P. P. Migouline: Le crédit public en Russie.

РУССКІЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КРЕДИТЪ

(со времени Екатерины II до нашихъ дней).

Опытъ историко-критическаго обзора.

П. П. Мигулина,

докторa финансоваго права, орд. проф. Харьковскаго университета.

Томъ III.

(Министерство С. Ю. Витте и задачи будущаго).

Выпускъ III.

Желѣзнодорожные займы и желѣзнодорожная политика 1893—1902 г.г.

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

Настоящій выпускъ заключаетъ въ себѣ очеркъ использованія госуд. кредита въ цѣляхъ созданія желѣзнодорожной сѣти въ 1893—1902 и исторію выкупа частныхъ жел. дорогъ въ казну за тотъ же періодъ. Авторъ считаетъ своею обязанностью предупредить покупателей, что этотъ выпускъ издается также отдѣльно подъ заглавіемъ „Наша новѣйшая желѣзнодорожная политика и желѣзнод. займы 1893—1902 гг.". IV выпускъ «Русск. госуд. кредита» предполагается къ выходу въ свѣтъ въ зависимости отъ полученія авторомъ соотвѣтствующихъ отчетовъ разныхъ кред. установленій за 1902 г.,—V и послѣдній не ранѣе конца текущаго года.

Авторъ считаетъ своимъ пріятнымъ долгомъ, какъ и раньше, выразить свою глубочайшую благодарность 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 всеподд. 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.,

ж. д. Новыя жел. дороги: Кіевъ-Ковельская, Вит.-Жлобинская, Бологое-Сѣдлецкая, Петрозаводская, Вторая Екатерининская. Результаты эксплоатаціи новыхъ дорогъ. Сумма казенныхъ затратъ. Откуда взяты деньги на постройку? Новые проэкты.—Общая ж. д. политика. Пересмотръ тарифовъ на перевозку грузовъ. Пониженіе пассажирскаго тарифа и его значеніе. Направленіе дѣлъ о сооруженіи новыхъ жел. дорогъ. Вопросъ о хлѣбныхъ тарифахъ въ Особомъ Совѣщаніи. Результаты нашего ж. д. хозяйства. Протяженіе сѣти. Подъѣздные пути. Затраченный въ жел. дороги капиталъ. Его оплата. Доходность ж. д. сѣти. Даетъ ли она казнѣ прибыль или убытокъ. Методы исчисленія. Записка Бутми-Кацмана и возбужденный ею споръ. Что говорятъ данныя объ эксплоатаціи дорогъ въ Западной Европѣ и С. А. Соед. Штатахъ. Задачи будущаго.

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, что, 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 нецѣлесообр-

---

[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, которой 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 Уайненсомъ 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 Уайненсомъ 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 ввѣрятъ 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 финасов. 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 гарантіи 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 получившая 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 возрасло 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]) Ib. стр. 539—544.
[2]) Стр. 552.
[3]) Стр. 579—586.
[4]) Стр. 578.

заціи 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. Навряд 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 конверсіи цѣлаго ряда ж. д. займовъ, какъ выпущенныхъ правительсгвомъ (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-Ивановской, 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 Вышнеградскомъ 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 1[illegible] 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 (4½%-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. 1 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 могучее 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 посторонних 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 4½% нариц. по образцу извѣстнаго 4½%-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 4½%-аго Кіево-Воронежской жел. дор. въ 4,488%, Московско-Ярославской въ 4,51%, Рязанско-Уральской въ 4,469%, Юго-Восточныхъ въ 4,581%, для 4½% 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 4½%-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 еженолугодными 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 90½, 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 получили 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 внѣшнимъ 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 95¼% (выпускная цѣна была назначена въ 97¼%, 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 52½ 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 банкъ: 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 95¾%, 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 95¾%, 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. 3½%-ымъ золотымъ займомъ (на парижскомъ рынкѣ) гарантированные займы, вынужденные на рынкахъ голландскомъ и германскомъ, оказались значительно менѣе выгодными, такъ какъ помянутый 3½%-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 37½ 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 98½%, 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 99¼ 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 займа было разсчитано на 60 лѣтъ, начиная съ 1 апрѣля 1896 г. (погасит. множитель въ полугодіе—0,20933%), дѣйствительный процентъ интересовъ составилъ 4,230% (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 50½ лѣтъ съ середины 1895 г. по 31 дек. 1945 г. съ ежегоднымъ платежомъ въ 4,626024%,—по курсу 95¾ 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 95¼ 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—0,39510 1%); 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—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 поминально 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.=2.306.034 £ 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 46½ лѣтъ (погасит. множитель—0,771718%) на сумму 8.400.000 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. пар. 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., 4,036%. (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 гантированныхъ 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. этотъ 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=0,23387%); 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=0,23389%); 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. нар. 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 неназначеніе 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 займовъ 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 К⁰ 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 Шрёдеръ и К⁰ согласился принять участіе въ реализаціи гарантированнаго займа названной ж. д., но только въ компаніи съ берлинскими, амстердамскими и русскими банками. Сама фирма Шрёдеръ 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 крайнѣ 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 (включая 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 96¾ 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 46½ 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 56½ лѣтъ съ платежемъ въ 4,467336% ежегодно на сумму 10.000.000 руб. нариц.—по курсу 96½ 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 95¼ 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 43½ года и съ платежемъ въ 4,8695% ежегодно—по курсу 94½ 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 96¼ а другой—94½ 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 45½ 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 нариц. 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 нариц. 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.=25.580.074 ½ 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 акцій 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 (петербугскій 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. интересовъ.—4,565%; 2) для *Юго-Восточныхъ* ж. д. 15.025.734 р.=32.460.000 мар.=19.151.400 гульд.=1.588.917 L, 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	97,975	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-Восточныхъ ж. д.	21.807.219	21.343.815	97,875	983.676	4, 51070	4,162	55
11	1898	Юго-Восточныхъ 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-Восточныхъ 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-Восточныхъ ж. д.	15.025.734	13.973.933	93, 0	692.969	4, 61188	4,479	51
Итого .		Двадцать выпусковъ .	452.004.370	437.466.125	96,781	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	4,55588	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	Сумма выручки	% выручки	Годовой платежъ	Годовой платежъ въ %	Дѣйст. % интереса	Срокъ займа
			Рубли	Рубли		Рубли			
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	48½
18	1897	М.-Я.-Архангельск. ж.д.	8.400.000	7.593.600	96	400.824	4,771718	4,086	46½
19	1898	М.-Казанской ж. дор. . .	11.000.000	10.670.000	97	519.113	4,719208	4,02	47½
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	46½
22	1899	М.-К.-Воронежск. ж.д.	10.000.000	9.650.000	96, 5	446.734	4,467336	4,031	56½
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	43½
27	1900	М.-Казанской ж. дор. . .	7.800.000	7.254.000	93	373.636	4,790202	4,289	45½
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 отвержденія 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 офиціальной 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 выпедшихъ 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, наименованъ «россійской 4%-ой консоиндированной рентой для возмѣщенія госуд. казначейству выданныхъ ссудъ обществамъ ж. дорогъ въ 1900 г., а равно для выдачи таковыхъ въ 1901 г.» и предложенъ подписчикамъ по 98½ за 100 съ разсрочкой на полгода и 98% съ уплатой наличными (учетъ, сѣд., 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 вынесенныя 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 разверсткѣ, 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 прожектёровъ, 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 предназначался 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 К° въ Амстердамѣ, международный, учетно-ссудный, русско-китайскій, д. внѣшней торговли и волжско-камскій банки въ Петербургѣ) приняли для реализаціи часть займа въ 300 мил. мар.=138.900.000 р. пар. 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, блестящее 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 всеподд. 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 $1\frac{1}{2}$ мил. ф. ст. въ гарантир. изъ $5\frac{1}{12}\%$ въ теченіе 85 лѣтъ акціяхъ и 3 мил. ф. ст. въ таковыхъ же облигаціяхъ. Акціи въ размѣрѣ $\frac{1}{4}$ ихъ суммы удержали за собою строители-концессіонеры дороги П. Г. ф. Дервизъ, К. Ф. ф. Меккъ и кн. С. А. Долгоруковъ, остальныя $\frac{3}{4}$ 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 уменьшились 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% нариц. на 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 промяжутокъ 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 стройвшаго 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 параллельной 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. 465—466.

[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 ширококолейную, 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 припявъ во вниманіе чрезвычайно легкія техническія условія мѣстности, гдѣ пропили 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 1.169.954 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 вид уже рѣшеннаго сооруженія линіи Полтава-Лозовая и Кіевъ-Ковел средствами казны) между юго-востокомъ и юго-западомъ Россіи, сно сившимися доселѣ между собою кружнымъ путемъ; съ другой стороны она должна была прорѣзать богатѣйшую и лишенную удобныхъ путей сообщенія мѣстность, могущую дать по предварительному подсчету дс 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 «средняя»: (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. на 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 комисіонеровъ, 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, пришедшаяся акціонерамъ, составила 694.874 р. [2]). Въ 1894 г. чистый доходъ дороги возросъ до 2.169.699 р., а доля акціонеровъ до 916.499 р. [3]). 12 янв. 1894 г. наступило для правительства права выкупа этой доходной линіи, и естественно 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 параллельной 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 сосредоточенія 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 стоимость, 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-Псковскаго участка до г. Луги, b) желѣзную дорогу магистральнаго типа, протяженіемъ около 137 верстъ, для соединенія г. Витебска со станціей пресѣченія 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 іюября 1899 г. [1]), въ силу котораго о-ву разрѣшено было продлить сооружаемую имъ отъ Витебска до ст. Дно линію до соединенія съ Царкосельской 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 навряд-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 (Петербургъ-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 навряд-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. нар. 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. нар. (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. нар. съ плате-

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

2) Свѣд. Г. контр. 1900 г. стр. 2С—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 паралельно 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, по скольку 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 возростали, 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, параллельно 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 ней со 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]) Комиссія 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 комиссія 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 возрасли, 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 22½ 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 храненія 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 эксплоатаціи 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 разцѣнка 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 стратегическое 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 рости, 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. дѣйств., 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 париц. 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 дирэкторовъ, 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 нариц. 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. Брест-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-Грязская 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 4 1/2 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) $1^1/_2$% 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 ($1^1/_2$ 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 займовъ, 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* займа 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-Хацапетовка 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 Хапепетовка-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 98 1/4 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 96 3/4 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-Хацепетовка 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 введшихъ 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 колеи)—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 сооруженія 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 95¾ 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 супердивиденд, 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 97⅞ 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 ⅚ 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 ⅚ 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 ¼) поступали въ казну по отчисленіи въ пользу акціонеровъ дивиденда въ суммѣ не менѣе 1½ 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[1]) 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. внутренніе 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]) Технические 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.