ этотъ сборъ равносиленъ увеличенію тарифовъ и безъ желѣзныхъ дорогъ не могъ бы существовать, въ другихъ же своихъ подсчетахъ позднѣйшаго времени госуд. контроль безъ всякихъ основаній эти поступленія во вниманіе не принимаетъ. Далѣе въ общій счетъ расходовъ по желѣзн. дорогамъ можно вносить только проценты по *дѣйствительно* заключеннымъ ж. д. займамъ, оставляя въ сторонѣ затраты, произведенныя изъ текущихъ средствъ госуд. казначейства или самихъ жел. дорогъ, а можно вносить въ счетъ оплату всѣхъ вообще затраченныхъ на жел. дороги капиталовъ, по условному (гипотетическому) проценту (принято у насъ въ настоящее время начислять $4^1/_2\%$), тогда расходъ значительно возрастетъ. Можно въ счетъ вводить только расходы *эксплоатаціи* жел. дорогъ, но можно принимать во вниманіе также расходы на капитальное улучшеніе жел. дорогъ и на снабженіе ихъ усиленнымъ подвижнымъ составомъ, тѣмъ болѣе что этого рода расходы заносятся у насъ въ счетъ обыкновеннаго (а не чрезвычайнаго, какъ было прежде) бюджета. Госуд. контроль въ своихъ ежегодныхъ *свѣдѣніяхъ о жел. дорогахъ* усчитываетъ только расходъ собственно эксплоатаціи, а расходъ на улучшеніе жел. дорогъ и снабженіе ихъ подвижнымъ составомъ относитъ въ счетъ капитальныхъ затратъ по жел. дор. сѣти, причисляетъ ихъ къ основнымъ и дополнительнымъ капиталамъ дорогъ, начисляя на эти затраты по $4^1/_2\%$. Это, конечно, совершенно правильный пріемъ для опредѣленія *дѣйствительной* періодической доходности нашей ж. д. сѣти. Въ прежнее время капитальныя затраты на жел. дороги по ихъ улучшенію и увеличенію подвижного состава, покрывались *новыми займами* и проводились по чрезвычайному госуд. бюджету или чрезвычайному же бюджету частныхъ ж. д. обществъ. Слѣдуя въ данномъ случаѣ методу госуд. контроля, мы получимъ слѣдующія цифры:

ГОДЫ	Основной капиталъ жел. дорогъ исчисляемый въ	Чистый доходъ по даннымъ госуд. контр.	%-ое отношеніе дохода къ капиталу	Сумма обязательн. на дор. платежей по займамъ etc.	На обяз. платежи употребл. изъ чист. дохода	Какой процентъ на капиталъ требовалось выработать	Какой процентъ составляетъ часть, употребл. изъ чист. дох. на она. капит.	Въ пользу акціонеровъ сверхъ и безъ гарантіи	Въ запасный капиталъ и на другія надобности	Прибыль казны или прибыль казны по желѣзн. дор. + или —
	тыс. руб.	т. р.	0/0	т. р.	т. р.	0/0	0/0	т. р.	т. р.	тыс. руб.
1892	3.145.006	107.820	3,43	136.931	94.345	4,35	3,0	11.248	2.712	—42.586
1893	3.235.691	128.059	3,96	135.457	114.750	4,19	3,54	12.200	3.135	—20.707
1894	3.533.250	153.853	4,35	141.729	137.620	4,01	3,89	11.752	3.195	— 4.109
1895	3.789.424	165.519	4,37	151.406	153.186	3,99	4,04	11.068	3.934	+ 1.780
1896	3.791.447	178.077	4,91	153.656	164.944	4,05	4,35	10.666	2.719	+11.288
1897	4.106.341	179.658	4,38	165.704	168.718	4,03	4,11	8.895	2.246	+ 3.014
1898	4.243.365	187.552	4,73	170.062	178.826	4,01	4,21	7.134	1.593	+ 8.762
1899	4.475.763	188.663	4,58	177.502	178.717	3,97	3,99	8.168	1.778	+ 1.215
1900	4.721.814	197.300	4,15	187.307	184.661	3,97	3,91	9.170	3.469	— 2.646

Изъ какихъ элементовъ слагались доходы и расходы по казенной и частной сѣтямъ? [1]) По казенной сѣти:

	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.
1) На платежи по казенн. жел. дор. требов. .	41.397	52.169	86.794	105.468	109.526	120.104	119.967	124.505	130.583	139.698
2) Въ дѣйств. обращ. на нихъ изъ чист. дох. .	27.484	44.864	82.746	107.624	96.243	98.100	103.384	100.735	104.872	118.006
3) Доплачено казною . . .	18.715	18.464	22.175	16.090	13.284	21.194	16.583	23.770	25.711	—
4) Поступило въ казну изъ чистаго дохода .	4.771	11.189	18.138	18.246	23.151	26.910	29.923	27.624	24.244	—
Прибыль казны	—	—	—	2.156	9.867	5.715	13.340	3.854	—	—
Убытокъ »	13.944	7.305	4.048	—	—	—	—	—	1.468	21.692

[1]) По Свѣд. госуд. контр. 1892 г. стр. VI, 1893 г. стр. VI, за 1894 г. стр. IV—VII, 1895 г. стр. VI, 1896 г. стр. VI—IX, 1900 г. стр. VIII.

Результаты хозяйничанья частныхъ обществъ были таковы:

	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	тыс. руб.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.
На платежи требовалось .	92.655	80.502	54.935	45.938	44.129	45.600	50.095	52.997	56.723	61.674
Обращено на нихъ изъ чист. дох.	60.785	62.159	48.908	42.240	41.690	40.426	43.533	46.737	50.522	41.109
Доплач. казною	31.871	18.342	6.027	3.698	2.439	5.175	6.563	6.260	6.202	21.842
Поступило въ казну	5.450	6.749	5.967	3.323	3.860	2.473	1.985	3.621	5.023	10.624
Убыт. казны	26.420	11.583	61	376	—	2.702	4.578	2.639	1.178	11.218
Прибыль »	—	—	—	—	1.421	—	—	—	—	—

Какъ видимъ, частное желѣзнодорожное хозяйство требовало отъ госуд. казначейства изъ году въ годъ приплатъ, количество которыхъ однако къ 1900 г. сократилось было до минимума, но съ 1901 г. эти приплаты возрастали и предположены въ 1902—1903 гг. къ еще большему возрастанію.

По всей сѣти (казенной и частной) имѣлись такіе результаты:

	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.
На обязательные платежи требовалось	132.337	128.925	141.729	151.406	153.656	165.704	170.062	177.502	187.307	201.372
Отчисл. изъ чистаго дохода частн. дор.	84.124	96.120	48.908	42.240	41.690	40.426	43.533	46.737	50.522	41.109
Отчисл. изъ чистаго дохода казен. дор.			82.757	105.468	109.526	120.104	103.384	100.735	104.872	118.006
Приплаты казны . . .	52.807	39.337	10.076	3.699	2.439	5.174	23.145	30.030	31.913	21.692
Доля казны въизлишкахъ доходовъ . .	10.221	18.630	5.967	5.479	13.727	8.188	31.907	31.245	29.267	—
Прибыль казны . . .	—	—	—	1.780	11.288	3.014	8.762	1.215	—	—
Убытокъ казны . . .	42.586	20.707	4.109	—	—	—	—	—	2.646	32.910

Сравнивая результаты эксплоатаціи частныхъ и казенныхъ ж. дорогъ, получаемъ такія цифры [1]).

Годы	ДОРОГИ	Строит. капиталъ на версту	Платежи на версту	Чистый доходъ на версту	0/0-ое отн. чист. дох. къ вал.	Приплаты или прибыли казны на версту + или —
		т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	тыс. руб.
1892	Казенныя	83.878	4.036	2.695	32	— 1.341
	Частныя	132.572	5.421	4.598	36	— 1.554
1893	Казенныя	86.743	4.149	3.522	37	— 627
	Частныя	134.480	5.246	5.373	40	— 769
1894	Казенныя	110.293	4.828	4.544	40	— 284
	Частныя	110.435	4.135	5.208	44	— 5
1895	Казенныя	112.767	4.854	4.953	42	+ 99
	Частныя	113.494	3.900	5.258	42	— 34
1896	Казенныя	112.352	4.712	5.137	42	+ 425
	Частныя	85.020	3.667	4.874	42	+ 118
1897	Казенныя	104.180	4.542	4.758	39	+ 216
	Частныя	86.250	3.561	4.503	41	— 226
1898	Казенныя	100.389	4.382	4.869	39	+ 487
	Частныя	80.645	3.510	3.924	37	— 337
1899	Казенныя	97.301	4.289	4.422	36	+ 133
	Частныя	94.325	3.823	4.045	37	— 180
1900	Казенныя	99.112	4.109	4.062	33	— 47
	Частныя	90.894	3.443	4.171	36	— 73
1901	Казенныя	—	4.233	3.596	30	— 637
	Частныя	—	3.715	3.638	33	— 676

Изъ этихъ цифръ мы видимъ, что въ общемъ частная сѣть эксплоатировалась удачнѣе казенной, и, слѣд., тѣ порядки, которые практиковались прежде на частной сѣти, въ м-во С. Ю. Витте были въ корень упразднены [2]). Но для казны частная сѣть была все-таки убыточнѣе казенной, ибо по ней ежегодно дѣлались приплаты, большія нежели по казенной, и въ то время, когда казенныя дороги давали уже прибыль, частныя все еще требовали приплаты. Это происходило не отъ недостатка чистаго дохода на частныхъ дорогахъ, а оттого, что значительная его часть шла въ пользу акціонеровъ, а не

[1]) Цифры эти только приблизительныя, особенно до 1897 г., такъ какъ только съ этого года данныя Госуд. контр. болѣе или менѣе надежны и обработаны. До 1896 г. данныя несогласованы въ отчетахъ и противорѣчивы. Чистый доходъ въ этой таблицѣ не соотвѣтствуетъ иногда предшествующей, ибо тамъ данныя—исправлены и взяты для всей сѣти, а здѣсь только сѣти общаго значенія. Кромѣ того Ярославская дорога здѣсь помѣщена въ числѣ частныхъ, а тамъ въ числѣ казенныхъ съ 1900 г.

[2]) Для сравненія съ прежними данными о доходности нашей желѣзнод. сѣти см. Рус. госуд. кредитъ, т. II стр. 405—410.

на обязательные гарантированные платежи, лежащіе на частной сѣти. Таковы результаты нашего ж. д. хозяйства, если его разсматривать, какъ коммерческое предпріятіе, по строгимъ правиламъ бухгалтеріи и безъ всякаго отношенія собственно къ государственной росписи. Можетъ быть примѣненъ и другой методъ, исчисленіе по которому предложилъ въ своей получившей большую извѣстность запискѣ г. Бутми-де-Кацманъ [1]), вызвавшей оффиціальное опроверженіе со стороны представителя м-ва ф-овъ г. Шванебаха. Именно можно вычислить, сколько въ данномъ году получаетъ государство отъ своихъ ж. дорогъ и отъ обязательныхъ платежей со стороны дорогъ частныхъ и затѣмъ, сколько оно вообще тратитъ на жел. дороги, независимо отъ того, носитъ ли затрата капитальный характеръ и причисляется ли она къ основному капиталу ж. дорогъ или это просто текущій расходъ эксплоатаціи, равнымъ образомъ исчислить только *дѣйствительные* платежи по жел. дор. займамъ, не начисляя процентовъ на затраты, произведенныя изъ обыкновенныхъ госуд. доходовъ. Тогда получатся слѣдующіе результаты [2]):

ГОДЫ	Поступленіе отъ казенныхъ дорогъ	Поступл. отъ частныхъ дорогъ	Поступлен. отъ налога на пассажировъ и грузы	ВСЕГО	Платежи по ж. д. долгамъ	Эксплоатація казенныхъ дорогъ	Гарантіи чистаго дох. и платежи по бумаг. выкупл. дорогъ, раскл. съ коими еще не произвед.	Усиленіе, улучшен. ж. д. и пріобрѣтен. подвижн. состава	Содерж. желѣзнодорож. контроля	ВСЕГО	Убытокъ или прибыли казны + или —
	тыс. р.	тыс. р.	тыс. р.	тыс. р.	тыс. р.	тыс. р.	т. р.	тыс. р.	т. р.	тыс. р.	тыс. р.
1892	74.408	36.694	9.066	*120.168*	72.180	50.242	7.322	11.129	1.358	*142.231*	— 22.063
1893	85.146	34.522	8.609	*128.277*	67.840	56.979	8.448	27.642	1.496	*162.405*	— 34.128
1894	115.990	39.466	9.677	*165.133*	84.141	78.150	7.448	20.638	1.828	*192.205*	— 27.072
1895	194.675	23.027	8.857	*226.559*	98.813	125.491	3.019	28.378	2.266	*257.967*	— 31.408
1896	293.260	19.114	9.935	*322.309*	101.212	150.276	2.797	51.081	2.805	*308.171*	+ 14.138
1897	277.846	15.288	9.734	*302.868*	114.777	173.407	1.899	55.115	3.309	*348.508*	— 45.640
1898	348.206	14.802	11.179	*374.187*	114.594	192.811	1.325	86.109	3.480	*398.319*	— 24.132
1899	347.529	10.641	12.807	*370.977*	117.322	212.180	1.000	79.336	3.631	*413.470*	— 42.493
1900	361.659	12.289	13.723	*387.672*	112.264	237.074	5.990	90.168	3.868	*449.364*	— 61.692
1901	378.617	14.394	14.807	*407.818*	126.150	269.353	2.085	83.994	3.118	*484.699*	— 76.881
Итого	2.477.336	220.237	108.394	*2.805.968*	1.009.293	1.545.963	41.333	533.592	27.159	*3.157.339*	—351.371
Въ средн.	247.737	22.024	10.839	*280.596*	100.929	154.596	4.133	53.359	2.716	*315.734*	35.137

[1]) См. Рус. госуд. кредитъ, т. III гл. II стр. 412, Реф. ден. обр. и пром. кризисъ, стр. 298.

[2]) Объяс. зап. къ отч. госуд. контр. 1901 г. стр. 42, за 1898 г. стр. 16 и 59, 1893 г. стр. 58, 1894 г. стр. 61—62, 1895 г. стр. 66, 1896 г. стр. 72, Отч. 1892 г. стр. 517.

Итакъ о поступленіи доходовъ въ госуд. казну отъ жел. дорогъ, которое могло бы быть употреблено на какія-либо потребности, не можетъ быть и рѣчи. Напротивъ государство тратило очень крупную часть своихъ поступленій (35 мил. руб. въ среднемъ за десятилѣтіе) на улучшеніе желѣзныхъ дорогъ казенныхъ и частныхъ. Улучшенія эти вызывались и вызываются, какъ мы только что говорили, самой настоятельной нуждой: большинство дорогъ нашихъ выстроено крайне неудовлетворительно и, чтобы привести ихъ въ порядокъ, приходится затрачивать очень крупныя средства. На многихъ участкахъ дорогъ до сихъ поръ еще уложены желѣзные рельсы, на другихъ рельсы легковѣсные—ихъ приходится замѣнять рельсами стальными обыкновеннаго ($22^1/_2$ ф.) типа, равно замѣнять полусгнившія шпалы новыми и увеличивать ихъ количество для увеличенія пропускной способности жел. дорогъ. Съ этою же цѣлью приходится во многихъ мѣстахъ укладывать вторые пути, увеличивать количество разъѣздовъ, усиливать станціи. Для увеличенія скорости поѣздовъ приходится, кромѣ того, спрямлять пути, вообще выстроенные съ большими уклонами и закругленіями. Далѣе дороги наши снабжены совершенно ничтожнымъ подвижнымъ составомъ и при томъ въ большинствѣ случаевъ весьма плохого качества. Слѣдовательно необходимо ежегодно пріобрѣтать огромное количество паровозовъ и вагоновъ, при чемъ, благодаря покровительству сперва отечественной промышленности вообще (что имѣло смыслъ), а затѣмъ въ цѣляхъ покровительства нѣкоторымъ излюбленнымъ «отечественнымъ» заводомъ (преимущественно иностраннаго происхожденія), которымъ платилось за заказы дороже противъ существующихъ на *внутреннемъ* рынкѣ цѣнъ (что не имѣло никакого основанія), подвижной составъ, какъ равно рельсы и скрѣпленія обходились ж. дорогамъ чрезвычайно дорого. Вообще въ противоположность Н. Х. Бунге и И. А. Вышнеградскому, при которыхъ ж. дороги были отодвинуты на второй планъ, при С. Ю. Витте главное вниманіе финансового вѣдомства было обращено именно на желѣзныя дороги. На сооруженіе ихъ и улучшеніе ихъ тратились главнымъ образомъ избытки обыкновеннаго бюджета надъ чрезвычайнымъ, на нихъ же шли суммы, вырученныя путемъ займовъ, выпускавшихся какъ отъ имени государства непосредственно, такъ и отъ имени частныхъ обществъ съ гарантіей правительства. Мы видѣли, что за 10 лѣтъ было издержано на жел. дороги съ улучшеніемъ и развитіемъ ихъ

провозоспособности на 351.371 т. р. болѣе, чѣмъ отъ нихъ получено. Собственно же на строительство израсходовано [1]):

Въ 1892 г.	. . . . .	13.214.883 р.
» 1893 »	. . . . .	36.617.574 »
» 1894 »	. . . . .	40.323.325 »
» 1895 »	. . . . .	77.622.556 »
» 1896 »	. . . . .	96.022.656 »
» 1897 »	. . . . .	90.393.351 »
» 1898 »	. . . . .	61.434.523 »
» 1899 »	. . . . .	60.066.639 »
» 1900 »	. . . . .	55.695.367 »
» 1901 »	. . . . .	34.665.248 »
Итого	. . . . .	566.066.122 р.

На 1902 г. ассигновано 162.320.400 р., на 1903 г. 166.115.603 р. Изъ займовъ 1893—1902 г.г. на жел. дороги могло быть употреблено, какъ видѣли мы, до 495 мил. р., остальное дали обыкновенные доходы. Частныя общества реализовали займовъ на 1000 м. р. [2]) съ помощью госуд. кредита и на 93 мил. р.[3]) съ помощью своего кредита частнаго. Въ результатѣ сооружена цѣлая сѣть жел. дорогъ въ 26.553 верстъ[4]), пріобрѣтенъ для нея подвижной составъ въ размѣрѣ 8.705 паровозовъ, 10.650 вагоновъ пассажирскихъ и почтовыхъ и 188.225 товарныхъ. Все количество подвижного состава на нашей сѣти въ Европейской и Азіатской Россіи опредѣлялось въ 1901 г. 13.613 паровозовъ стоимостью 391.899 тыс. руб., на версту 0,26 паров., вагоновъ пассажирскихъ, багажныхъ и почтовыхъ 16.408, стоимостью въ 94.310.350 руб., на версту 0,33, вагоновъ товарныхъ—290.746, стоимостью 374.454.600 р., на версту 5,85 [5]), количество совершенно ничтожное, если, напр. имѣть въ виду, что въ томъ же 1900 г. количество паровозовъ въ Германіи было 18.986, на версту 0,41, въ Англіи 21.195, или 0,64 на версту, пассаж. и почтовыхъ вагоновъ въ Германіи 40.583, по 0,88 на версту, въ Англіи 47.433, цо 1,44 на версту, вагоновъ товарныхъ 415.911, по 9,01 на версту, въ Англіи 727.784, по 22,07 на версту. Однако, если произвести сравненіе съ государствами, гдѣ

---

[1]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контроля 1892 г. стр. 60, 1893 г. стр. 58, 1894 г. стр. 61—62, 1895 г. стр. 66, 1896 г. стр. 72, 1897 г. стр. 69, 1898 г. стр. 69, 1899 г. стр. 72, 1900 г. стр. 51, 1901 г. стр. 49.

[2]) Считая займы, разрѣшенные въ 1892 г. и 15 м. р. займа о-ва Китайск. ж. д.

[3]) О-во В.-Вѣнской ж. д. и частныя о-ва подъѣздныхъ путей.

[4]) Частными о-вами дорогъ мѣстнаго значенія 2128 в., общаго 12.500, Сибирская—5384, Манчжурская—2377, Пермь-Котласская—811, Екатеринбургская—226, Тифлисско-Карско-Эриванская—420, Витебско-Жлобинская—263, Кіево-Ковельская—424, второст. значенія—2020.

[5]) Стат. сбор. м. п. с., вып. 68, табл. III и стр. LXXIII—LXXIV.

ж. д. хозяйство далеко не такъ развито, какъ въ Германіи или Англіи, то размѣры нашего подвижного состава не покажутся уже столь ничтожными. Такъ въ Австро-Венгріи количество паровозовъ и абсолютно (8.055 штукъ) и относительно (0,24 на версту) уступало въ 1900 г. русскимъ (считая собственно только въ Европейской Россіи — 12.156 паров., по 0,28 на версту), во Франціи (въ 1899 г.) уступало абсолютно (10.261 противъ 11.161) и почти равнялось относительно (0,29 противъ 0,28 на версту), въ С. А. Штатахъ же, хотя (въ 1900 г.) и неизмѣримо превосходило абсолютно (37.663 противъ 12.156), но за то значительно уступало относительно (0,13 противъ 0,28 на версту). Уступая и Австро-Венгріи и Франціи весьма значительно по количеству пассажирскихъ и почтовыхъ вагоновъ (и абсолютно и относительно), по количеству товарныхъ вагоновъ мы отставали отъ Франціи весьма немного (276.389 противъ 277.888 и 6,66 на версту противъ 7,85 на версту), мы превосходили весьма значительно Австро-Венгрію и абсолютно (всего 177.767 вагоновъ) и относительно (5,36 вагоновъ на версту). Америка опередила насъ неизмѣримо (1.416.125 вагоновъ!), но относительно (4,87 вагоновъ на версту) русскія дороги имѣли преимущество... Сравнительно съ прежнимъ такіе у насъ результаты [1]):

въ 1892 г. на вер. было паровоз. 0,26, вагон. пассаж. 0,30, тов. 5,46,
» 1900 » » » » » 0,28 » » 0,32 » 6,66.

Въ 1892 г. общ. колич. пар.— 4.908, ваг. пас.— 5.758, тов.—102.521
» 1900 » » » » —12.156 » » —13.531 » —276.389

Вся сумма государств. ж. дор. займовъ въ концѣ 1901 г. можетъ быть принята въ слѣдующихъ цифрахъ [2]):

		Сумма	Ежег. платежъ
1.	3%-ый золотой заемъ 1891 г.	181.462.500 р.	6.182.063 р.
2.	» Закавказской ж. д.	74.145.562 »	2.884.912 »
3.	» Главнаго О-ва рос. ж. д.	17.268.187 »	683.140 »
4.	» Морш.-Сызранской » »	3.873.937 »	144.195 »
5.	» Ряжско-Вяземской » »	4.815.937 »	179.306 »
6.	$3^1/_2$%-ый заемъ 1894 г.	124.420.650 »	4.711.639 »
7.	4%-ыя консолид. обл. 1880 г.	212.475.187 »	9.419.423 »
8.	» » » 1889 » 1 серія . .	255.768.750 »	10.938.375 »
9.	» » » 1889 » 2 » . .	453.803.250 »	19.404.911 »
10.	» » » 1890 » 3 » . .	116.925.000 »	5.002.125 »
11.	» Николаевской ж. д. 1867 г. . . .	100.392.937 »	4.714.382 »
12.	» » » » 1869 » . . .	93.239.813 »	4.378.528 »
13.	» Орловско-Грязской ж. д.	25.758.070 »	1.203.627 »
14.	» Главнаго общества	41.678.062 »	1.966.180 »
15.	» Московско-Курской ж. д.	9.088.579 »	419.258 »
16.	» К.-Х.-Азовской » »	79.615.053 »	3.623.646 »

[1]) По сѣти Европейской Россіи.
[2]) По даннымъ прил. къ отч. госуд. контр. за 1901 г.

		Сумма	Ежег. платежъ
17.	4%-ыя Зол. заемъ 1890 г. (Х. Кременч. ж. д.).	14.789.063 р.	693.001 р.
18.	» Облигаціи Ю.-Западныхъ ж. д. . .	41.215.500 »	1.915.620 »
19.	» Облиг. Глав. о-ва 1897 г.	42.476.250 »	2.091.696 »
20.	» Облиг. Моск.-Смол. 1897 »	20.731.496 »	922.229 »
21.	» Обл. Риго-Двинск. ж. д. (вмѣсто акцій).	13.069.312 »	700.223 »
22.	» » Тамбово-Сарат. ж. д. » »	10.548.188 »	477.926 »
23.	» » Орловско-Вит. » » (взам. акціи).	16.467 187 »	757.163 »
24.	» » Главнаго общества » »	167.920.312 »	7.098.282 »
25.	» » Кур.-Харьк.-Аз. ж. д. » »	10.269.375 »	465.855 »
26.	» » Двинско-Витеб. » » » »	27.441.618 »	1.277.443 »
27.	» » Донецкой » » » »	10.084.125 »	451.531 »
28.	» » Закавк. 1897 г. (взамѣн. 5% обл.).	8.768.063 »	388.017 »
29.	» » Главнаго общ. 1893 г. . . .	1.254.400 »	58.234 »
30.	» » Ивангородъ-Домбров. ж. д. . .	7.234.400 »	394.034 »
31.	» » М.-Я.-Архангельской » » . .	76.880.740 »	3.807.624 »
32.	4½%-ые займы 1890 и 1892 г.	147.960.000 »	6.935.050 »
33.	» облигаціи Ивангор.-Домбр. ж. д.	23.710.313 »	1.368.346 »
34.	» » М.-Я.-Архангел. » »	2.480.268 »	133.590 »
35.	5%-ый заемъ М.-Я.-Архан. ж. д. 1868 г. .	16.111.230 »	913.846 »
36.	4%-ая рента, замѣнившая ж. д. займы . .	575.882.533 »	19.359.968 »
37.	» консолид. ж. д. рента 1901 г. . .	159.000.000 »	3.180.000 »
	Итого 37 займовъ на сумму .	3.105.747.849 р.	129.246.397 р.

изъ которыхъ 10.511.872 р. составлялъ расходъ на *погашеніе* займовъ. Къ 1903 г. сумма ж. д. займовъ увеличилась «Китайскимъ» на сумму 181.959.000 р.

Какъ видимъ сумма громадная, но она не выражаетъ собою еще итога затратъ на казенныя желѣзныя дороги, ибо сумма всѣхъ ихъ строительныхъ капиталовъ опредѣлялось къ 1901 г. [1]) въ цифрѣ 3.338.561.681 р. съ платежами въ 135.921.444 р. (съ М.-Я.-Архангельской ж. д.), а изъ приведенной выше цифры надо выключить парижскій заемъ 1901 г. и консолид. облигаціонные займы (на сумму до 138.159.694 р.) [2]), числящіеся переданными частнымъ обществамъ.

Гарантированныхъ правительствомъ займовъ числилось къ 1902 г.

		Платежъ
1.	Семь займовъ *Владикавказской* ж. д. на . .	142.218.994	6.444.298
2.	Три займа *Лодзинской* ж. д. на	7.958.281	409.342
3.	Пять займовъ *М.-В.-Рыбинской* ж. д. на . .	125.890.816	5.727.488
4.	Десять займовъ *М.-Казанской* ж. д. на . . .	138.332.902	6.712.158
5.	Семь займовъ *М.-К.-Воронежской* ж. д. на .	136.426.333	6.369.862
6.	Одинадцать займовъ *Р.-Уральской* ж. д. на .	254.997.764	8.608.776
7.	Двѣнадцать займовъ *Ю.-Восточныхъ* ж. д. на	171.690.135	8.138.142
	Итого 55 займовъ на .	977.515.224	42.420.066

[1]) Свѣд. госуд. контр. за 1900 г. стр. 19 и 21.

[2]) Прил. къ отч. госуд. контр. за 1901 г. стр. 281

Какъ видимъ, разнообразіе очень большое и очень нежелательное въ интересахъ нашего кредита. Въ м-во С. Ю. Витте очень многіе изъ желѣзнодорожныхъ займовъ были унифицированы, но количество унифицированныхъ займовъ все-таки осталось очень большимъ, и къ настоятельнымъ задачамъ будущаго прійдется отнести *упорядоченіе* этого желѣзнодорожнаго долга, приведеніе его къ одному знаменателю. Необходимо къ этому добавить, что и акціонерные капиталы *четырехъ* ж. д. обществъ (Лодзинской, М.-Казанской, М.-К.-Воронежской и Р.-Уральской) были гарантированы, всего на первоначальный нариц. капиталъ въ 33.497.744 р. съ платежомъ въ 1.600.822 р. [1]), другими словами носили характеръ займовъ государственныхъ.

Частными ж. д. обществами выпущено было, кромѣ того, негарантированныхъ облигаціонныхъ капиталовъ (Варш.-Вѣнская ж. д. [2]) на 79.318.472 р. (за срочнымъ погашеніемъ ихъ оставалось только на 32.714.222 руб. къ 1901 г. [3]) съ платежомъ въ 3.972.060 р. и негарантированныхъ акцій на 83.475.483 р. нариц.

Общій итогъ желѣзнодор. займовъ, числящихся въ настоящее время непогашенными, на жел. дорогахъ составляетъ такимъ образомъ:

1) по гарантир. акціямъ	31.621.235 р.	съ плат. въ	1.600.822 р.
2) по правител. займамъ	3.105.747.849 »	» »	» 129.246.397 »
3) по гарантир. займамъ	977.515.224 »	» »	» 42.420.066 »
Всего. .	4.114.884.308 р.	» »	» 171.666.463 р.

Основныхъ же и дополнительныхъ капиталовъ на жел. дорогахъ числилось къ 1901 г. [4]) на *4.721.814.266 р.*, изъ которыхъ:

		За срочнымъ погашен.	Платежей
1) акціонерныхъ капиталовъ. . .	116.973.227 р.	105.517.848 р.	1.600.822 р.
2) облиг. капиталовъ ж. д. о-въ .	1.065.897.774 »	988.985.291 »	41.175.891 »
3) нравит. обл. капит.	2.804.353.871 »	2.718.955.627 »	116.001.819 »
4) нереализ. затратъ	734.589.394 »	734.589.394 »	28.528.037 »
Всего, какъ сказано . .	4.721.814.266 р.	4.548.048.160 р.	187.306.569 р.

Выработать такой доходъ наша ж. д. сѣть въ настоящее время совершенно безсильна. А между тѣмъ въ этотъ счетъ не вошли еще 1.250.411.882 р. долга, списаннаго со счетовъ частныхъ обществъ при выкупѣ и новыя обязательства, начисленныя на дороги въ 1901—1902 г.г. Хуже всего, однако, то, что результаты нашего

[1]) Свѣд. о жел. дор. 1900 г. стр. 41.

[2]) Сверхъ того о-вами подъѣздныхъ путей на 42.797.000 р.

[3]) Свѣд. госуд. о жел. дор. 1900 г. стр. 55 и выше стр. 105—106 и 191.

[4]) Ibid. стр. 35.

ж. д. хозяйства съ каждымъ годомъ не улучшаются, а *ухудшаются*. Происходитъ это вслѣдствіе сооруженія въ послѣднее время ряда совершенно бездоходныхъ казенныхъ линій, не вырабатывающихъ дохода, достаточнаго хотя бы для покрытія расходовъ эксплоатаціи, а также ряда частныхъ линій, поглотившихъ доходы прежнихъ прибыльныхъ частныхъ же линій и часть доходовъ паралельныхъ казенныхъ. Мы видѣли выше, какія изъ частныхъ обществъ могутъ еще считаться самостоятельными и солидными предпріятіями, не нуждающимися въ казенной поддержкѣ. Изъ дорогъ же, принадлежащихъ правительству, только Баскунчакская, Екатерининская, Закавказская, Либаво-Роменская, Московско-Курская съ М.-Нижегородской, Николаевская, Полѣсскія, Харьково-Николаевская и Юго-Западныя могли считаться доходными и не требовать приплатъ изъ обще-государственныхъ рессурсовъ. Къ нимъ въ послѣднее время присоединились дороги Риго-Орловская и Самаро-Златоустовская, всего общимъ протяженіемъ до 15.000 верстъ, остальныя же дороги (свыше 17.000 верстъ) дохода, достаточнаго для покрытія расходовъ эксплоатаціи и оплаты капитала, не давали, особенно дороги Сибирскія (Сибирская, Уссурійская, Забайкальская), которыя чрезвычайно сильно понижали доходность всей нашей ж. д. сѣти вообще. Такъ въ 1897—1900 г. прибыль отъ всей ж. дорожной сѣти составила 21.443.990 р., а, еслибы выключить результаты эксплоатаціи Сибирскихъ дорогъ, то эта прибыль опредѣлилась бы цифрою 67.936.134 р.[1]). Въ результатѣ участія казны въ ж. д. хозяйствѣ (казенномъ и частномъ) оказались, какъ мы видѣли, извѣстныя прибыли въ 1897—1899 г.г. и убытки въ 1900—1901 г.: безъ Сибирскихъ же ж. д. эти прибыли были бы больше, а убытковъ не было бы совсѣмъ, какъ видно изъ слѣд. цифръ[2]).

	1897	1898	1899	1900	1901
Получены были на самомъ дѣлѣ прибыли или убытки	+ 3.013.586	+ 8.762.470	+ 1.215.300	— 2.646.111	—32.910.000
Прибыли, которыя получились бы безъ Спб. дор.	+12.475.299	+19.787.946	+12.910.649	+11.665.496	—14.910.000

Въ 1901 году, какъ видимъ, даже безъ Сибирскихъ дорогъ, убытки нашей сѣти достигаютъ вполнѣ почтенной цифры (15 м. р.), превышающей итогъ затратъ по м-ву народ. просвѣщенія на на-

[1]) Свѣд. за 1900 г. стр. III—IV.

[2]) Ibid. стр. VIII. Предв. свѣд. за 1901 стр. 8.

родныя училища въ $1^1/_2$ раза. Въ 1902 и 1903 г.г. ожидаются результаты еще худшіе. Въ жертву желѣзнымъ дорогамъ *уже* приносятся *десятки* милліоновъ рублей ежегодно *при всякомъ подсчетѣ*. Что же будетъ, когда откроютъ движеніе по новымъ бездоходнымъ линіямъ: Петербурго-Вятской, Оренбургъ-Ташкентской, Бологое-Сѣдлецкой и другимъ? Невольно рождается вопросъ, чему слѣдовать въ нашей будущей желѣзнодорожной политикѣ и прежде всего продолжать ли строить безъ конца все новыя и новыя бездоходныя линіи? Разумѣется, вовсе пріостановить желѣзнодорожное строительство и невозможно, и нежелательно. Такое прекращеніе повлечетъ за собою крахъ множества предпріятій, живущихъ этими постройками и оставитъ безъ заработковъ массу населенія. Кромѣ того, Россія такъ мало еще снабжена рельсовыми путями, что объ *излишнемъ* количествѣ ихъ у насъ не можетъ быть и рѣчи. Но изъ этого не слѣдуетъ, что желѣзныя дороги строить надо безъ конца и безъ всякаго соображенія съ ихъ доходностью, иначе мы можемъ дойти до поглощенія всѣхъ свободныхъ рессурсовъ госуд. казначейства желѣзнодорожнымъ строительствомъ и желѣзнодорожными убытками и до остановки всякаго иного культурнаго развитія страны. Если не прекратить вовсе, то значительно сократить ж. д. строительство положительно необходимо. Разумѣется, линіи начатыя прійдется окончить. Правительство занято въ настоящее время сооруженіемъ трехъ огромныхъ магистралей: Петербургско-Вятской, Оренбургъ-Ташкентской и Бологое-Сѣдлецкой. Кромѣ того имѣется въ виду приступить къ сооруженію Московской окружной дороги, Петербургско-Петрозаводской, Кіевъ-Жлобинской, Срѣтенскъ-Благовѣщенской, Черноморской (при участіи о-ва Владикавказской ж. д.). На все это потребуются и уже употреблены сотни милліоновъ рублей. На очереди стоитъ также постройка Персидской ж. д. и, быть можетъ, продолженіе Оренбургъ-Ташкентской на соединеніе съ дорогами индійскими. Изъ частныхъ обществъ—о-во М.-К.-Воронежской ж. д. проэктируетъ дорогу между Кіевомъ и Одессой, а о-во М.-В.-Рыбинской ж. д. строитъ дорогу отъ Витебска до Н.-Сокольниково и отъ ст. Дно до Царскаго Села,—оба общества въ цѣляхъ окончанія магистрали Петербургъ-Кіевъ-Одесса; о-во Московско-Казанской ж. д. берется за постройку головнаго участка Сибирской ж. д. до Москвы, о-во Рязанско-Уральской ж. д.—отъ Саратова до Астрахани съ переустройствомъ узкоколейной уральской вѣтви на ширококолейную, о-во Владикавказской ж. д. не прочь отъ постройки линіи Челяба-Тихорѣцкая для соединенія съ Сибирской ж. д. Новороссійска, о-во Бѣлгородъ-Сумской ж. д. хлопочетъ о спрямленіи пути между Харьковомъ и Москвою. Есть попытки образовать и но-

выя частныя общества, изъ которыхъ одно задается грандіозною цѣлью постройки Южно-Сибирской магистрали отъ Ташкента до Томска. Есть и другіе проэкты, болѣе далекіе отъ осуществленія... Такъ какъ и частныя общества получаютъ средства для постройки новыхъ дорогъ при посредствѣ государственнаго кредита, то несомнѣнно еще въ теченіе по крайней мѣрѣ пяти-восьми лѣтъ, какъ и въ предыдущее десятилѣтіе, всѣ силы свои населеніе наше вынуждено будетъ отдать на постройку жел. дорогъ, имѣя въ перспективѣ громадныя приплаты изъ общебюджетныхъ средствъ на покрытіе убытковъ этихъ дорогъ. Мало того: значительная часть уже сооруженныхъ дорогъ—узкоколейныя упрощеннаго типа съ малой пропускной способностью. При постройкѣ ихъ поступали крайне легкомысленно и недальновидно, не разсчитывая на серьезное движеніе. Въ результатѣ вслѣдствіе огромнаго предъявленія спроса на эти дороги приходится ихъ перешивать на широкую колею, прокладывать вторые пути, устраивать новые разъѣзды, перекладывать рельсы, шпалы и т. д. Отсюда необходимость ежегодныхъ *очень крупныхъ* расходовъ на улучшеніе уже существующихъ жел. дорогъ. Значительной части этихъ расходовъ, конечно, можно было бы избѣжать, еслибы въ свое время дороги строились надлежащимъ образомъ. Теперь приходится расчитываться за ошибки и поспѣшность самого недавняго прошлаго. О необходимости увеличенія подвижного состава мы уже и не говоримъ, такъ какъ этотъ составъ всегда и всюду увеличивается съ каждымъ годомъ по мѣрѣ возврастанія въ немъ надобности. Ограничить расходы на эту статью,—значитъ оставить уже существующую желѣзнодорожную сѣть разъ—на всегда бездоходною. Такимъ образомъ желѣзнодорожные расходы и въ ближайшемъ будущемъ предвидятся въ такомъ же, если не въ большемъ размѣрѣ, какъ и въ предыдущее десятилѣтіе, и, слѣдовательно, рекомендовать сооруженіе какихъ - либо *новыхъ* дорогъ отнюдь не приходится, дай Богъ справиться съ тѣми, которыя уже строятся и намѣчены. Другое дѣло подъѣздные пути. Ихъ развитіе слѣдуетъ поставить на первый планъ, при томъ, какъ мы уже говорили, не только рельсовыхъ путей но и шоссейныхъ. Только обиліе подъѣздовъ дастъ подлежащую работу нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, которыя (при условіи увеличенія ихъ провозоспособности) въ этомъ случаѣ перестанутъ лежать бременемъ на госуд. казначействѣ. Остановиться съ расходами на это упорядоченіе магистралей и созданіе къ нимъ подъѣздовъ все равно, что затратить деньги на сооруженіе небольшого и неоконченнаго зданія на дорого стоющей землѣ, обречь наше ж. д. хозяйство разъ—на всегда на застой и на убыточность. Въ Европейской Россіи количество рельсовыхъ

подъѣздовъ на 10.000 жителей у насъ составляетъ 0,62 километра и шоссейныхъ $2^1/_2$ кил., тогда какъ въ Германіи 2,19 киллом. и 47 кил., во Франціи 3,06 кил. и 135 кил. При всемъ томъ находятся лица, продолжающія совѣтовать сооруженіе *новыхъ* рельсовыхъ путей, наивно доказывая, что послѣдніе *выгодные* шоссе, гдѣ предвидится большое пассажирское и грузовое движеніе. Въ примѣръ приводятъ пути Житоміръ-Бердичевскій и Богородско-Глуховскій, приносящіе хорошій доходъ и совершенно подорвавшіе значеніе шоссе, соединявшихъ эти пункты [1]). Забываютъ, что примѣры эти для насъ—*исключительные*, ибо всѣ остальные подъѣздные рельсовые пути [2]) даютъ у насъ только убытки. Такіе пункты, какъ Бердичевъ или Житоміръ, давно нуждаются не въ подъѣздахъ узкой колеи, а въ ширококолейной магистрали, но вообще рельсовые пути тамъ только нужны, гдѣ предвидится *большое* движеніе, иначе они себя не окупятъ, и населенію дешевле обошлись бы и были бы полезнѣе обыкновенныя мощеныя дороги. Забываютъ еще, что усовершенствованіе автомобилей вызоветъ совершенно исключительный спросъ на шоссе. На усиленное ж. д. строятельство толкаетъ м-во ф-овъ еще нашъ разсчетный балансъ, постоянно для насъ пассивный и требующій новыхъ заграничныхъ займовъ. Проще всего, конечно, заключать займы ж. дорожные, особенно отъ имени частныхъ обществъ, хотя бы и съ государственной гарантіей. Однако, какъ ни простъ такой пріемъ, если его прійдется продолжать до безконечности въ цѣляхъ постройки *бездоходныхъ* дорогъ, то мы прійдемъ несомнѣнно къ банкротству. Надобность въ заграничныхъ займахъ будетъ продолжаться до тѣхъ поръ, пока мы не поднимемъ настолько экономическихъ силъ населенія, что будемъ въ состояніи покрывать свои заграничные платежи превышеніемъ нашего вывоза надъ ввозомъ. Для этого же, какъ мы неоднократно указывали, нужна большая и серьезная *продолжительная* работа всего населенія и правительства. Полумѣрами здѣсь помочь нельзя. И если приходится прибѣгнуть къ государ. кредиту, то полученныя такимъ путемъ средства необходимо расходовать не на одни пути сообщеній, а и на другія не менѣе настоятельныя надобности. Какія эти надобности, подробно указано нами въ другомъ мѣстѣ [3]), и безъ ихъ удовлетворенія поспѣшнымъ сооруженіемъ рельсовыхъ путей бѣды не избыть. Самое сооруженіе этихъ путей необхо-

---

[1]) Новое время 1903 г. 7 февр. № 9673.

[2]) См. выше.

[3]) Рус. госуд. кредитъ. т. III гл. II, стр. 422–438 Реформа ден. обращ. и пром. кризисъ, стр. 308—324, Русскій Сельскох. банкъ, X. 1902, стр. 40.

*

димо вести *значительно экономнье*, чѣмъ это дѣлается теперь. М-ръ ф-въ въ своемъ всеподданѣйшемъ докладѣ на 1903 годъ говоритъ о необходимости сбереженій, о поглощеніи средствъ госуд. казначейства военнымъ вѣдомствомъ, вслѣдствіе чего не остается ничего на культурныя надобности, объ удовлетвореніи которыхъ просятъ со всѣхъ сторонъ. Но само же нынѣшнее м-во ф-овъ допустило непростительную расточительность госуд. средствъ, раздавая по неестественнымъ цѣнамъ заказы частнымъ (преимущественно иностраннымъ) заводамъ, строя дороги по чужимъ территоріямъ изъ иностранныхъ матеріаловъ и иностранными рабочими по *тройнымъ* противъ нормальныхъ цѣнамъ, раздавая при выкупѣ частныхъ дорогъ иностраннымъ спекулянтамъ милліоны рублей по совершенно неосновательнымъ претензіямъ, допуская огромные перерасходы при постройкѣ казенныхъ и частныхъ дорогъ, выдавая «промышленныя» ссуды несостоятельнымъ предпріятіямъ, скупая ихъ въ казну или пріобрѣтая (въ томъ числѣ и за счетъ сберегательныхъ кассъ) по неестественно повышеннымъ цѣнамъ ихъ акціи и облигаціи. О быстрой закупкѣ заграницей серебра для размѣнной монеты, о расточительности при введеніи казенной винной монополіи, при вознагражденіи за «право» пропинаціи и о другихъ многочисленныхъ ошибкахъ финансоваго вѣдомства мы уже и не говоримъ. Еслибъ не было этой, неимѣющей примѣра въ прежнее время, расточительности со стороны м-ва финансовъ, то, конечно, всѣ наши культурныя нужды были бы давно уже удовлетворены. Военное же вѣдомство у насъ вообще очень мало—требовательно (могло бы оно, напр., хотя потребовать бы приспособленія жел. дорогъ къ уровню современной военной техники при мобилизаціи) и навряд ли серьезно можно говорить, что оно именно является помѣхой для удовлетворенія нашихъ культурныхъ потребностей. Довольно сказать, что на военное министерство ассигновано на 1903 годъ около 330 мил. руб., а на м-во ф-овъ 369 мил. р., и м-во пут. сообщ. около 458 мил. руб., да по чрезвычайному бюджету на оба эти министерства 191 мил. руб., да по ж. д. займамъ около 140 мил. руб. Расходы по м-ву путей сообщенія предположено покрыть, конечно, доходами отъ казенной и частной сѣти (около 425 мил. руб.), но 173 мил. р. убытку по уже существующей сѣти и 181 мил. р. на сооруженіе новыхъ бездоходныхъ дорогъ, всего болѣе 350 мил. р., т. е. болѣе бюджета м-ва военнаго все-таки остается. Отсюда остается рекомендовать при постройкѣ и эксплоатаціи нашей сѣти бережливость, бережливость и бережливость. Эта же бережливость создастъ отчасти и выгодный для насъ балансъ, ибо крупные барыши разныхъ лицъ и учрежденій, полученные при сооруженіи жел. дор.,

неизбѣжно ведутъ къ вывозу денегъ заграницу и къ ввозу заграничныхъ предметовъ роскоши.

Въ заключеніе нѣсколько цифръ для сравненія нашего желѣзнодорожнаго дѣла съ заграничнымъ [1]). Абсолютное количество верстъ ж. д. въ 1901 г. въ Европейской Россіи уступало уже только одной Германіи (51.057 кил. противъ 51.850 кил.), не говоря уже о Франціи (43.056 кил.), Австро-Венгріи (36.765 кил.) и Англіи (35.184 кил.), за то количество *относительно* и числа жителей и пространства не можетъ идти ни въ какое сравненіе съ другими культурными странами, именно:

	На 1000 кв. кил.	На 1 000 000 жителей
въ Европейской Россіи было . .	8,7 кил.	442,1 кил.
» Швеціи и Норвегіи » . .	16,7 »	1.759,5 »
» Австро-Венгріи » . .	54,3 »	783,9 »
» Франціи » . .	80,3 »	1.104,9 »
» Германіи » . .	95,9 »	919,9 »
» Англіи » . .	111,8 »	841,4 »
» Бельгіи » . .	155,8 »	673,7 »

Мы уступали даже Румыніи (25,3 кил. на 1000 кв. кил), Турціи (13,1), Сербіи (11,9). Переходя къ внѣевропейскимъ странамъ, конкуррирующимъ съ нами въ экспортѣ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, также находимъ неутѣшительныя данныя. Правда, Индія имѣетъ только 7,9 кил. на 1000 кв. кил. и 134,6 кил. на 1 мил. жителей (всего однако 39 761 кил.), Египетъ 4.7 кил. и 473,1 кил. (всего 4.646 кил.), но уже Аргентина имѣетъ 17.058 кил. по 5,9 и 3.561,2 кил. на 1000 кв. кил. и 1 мил. жит., а С.-А. С. Штаты (нашъ главный конкурренть)—33,2 кил. и 3998 кил., а всего 315.501 кил. Канада имѣетъ 28.697 кил. дорогъ, Австралія и Океанія 25.005 кил. и, хотя на 1000 кил. ихъ пространства это составляетъ всего 3,3 и 3 кил., но на 1 мил. жителей прійдется жел. дор. 5.340,3 и 4.542,2—болѣе, чѣмъ гдѣ бы то ни было въ цѣломъ свѣтѣ. При такихъ условіяхъ конкурренція наша съ этими странами дѣло не изъ легкихъ. Добавимъ, что въ Азіатской Россіи (съ Бухарой и Хивой) числилось въ 1901 г. всего 7954 кил., на жителя всего по 474,9 кил. при всей рѣдкости населенія, а на 1000 кв. кил. всего 0,5 кил., количество положительно ничтожное и идущее въ сравненіе развѣ съ количествомъ кил. дорогъ гдѣ нибудь въ Китаѣ, Персіи, Кореѣ, Сіамѣ, Конго. Наше м-во ф-въ всегда къ этому во-

[1]) По обработаннымъ даннымъ сборниковъ м-ва путей сообщенія.

просу относилось съ большимъ безпокойствомъ, и видѣло въ отсутствіи рельсовыхъ путей главное наше экономическое зло. Отсюда усилія увеличить рельсовую сѣть во что бы то ни стало и пренебреженіе другими культурными государ. задачами, хотя въ болѣе культурныхъ государствахъ развитіе рельсовой сѣти идетъ вслѣдъ за развитіемъ общаго экономическаго благосостоянія, а не наоборотъ. У насъ искусственно (и неудачно) создается то, что въ другихъ странахъ получилось естественнымъ путемъ, мы остаемся въ лаптяхъ, но надѣваемъ на голову цилиндръ. На рубежѣ XX вѣка, въ 1900 г. [1]) числилось:

Государства	Эксплоатаціонная длина верстъ	Капиталъ затрач на сооруж ж д въ мил руб	На версту въ тыс. руб	Валовой доходъ въ мил руб.	Расходъ въ мил руб.	Чистый доходъ въ мил. руб.	Валовой доходъ на версту въ руб.	Расходъ на версту въ руб.	Чистый доходъ на версту въ руб.	Коэффиц эксплоатац.	Годовая плата за капит. сооруж въ мил. руб	Тоже на версту въ руб.	%-ое отнош год платы къ капиталу	%-ое отнош. чист. дохода къ капиталу
Европейск. Россія	41.462	4 400	101,7	548,8	349,5	199,3	13 413	8.541	4.871	64%	171,9	4.201	3,9	4,5
Австро-Венгрія .	33.168	3.568	107,6	355,9	221	134,9	10 796	6.705	4.091	62%	142,7	4.321	4	3,8
Германія .	46 157	6.167	133,6	937 9	589,3	348,6	20 480	12 868	7.612	63%	246,7	5 387	4	5,7
Франція .	35 402	6.149	173,7	533.4	273,5	259,5	15.175	7 782	7.393	51%	259,9	7.395	4,2	4,2
Великобританія . .	32.979	11 125	337,3	991,4	612,5	378,9	30 062	18.572	11 490	62%	378,9	11.490	5,4	3,4
С. Ш. С Америки	290 567	23 100	79,5	2.899.7	1.874,8	1.024,9	9 979	6.452	3.527	65%	1.024.9	3 527	4,4	4,4

Отсюда видно, что эксплоатація нашей европейской сѣти велась сравнительно достаточно удовлетворительно, и вырабатывалось въ процентахъ къ капиталу сооруженія только меньше германской, успѣхъ сравнительно съ концомъ министерства И. А. Вышнеградскаго (1892 г.), когда мы вырабатывали только $3^1/_2\%$,—менѣе, чѣмъ гдѣ бы то ни было—громадный [2]). Къ сожалѣнію, не улучшилось и дѣло эксплоатаціи жел. дорогъ, такъ какъ коэффиціентъ ея по прежнему

[1]) Для Франціи данныя 1899 г.

[2]) Русск. госуд. кредитъ, т. II, стр. 412—414.

составлялъ 64%. Всего прискорбнѣе, что уже въ 1893 г. онъ понизился было до 61%, а затѣмъ въ 1894—1896 г.г. держался на уровнѣ даже 58%, но затѣмъ постепенно начинаетъ возростать, сперва до 59—60% (въ 1897—1898 г.г.) и доходитъ до 62% въ 1899 г. и 64% въ 1900 г. То же явленіе правда наблюдаемъ мы и въ другихъ странахъ, напр. Австро-Венгріи (повышеніе съ 54 до 62%), Германіи (съ 53 до 63%), Великобританіи (съ 56 до 62%), но во Франціи и въ С.-А. С. Штатахъ наблюдается явленіе обратное, въ первой странѣ пониженіе съ 54 до 51%, во второй—съ 67 до 65%. Падаетъ и чистая выручка на версту ж. д., достигшая своего кульминаціоннаго пункта въ 1898 г. (5270 руб. съ 3.921 р. въ 1892 г.) и затѣмъ понизившая до 4.871 р. Правда, съ тѣмъ же явленіемъ встрѣчаемся мы и въ другихъ странахъ, напр. Австріи (паденіе съ 5.011 р. въ 1894 г. до 4.091 р. въ 1900 г.), Германіи (паденіе съ 7.909 р. въ 1897 г. до 7.612 р. въ 1900 г.) и даже отчасти Англіи (съ 12 010 р. въ 1899 г. до 11.490 р. въ 1900 г.), но во Франціи и С.-А. С. Штатахъ чистая выручка съ версты возросла (въ послѣдней странѣ очень рѣзко: съ 2.515 р. въ 1894 г. до 3.527 р. въ 1900 г.), стоимость сооруженія версты жел дороги у насъ нѣсколько *понизилась* (съ 112.000 р. на версту въ 1896 г. до 102.009 р.), благодаря сооруженію цѣлаго ряда дорогъ упрощеннаго типа.

Таковы результаты желѣзнодорожнаго хозяйства нашего въ 1893—1902 гг. Ихъ нельзя назвать блестящими, но нельзя и не признать, что м-во ф-овъ добилось въ многомъ осуществленіи той задачи, которую себѣ съ самаго начала поставило въ программѣ: сдѣлать Россію возможно болѣе проѣзжей. Ни въ одинъ періодъ нашей исторіи желѣзнодорожное строительство не велось столь интенсивно и столь энергически, какъ въ 10-лѣтіе м-ва С. Ю. Витте, употребившаго все свое недюжинное дарованіе на изысканіе средствъ къ возможно болѣе широкому развитію этого строительства. Казенная ж. д. сѣть возросла чрезвычайно и за счетъ выкупленныхъ частныхъ дорогъ и за счетъ сооруженія новыхъ линій, но и частныя общества развили свою дѣятельность до громадныхъ размѣровъ и имѣли въ своемъ управленіи въ среднемъ не менѣе 15.000 верстъ жел. дорогъ. Дороги эти рано или поздно перейдутъ, конечно, въ казну, но теперь выкупъ далеко не всѣхъ изъ нихъ слѣдуетъ правительству осуществить. Конечно съ сооруженіемъ магистрали Петербургъ-Кіевъ-Одесса, въ которой принимаютъ участіе о-ва М.-В.-Рыбинское и М.-К.-Воронежское, правительству придется выкупить ихъ дороги въ казну, противъ чего акціонеры наврядъ ли будутъ возражать, особенно если правительство предварительно пріймет

мѣры къ прекращенію конкурренціи по отвлеченію этими частными обществами грузовъ съ паралельныхъ казенныхъ линій искусственными способами. О-во Рязанско-Уральской дороги уже пришло въ несостоятельность и подлежитъ выкупу въ ближайшемъ будущемъ, но на досрочный выкупъ акціонеры наврядъ ли согласятся безъ особыхъ компенсацій въ виду возможности извлекать заправиламъ о-ва, владѣющимъ главной массой акцій. нѣкоторые побочные изъ дороги доходы. Участіе въ правленіи о-ва правительственныхъ директоровъ достаточно гарантируетъ впрочемъ госуд. казначейство отъ посягательства на его интересы со стороны акціонеровъ. Дороги остальныхъ обществъ, въ томъ числѣ и Юго-Восточныхъ, выкупать нѣтъ смысла, ибо ихъ акціи (за исключеніемъ очень доходной Лодзинской ж. д.) *негарантированы*, и акціонеры заинтересованы въ доходахъ дорогъ такъ-же, какъ и правительство, при выкупѣ же—за акціи пришлось бы что-либо заплатить, хотя бы онѣ и не давали дохода, надежда-же на то, что при казенномъ управленіи дороги дадутъ большой доходъ, какъ мы видѣли, весьма слаба, ибо м-во путей сообщенія далеко не находится на высотѣ своего призванія и нуждается въ реорганизаціи. При измѣнившихся порядкахъ можно будетъ высказаться и за сосредоточеніе всей ж. д. сѣти въ рукахъ государства, теперь же никакъ невозможно предъявлять такое требованіе, какъ безусловное. Во всякомъ случаѣ желѣзно-дорожное хозяйство наше настоятельно нуждается въ серьезныхъ улучшеніяхъ, и настоящимъ, и будущимъ дѣятелямъ нашимъ, имѣющимъ отношеніе къ желѣзнымъ дорогамъ, предстоитъ еще очень много трудовъ. Оставаться же при томъ порядкѣ вещей, который существуетъ теперь рѣшительно невозможно, если мы не хотимъ принести въ жертву желѣзно-дорожному молоху всѣхъ нашихъ другихъ культурныхъ задачъ и интересовъ.

СОДЕРЖАНІЕ:

Глава I. Частныя желѣзнодорожныя общества въ 1893—1902 г.г. (стр. 1—193). Начало нашего ж. д строительства: дороги Царскосельская (стр. 1), В. Вѣнская и Николаевская (стр 2—3). Другія дороги (стр 3—4). Продажа казенныхъ дорогъ въ руки частныхъ обществъ (стр. 5) Система гарантированныхъ займовъ. Причина ихъ появленія (стр. 6). Консолидир ж д. займы (стр 7). Результаты ж. д. горячки (стр 8). Турецкая война и ея вліяніе на ж д. строительство (стр. 9). Политика Н. Х. Бунге (стр 9—10). Возобновленіе гарантированныхъ займовъ (стр. 11—12) Политика И. А. Вышнеградскаго (стр. 12—14). Обнаруженіе несостоятельности системы гарантир. займовъ (стр. 15—16) Поворотъ въ политикѣ Вышнеградскаго (стр 17) Заемъ Главнаго Общества въ 1893 г (стр. 17—18). Заемъ 1898 г. о-ва Ивангородъ-Домбровской ж. д. (стр. 18—19). Начало новаго расширенія дѣятельности частныхъ ж д. обществъ при С Ю. Витте и его причины (стр. 19—21). Гарантированные 4½%-ые займы 1893 г. о-въ Кіево-Воронежской, Московско-Ярославской, Юго Восточныхъ и Рязанско-Уральской ж д. (стр. 22). 4%-ый заемъ 1893 г о-ва М.-Казанской ж. д. (стр. 23). Внутренніе гарантир. 4%-ые займы 1894 г. о-въ: Лодзинской, Московско-Казанской и Ю.-Восточныхъ ж. д. (стр. 24). Внѣшніе гарант. 4%-ые займы 1894 г. о-въ Владикавказской и Р.-Уральской ж д (стр. 25). Негарантированный 4%-ый заемъ 1894 г. о-ва В.-Вѣнской ж. д. (стр. 25—26). Внѣшніе гарантир. займы 1895 г. о-въ Рыбинской, М.-К.-Воронежской и Владикавказской ж д. (стр. 26—27). Внутренніе гарант займы 1895 г. о-въ М.-Я.-Архангельской, Ю.-Восточныхъ, М.-Казанской, М.-К.-Воронежской ж. д. (стр. 28). Внѣшніе займы 1897 г. о-въ Владикавказской, М.-Я Архангельской, М.-В.-Рыбинской, Р.-Уральской ж. д. (стр. 29) и Ю.-Восточныхъ ж. д (стр. 30). Внутренніе займы 1897—1898 г.г. о-въ М.-Я.-Архангельской и М.-Казанской ж. д. (стр. 30—31). Внѣшніе займы 1898 г о-въ Ю.-Восточныхъ, Владикавказской, М.-В.-Рыбинской и Р.-Уральской ж. д. (стр. 31—32). Предпочтеніе германскаго рынка передъ французскимъ (стр. 32). Причины этого предпочтенія. Повышеніе во Франціи гербоваго сбора (стр. 33—34). Паденіе нашего кредита Заемъ 1899 г. М.-В. Рыбинской ж. д. въ Англіи (стр. 35—36). Обращеніе къ американскому рынку. займы о-въ Юго-Восточныхъ и Владикавказской ж. д въ 1900 г. (стр. 37). Пріобрѣтеніе въ 1899—1901 г.г. сберегательными кассами облигац. займовъ о-въ М.-Казанской, М.-К.-Воронежской, М.-Я.-Архангельской, Р.-Уральской, М.-В.-Рыбинской и Владикавказской ж. д. (стр. 37—

38). Негарантир. заемъ (облигации серія X и XI) В.-В.-Вѣнской ж. д. въ 1901 г. (стр. 38—39). Реализація заграницей займовъ о-въ Ю.-Восточныхъ, Лодзинской и М.-Казанской ж. д. въ 1901 г. (стр. 39—40). Итоги гарантир. ж. д. займовъ 1893—1901 г г. (стр 40—43). Заемъ о-ва Восточно-Китайской ж. д въ 1897 г. (стр. 44) Правительственныя ссуды этому обществу (стр. 45). Консолид. ж. д. рента 1901 г (стр. 46—49) „Китайскій“ заемъ 1902 г. и его оцѣнка (стр. 50—54) — Сооруженіе дорогъ частными обществами. Начало Курско-Кіевской ж. д (стр 55). Расширеніе о-ва въ 1892 г. и преобразованіе его въ о-во Кіево-Воронежской ж. д (стр. 56). Сооруженіе линій Ворожба-Срединная-Буда и Льгово-Брянскъ (стр. 57—58) Разрѣшеніе постройки Московско-Брянской линіи и переименованіе о-ва въ о-во Московско-Кіево-Воронежской ж. д. Ограниченіе его дивидендовъ Сдача ему казенной Ливенской ж. д. въ аренду (стр. 58—60). Новое расширеніе предпріятія въ 1897 г. (стр. 61). Кіево-Полтавская линія (стр. 62—64) Стоимость новыхъ дорогъ о-ва, его доходы (стр. 65—66). Проэктъ соединенія Кіева съ Одессой (стр. 67) Возникновеніе о-ва Р.-Бологовской ж. д. (стр 67—68). Постройка о-вомъ линіи Псковъ-Бологое, выкупъ Новгородской ж. д. и переименованіе о-ва Р.-Бологовской ж. д. въ о-во Рыбинской ж д. (стр 68—70) Неправильное толкованіе м-омъ-ф-овъ выгодности соглашенія съ о-вомъ Рыбинской ж д (стр. 70—71). Московско-Виндавская линія—переименованіе о-ва Рыбинской ж д. въ о-во Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. (стр. 72—75). Разрѣшеніе Дно-Витебской линіи и пособіе правительства обществу (стр. 75—77). Проэктъ магистрали Петербургъ-Кіевъ и покупка Царскосельской ж. д. (стр. 78—81). Новое пособіе правительства о-ву (стр. 81—82). Положеніе дѣлъ о-ва стр (82—83). Возникновеніе о-ва М.-Казанской ж. д. (стр 83—84) Новыя линіи о-ва: Пенза-Рузаевка, Рузаевка-Сызрань, Инза-Симбирскъ (стр 84—85). Линіи Н Новгородъ-Ромодановъ и Кустаревка-Замѣтчино (стр. 86—87). Финансовое положеніе дѣлъ о-ва (стр. 88). Проэктъ Кыштымской линіи (стр. 89—91). Начало Владикавказской ж д. (стр. 91—92). Петровская линія (стр 92). Ставропольская вѣтвь (стр 93). Царицинско-Тихорѣцкая линія (стр. 93—95). Петровско-Дербентъ-Бакинская линія (стр. 95—96). Вѣтвь Кавказская-Екатеринодаръ (стр. 96). Черноморская линія (стр. 97—98). Лодзинская ж. д (стр. 99). Отсрочка ея выкупа (стр. 100). Разрѣшеніе линіи Лодзь-Котюшки и новое соглашеніе съ о-вомъ Лодзинской ж д. (стр. 100—102). Варшавско-Вѣнская ж. д. и блестящее положеніе ея дѣлъ (стр. 102—103). Сооруженіе Варшавско-Калишской линіи и увеличеніе акціонернаго капитала о-ва В.-В. ж. д (стр. 104—107). Созданіе о-ва Юго-Восточныхъ ж. д. изъ о-ва Грязи-Царицынской и К.-Вор.-Ростовской ж. д. (стр. 107—111). Разрѣшеніе постройка Харьково-Балашовской линіи и сдача въ аренду о-ву Ю.-Восточныхъ казенныхъ дорогъ Орловско-Грязской и Ливенской (стр. 112—113). Купянскъ-Лисичанская и другія вѣтви о-ва (стр. 114). Первоначальный успѣхъ предпіятія (стр. 114—115). Отобраніе Ливенской ж. д. и передача въ аренду о-ва казенныхъ донецкихъ вѣтвей (стр. 115—116). Новыя линіи о-ва: Луганскъ-Миллерово, и Попасная-Никитовка (стр. 117—118). Восточ-

ная Донецкая дорога и новыя вѣтви о-ва (стр 118—120). Упадокъ дѣлъ общества (стр. 120—121) Изъятіе изъ его аренды Донецкихъ вѣтвей (стр 122—124). Вопросъ о выкупѣ (стр 125). О-во Рязанско-Уральской ж д. (стр. 126) и расширеніе предпріятія въ 1894 г.: линіи Пенза-Сердобскъ и Ржищево-Таволожанка съ вѣтвями (стр 127). Линіи Данковъ-Смоленская и Павелецъ-Московская и ожидавшіяся отъ нихъ выгоды (стр. 127—130). Паденіе доходности предпріятія и покупка его акцій въ казну (стр. 130—131). Вопросъ о выкупѣ (стр. 132). О-во М.-Ярославской ж. д. и начало его расширенія (стр. 132—133—) Юрьевъ-Польская вѣтвь и линія Вологодско-Архангельская (стр. 134—136). Ярославско-Рыбинская линія (стр. 136). Покупка Шуйско-Ивановской ж д. (стр. 137—139). Савеловская и Тейковская вѣтви (стр. 139—140). Положеніе дѣлъ о-ва (стр. 140). Вопросъ о сооруженіи Петербургъ-Вятской ж. д и Мамонтовская растрата (стр. 141—144). Обсужденіе вопроса въ Особомъ совѣщаніи и принятіе дороги въ казну (стр. 145). Результатъ хозяйничанья девяти частныхъ обществъ въ 1893—1901 г.г Реализованный ими капиталъ (стр 146). Чистый доходъ (стр. 147). Тенденція финансоваго вѣдомства къ пожертвованію интересами государства въ пользу интересовъ частныхъ обществъ (стр. 148—149). Приплаты казны въ пользу частныхъ обществъ и поступленія отъ нихъ въ казну (стр. 150). Какія цѣли преслѣдовало правительство: возможно быстрое увеличеніе сѣти ж. дорогъ безъ новыхъ жертвъ со стороны гос казначейства (стр 151—153), предпочтеніе гарантированныхъ займовъ, выпускаемыхъ непосредственно отъ имени правительства (стр 153—154), поддержка частной предпріимчивости (стр. 154), установленіе болѣе выходныхъ условій выкупа въ будущемъ (стр. 155). Оправдала ли себя «система» (156—164). О-во Восточной-Китайской ж. д и его уставъ (стр. 165 — 168). Слѣдовало ли сооружать дорогу, если не имѣлось въ виду присоединить къ Россіи Манджурію (стр. 169—172). Сооруженіе дороги (стр. 172—173). Учрежденіе пароходства В.-Китайской ж. д. (стр. 173). Стоимость сооруженія и экономическое значеніе дороги (стр. 173—175). Вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ. Ихъ недостаточность. Отсутствіе шоссе (стр. 175—176). Что сдѣлано для развитія шоссейныхъ подъѣздныхъ путей (стр. 177—179). Рельсовые подъѣздные пути. Первое общество подъѣздныхъ путей (стр 180—183). Подъѣздные пути другихъ обществъ: Приморской-Сестрорѣцкой (стр 183), Бѣлгородъ-Сумской (стр. 184—185) Остальныхъ обществъ (стр. 185—191). Итогъ сооруженія подъѣздовъ (стр. 191—192). Энзели-Казвинская и Энзели-Тегеранская колесныя дороги и вопросъ о Персидской ж. д. (стр. 192—193).

Глава II. Выкупъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну (стр. 194—279). Выкупъ Московско-Курской ж. д. Его несвоевременность (стр. 194—195). Разсчетъ м-ва ф-овъ (стр. 196—197). Споръ съ акціонерами и мировая сдѣлка (стр. 198—200). Выкупъ дорогъ Главнаго общества Невозможность выгоднаго выкупа (стр. 201—202). Постановленіе о выкупѣ (стр. 203) Соглашеніе съ акціонерами и его мнимая выгодность (стр. 204—206). Въ чемъ ошибка м-ва ф-овъ (стр. 207). Финансовое положеніе выкупленныхъ дорогъ (стр. 208). Слія-

ніе дорогъ М. Курской съ М.-Нижегородской и присоединеніе Муромской, Портовой и Ржево-Вяземской дорогъ съ Николаевской (стр. 208). Выкупъ Новоторжской ж. д. (стр. 209—210). Выкупъ Боровичской ж. д (стр 210—211). Слияніе ихъ съ Николаевской Доходность выкупленныхъ и слитыхъ дорогъ (стр. 211—213) Выкупъ Оренбургской ж д Переплаты казны (стр 213—215). Слияніе съ Самаро-Златоустовской линіей и постройка участковъ Кротовка-Тимашево-Сергѣево (стр. 216) Выкупъ Балтійской ж. д Неудовлетворительное положеніе ея дѣлъ (стр 216—217) Вопросъ объ отсрочкѣ выкупа (стр. 218). Постановленіе о выкупѣ (стр. 219) М-во ф-овъ находитъ въ уставѣ о-ва Балтійской ж. д. «ошибку» (стр. 220—221). Соглашеніе съ акціонерами (стр. 221—222). Сколько было переплачено акціонерамъ при выкупѣ лишнихъ денегъ (стр. 223). Слияніе съ Балтійской дорогой казенныхъ Псковско-Рижской и Валкъ-Юрьевской линій Убыточность предпріятія для казны (стр. 223—224). Выкупъ Донецкой дороги. Ея исторія (стр. 224) Коммисія по вопросу о досрочномъ выкупѣ (стр. 225) Разсчетъ коммисіи (стр 226). Соглашеніе съ акціонерами, убыточность дороги (стр 227). Выкупъ Митавской ж д (стр 228). Риго-Двинская ж д (стр 229) и вопросъ о ея выкупѣ (стр. 230) Соглашеніе съ акціонерами и разсчетъ м-ва финансовъ (стр. 210—231). Переходъ Риго-Больдераасской дороги (стр. 231). Выкупъ Орловско-Витебской ж д. (стр. 232—233). Людиновская вѣтвь о-ва Брянскихъ заводовъ (стр 234) Выкупъ Двинско-Витебской ж. д (стр. 235) Разсчетъ м-ва ф-овъ (стр. 236—237) Покупка Риго-Туккумской дороги (стр. 237). Образованіе Риго-Орловской магистрали и ея убытки (стр. 238). Выкупъ Лозово-Севастопольской ж д. (стр. 238—240) Юго-Западныя ж. д. (стр. 241). Рѣшеніе о выкупѣ и разсчетъ м-ва ф-овъ (стр 242—244). Возраженіе акціонеровъ (стр 245). Отказъ правительства на требованія акціонеровъ и агитація послѣднихъ (стр. 246). Уступка правительства (стр. 247) Выкупъ Фастовской ж д (стр. 247—250). Выкупъ Московско-Брестской ж. д. и его результаты (стр 251—254). Выкупъ Привислянской ж д. (стр. 254—256) Выкупъ Ивангородъ-Домбровской ж д. (стр 256—258). Условія выкупа М-Я-Архангельской ж. д. (стр. 259—260). Возраженія противъ разсчетовъ м-ва ф-овъ въ Соед. Присутствіи (стр 260—261). Результаты выкупа (стр 262—265). Конверсія 4½%-ыхъ и 4-%-ыхъ облигацій М-Я.-Архангельской ж д. (стр 266). Выкупъ Новгородской ж. д (стр.266—267). Разсчетъ съ акціонерами дорогъ К.-Х-Азовской и В.-Тереспольской (стр. 268). Итоги выкупа жел. дорогъ въ 1893—1900 г.г. сумма списанныхъ долговъ и выпущенныхъ вновь обязательствъ взамѣнъ прежнихъ (стр. 369) Сколько перешло на казну долговъ по старымъ облигаціоннымъ займамъ выкупленныхъ дорогъ (стр. 270) и какимъ они подверглись послѣ выкупа измѣненіямъ (стр 271). Откуда добыты средства для уплаты за дороги наличными сумма выпущенныхъ въ 1893—1902 г г. займовъ и употребленіе ихъ выручки (стр. 271—273) Что осталось на ж д строительство (стр. 274) Сумма консолидированныхъ ж. д займовъ, числившаяся на выкупленныхъ дорогахъ (стр. 274). Сумма затратъ на выкупленныя дороги, нереализованная займами и ихъ долги (стр. 275). Заслуги

м-ва ф-овъ при выкупѣ дорогъ (стр. 276—277) Недостатки выкупной операціи (стр. 277—279).

Глава III. Казенное желѣзнодорожное хозяйство въ 1893—1902 г.г. (стр. 280—360) Начало сооруженія Сибирской ж. д. (стр. 280—281). Закладка дороги во Владивостокѣ. Комитетъ Сибирской дороги (стр. 282) Ея первоначальный проэктъ (стр. 283) и предполагаемая стоимость (стр. 284—285). Первые шаги по постройкѣ (стр. 286—287) Вопросъ о подъѣздахъ. Переправа черезъ Байкалъ Измѣненіе въ первоначальныхъ планахъ (стр. 288). Западно-Сибирскій участокъ (стр. 289) Средне-Сибирскій участокъ (стр. 288—289). Участки Забайкальскій и Уссурійскій (стр. 289—290) Несостоятельность Байкальской переправы (стр. 290). Перерасходы по постройкѣ и ихъ причины (стр. 292—294). Во что обойдется Сибирская дорога по даннымъ 40-ого засѣданія Комитета Сибирской ж. д (стр. 294). Стоимость вмѣстѣ съ дорогой Восточно-Китайской по даннымъ м-ва ф-овъ (стр 295), Условія постройки Сибирской дороги и ея дѣятельность (стр. 296—298) Стоимость Сибирской дороги сравнительно со стоимостью Восточной-Китайской (стр. 299). Отчетъ министра финансовъ о поѣздкѣ на Дальній Востокъ (стр 300). Значеніе стратегическое и экономическое Сибирской и Восточной-Китайской дорогъ (стр 300—302). Вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкой Сибирской ж д. (стр. 302—305). Литература о Сибирской дорогѣ (стр 306—307). Тарифная политика въ связи съ постройкой Сибирской ж д. (стр 307—308) Пермь-Котласская и Екатеринбургъ-Челябинская линіи (стр 308—309) Сѣверная (Петербургъ-Вятская) жел. дор. (стр. 309—310) Чего добились мы съ постройкой Сибирской ж д (стр 311—313). Оренбургъ-Ташкентская линія и ея значеніе (стр 313—315) Предпочтительность линіи Александровъ-Гай-Чарджуй (стр 315—316). Линія Тифлисъ-Карсъ-Эриванъ-Персидская граница и подъѣзды Закавказской ж. д. (стр. 316—317). Постройка Витебскъ-Жлобинской, Кіевъ-Ковельской, Второй Екатерининской и Бологое-Сѣдлецкой. Ассигновка на Петербургъ-Петрозаводскую линію (стр 317—318). Дороги второстепеннаго значенія (стр. 319). Затраты на улучшеніе дорогъ и увеличеніе ихъ подвижного состава и ихъ необходимость (стр. 320—322) Итогъ капитальныхъ затратъ на ж. д. въ десятилѣтіе 1893—1902 г.г., раззореніе внутренней Россіи и промышленный кризисъ (стр. 323—324) Что надо сдѣлать для устраненія кризиса. Переплаты казны на заказахъ (стр. 325). Недостатки казеннаго строительства. отсутствіе инструкцій для строителей, поспѣшность и невѣрность проэктовъ и изысканій (стр 326—327). Ошибки при эксплоатаціи (стр. 327—328). Пересмотръ ж д. тарифовъ (стр. 329). Хлѣбные тарифы (стр 330—334) Реформа пассажирскаго тарифа (стр. 334—338) Ея успѣхъ (стр 339). Результаты эксплоатаціи сѣти жел. дорогъ въ 1892—1901 г.г. (стр 340). Сравнительная доходность казенной и частной сѣтей въ 1892—1901 г.г. (стр. 341—342). Убытки и прибыли казны по желѣзнодорожному хозяйству (стр. 343—345). Кассовые результаты ж. д. хозяйства для государственнаго бюджета (стр. 346). Отношеніе къ жел. дорогамъ Н. Х. Бунге, И. А. Вышнеградскаго и С. Ю. Витте

(стр. 347). Расходы на ж д строительство по годамъ въ 1892—1902 г.г. Количество подвижного состава на нашихъ дорогахъ (стр. 348—349). Сумма госуд ж. д. займовъ къ концу 1901 г. (стр. 349—350). Сумма займовъ частныхъ обществъ къ 1902 г (стр 350) Сумма основныхъ капиталовъ ж. дорогъ и лежащихъ на нихъ платежей (стр. 351) Какія дороги были доходными? (стр. 352) Увеличеніе убытковъ въ послѣдніе годы и ихъ неизбѣжный ростъ въ будущемъ (стр. 353). Необходимость рельсовыхъ подъѣздовъ и шоссе (стр. 354—355) Расточительность при сооруженіи ж. дорогъ (стр. 356). Сравненіе нашей сѣти съ сѣтями другихъ странъ (стр. 357) Сравненіе съ доходностью западно-европейскихъ и сѣверо-американскихъ дорогъ (стр. 358—359) Вопросъ о выкупѣ оставшихся частныхъ дорогъ въ казну (стр. 359—360).

Важныя опечатки, замѣченныя при бѣгломъ просмотрѣ.

					Напечатано	Надо читать·
Стр	51	строка	14	сверху	94 1/2	94 7/8
»	54	»	12	»	96	94 7/8
»	71	»	4	снизу	178 900	781 200
»	294	»	16	»	61.110.367	51.110 367
»	334	»	11	сверху	А. И. Загорскій	К. Я. Загорскій