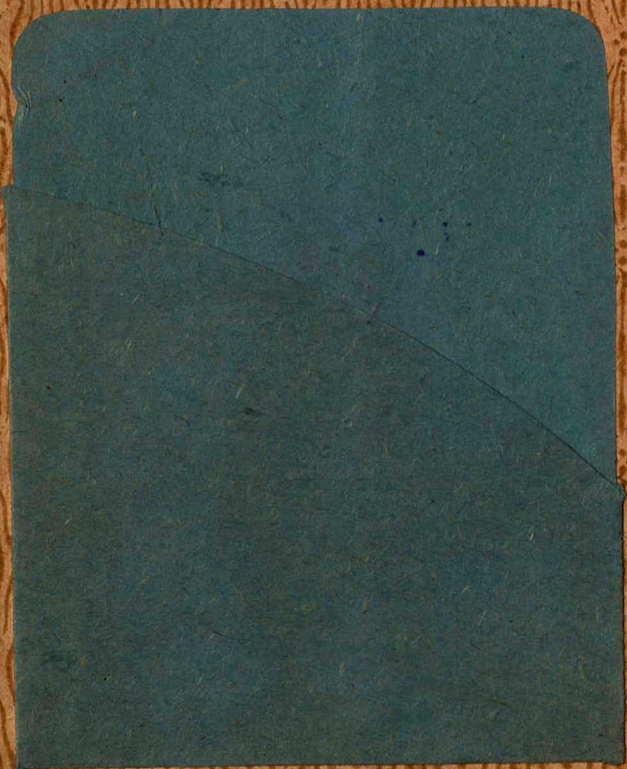


B

$\frac{43}{140}$

B 93  
140





КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ  
ВОЗВРАЩЕНА  
НЕ ПОЗЖЕ

указанного здесь срока

1	16
2	17
3	18
4	19
5	20
6	21
7	22
8	23
9	24
10	25
11	26
12	27
13	28
14	29
15	30

Количество предыдущих выдач \_\_\_\_\_

~~1562~~  
2957

1562

1562

1562

1562





B

43

140 см

Р. С. Ф. С. Р.

и 1-я 914

*Пролетарии всех стран, соединяйтесь!*

385

ТРИДЦАТЬ ЛЕТ

и. 52

(1882 — 1911 г. г.)

и. 52

РУССКОЙ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПОЛИТИКИ  
И ЕЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ

2888  
5735

Д-РА МЕРТЕНСА

ПЕРЕВОД С НЕМЕЦКОГО ИЗДАНИЯ 1919 ГОДА

1930



ИЗДАНИЕ  
ЦЕНТРАЛЬНОГО БЮРО ПЕЧАТИ (ЦБП)  
Н. К. П. С.



Приложение  
к „Вестнику Путей Сообщения“.



ФРЗБ 704-39

(Р. Ц. Москва.) № 437.

Нап. 10.000 экз.

1-я Образцовая типография М. С. Н. Х., Пятницкая, 71.

## ОТ РЕДАКЦИИ.

Выпуская приложением к «Вестнику Путей Сообщения» перевод работы Мертенса, имеющего ряд трудов по истории русских железных дорог, Редакция имеет в виду дать читателям «Вестника» законченное и ценное исследование по истории русского транспорта в связи с экономическим развитием страны. В русской железнодорожной литературе несомненно ощущается недостаток в такого рода сводной работе, захватывающей последние десятилетия и доведенной до сравнительно очень недавней даты, и Редакция надеется, выпуская эту книгу, указанный пробел пополнить.

Перевод книги Мертенса сделан И. И. Графом под редакцией А. И. Зака.

*Редакция.*



## ГЛАВА I.

Уже начало развития железнодорожного дела выявляет зачатки будущих событий. С одной стороны, Николай I с его ясным пониманием настоятельной необходимости постройки железных дорог, а с другой стороны—влиятельная, но близорукая министерская партия, которая была в состоянии почти совершенно задержать постройку железных дорог в течение 18 лет (1835—1853). Последствия этого рокового воздействия уже не могли быть предотвращены. Россия должна была убедиться, что при помощи тех 954 верст, которыми она располагала около Петербурга и Варшавы, она не может оказать той защиты своей черноморской границе, которую она могла бы предоставить, если бы железные дороги помогли ей мобилизовать свой людской состав и материальные ресурсы. Это сознание привело, однако, к убеждению в необходимости наверстать упущенное, поскольку это позволяли те тяжелые удары, которые были нанесены ослабленной стране войной (1853—58 г.г.) и ее последствиями. Но изменившиеся обстоятельства вынудили оставить тот путь, по которому вначале пошло железнодорожное строительство. Потребности войны совершенно опустошили государственную казну, которая в течение ряда лет испытывала большие стеснения,—словом, нужно было отказаться от мысли работать в том направлении, в котором начали с первых шагов. Постройка средствами казны была по необходимости оставлена, и широко открылись двери для частного предпринимательства. Это был единственный свободный путь, чтобы сравнительно в скором времени дать стране такие средства сообщения, без которых не могла быть обеспечена ее оборона вовне и ее экономическое развитие внутри. Частное предпринимательство, в ожидании значительных барьер-



шей, широко использовало представившийся счастливый случай, благодаря более, чем двенадцатилетнему мирному периоду. Когда стране в 1877 году вновь понадобилось отправить свои войска на юг и за пределы страны на борьбу с турками, то в ее распоряжении уже имелось 19.813 верст железных дорог, правда, частных, распределенных между 47 предприятиями. Лишь одна единственная дорога, длиною в 62 версты, находилась в казенном управлении. Россия победила, но система частного железнодорожного хозяйства потерпела поражение. Опыт, который извлекло государство из раздробленности железнодорожной сети на мелкие единицы, вынудил покинуть этот путь как можно скорее, чтобы на место разорванности поставить какое-нибудь однородное целое, которое могло бы быть и управляемо единообразно. Неудача с железнодорожною сетью, состоящею исключительно из частных дорог, не должна быть, однако, рассматриваема как удар, нанесенный правительственной политике. Здесь русская политика в действительности представила доказательство того положения, что «политика есть учение о возможном», как раз в противоположность тому обыновению, которое практиковалось вообще в России. Очень верно и метко определил уже в начале 60-х годов министр финансов Рейтерн <sup>1)</sup>, каким путем можно создать необходимые России железные дороги. Он оставил путь казенного железнодорожного строительства и направил постройку частных железных дорог таким образом, чтобы впоследствии возможно было во всякое время соединить их в большие группы. Правительству удалось создать к концу 1881 года железнодорожную сеть в 21.543 версты, результат, который должен быть оценен по достоинству/ в особенности в виду того бремени, которое оставила после себя Крымская война.

К этому времени,—до начала того периода в развитии русской железнодорожной сети, которому специально посвящено настоящее исследование,—относится одно важное событие, типичное в рамках русской действительности: сдача в эксплуатацию первого участка пути Средне-Азиатской железной дороги. Типично это явление по-

---

<sup>1)</sup> См. Граф Рейтерн—барон Нолькен: «Финансовое оздоровление России после катастрофы Крымской войны 1862—1878 г., произведенное министром финансов Михаилом Рейтерном». Берлин. 1914 г.

тому, что Россия была вынуждена построить железную дорогу от Узун-Ада у Каспийского моря первоначально до Мерва лишь в силу необходимости, в которой она оказалась вследствие неудачи похода против текинцев в 1879 году. Не богатство местности и широкие возможности ее развития вызвали создание хорошего средства сообщения, но исключительно факт поражения сравнительно незначительным противником. Чтобы отпарировать удар, нужно было создать возможность легкой и скорой доставки войск и воинского снаряжения. Так создавалась первая часть той железнодорожной сети, которая в своем дальнейшем развитии установила связь с плодородными и богатыми областями древней культуры, из которых Россия ныне в состоянии покрывать более 60% своей потребности в хлопке. Ясно, что красною нитью проходит в истории тот факт, что лишь печальнейший опыт заставлял обширное государство напрягать все свои силы к созданию хороших путей сообщения. И при этом роковым оказывается то обстоятельство, что все мероприятия первого, более чем сорокалетнего периода развития железнодорожного строительства принимались слишком поздно. С опозданием были построены железные дороги, которые могли бы повлиять на исход Крымской войны, отказ от системы частных железных дорог онездодал для того, чтобы можно было единообразно организовать управление этим средством сообщения в целях обороны страны, и слишком поздно была построена Средне-Азиатская дорога, чтобы избавить страну от позора тяжкого поражения.

Этим заканчивается то время, которое предшествует периоду в 30 лет, составляющему предмет настоящего исторического исследования. Этому отдаленному времени нужно было посвятить несколько строк, потому что результаты политики первых сорока лет русского железнодорожного строительства составляют тот фундамент, на котором основывается важнейший и интереснейший период развития русских путей сообщения.

## ГЛАВА II.

Совершенно ясно было создано, что железнодорожные общества, каждое в отведенной ему сфере влияния, отстаивали исключительно собственные интересы своего общества и представляли собою впол-



не «самоуправляющиеся единицы». Очень верно также указано в очерке, изданном по поводу столетнего юбилея комитета министров: «Контроль правительства над железнодорожными обществами был скорее формальный, чем действительный; поэтому неудивительно, что эти общества, предоставленные самим себе, выдвигали свои собственные интересы на первый план, не обращая внимания ни на потребности соседних дорог, ни на требования государственной и экономической жизни страны». Эти порядки привели к тому, что в войну 1877/78 г. г. государство оказалось лицом к лицу с множеством отдельных дорог, из которых каждая представляла свои собственные интересы, не принимая во внимание интересов государства. Ясно, к чему это должно было привести, и история показала нам это. Однако результат сказался не только в области внешней политики, но замечен был в немалой степени на внутреннем, главным образом, на экономическом положении страны. Ни то ни другое не могло быть более терпимо государством, если оно не желало подвергаться большой опасности. Предстоял выбор между двумя путями, чтобы осуществить ту цель, которой должно было достигнуть государство, если оно желало располагать железнодорожной сетью, доступной и покорной его руководящему воздействию. Эти пути выявились сами собою: либо правительство должно было принять законодательные и административные меры, которыми железнодорожные общества подвергались бы строгому и действительному контролю как при постройке, так и при эксплуатации, — либо оно должно было создать замкнутую железнодорожную сеть, находящуюся в непосредственном управлении правительства. Достигнуть этого можно было отчасти постройкою железных дорог государством за счет казны, частью выкупом железных дорог, принадлежащих частным обществам».

Как показал дальнейший ход событий, правительство не стремилось к одностороннему проведению одной лишь части этой программы, а, наоборот, стало проводить ее параллельно как в виде поворота к установленным принципам путем законодательства и административных распоряжений по управлению дорогами, так и путем огосударствления железнодорожной сети. Это обозначало полный отказ от прежних руководящих приемов. Если с конца пятидесятых годов усилия были направлены к тому, чтобы вообще



построить в России железные дороги, то теперь; с крушением надежд, связанных с одним только фактом существования железных дорог, определенно выявилась необходимость подчинить эту сеть, созданную с большими жертвами со стороны государства, нуждам этого самого государства. При этом из самых условий постройки железных дорог выяснилось, что капиталу, привлеченному Россией, нужно было обеспечить большую свободу действий, большую прибыль и виды на дальнейшее участие в железнодорожном строительстве. Следствием этого было, правда, создание железнодорожной сети более чем в 22.000 килом. длиною, но дальнейшие ожидавшиеся для страны выгоды не только не наступили, но нужно было сознаться, что интересы государства даже терпели ущерб от системы, которая была продиктована требованиями действительности. Как только это обстоятельство было ясно сознано, в России сейчас же с решимостью приступили к изменению системы. Уже в период времени до 1882 г. были предприняты руководящие исследования<sup>1)</sup>.

Но проводились реформы в течение времени с 1882 до 1911 года. Сюда относятся: переход частных железных дорог в казну, расширение сети казенных железных дорог, образование шести больших групп частных железных дорог, создание железнодорожного законодательства, урегулирование финансового хозяйства частных железнодорожных обществ, реформа тарифной системы и в связи с этим разделение компетенции двух министерств — путей сообщения и финансов.

### ГЛАВА III.

По предшествующему опыту России было ясно, что, главным образом, интересы государственной обороны вынуждали правительство предотвратить такое положение вещей, какое имело место во время восточной войны (1877—78 гг.) ко вреду государства. И все же в официальных суждениях на первый план и почти исклю-

---

<sup>1)</sup> В 1876 г. высочайше назначена была под председательством графа Баранова комиссия для обследования всего железнодорожного дела в России.

чительно выдвигается экономическая сторона вопроса. И здесь выдвинута была не положительная цель — как заставить жел. дороги лучше и полезнее служить развитию страны, а чисто отрицательная — как достичь того, чтобы не слишком отягощать казну платежами гарантий и приплатами для поддержания правильного движения. На исходе этого периода времени, когда прошлое заставляло перейти к новым приемам, чтобы приступить к основательному и действительному улучшению в железнодорожном деле и этим открыть возможность к развитию железных дорог в будущем, тогдашний министр финансов<sup>1)</sup> подверг резкой критике железнодорожные порядки. Он высказал следующее: «Неудовлетворительность организации во всех финансовых вопросах железнодорожного дела достигла у нас за последнее время крайних пределов. Из числа всех существующих железнодорожных обществ едва пять и в крайнем случае шесть находятся в настолько удовлетворительном состоянии, что они могут дать своим акционерам, кроме процентов, гарантированных правительством, еще какой-либо дивидент. Огромное большинство обществ отягощает государственную казну платежами гарантий, и притом почти в полном объеме. Мало того: многие общества не могут даже собрать столько, чтобы покрыть текущие эксплуатационные расходы. Это чрезвычайно печальное экономическое положение большинства железнодорожных обществ находит себе объяснение в тех условиях, которые имеют решающее значение для финансовой стороны наших жел. дорог. При современной незначительной доходности большинства наших железных дорог надежда на то, чтобы можно было извлечь из них большую прибыль, чем данная государством гарантия, очень мала, и ее можно ожидать лишь в более или менее отдаленном будущем. Но и эта надежда может иметь виды на успех лишь тогда, если управление будет крайне расчетливо и экономно. Между тем в настоящее время положение вещей таково, что акционеры даже не видят возможности увеличить свои доходы от капиталов, вложенных в железнодорож-

---

1) Статс-секретарь Абаза в речи, произнесенной в комиссии из министров внутренних дел, путей сообщения, финансов и государственных имуществ, анализировал вопрос о постройке Криворожской и Баскунчакской железных дорог.



ные предприятия. Ведение хозяйства принадлежащих им железных дорог для них совершенно безразлично, а так как их личный интерес не вызывает улучшения ведения дела, то они довольствуются размером правительственной гарантии. Те же общества, которые не пользуются правительственной гарантией, находятся всегда в совершенно безнадежном состоянии. Таким образом оказывается, что большинство наших частных железнодорожных обществ опирается исключительно на казенные средства и при этом представляет то ненормальное явление, что они, с одной стороны, расходуют казенные деньги без сколько-нибудь удовлетворительного контроля, с другой же стороны, не имеют повода изменить такое ведение дел. На ряду с этим, в виду необыкновенного влияния, которое оказывают железные дороги на экономическую жизнь государства, планомерное содержание их и консолидация условий существования железнодорожных предприятий является делом неотвратимой необходимости. Но и независимо от этого, является вопросом первостепенной важности освободить государственную казну от тех огромных расходов, которые вызываются повторяющимися из года в год платежами гарантий, а также очень значительными жертвами на содержание и улучшение состояния железных дорог. Изобрести радикальные средства, способные вывести государство из этого тяжелого положения, составляет одну из важнейших забот финансового управления. Основательное изучение нашего железнодорожного дела привело к убеждению что неизбежно еще раз сделать опыт постройки железных дорог за счет казны.

Комитет министров единогласно присоединился 3-го февраля 1881 года к этим выводам, и царь утвердил это решение 6-го февраля 1881 года.

Этим принципиально была восстановлена в России идея казенных жел. дорог. И та мотивировка, которую министр финансов положили в основание возвращения к первым началам постройки железных дорог средствами казны, была с точки зрения его ведомства вполне основательна. Равным образом ничего нельзя было возразить существенного против нарисованной им картины, которая сложилась в течение последних 25 лет под давлением тяжелого экономического положения страны, с одной стороны, и настоя-



тельной нужды в скором создании железнодорожной сети, с другой стороны. Эта картина очень метко характеризует существовавшие условия. И все же, по моему мнению, было бы ошибкою признать осужденные порядки или даже непорядки в экономической политике действительною внутреннею побудительною причиною к оставлению прежних способов снабжения России железными дорогами. Что министр финансов признает тягостным бремя, возлагаемое на страну гарантиями и многими другими расходами, весьма понятно, однако, он никогда не дошел бы до такой уничтожающей критики частного предпринимательства, если бы причина тяжести денежных средств не лежала значительно глубже. Частное железнодорожное хозяйство не оправдало ожиданий во время восточной войны, и нельзя ожидать от государства, чтобы оно навязывало стране дальнейшие и столь значительные жертвы во имя такой экономической политики, которая не оправдывается в нужную минуту. С большою степенью уверенности можно сказать, что поворот в железнодорожной политике не имел бы места, если бы результаты войны были иные, если бы существующая организация оправдалась, и если бы таким образом страна не испытала печальных последствий разорванности железнодорожной сети. Таким образом произошло, что уже вскоре после окончания войны созрело убеждение в недостаточности железнодорожной сети и в особенности в ограниченной возможности использования ее в случае нужды. К этому важному и решающему выводу присоединилось еще, как внешний повод, и убеждение министра финансов в экономической несостоятельности существующих частных железных дорог, так что необходимые выводы из этих предпосылок и не могли оказаться иными, чем они были в действительности. В результате мы видим, как в течение времени, которое непосредственно предшествует взятому нами периоду (1882—1911 г.г.), самые обстоятельства готовят почву для проведения новой ориентации в области железнодорожной политики. Если до сих пор Россия была вынуждена привлекать помощь частного капитала и частной предприимчивости в интересах страны, и если с их помощью была создана значительная железнодорожная сеть, то теперь, очевидно, пришло время поставить на место частных предприятий государственную самостоятельность, а на место частного строительства и частного управления этим важнейшим средством

сообщения поставить правительственное ведение дела, — одним словом, еще раз попытаться строить железные дороги средствами казны, как это высказал министр финансов в 1881 году.

#### ГЛАВА IV.

Вступлением на новый путь был бы, без сомнения, положен предел увеличению числа железнодорожных обществ, если бы правительство всецело взяло в свои руки постройку новых дорог. Стремление к этому было налицо, но с самого начала было сомнительно, возможно ли осуществить в действительности это стремление. Нельзя не заметить, что, помимо неудовлетворительной работы существующих дорог, в течение войны (1877—78 г.г.) выяснилось все более, что созданная до сих пор железнодорожная сеть далеко не удовлетворяла требованиям, которые настоятельно ставились прежде всего задачами обороны страны, а затем и экономического ее развития. Этим выдвигался на первый план важный вопрос о том, хватит ли государственных средств для самостоятельного выполнения задачи. Но не один только ответ на этот вопрос, даже при благоприятном его разрешении, мог привести к осуществлению цели создания железнодорожной сети, состоящей исключительно в ведении государства и в государственном управлении. Достигнуть этой цели было невозможно, пока частные железные дороги протяжением около 20.000 верст (1882 г.) продолжали существовать, как таковые. Поэтому не только нужно было изменить, но и существенно расширить программу правительства, желавшего произвести «еще раз» опыт постройки железных дорог средствами казны. Ясно было, что, пока частные общества располагают таким значительным контингентом линий, как это имело место еще в 1882 году, не может быть и речи о государственном преобладании, ибо создание равно-великой железнодорожной сети потребовало бы и много времени и много миллионов рублей. Временем нельзя было жертвовать, а деньги нельзя было реализовать с достаточною быстротою. Кроме того, правительство не могло не сознавать, что существующая железнодорожная сеть, без сомнения, обнимает по большей части важнейшие сообщения, в особенности поскольку в ближайшую войну выдвинулся бы вопрос об обороне страны, так как все дороги



имели направление к западной границе и к Черному морю. Но это именно и были те границы, где решались бы судьбы страны. Поэтому, если бы эти 20.000 верст железных дорог остались в распоряжении частных обществ, то нужно бы опасаться в будущем тех же результатов, как и в войну 1877—78 годов. Этого, разумеется, нужно было избежать. Таким образом, обстоятельства настоятельно требовали перехода частных железных дорог в казну.

Этим задача правительства значительно расширилась, но и затруднялась, так как было не в интересах страны совершенно парализовать частное предпринимательство, ибо можно было опасаться если не полной остановки железнодорожного строительства, то во всяком случае замедления в его росте, что могло бы иметь роковые последствия. На ряду со всеми необходимыми мероприятиями, требовавшимися обороною страны и остававшимися главнейшею задачею правительства, экономическое развитие требовало также забот и внимания к себе, и частным предприятиям в этой области необходимо было предоставить свободу действия. Таким образом, выяснилась для государства тройная задача, а именно:

- 1) необходим был переход в казну частных железных дорог, существовавших в 1882 году;
- 2) нужно было увеличивать сеть казенных железных дорог постройкою новых линий средствами казны;
- 3) нужно было привлечь частное предпринимательство к расширению железнодорожной сети.

В конце 1881 года всего находилось в эксплуатации 21.543 в.; из них принадлежало частным обществам 20.655 в., а казне остальные 888 в., при чем из них 189 в. находилось в Азиатской, а 699 в. в Европейской России. С 1871 года длина казенных путей сократилась до 62 верст и увеличилась лишь в 1881 году на 189 в. в Азии и на 637 верст в Европе вследствие перехода в казну жел. дороги Харьков—Николаев.

Переход в казну наличных (мы особенно подчеркиваем: **н а л и ч н ы х**) частных дорог был начат немедленно и, как видно из цифровых данных, осуществлен почти целиком в течение 21 года, ибо в 1902 году перешли в казну последние

225 в. <sup>1)</sup>). Если распределить остальные, перешедшие в казну за этот период времени дороги на четыре группы по пятилетиям, то окажется, что принято в казну:

в 1882—86 г. . . . .	514 в. <sup>2)</sup>
» 1887—91 г. . . . .	5.061 » <sup>3)</sup>
» 1892—96 г. . . . .	11.358 » <sup>4)</sup>
» 1897—1901 г. . . . .	2.937 » <sup>5)</sup>

Этим был закончен переход в казну железных дорог за указанный период времени <sup>6)</sup>). Если бросить взгляд на железнодорожную карту, то станет ясно, как велико было значение этой правительственной меры для закрепления и усиления государственного воздействия в случае надобности, если бы к тому же удалось привести перешедшие в казну дороги в состояние, вполне соответствующее их назначению. Если позволено высказать суждение, не прибегая тотчас же к цифровым данным, то можно сказать, что в общем железные дороги выполнили поставленные им задачи. Во время усиленного движения, наступающего ежегодно в России после уборки хлебов, дороги часто оказывались не на высоте требований. Но трудно ответить на вопрос, какова главнейшая причина этого: редкость ли железнодорожной сети тому виной, или же препятствия, представляемые самой постройкой и техническим оборудованием отдельных дорог, к быстрому удовлетворению предъявляемых к ним требований,

1) Шуйско-Ивановская линия.

2) Тамбовско-Саратовская, Путиловская, Муромская.

3) Уральская, Ряжско-Моршанская, Закавказская, Моршанско-Сызранская, Ряжско-Вяземская, Козловско-Тамбовская, Ряжско-Туккумская, Курско-Харьковско-Азовская, Либаво-Роменская.

4) Орловско-Грязьская, Варшаво-Гираспольская, Курская ветка, Оренбургская, Московско-Курская, Балтийская, Донецкая, Московско-Нижегородская, Петербургско-Варшавская, Петербург—Новый Порт, Петербургско-Московская, Митавская, Ряжско-Двинская, Рига—Мюльграбен, Орловско-Витебская, Двинско-Витебская, Новоторжская, Лозовая-Севастопольская, Юго-Западные, Уголовка—Боровичи, Александровская (бывшая Московско-Брестская).

5) Фастовская, Привислинские, Обоянская, Ивангород—Домбровская, Московско-Ярославско-Архангельская.

6) Ради полноты, нужно добавить, что правительство впоследствии осуществило только еще один раз переход в казну железнодорожных линий, а именно: выкупом в 1912 году Варшавско-Венской дороги.



или, наконец, недостаточное снабжение дорог подвижным составом. Постоянные жалобы на огромные залежи хлебных грузов на станциях и постоянные ссылки на недостаток вагонов, препятствующий передвижению грузов, составляющие обычную тему газетных статей, в особенности осенью, указывают прежде всего, на недостаточность подвижного состава. Но, как уже сказано, вопроса этого, мы здесь коснулись лишь для того, чтобы отметить, что, поскольку можно это обнаружить, все же положение вещей значительно улучшилось со времени перехода в казну частных дорог, образования больших групп частных дорог и дальнейшего расширения сети казенных железных дорог.

Как мы показали, Россия произвела огромное преобразование своей железнодорожной сети в сравнительно короткий промежуток времени в 21 год. Это могло быть достигнуто, несмотря на обременение государственной казны, вызванное войною (1877—78 г.г.), лишь потому, что создание и развитие сети железных дорог частными обществами необходимо вызывало выкуп их в казну, даже если не принимать во внимание требований государственной безопасности на случай войны. Эта необходимость выкупа обуславливалась огромною и притом быстро возрастающею задолженностью частных обществ по отношению к казне. Со времени окончания Крымской войны (1856 г.) правительство направило свои усилия к тому, чтобы обратить частный капитал на служение стоявшим перед ним крупным задачам. Но это могло быть достигнуто при тогдашнем положении вещей лишь в том случае, если бы капиталу была обеспечена полная неприкосновенность и, кроме того, предприниматели могли бы рассчитывать на большие прибыли. И то и другое было ему гарантировано, и неизбежные последствия не замедлили обнаружиться: задолженность частных обществ государству возрастала очень быстро. Эти последствия были неизбежны потому, что движение было слишком мало, издержки по управлению слишком велики, а весь риск был принят государством на себя. Транспорт в то время, которое предшествовало выкупу дорог в казну, питался почти исключительно перевозками урожая. Горная промышленность и добыча каменного угля находились в раннем периоде развития и совершенно не были способны доставлять жел. дорогам массовые грузы в столь значительном размере, чтобы эксплуатация

дорог давала барыши. К тому же издержки управления были слишком высоки. Существовало 47 отдельных железнодорожных обществ и среди них некоторые, в управлении которых находилось менее 100 верст. Каждая такая дорога управлялась, однако, совершенно самостоятельно, и у каждой были свое правление, управление, ревизионная комиссия и т. д. На одной стороне, следовательно, были слишком малые доходы, а на другой—обременение расходами и в итоге—невозможность оплатить собственными силами проценты и амортизацию капитала. Казна в силу принятой на себя гарантии должна была расплачиваться. Ежегодные платежи с прибавлением нарастающей пени значительно увеличили задолженность частных жел. дорог именно по этой статье, так что эти долги вскоре значительно превысили основной капитал предприятий. Вывод получался для самостоятельности обществ крайне неблагоприятный, так как долги по облигациям были обеспечены всею наличною собственностью дорог, тогда как акционерный капитал, который только в немногих обществах соответствовал первоначальным затратам по постройке, был обременен платежами гарантии и другими. Приведем только один пример: в конце 1886 года частные общества были должны государству по этой статье 850 милл. кредитных рублей, а весь акционерный капитал этих обществ составлял всего 618 милл. кредитных рублей<sup>1)</sup>, так что этим давалась казне возможность получить в собственность частные железные дороги до наступления определенного в уставах срока выкупа дорог.

Вся операция перехода жел. дорог в казну произошла без принуждения и беспрепятственно: казна приняла на себя долги по облигациям и быстро пришла к соглашению с частными обществами по вопросу о зачете акционерного капитала. Казне было тем легче провести всю операцию, что не возникало и вопроса о затрате сколько-нибудь значительных наличных средств.

Географическое положение большинства перешедших в казну дорог показывает их большое стратегическое значение. Если в этом

---

<sup>1)</sup> Статистический сборник министерства путей сообщения, том 33, табл. I.



заключается главная выгода для России этого перехода, так как правительство получило возможность полного и свободного распоряжения этой важнейшей частью железнодорожной сети, то все же было бы большою ошибкою не признавать наличности и второй очевидной побудительной причины столь энергичных мер правительства. Несомненно, имелось в виду также, установление более хозяйственного управления дорогами. Это было легко достижимо, так как были образованы крупные административные единицы вместо многих мелких правлений и управлений. Это явление выступает вполне отчетливо внутри сети казенных железных дорог по мере перехода их в казну. Нам повело бы слишком далеко изображение этого процесса во всех его отдельных стадиях. Для характеристики политики этого периода достаточно заметить, что к началу рассматриваемого периода, а именно в 1882 г., было палицо 888 верст казенных жел. дорог, что в казенном управлении к концу 1911 года находилось в Европейской России 32.780 в., и что для этих дорог существовали следующие управления (см. таблицу на стр. 19).

Кроме перечисленных крупных округов, на левом берегу Волги имеется еще Баскунчакская жел. дорога, протяжением в 97 верст, назначение которой состоит в доставке к Волге соли из громадных соляных отложений одноименного высохшего озера. Дорога проходит вдоль озера к Волге. Так как она не примыкает к остальной железнодорожной сети, то она осталась маленькою самостоятельную единицею.

## ГЛАВА V.

На ряду с этим переходом в казну частных жел. дорог и с объединением малых линий в крупные единицы, находящиеся в казенном управлении, было неизбежным увеличение сети железных дорог посредством постройки казною новых дорог, так как только таким путем возможно было сохранить за правительством перевес в железнодорожном деле. Постройка новых дорог производилась и шла за рассматриваемый период (1882—1911 г.г.) в Европейской России 16.599 в. новых линий.

Из построенных в Европейской России 16.599 в. казенных железных дорог были открыты для движения в следующие периоды времени:



в 1882—1886 годах	3250 в. <sup>1)</sup>	в среднем ежегодно	650 в.
„ 1887—1891	2474 в. <sup>2)</sup>	„ „ „	495 „
„ 1892—1896	1811 в. <sup>3)</sup>	„ „ „	364 „
„ 1897—1901	3567 в. <sup>4)</sup>	„ „ „	713 „
„ 1902—1906	3515 в. <sup>5)</sup>	„ „ „	703 „
„ 1907—1911	1582 в. <sup>6)</sup>	„ „ „	396 „

Географически это количество верст распределяется так, что подавляющее количество в 9.932 в. приходится на западные, южные и средние области России, из чего следует, что в первую голову стремились удовлетворить военные нужды. Чтобы убедиться в этом, достаточно бросить взгляд на карту железных дорог Европейской России. Из нее видно, в каком направлении развивалось казенное строительство, и как построенные дороги должны были создать и в действительности создали связь между важнейшею линиею Пе-

Из них приходилось на каждую дорогу:

1) Баскунчакскую (49), Екатерининскую (552), Закавказские (651), Либаво-Роменскую (16), Московско-Курскую (12), Нискую (1), Николаевскую (114), Полесские (256), Привислиньские (437), Юго-Западные (91), Южные (30).

2) Екатерининскую (24), Закавказские (41), Московско-Брестскую (1), Николаевскую (114), Полесские (256), Привисляньские (287), Риго-Орловскую (3), Самаро-Златоустовскую (752), Северо-Западные (363), Юго-Западные (434), Южные (199).

3) Баскунчакскую (19), Екатерининскую (136), Закавказские (28), Либаво-Роменскую (40), Московско-Брестскую (20), Московско-Курскую (4), Пермскую (225), Привислиньские (160), Риго-Орловскую (40), Самаро-Златоустовскую (148), Северо-Западные (39), Северные (78), Юго-Западные (554), Сызрано-Вяземскую (24), Южные (296).

4) Екатерининскую (547), Закавказские (284), Пермскую (832), Привислиньские (143), Самаро-Златоустовскую (130), Северные (999), Северо-Западные (192), Юго-Западные (66), Южные (373).

5) Екатерининскую (851), Закавказские (188), Либаво-Роменскую (18), Московско-Брестскую (1), Московско-Курскую (108), Николаевскую (1), Пермскую (1), Привислиньские (217), Риго-Орловскую (278), Самаро-Златоустовскую (49), Северные (1220), Северо-Западные (156), Юго-Западные (413).

6) Закавказские (199), Либаво-Роменскую (74), Александровскую—бывшую Московско-Брестскую (12), Николаевскую (592), Пермскую (416), Полесские (541), Северо-Западные (15), Южные (131).



тербург—Москва и западную границу. В особенности следует обратить внимание на следующие линии: Бологое—Полоцк—Седлец, Витебск—Жлобин, Москва—Брянск—Брест, Лозовая—Полтава—

№ по пор.	Железные дороги.	Год образования Упавлен. дороги.	В конце 1911 г. было верст.	Из них построено в 18 2-1911 гг. верст.
1	Екатерининские . . . . .	1894	2818	2110
2	Закавказские . . . . .	1899	1711	1391
3	Либаво-Роменская . . . . .	1891	1343	143
4	Александровская . . . . .	1896	1038	35
5	Московско-Курск., М.-Нижегородская и Муромская . . . . .	1894	1142	125
6	Николаевская . . . . .	1894	1499	713
7	Пермская . . . . .	1900	2490	1822
8	Полесские . . . . .	—	1856	1856
9	Привислинские . . . . .	1898	2292	1244
10	Риго-Орловская . . . . .	1895	1464	321
11	Самаро-Златоустовская . . . . .	—	1213	1079
12	Сызрано-Вяземская . . . . .	1890	1305	24
13	Северные . . . . .	1907	2996	2307
14	Северо-Западные . . . . .	1907	2538	765
15	Юго-Западные . . . . .	—	3906	1563
16	Южные . . . . .	1907	3072	1029

Биев—Ковель, Бологое—Псков—Валк—Рига, Валк—Талс, Вильна—Ковно, Луков—Домброво (на границе Австрии), Барановичи—Белосток. К ним присоединяются многочисленные более короткие линии на западе, которые подходят почти вплотную к границе. Все изложенное подтверждает, по-моему, вполне неопровержимо высказанный выше взгляд на важнейшую цель казенного железнодорожного строительства. И только остаток линий приходится на такие области, которые ранее были лишены благ железнодорожного сообщения, и лишь этот остаток имеет в виду усиление возможности хозяйственного развития. Сюда, главным образом, относятся дороги на севере, положившая начало сообщению с Сибирью — Самаро-Златоустовская ж. д., Закавказские ж. д. и т. д. Но это указание на главную задачу казенного строительства несколько не должно умалять экономического его значения. Именно, те 9.932 версты, о которых говорилось выше, проходят по районам, которые имеют исключительное значение для земледелия, угольной и металлургической промышленности. Но по обстоятельствам времени в рассматриваемый период решающе побудительною причиною для постройки дорог была оборона страны. Теперь уже не секрет и сделалось достоянием истории, что Франция предоставила своему союзнику многие миллионы франков под неперменным условием постройки точно указанных, ведущих к западной границе и сооружавшихся сразу на две колени железных дорог. Насколько выполнена эта первая важнейшая задача, выяснится в ближайшем будущем, когда вновь водворится мир в стране. Пока еще нельзя высказать окончательного суждения. Важный прогресс виден в том, что правительство своими мероприятиями достигло сосредоточения в руках государства наиболее значительной и в стратегическом отношении наиболее важной части железнодорожной сети и тем подчинило эту часть своему воздействию. Опыт до 1882 года привел правительство к убеждению в необходимости подчинить и частные дороги более строгому контролю и большему влиянию для осуществления государственных задач. Таким образом, следует признать бесспорным усилением государственной мощи переход прежних частных железных дорог в казну, постройку новых казенных железных дорог и усиление воздействия правительства на частные железнодорожные предприятия.



Действительное проведение постройки казенных железных дорог было совершенно различным при разных министрах. Постройка пер-вых дорог находилась не только в непосредственном управлении правительства, но и фактически производилась правительством (Криво-рожская и Баскунчакская). Этот опыт должен был неопровержимо установить, не может ли правительство, с привлечением к делу находящихся в его распоряжении людей и средств, произвести по-стройку дешевле, а может-быть, и лучше, чем это имело место до тех пор в частных обществах. Результат получился будто бы благоприятный и в одном и в другом отношении. Но к этому выводу и должны были прийти, если нужно было доказать, что только что избранный путь является желательным и с этой немаловаж-ной стороны. Позднейший опыт не оправдал этих выводов, но при больших издержках утешались тем, что постройка произведена со-ответственно значительно лучше. Может-быть, это и верно; во всяком случае это трудно доказать для отдельных построек. Однако, в Европейской России недолго придерживались такого порядка по-стройки казенных железных дорог. Участие правительства вскоре стало ограничиваться составлением проектов и смет, с передачею отдельных участков подрядчикам, и надзором за постройкою. Этим путем создавалась, пожалуй, большая часть верст построенных каз-ною железных дорог. По многим основаниям этот путь представляется вполне правильным, так как при постройке, с одной стороны, осу-ществляются виды правительства, а с другой стороны, дается работа строительной промышленности и частной предприимчивости. Но даже этот вид участия правительства в сооружении дорог оказался временно выше его сил, так как обнаружил недостаток вполне подготовленного технического персонала. Не только не было доста-точного количества средней рабочей силы, но в особенности заметно было отсутствие высшего персонала со специальным образованием, так что правительство и частные общества были затруднены тем, что не могли располагать при постройке достаточным количеством специалистов.

## ГЛАВА VI.

На ряду с этим расширением сети постройкой жел. дорог сред-ствами казны и на ряду с переходом в казну большей части суще-

ствующих частных жел. дорог, который должен был определенно способствовать правительству в неограниченном распоряжении жел. дорогами, Россия вновь обратилась к содействию частных предприятий. Это представляется непоследовательностью в проведении принятого плана, сопряженного с значительными жертвами, но необходимого для ограждения интересов государства. Ибо в основание начатого в 1881 г. и законченного в 1901 г. перехода в казну тогдашних железных дорог было, несомненно, положено намерение осуществить принцип казенного управления дорогами. Однако вскоре отступили от этих руководящих начал, и частный капитал был вновь привлечен к постройке дорог или, что, может быть вернее, должен был быть привлечен. Ибо по тогдашнему положению вещей в России, правительство не могло осздать с тою скоростью, какая требовалась экономическим развитием, такую железнодорожную сеть, которая удовлетворяла бы сельскохозяйственным и промышленным потребностям страны. В те годы сильнейшего устремления вперед, которое проявилось в России во многих областях, вопрос о транспорте играл, конечно, виднейшую роль. При громадных расстояниях плодородная почва была так же мало полезна для сельского хозяина, как богатые угольные и рудные залежи для промышленности, пока их нельзя было использовать с выгодой. А это возможно было лишь тогда, если продукты урожая и горной промышленности могли быть перевезены на рынок сбыта. Эта элементарная истина приложима не только к России, но и ко всякой другой стране, с тою только разницею, что чем больше те расстояния, которые должны быть преодолены продуктами, чтобы достигнуть рынка сбыта, тем необходимее становятся дешевые и всегда доступные средства сообщения. В таком положении находится Россия и в этом отношении имеет много сходного с Соединенными Штатами Америки. Именно это последнее обстоятельство дало повод к тому, что как в печати, так и в сельскохозяйственных и промышленных кругах очень определенно выражалось желание создать в России столько же железнодорожных путей, как в Америке, чтобы и ее таким образом приобщить к мировому рынку. Этому стремлению правительство при существующем положении вещей не могло удовлетворить, потому что для этого недоставало многого, очень многого, а прежде всего — необходимых денег и американской пред-



примчивости. В России без поддержки казны ничего не делается. Даже промышленность в течение большей части рассматриваемого периода и даже в новейшее время пускала в ход свои предприятия лишь после того, как убеждалась, что таможенная пошлина оградит ее в достаточной степени от иностранной конкуренции. И после этого цены продуктов промышленности устанавливались на такой высоте, что они приближались к ценам иностранных продуктов, но с прибавлением к ним высоких таможенных пошлин. Во многих случаях и этого было недостаточно, чтобы поднять промышленность, и правительство должно было прибегать к дальнейшему воздействию на потребителя, чтобы заставить его покрывать свои потребности продуктами отечественного производства. Но об этом мы поговорим при случае в другом месте. Если пример Америки ни с какой стороны, а менее всего в отношении железных дорог, не приложим к России, то из этого не следует, что весьма основательное желание иметь побольше железных дорог—неосновательно. Все эти соображения убеждают в том, что правительство в своем начинании—в постройке дорог средствами казны и в одновременной поддержке частных обществ—находилось на верном пути, чтобы обеспечить страну железными дорогами в сравнительно скором времени. При этом не следует забывать, что и вторая цель—обеспечить за правительством руководящую роль в постройке и в особенности в эксплуатации жел. дорог, была осуществлена весьма удовлетворительно. С одной стороны, важнейшие линии перешли в непосредственную собственность государства, а с другой—при новых концессиях правительство могло оставлять за собою такие права, которыми оно раньше не располагало, но которые ему обеспечивали действительно необходимое для него влияние на частные ж. д.

Конечно, правительство не могло взять себе за образец американские приемы, но оно не выработало и какой-либо особой—русской системы, а просто—напросто позаимствовало у Франции ее конструкцию частных железнодорожных обществ. Во многих и притом влиятельных кругах русского общества эта позиция правительства представлялась как несамостоятельность и подвергалась порицанию. Говорили, что идея казенных железных дорог позаимствована у Пруссии, а у Франции взята мысль о соединении мелких предприятий в большие группы, и что Россия питается чужою мыслью, что у нее

нет своего единого, чисто русского плана. Этот упрек, однако, совершенно неоснователен, так как трудно найти оправдание для производства экспериментов с чисто русскими планами в области разрешения столь общих вопросов, как вопросы транспорта, в которых опыт других народов накопился в столь значительных размерах, что надлежит лишь выбирать подходящее. И это тем более было верно, что «чисто-русского» плана никто и не предлагал. Все же два министра (путей сообщения и финансов) столкнулись на вопросе о возможности проведения плана образования больших групп частных железных дорог и о достаточной обеспеченности при этом интересов государства. Тогда как по вопросу о необходимости увеличения сети железных дорог между обоими министрами не было никакого разногласия, по вопросу о путях для достижения этой цели не удалось достигнуть соглашения. Если министр путей сообщения Г ю б б е н е т был ярым защитником чистой системы правительственных жел. дорог, а посему и последовательного проведения перехода дорог в казну, то его товарищ по кабинету—министр финансов Вышнеградский—желал образовать отдельные хорошо управляемые и богатые, т.е. доходные, частные дороги путем развития существующих линий в большие железнодорожные группы. Если министр путей сообщения желал усилить строительство средствами казны, главным образом, в Поволжье, где не было дорог, но где этим были даны сельскому хозяйству виды на реализацию урожая, то министр финансов полагал, что постройка казенных жел. дорог должна происходить на западе, так как там сосредоточены важнейшие государственные интересы; кроме того, он полагал, что постройка на востоке обременит в значительной степени казну, тогда как на западе можно было построить средствами казны весьма доходные дороги. К этому присоединялось еще и то, что министр финансов для постройки дорог на востоке не находил других средств, как прибегнуть к иностранному займу. Этого, однако, тогда (в 1890 году), по его мнению, не следовало делать, так как можно было пошатнуть кредит государства; нужно было поддержать за границей убеждение, что ресурсы России настолько значительны, что она может покрыть потребность в деньгах из собственных средств. Это расхождение в мнениях, а, главное, разрешение спора в особо назначенной комиссии заняло около двух лет и по существу окончилось победою мнения



министра финансов, хотя высочайшее решение от 21 апреля 1891 года и поставило на первом месте казенное строительство и казенное управление. Это постановление оканчивается следующими словами: «Таким образом, признается, что правительство, отдавая и впредь преимущество казенной постройке и казенному управлению дорог, считает необходимым, по мере доступных средств продолжать дальнейшую постройку дорог за счет казны, так как оно сознает, что удовлетворение насущнейших потребностей страны должно быть признано первейшею его обязанностью. Сюда относится и постройка железных дорог. По этой причине правительство, однако, не встречает препятствий и к подробному обсуждению предложений частных предпринимателей и железнодорожных обществ и постройке тех или иных линий. При этом между сходными предложениями должно быть отдано предпочтение тем, которые, по всестороннем обсуждении в каждом отдельном случае, окажутся наиболее выгодными для государства, и в особенности не потребуют во время постройки непосредственных расходов из государственного казначейства и не возложат на правительство обязательств по выдаче субсидий или ссуд предпринимателям или по уплате гарантий, что, в конце-концов, равнялось бы платежу процентов по займу, который был бы необходим для постройки на казенный счет».

Из сопротивления, которое оказал министр финансов, была извлечена та выгода для государства, что вновь образующиеся общества согласились на значительные ограничения в принадлежащих им по уставам правах, которые они не только использовали беззастенчиво в своих интересах, но и злоупотребляли ими (см. главу о реформе тарифов). Программа расширения железнодорожной сети, подлежавшая осуществлению начиная с 1891 года и связанная с частным железнодорожным строительством, была, таким образом, установлена и постепенно проведена. И только после того, как выяснилось, что будут поддержаны частные предприятия, в особенности на востоке, и там в первую голову будут образованы связанные большие группы под общим управлением — только тогда расцвела частная предприимчивость, как это видно из следующих немногих цифр:

Выстроено частными обществами:

в 1882—1886 гг.	всего	1009	в. или	в среднем	ежегодно	202	в.
„ 1887—1891	„	1604	„	„	„	321	„
„ 1892—1896	„	5376	„	„	„	1075	„
„ 1897—1901	„	6481	„	„	„	1296	„
„ 1902—1906	„	1174	„	„	„	235	„
„ 1907—1911	„	1627	„	„	„	325	„

Развитие частного железнодорожного строительства ярко отражает ту обстановку, которая создалась вследствие решения правительства заменить частные железные дороги казенными. В особенности это ясно при сравнении сейчас приведенных цифр с цифрами, относящимися к постройке казенных железных дорог<sup>1)</sup>. Тогда как частная предприимчивость в первые десять лет проявляется весьма слабо, казна фигурирует с гораздо большим количеством верст вновь проложенных путей. И лишь после того, как возникшее в недрах правительства разногласие было устранено (в начале 1892 года) и установилась определенная линия жел. дорожной политики, частное строительство вновь приобретает значение и начинает развиваться. Параллельно идет проведение выставленной министром финансов (Вышнеградским) программы об образовании крупных групп из частных железных дорог. Необходимость развития железнодорожной сети министр финансов мотивировал следующим образом в объяснительной записке к смете на 1888 год: «Так как остановка в области постройки новых железных дорог, сеть которых далеко не достаточна, выбила бы у нас из рук несущественнейшее орудие хозяйственного развития страны, железнодорожное строительство не должно быть сужено. Нужно поэтому строить железные дороги, которые обслуживают районы, заранее обследованные в экономическом отношении, которые своими доходами могут обеспечить платежи текущих процентов и амортизацию затраченного капитала, и которые дают возможность ожидать подъема промышленности и увеличения количества перевозимых грузов на соседних железных дорогах. При этом предполагается, что постройка таких дорог будет проведена без обременения бюджета, а

1) См. стр. 18.



за счет особых капиталов, добытых на возможно более выгодных условиях». Эта позиция в финансовом управлении была выдержана в дальнейшем довольно строго, при чем изысканием денежных средств, главным образом, руководило министерство финансов.

## ГЛАВА VII.

Начало образованию больших частных железнодорожных групп было положено тремя дорогами: Московско-Рязанскою, Рязанско-Козловскою и Владикавказскою. Руководящею точкою зрения министерства финансов было стремление шадить государственный кредит, но с расширением при этом железнодорожной сети. Нужно было избегать непосредственного обременения казны новыми долгами. Но при этом нужно было поставить в зависимость от правительства те немногие дороги, которые еще не были выкуплены при переходе железных дорог в казну. Если бы можно было добиться этого, то было ясно, что влияние правительства на вновь строящиеся частные жел. дороги могло быть достигнуто само собою. Прежде всего нужно было заставить соответствующее общество отказаться от предоставленной ему уставом самостоятельности в определении тарифных ставок. Это было, пожалуй, труднее всего, так как частные общества особенно ревностно охраняли неприкосновенность этой ценной привилегии. Но железные дороги злоупотребляли этим правом ко всеобщему вреду, и поэтому оно было отнято у них. Закон 8 марта 1889 г. урегулировал этот вопрос и передал установление тарифов в руки правительства. После того, как был устранен с пути этот крупный камень преткновения, дальнейшие события развернулись с гораздо меньшими трудностями даже в области создания крупных групп из частных железных дорог. Этим законом чрезвычайно усилена мощь правительства, так как оно получило возможность иметь руководящее влияние на доходы частных железных дорог. А это потому имело особое значение, что общество, которое пожелало бы воспротивиться намерениям правительства, могло быть этим путем стеснено в своих доходах, и ему мог угрожать вследствие этого выкуп в казну. Если частные общества не хотели доводить до этого, то был открыт путь для соглашения, и на этот путь они вступали и

вскоре достигали цели. Общество Московско-Рязанской железной дороги с длиною пути в 185 верст было первым, которое было преобразовано в большой округ путем развития (в 1895 г.) его линии. Переговоры правительства с шестью обществами <sup>1)</sup> велись приблизительно в тех же границах. В дальнейшем положение вещей принимало такой оборот, что правительство прежде всего находило для владельцев акций основных дорог, которые в большинстве случаев давали большие дивиденды, естественную компенсацию за отказ от надежды на дальнейшее обеспеченное получение этого дохода. Происходило это различным образом, частью путем предоставления права на определенную долю чистого дохода вновь образующихся обществ, частью принятием со стороны государства на себя выполнения некоторых условий. Во всех случаях, однако, владельцы прежних акций обеспечивались вполне. Сперва прежнее общество выступало в качестве контрагента, с которым правительство вело переговоры относительно постройки сети в намеченных казною размерах или в том виде, как она проектировалась прежним обществом. Это давало прежнему обществу надежду на большую прибыль, ибо экономия на постройке поступала в его пользу. Это служило приманкою для прежних акционеров. Сюда присоединялась угроза уменьшения доходов вследствие лишения свободы в назначении тарифов. Словом, образование новых обществ произошло не вполне без принуждения. И это именно обстоятельство вызвало в Комитете Министров при образовании общества Московско-Рязано-Уральской железной дороги (в 1884 году) оживленный обмен мнений, из которых видно, что политика министра финансов не встретила всеобщего одобрения. Там указывали на то, — и это следует помнить, чтобы знать мотивы мнения, противоположного основному течению, — что «истинные интересы государства требуют того, чтобы соглашение состоялось на основе полной свободы для обеих договаривающихся сторон, чтобы договор заключал в себе выгоды для обеих сторон, словом,

---

1) Как седьмая могла бы быть присчитана еще Варшавско-Венская ж. д. Но она не включается в их число, так как ее расширение производилось в очень тесных границах, и потому она и не может быть отнесена к образовавшимся большим группам. К тому же право выкупа ее в казну уже наступило, и выкуп фактически произведен 1 января 1912 года.



чтобы предприятие представляло и моральные гарантии прочности и надежности. Но в виду того, что в настоящем случае выгодность для железнодорожных обществ этой сделки весьма сомнительна, единственно побудительною причиною для заключения такого договора является надежда для общества-предпринимателя извлечь очень большие барыши из постройки большого количества линий. Однако такой расчет не может соответствовать позиции, на которой должно стоять правительство». В какой мере это государственно - правильное понимание вещей встретило сочувствие, видно из того, что при голосовании, при равенстве голосов, только голос председателя решил вопрос. Я отметил все это в особенности потому, что иначе читатель мог бы сделать вывод, будто фискальный интерес привел во всех перипетиях проведения этой меры к тому, что даже в высших правительственных кругах действия министра финансов не встретили возражений. Из изложенного видно, однако, что этого на самом деле не было, но что все-таки мнение министра финансов одержало верх. Если виды на ожидаемые барыши были могучим рычагом для частных обществ, вызвавшим их согласие с желаниями правительства, то, с другой стороны, и для финансового хозяйства и для хозяйственной политики правительства дальнейшее развитие железнодорожной сети без дальнейшего обременения государственного кредита представляло вопрос первостепенной важности. В роли искателя денег выступало на европейском денежном рынке не русское правительство, а железнодорожные общества. Правительство принимало на себя только гарантию за своевременный платеж процентов и таким образом становилось, по удачному выражению министра финансов, в положение балка, который ставит свой бланк на векселе вполне платежеспособного должника. Этим создавалась для правительства чрезвычайно выгодная позиция, а с другой стороны, делался доступнее для частных обществ денежный рынок, так как кредиторы получали двойное обеспечение в лице общества со всем его активом и государства. Развитие железнодорожной сети при помощи частных обществ производилось в период 1893—1911 года. Шесть обществ выстроили:

в 1892—1896 г.—4512 в.	в среднем ежегодно .	904 в.
„ 1897—1901 г.—6337 „ „ „ „	„ „ „ „	. 1267 в.
„ 1902—1906 г.— 528 „ „ „ „	„ „ „ „	. 106 в.
„ 1907—1911 г.— 801 „ „ „ „	„ „ „ „	. 106 в.

К концу рассматриваемого периода картина представлялась в следующем виде:

Название основной дороги.	Верст.	Переименована в	Верст.
Московско-Рязанская...	185	(в 1893 г.) Московско-Казанская <sup>1)</sup> . . . . .	2112
Рязано-Козловская . . . . .	198	(в 1894 г.) Рязано - Уральская <sup>2)</sup> . . . . .	4122
Владикавказская . . . . .	651 <sup>3)</sup>	(в 1894 г.) — . . . . .	2376
Курско-Киевская . . . . .	504 <sup>4)</sup>	(в 1893 г.) Московско-Киево-Воронежская . . . . .	2400
Грязе-Царицынская . . . . .	565 <sup>5)</sup>	(1895 г.) Юго-Восточные . . . . .	3252
Рыбинско-Бологовская . . . . .	279 <sup>6)</sup>	(в 1895 г.) Московско-Вендаво-Рыбинская . . . . .	2467

Состоит из следующих дорог:

1) Москва—Рязань, Орехово—Ильинский Погост, Рязань—Свиляжск, Зеленый Дол—Казань, Воскресенск—Егорьевск, Голутвин—Озеры, Луховицы—Зарайск, Кустаревка—Земетчино, Рузаевка—Пенза, Рузаевка—Сызрань—Батраки, Тимирязево—Нижний-Новгород, Инза—Симбирск.

2) Рязань—Козлов, Козлов—Саратов (казенная дорога в частном управлении), Павелец—Москва, Ртищево—Пенза, Ртищево—Таволжанка, Тамбов—Камышин, Бенкендорф—Богоявленск—Елец, Раненбург—Павелец, Вольск—Аткарс—Баланда, Троекурово—Астасово—Смоленск, Покровская Слобода—Ершов, Урбах—Красный Кут—Астрахань, 151 верста подездных путей, и, наконец, узкоколейные дороги: Николаевск—Ершов—Уральск, Красный Кут—Александров Гай.

3) Ростов—Владикавказ, Беслан—Петровск—Баладжары, Царицын—Тихорецкая—Новороссийск, Ставрополь-Кавказский—Екатеринодар, Минеральные Воды—Кисловодск, Батайск—Азов.



И впоследствии правительство не уклонялось от основного направления относительно дальнейшего развития шести больших железнодорожных обществ в еще большие и продолжало действовать в том же смысле. Это, конечно, не могло и не должно было совершенно воспрепятствовать образованию вновь мелких обществ; в период времени с 1901 по 1911 г. было основано пять обществ<sup>4)</sup>, которые выстроили 957 верст новых дорог; уставы этих обществ содержали все те гарантии для государства, необходимость которых выяснилась опытом ряда лет железнодорожного строительства и эксплуатации дорог.

Но, по предположению правительства (и в этом были согласны все министры), при образовании больших групп частных железных дорог надлежало иметь в виду и другую цель, а именно большее участие правительства в прибылях от эксплуатации железных дорог. Это стремление не может быть отвергнуто безоговорочно, ибо обстоятельства при применении уставов складывались для казны крайне неблагоприятно. Все невыгоды ложились на государство, но не давали ему никакого права влиять на ведение частными обществами их дел. Точно так же у казны не было права на участие в прибылях, или участие это было ничтожно. При преобразовании обществ были введены перемены и в этом отношении. Общества подчинились этому, так что казна, после принятия в эксплуатацию вновь выстроенных дорог, могла участвовать и в прибылях. Как

---

<sup>4)</sup> Москва—Артаково, Киев—Воронеж, Навля—Конотоп, Терещенская—Пироговка, Верховье—Ливны (казенная дорога в частном управлении), Ливны—Мармыжи, Киев—Полтава, Зикеево—Жиздра и 511 верст узкоколейных дорог. Соединительная ветка в Курске (6 верст) — дорога казенная и находится в аренде у М.-К.-В. жел. дороги.

<sup>5)</sup> Орел—Грязи (казенная дорога в частном управлении)—Царицын, Алексеево—Урюпино, Волжская—Донская, Козлов—Воронеж, Рамонь—Графская—Анна, Харьков—Балашов, Копанище—Коротояк, Таловая—Калач, Лихая—Кривомузгинская, Елец—Валуйки.

<sup>6)</sup> Москва—Виндава, Рыбинск—Бологое—Псков; Красный Холм—Сонково, Петербург—Павловск, Царское Село—Витебск, Чудово—Старая Русса (узкоколейная), Вырица—Поселок.

<sup>7)</sup> Следующих дорог: Богословская, Белгород—Сумы, Волго-Бугульминская, Гербы—Кельцы, Сосыка—Ейск.

показывает официальная справка, доходы эти быстро возрастают. Доля казны в чистой прибыли дорог выразилась в следующих цифрах (в тысячах рублей):

в 1907 г. . . . .	1.027 т. р.
„ 1908 „ . . . . .	1.338 „ „
„ 1909 „ . . . . .	1.720 „ „
„ 1910 „ . . . . .	3.868 „ „
„ 1911 „ . . . . .	19.480 „ „

К этому «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли» (№ 10—1914 г., стр. 439) указывает, что если к этим суммам прибавить еще те доходы, которые при новых порядках получались государством от амортизации долгов по гарантии и от арендных договоров, то оказывается, что чистый доход распределяется следующим образом (в тысячах рублей):

	в 1910 г.	в 1911 г.
Чистый доход. . . . .	45.648	45.592
В том числе уплачено в виде дивиденда. . . . .	16.590	15.720
Поступило в казну. . . . .	29.058	29.872 <sup>1)</sup>

Если сравнить этот результат с теми взаимоотношениями, которые существовали ранее между казною и железнодорожными обществами, и при которых нужно было снабжать общества громадными суммами только для того, чтобы поддержать исправную оплату ими процентов, то нужно назвать этот результат блестящим успехом финансовой политики. И этим правительству удалось не только усилить свое влияние на управление дорогами, но и расширить сеть частных железных дорог и создать новые источники доходов вместо громадных денежных жертв. Совершенно одинаковая картина сложилась и на дорогах, находящихся в казенном управлении. Чистая доходность<sup>2)</sup> казенных железных дорог в Европейской России составляла:

Г о д ы.	1907.	1908.	1909.	1911.	1912.
В миллионах рублей. . . . .	98,3	109,7	153,9	193,2	249,6
Что составляет на одну версту в рублях. . . . .	2398	3438	4792	5957	7653

1) Согласно тому же источнику, поступление в казну в 1913 г. составило уже 45.660.000 руб.

2) «Статистический Сборник Министерства Путей Сообщения». Том 129, таблица IX, графы 58, 59.



## ГЛАВА VIII.

Процесс гораздо меньшей успешности представляет собою постройка дорог местного значения, как обычно в России называются под'ездные пути. Следует тут же заметить, что эти дороги неосновательно именуются дорогами «местного значения», если этим названием хотят противопоставить их остальным дорогам. До сих пор не удалось построить в России в значительном количестве таких дорог, которые удовлетворяли бы ближайшим местным потребностям, дорог, которые представляли бы соединительные звенья между железнодорожными станциями и местами производства, сборными пунктами в селах и т. д., и таким образом создать средства подвоза и вывоза грузов. Вместо удовлетворения этой насущной потребности, в России начали строить на ряду с дорогами «общего значения» также и дороги «местного значения» и при этом главное внимание обратили на несущественное обстоятельство, именно на ширину колеи, чтобы можно было строить дороги дешевле. Таким образом возникли узкоколейные железные дороги. Но не только это обстоятельство, что на внешний признак обращено было главное внимание, но и то, что этим дорогам часто давалось протяжение, которое не соответствовало их назначению, показывает ясно, что в России до конца прошлого столетия не представляли себе отчетливо, чего собственно хотели достигнуть. Насколько вредно было смутное представление о том, что одними узкоколейными дорогами уже можно помочь стране, показывает постройка дороги почти в 800 верст длиною от станции Урочь через Вологду до Архангельска, а также тех дорог на левом берегу Волги, которые построены в сторону от Рязано-Уральской дороги на протяжении свыше 600 верст. Они построены узкоколейными без внимания к тем задачам, которые должны выполнять столь длинные дороги, как части ширококолейной обширной железнодорожной сети. Они с самого начала не могли выполнить фактически выпавшей на их долю работы по обслуживанию большого движения дорог общего значения и вскоре обнаружили свою полную несостоятельность. К этому присоединилось еще неудачное начинание правительства по постройке узкоколейной Ливенской железной дороги длиною

в 62 версты. Дорога была неудачна в самом проекте, ибо была сооружена и оборудована как дорога общего значения; поэтому и постройка и эксплуатация ее оказались слишком дороги, и дорога утратила единственное оправдание своей узкой колеи — дешевизну. Этот опыт был потом перенесен на всю категорию этих дорог, и в итоге получилось совершенно ложное представление о том, будто дороги местного значения не могут удовлетворять поставленным требованиям. Этим правительство само содействовало тому, чтобы остановить дальнейшее развитие этого необходимого дополнения к железнодорожной сети. В особенности ошибочно было то, что, несмотря на неудачный опыт постройки дорог местного значения с узкой колею, правительство упорствовало в дальнейшем разрешении постройки дорог, именно как имеющих местное значение, хотя они не соответствовали этим условиям. Некоторым из них приходилось управлять непрерывною сетью протяжением свыше 500 верст. Единственным внешним признаком железной дороги так называемого местного значения оставалась узкая колея. Но это, конечно, не такие дороги, о которых можно сказать, что они удовлетворяют местным потребностям в том смысле, что представляют собою сообщение между железною дорогою и ближайшим сборным пунктом грузов. В 1889 году я уже доказал, что район, непосредственно обслуживаемый железною дорогою<sup>1)</sup>, простирается на 20 верст в обе стороны от дороги. Это при российских пространствах, конечно, очень мало, и следствием этого оказывается, что либо целые области вообще не обрабатываются с таким расчетом, чтобы они могли давать излишек зерновых хлебов, либо участки, отстоящие на значительном расстоянии от железной дороги, должны довольствоваться меньшими барышами от сельского хозяйства. С другой стороны, получалось само собою, что под'ездной путь, проложенный на 20 верст в сторону от железнодорожной станции, увеличивал район подвоза, по меньшей мере, вдвое и тем делал сельское хозяйство более прибыльным на большом пространстве и увеличивал обрабатываемую площадь.

Ошибки при разрешении столь важного для России вопроса, неуверенность и колебания правительства — значительная часть за-

---

1) К вопросу о под'ездных путях в России (на немецком языке). Рига, 1889 г. Издание Н. Киммеля.



падных железных дорог, построенных сначала узкоколейными, перестроена затем на нормальную колею — привели к тому, что вопрос о постройке под'ездных путей все еще находится в первоначальной стадии.

Для усиления и облегчения сообщения между железными дорогами и местами производства сделан первый опыт законом 14 апреля 1887 г. о под'ездных путях к железным дорогам. Он занят, однако, главным образом, урегулированием вопроса о проведении лучших гужевых дорог и только во вторую очередь постройкою железнодорожных под'ездных путей. Так как этот недостаток обнаружился очень скоро, то уже 8 апреля 1892 года вышло приложение, содержащее дополнение к ст. 24 апрельского закона 1887 г. о железнодорожных под'ездных путях, которое, правда, содержало столько мелких ограничений, что для свободного развития их оставалось очень мало места. Последствия этих законодательных стеснений обнаружались в том слабом участии, которое приняли частные предприятия в проведении таких дорог. Лишнее доказательство того, что в России нельзя рассчитывать на частную предприимчивость в тех случаях, когда речь идет о поддержке и участии в таких предприятиях, которые обещают лишь скромные доходы. В России стремятся к большим барышам, если нужно вложить в дело свои деньги; в противном случае проведение всего начинания предоставляется государству. Само правительство не без основания придает большое значение тому обстоятельству, чтобы именно в этом деле, полезном, главным образом, ограниченным кругам, принимал участие частный капитал. Однако пришлось остаться при добром пожелании, — дело было положено под сукно, так как частный капитал держался в стороне и не проявлял себя. К этому времени министром финансов сделался Витте. С его ясным пониманием экономических нужд и государственных требований, он вскоре понял, что разрешение вопроса о под'ездных железнодорожных путях выходит за пределы интересов частных лиц и узких кругов населения, что, наоборот, в значительной мере это — вопрос государственной важности. Он очень настойчиво указывал на то, что вопрос о большом числе под'ездных путей в России есть вопрос государственного самосохранения. Руководимый этим взглядом, он предпринял ряд мер, чтобы достигнуть того, что было признано вопросом государственного самосохранения.

Уже 2 марта 1895 года министр финансов сделал новую попытку подвинуть сооружение железнодорожных под'ездных путей. Соответственный высочайший указ предписывал подробную разработку правил о постройке, эксплуатации и поддержании под'ездных железных дорог. При этом должны были быть точно указаны и ограничены те условия, при которых ведомство путей сообщения имело право участвовать в сооружении и эксплуатации таких дорог. Одновременно в смету на 1895 год была внесена сумма в 10 милл. руб. для содействия сооружению железнодорожных под'ездных путей, и в то же время предусматривалось, что в течение дальнейших сорока лет будет вноситься такая же сумма на тот же предмет. Однако, как показали события, и из этого начинания не вышло ничего.

Следовало бы ожидать, что относительно значительная сумма в 10 милл. руб. ежегодно, да притом на 40 лет вперед, должна была дать заметный толчек всему делу, в особенности при том предположении, что ведь этими деньгами должны были покрываться не расходы по сооружению, а лишь пособия на поддержку подобных предприятий. Лишь немногие сметы содержат эту статью, потом она исчезает, и нельзя установить, куда израсходованы те суммы, которые фактически вносились на этот предмет. Не видно также и оживления строительства; коротко говоря, нужно думать, что и это детище министра финансов не имело успеха.

Второе мероприятие.

Правила для нового порядка, предусмотренные высочайшим указом, были выработаны, однако, провалялись в течение ряда лет в канцеляриях различных министерств, и лишь 10 июня 1905 года обнародовано положение, характерная особенность которого заключается в том, что законодатель, видимо, был озабочен устранением всего, что могло представлять собою затруднение или даже препятствие и могло, таким образом, влиять неблагоприятно на быстроту осуществления задуманного. Из всех мер, поддерживающих и облегчающих постройку под'ездных железных дорог, следует выделить одну, так как она впоследствии часто повторяется в соответствующих законодательных постановлениях. А именно — тарифы должны исчисляться в таком размере, чтобы из ставок мог быть образован особый фонд на погашение затрат, сделанных предпринимателем, т.-е. городом, сельским обществом или даже частным лицом, на по-



стройку дороги. При этом особенно важно заметить, что это отчисление из тарифных ставок должно делаться не только под'ездною дорогою, но и примыкающею магистралью, так как предполагалось, что грузы и пассажиры, доставляемые магистралам под'ездными дорогами, свидетельствуют о росте сообщения с местами производства, бездействовавшими ранее. Этим создавалась для предпринимателей уверенность получить обратно в течение определенного времени капитал, затраченный на постройку. Конечный срок возврата сокращался еще тем, что наличные расходы состояли лишь в оплате рабочей силы и отчуждаемой земли, так как правительство предоставляло годный для постройки бывший в употреблении материал. И только там, где отступали от нормальной русской колеи, нужно было приобретать и подвижной состав, что, конечно, увеличивало расходы. Эта позиция правительства показывает также, что оно считает постройку под'ездных дорог нормальной колеи лучшим средством для того, чтобы оказать поддержку стране содействием ее сельскому хозяйству. Ибо чем больше создается таких под'ездных путей, тем более дается земледельцу возможности доставить на рынок свои продукты. А от этого в России зависит почти все, пока она, как в настоящее время, основывает свое экономическое значение на сельском хозяйстве. Указанная выше мера, по-видимому, дала удачное разрешение этой задачи.

Однако надбавки к тарифам на образование фонда допускались только для таких предприятий, которые предоставляли постройку и эксплуатацию под'ездного пути казенной железной дороге. Это была такая мера, после которой можно было предположить, что отныне частные предприятия для постройки под'ездных путей начнут возникать в большом количестве, ибо отныне непосредственно заинтересованным местным обществам, частным лицам и фабрикам оставалось только подать мысль и представить доказательства, что можно рассчитывать на то, что издержки по эксплуатации окупятся. Однако прошли еще года, пока у заинтересованных лиц выявилось истинное понимание такого положения. Вначале, правда, быстрому возобновлению строительства помешали последствия неудачной войны с Японией. Но даже и тогда, когда влияние войны перестало ощущаться в экономической жизни страны, постройка новых под'ездных путей подвигалась вперед очень медленно. Уже значительно

позже, за пределами рассматриваемого нами тридцатилетнего периода, вдруг было сознано значение под'ездных путей, но уже в такое время, которое на год или на два предшествовало началу мировой войны. Нужно думать, что дальнейшее развитие опять остановится. Если сопоставить эти постоянные усилия правительства с важностью всего вопроса, то не будет преувеличением сказать, что результат, поскольку он выявился даже в 1911 году, оказался отрицательным. Согласно официальным данным <sup>1)</sup> в эксплуатации казенных железных дорог находилось 494 в. веток нормальной колеи; но к ним официальный источник причисляет и соединительные пути между вокзалами; кроме того, имелось 265 в. узкоколейных дорог. Соответствующие цифры относительно частных железных дорог дают 341 версту дорог нормальной колеи и 673 в. узкоколейных. К концу 1911 года имелось, таким образом, под'ездных путей нормальной колеи 835 в. и узкоколейных 938 в. К этим веткам, непосредственно связанным с магистралями, присоединяются еще дороги местного значения, длиной в 2.125 верст, распределенные между 16 отдельными обществами. Для правильной оценки этих данных нужно особенно подчеркнуть, что из 2.125 верст — 1.149 верст приходится на три самостоятельные связные сети, принадлежавшие Первому Обществу узкоколейных под'ездных путей, а следовательно, не имеют ничего общего с тем, что должно было быть достигнуто постройкою под'ездных путей. Разве только, если предположить, что сущность этого рода дорог заключается в узкой колее.

Если иметь в виду этот результат, и притом не забывать, что потребовалось целых тридцать лет, чтобы достигнуть его, если далее иметь в виду, что руководящий министр приложил все усилия к тому, чтобы содействовать постройке таких дорог, так как он считал «сооружение их в большом числе делом первостепенной государственной важности, а для России даже делом государственного самосохранения», то здесь выявляется громадная неудача в этой области русской железнодорожной политики.

---

<sup>1)</sup> «Статистический Сборник Министерства Путей Сообщения». Железные дороги в 1911 году. Петербург. 1914 г.



## ГЛАВА IX.

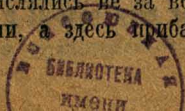
Если Россия до сих пор, в особенности в начале рассматриваемого периода, была занята почти исключительно сооружением железных дорог внутри границ своих европейских владений, то все же не прекращались заботы и о другой, более обширной—азиатской части государства. Повод к быстрому решению подали военные обстоятельства. В конце семидесятых годов прошлого столетия туркмены поставили в опасное положение владычество России в области Каспийского моря. Русская армия была разбита (1878—79 г.г.), и спасение возможно было только при устройстве хорошего сообщения с центральной Россией. Это затруднительное положение вызвало решение о сооружении линии вглубь страны от Каспийского моря, с исходною точкою у Узун-Ада. При помощи железной дороги туркмены были покорены, а сама дорога была проведена на 217 в. вглубь страны. Этим фактически было начато сооружение железных дорог в Азии еще до 1882 г., при чем безразлично, что именно дало повод к постройке—военное и экономическое покорение страны, или закрепление самого владения ею. Это поступательное движение в пределы Азии, во всяком случае, представляет собою этап в русской железнодорожной политике. Внешние проявления могущества соседей России понудили ее вспомнить о своих азиатских владениях. Вызванное этим чувство ответственности уже не успокаивалось, но, наоборот, выявило уже давно назревшее стремление оборудовать и Сибирь железными дорогами. Относительно сооружения железных дорог в Сибири первые планы восходят ко временам царствования Александра II. Однако, задачи, подлежащие разрешению в Европейской России, были так велики и многозначительны для обеспечения обороны страны, что широкие планы и желанья Александра II и его правительства на первое время должны были быть отложены, хотя и тогда уже некоторым образом были намечены руководящие основания: важный в экономическом отношении вопрос о том, провести ли сибирскую дорогу по Европейской России в северном или южном направлении, т.-е. взять ли исходным пунктом для нее Москву или Петербург, дебатировался весьма оживленно еще до 1882 года, так как каждое из этих двух направлений отвечало интересам одной из

двух столиц. Москва требовала для себя сохранения за нею ее исторического значения, как складочного центра для азиатской торговли, которую Москва в течение столетий сосредоточивала в своих стенах, а затем направляла далее не только по России, но и по Европе. Этой важной позиции первопрестольная столица не хотела уступать, так как на ней основывалось в значительной степени и ее политическая роль. Петербург же доказывал, что в том случае, если поток азиатских товаров будет направлен к нему, русская внешняя торговля займет на мировом рынке гораздо более влиятельное положение, как это непосредственно обуславливается связями большого портового города с иностранными государствами. Нужно было принять то или иное решение, которое дало бы преимущество одной из столиц. Решение оказалось в пользу Москвы, как это и следовало ожидать в силу исторических условий. Но это было не надолго, так как постройка линии Петербург — Вятка — Пермь — Екатеринбург — Тюмень — Омск в 1906 г. соединила и Петербург непосредственно с сибирским железнодорожным путем. Впрочем, с самого начала было ясно, что это так и должно было случиться, а обстоятельства ясно показали, что и эта большая линия недостаточна и необходимо создать новые подходы к сибирской железнодорожной магистрали. Впрочем, окончательное решение об исходной точке Сибирской железной дороги было принято уже в рассматриваемый нами период.

Когда в России созрела мысль о сооружении великого сибирского пути, в европейской части государства было уже выполнено все наиважнейшее в области железнодорожного строительства. Сверх того, строились уже и те линии, которые должны были создать связь между европейскою железнодорожною сетью и азиатским рельсовым путем. Дорога от Самары на Уфу, Златоуст и Челябинск была выстроена с 1888 до 1892 г., и этим была достигнута начальная точка Сибирской дороги. Но это был лишь один вопрос. В дальнейшем их накопилось несколько, ибо мнения руководящих кругов были далеко не согласны. И здесь обнаружились тенденции связать сооружение железной дороги с разрешением других вопросов, например, об использовании водных путей для транспорта, о содействии промышленному росту Урала и т. д., чтобы таким образом дать толчек и этим начинаниям. И если удалось обойти эти вопросы без существенного ущерба для подготовительных работ по сооружению пути, то зато



возникали другие, которые требовали немедленного разрешения. В числе их был вопрос о направлении магистрали, и этот вопрос был вопросом не столько техническим, сколько экономическим и касался области железнодорожной политики. Если бы тому течению, которое исходило из министерства путей сообщения, удалось провести дорогу в прямом направлении, в каковом уже велись предварительные работы, то все города оказались бы в стороне от железной дороги. Этим был бы создан, конечно, кратчайший путь, но такой, который проходил бы по пустынным местам, где в более или менее отдаленном будущем образовались бы новые поселения, а уже существующие села и города зато окончательно захирели бы. Такая строительная политика имела бы гибельные экономические последствия. Но она не осуществилась: предварительные изыскания были предприняты вновь с заданием не обходить городов, по крайней мере, крупнейших. Это знаменовало собою проведение вполне разумной мысли о необходимости присоединить немногие населенные пункты к новой дороге, а этим создавался и твердый базис для направления всей линии. И только в двух местах оказалось нужным отступить от этого плана. Был обойден Томск по техническим соображениям, так как профиль местности представлял значительные трудности, и был обойден Благовещенск, по соображениям стратегической необходимости. После разрешения этих вопросов о направлении магистрали работы пошли нормальным ходом. Но уже перед самым приступом к строительным работам было обсуждено и разрешено еще несколько технических вопросов, как в прессе, так, главным образом, самим правительством. Сюда относятся вопросы о ширине колеи и о весе верхнего строения. Вопрос о более узкой колее дебатировался весьма оживленно. Предложение это основывали на том, что Волга своим течением делит Россию как бы на две самостоятельные части, что она представляет собою трудно преодолимое препятствие для сообщения, и что поэтому возможно допустить различную колею для местностей, лежащих по одну и по другую сторону Волги. Этот взгляд не лишен убедительности, и что он имел известное значение в руководящих кругах, видно из того, что уже после разрешения вопроса о колее в пользу русской нормальной колеи тарифные ставки, в особенности ставки для хлебных грузов, исчислялись не за все расстояния, а лишь до границы Азиатской России, а здесь прибавлялись к ставкам, дей-



ствовавшим внутри Европейской России. К счастью для экономического развития Сибири и, как показала история, для военной провозоспособности дороги, она была построена по нормальной русской колее. Если, таким образом, отвергнута была узкая колея, которая должна была удешевить постройку, то все же остались другие строительные вопросы, которые должны были вести к той же цели—сокращению расходов по постройке,—и которые отчасти были приняты во внимание. Самым роковым из этих сокращений расходов был выбор рельса весом в 18 фунтов на погонный фут <sup>1)</sup>.

Того экзамена на провозоспособность, которому подверглась Сибирская дорога во время японской войны, она совершенно не выдержала в отношении профиля рельса. То же произошло и с остальным оборудованием дороги. Станционные сооружения были сокращены до крайности, и не только здания, но и станционные пути, так что почти была исключена возможность расширения их при росте движения. Также губительны оказались громадные перегоны между станциями, так как дорога была построена в одну колею и это тяжело отражалось на ее пропускной способности. Можно привести и другие неуместные приемы бережливости, гибельность которых выявилась впоследствии.

Но как бы то ни было, были установлены руководящие начала для проведения этого сооружения, одного из величайших и труднейших, проведенных всецело самим правительством. Таков был приказ царя: постройт сплошную железнодорожную линию от Тихого океана до Урала; дорога должна быть проведена исключительно в русских пределах, на русские деньги и из русских материалов.

В самом начале возникло разногласие по вопросу о том, с какого конца приступить к постройке. Экономическая политика министра финансов требовала начать постройку с западного конца, ибо здесь можно было скорее рассчитывать на быстрый приток грузов, равно как постройка дороги с этого конца содействовала бы переселенческому движению, которое очень поощрялось правительством. Однако министр путей сообщения поддерживал желание военного министра и генерал-губернатора Восточной Сибири начать постройку с востока. По пониманию местных властей, в целях государственной

---

<sup>1)</sup> Это соответствует весу рельсы в 24,52 килогр. на погонный метр.



обороны нужно было немедленно начать постройку Уссурийской дороги и довести ее до конца. Этой партии помогло случайное обстоятельство. Наследник возвращался из своего большого путешествия, и нужно было чем-нибудь внешним ознаменовать для народа его вступление на русскую землю. И вот представился случай обставить особенно торжественно закладку этого великого русского национального сооружения. Случаем этим воспользовались: наследник совершил торжественно закладку 19 марта 1891 года, и тотчас же было приступлено к сооружению Уссурийской жел. дороги. Если здесь помогли начатию постройки обстоятельства внешней политики, то началу работ с запада содействовал неурожай 1891 года. Значительную часть средней и восточной России постиг тяжелый неурожай, и население страдало от голода и безработицы. Чтобы дать народу работу, и работу прибыльную, и тем ею удержать от беспорядков, была спешно начата постройка Западно-Сибирской дороги от Челябинска до Оби, на протяжении 1.328 верст; 8-го марта 1892 года состоялось высочайшее повеление, 7 июля 1892 года началась постройка, а 19 августа 1895 г. открылось движение. Отныне постройка продолжалась безостановочно. Средне-Сибирская дорога—от Оби до Иркутска—на протяжении 1715 верст была открыта для движения 16 августа 1898 года, Кругобайкальская—от Иркутска до Мысовой—протяжением в 312 верст осенью 1904 года, а Забайкальская—от Мысовой до Сретенска, протяжением в 1.031 версту, передана в эксплуатацию 1 января 1900 года.

Между тем эксплуатация Уссурийской дороги—Владивосток—Хабаровск—началась с 15 октября 1897 года. Недоставало только участка от Хабаровска до Сретенска для осуществления первоначального плана сооружения непрерывного рельсового пути на российской территории. Однако, это встретило значительные технические и финансовые затруднения, которых, конечно, по тогдашнему положению вещей, в России было бы еще недостаточно для того, чтобы помешать исполнению определенного желания царя. Но все же намеченные основные линии железнодорожной политики на Дальнем Востоке пришлось оставить, так как политические отношения с Китаем, а главное — с Японией требовали возможно скорого соединения с Владивостоком. Восстание боксеров и все более обострившиеся отношения с Японией вынудили правительство построить дорогу через Ман-

чжурию, при помощи основанного в Пекине Восточно-Китайского банка, эта дорога отходит от Забайкальской дороги у станции Нарымская, переходит русскую границу у станции Манчжурия, через Харбин доходит до станции Пограничная, где она вступает опять на русскую территорию и, наконец, примыкает к Уссурийской дороге у станции Никольск-Уссурийск. Этим удалось достигнуть важного пункта—Владивостока, без проведения трудного сооружения Амурской дороги. Но если даже при помощи этого дорого стоящего предприятия нельзя было помешать потере Порт-Артура и недавно основанного Дальнего, то это лишь исторические факты, этапы по пути постепенного падения политического влияния России на Дальнем Востоке. Вместе с обоими этими пунктами—Порт-Артуром и Дальним—Россия потеряла по портсмутскому мирному договору и часть железной дороги, а другую, более значительную часть до Харбина Россия была вынуждена отдать своему могущественному сопернику по господству в Манчжурии—Японии, во время мировой войны. Этим был нанесен всей железнодорожной политике России и вместе с тем ее положению на Дальнем Востоке такой удар, от которого Россия с трудом оправится, ибо Япония, во всяком случае, не легко расстанется с тем, чего она достигла. С занятием Япониею Харбина экономическое влияние России в Манчжурии поражено в самом корне. К этому нужно прибавить, что основная побудительная причина сооружения Восточно-Китайской железной дороги—военная защита Владивостока и Приморской области—свелась на-нет, так как Япония может во всякое время прервать движение на восток у Харбина.

Но еще залогом до того, как России пришлось уступить Японии свое влияние вследствие неудачно сложившейся для нее при мировой войне конъюнктуры, был вновь выдвинут старый план создания непрерывного рельсового пути между Владивостоком и Уралом. С 1908 года велась постройка Амурской дороги от Хабаровска к Среднему. Если к исходу 1911 года постройка еще далеко не была окончена, все же было ясно, что она будет доведена до конца, несмотря на все трудности, и это в действительности впоследствии так и было. С окончанием этого огромного сооружения Россия совершила такой подвиг, который даст ей возможность, как стране экономически очень богатой, выйти из своей замкнутости и развить свои производственные силы, а этим даны коренной России новые источники



для быстрого развития ее экономической жизни. Хотя эти мероприятия и должны быть названы большим успехом, имеющим огромное значение для культуры и экономики Сибири, все же это поступательное движение России в Азии сопровождалось нежелательными последствиями в Европе, на которые мы уже указывали в другом месте, а именно, сокращением железнодорожного строительства в Европейской России.

## ГЛАВА X.

При своем решительном поступательном движении в Сибири Россия, однако, не оставила и своей работы в Средней Азии, начатой в 1881 г. Если в самом начале исключительно стратегические соображения и мотивы понудили ее построить наспех дорогу от Узун-Ада <sup>1)</sup> вглубь страны, чтобы спасти свой пошатнувшийся престиж в Ср. Азии, то впоследствии взгляды изменились весьма значительно. В первое время нужно было, конечно, обеспечить военное преобладание. Поэтому постройка дороги продолжалась военным ведомством, и уже в июле 1886 года дорога достигла важного Мервского оазиса, а в ноябре дошла у Чарджуя до Аму-Дарьи и ее плодородной долины, которой суждено было сыграть столь значительную роль в экономической жизни России своим производством хлопка, когда была поднята культура его, повышена урожайность, и тем более распространено влияние железнодорожного сообщения на широкие области страны. Таким образом, в очень короткий промежуток времени выявилось совершенно новое направление политики. На место стратегической необходимости проведения вглубь страны от Каспийского моря железнодорожного пути стала экономическая точка зрения, после того как был обеспечен военный успех. Было ясно, что русская хлопчатобумажная промышленность чрезвычайно выиграет, если будет снабжаться хлопком из Средней Азии, из страны, находящейся под русским владычеством, вместо того, чтобы ввозить сырье из-за границы. Этим Россия достигала в значительной степени независимости от иностранных рынков, вносила новую жизнь в страну древней культуры и, кроме того, распространяла свое военное влияние далеко

<sup>1)</sup> Впоследствии исходная точка у Каспийского моря менялась дважды. Теперь она находится у Красноводска.

вглубь Средней Азии. Это были те пружины, которые способствовали постройке железных дорог в Средней Азии. И постройка подвигалась вперед довольно быстро: в 1888 году был уже достигнут Самарканд, в 1889 году—Ташкент и Андижан.

Когда, таким образом, прошикование железнодорожного строительства в Среднюю Азию приобрело определенно экономическое значение, к концу столетия опять выявилась стратегическая точка зрения, и это повело к тому, что была проведена дорога к крайней южной границе, к Кушке (в 1900 г.), чтобы обезопасить этот важный в стратегическом отношении пункт. Точно так же нельзя сказать, каким соображениям — стратегическим или экономическим — обязана своим сооружением железная дорога от Самары до Ташкента, имеющая задачей соединить средне-азиатские области с Европейской Россиею. При тех условиях, которые существовали до постройки этой важной соединительной линии, сообщение ограничивалось только морским (по Каспийскому морю) и речным (по Волге) путями. Однако этими путями возможно пользоваться не во всякое время года, ими нельзя пользоваться зимою. Отсюда проистекает опасность, что средне-азиатские владения будут не всегда доступны со стороны Европейской России, с другой стороны, увеличение количества грузов — хлопка, фруктов и др., шедших оттуда, и ввозимых туда — хлеба, произведений промышленности, показало, что эти пути не удовлетворяют возросшей потребности. Сооружение линии Самара—Ташкент было делом мудрой предусмотрительности для облегчения продуктообмена между обеими частями государства. Если проанализировать работу правительства в этой части обширной страны, то и здесь окажется та же картина, которую можно наблюдать в России в других подобных случаях, а именно, что первоначальным толчком к сооружению железных дорог является военная необходимость, с тою разницею, что здесь довольно скоро место этой необходимости заняли экономические соображения о поднятии и использовании естественных богатств, с одной стороны, и об удовлетворении хозяйственных нужд страны — с другой, и эти соображения имели надолго решающее значение. Сооружение железных дорог создало мирную и прочную связь богатой окраины с коренною Россией, связь, которая оказалась полезною для обеих сторон. Но было бы ошибкою видеть в сооружении дорог с его значительными денежными затратами лишь заботливое внимание к



нуждам производительной области, к тому же очень отдаленной. На самом деле, и в данном случае, быть-может, в виде исключения, оба мотива равноценны—было достигнуто и обеспечение политического могущества и поднятие экономического товарообмена. Насколько велико было влияние на хозяйственное развитие страны, видно из того, что уже в 1911 году образовалось частное акционерное общество, первое в Азии, поставившее себе целью сооружение железной дороги и осуществившее свое намерение вскоре после 1911 г.

## ГЛАВА XI.

Таков был ход событий, развернувшийся на глазах у всех в России в течение тридцати лет от 1882 до 1911 г. г. в области железнодорожного строительства. Если к историческому очерку прибавить еще критический обзор, то нужно особенно подчеркнуть, что Россия, при сравнительно весьма неблагоприятных экономических условиях, создала железнодорожную сеть, более или менее удовлетворяющую самым элементарным потребностям. Можно ли было достичь большего при лучшем использовании наличных богатых источников страны, это вопрос, ответ на который чрезвычайно труден и к тому же по отношению к прошедшему совершенно бесцелен. Однако нужно думать, что Россия в 1882 году располагала всего 21.543 верстами железных дорог, и что в течение 30 лет эта цифра возросла до 61.684 верст. Уже одни эти цифры говорят за то, что Россия напрягала все свои силы для того, чтобы дать стране железные дороги, необходимые для ее экономического развития и для ее обороны; при этом нужно указать еще и на то, что это сооружение, в противность часто раздававшемуся в литературе упреку, будто железнодорожная сеть создавалась по случайным мотивам, на самом деле проведено по довольно точно очерченному плану. Взгляд на карту России убеждает в этом.

Если представить себе карту России, то прежде всего бросается в глаза Волга, отграничивающая широкою дугою от Балтийского до Каспийского моря важнейшие области Европейской России. Сначала железные дороги строились внутри этой дуги, и притом, как видно из многочисленных проектов сооружений, имелись в виду строго опре-

деленные направления, а именно: соединение Волги с Балтийским морем средней России с Черным морем и с западною границею. Задача должна быть признана решенною, а насколько ее можно было провести полнее, это другой вопрос. Но в дальнейшем железные дороги достигли правого берега Волги в 15 местах <sup>1)</sup>. Отсюда проведены железнодорожные линии на Петербург, на Ригу, на Либаву и в центральную Россию, и этим было достигнуто то, что товарообмен между величайшим русским водным путем и вывозными портами Балтийского моря производится при посредстве железных дорог. Правильное суждение об этой строительной политике можно составить себе лишь тогда, если не забывать, что Волга с ее громадными притоками, главным образом Камою, служит средством сообщения для перевозки зерна и других продуктов из весьма обширных областей, и что даже бассейн Каспийского моря с примыкающими к нему средне-азиатскими областями тяготеет к Волге. Поэтому было очень важно, чтобы железные дороги примкнули к этому водному пути в возможно большем числе пунктов для ускорения доставки накаплиющихся там грузов к ближайшим портам. Но Россия выполнила и вторую задачу: она соединила Центральную Россию с Черным морем <sup>2)</sup> и наконец достигла своими железными дорогами западной границы <sup>3)</sup>. При этом достаточно бросить беглый взгляд на карту, чтобы убедиться, что эти сообщения проведены почти без исключения в кратчайшем направлении. Сюда относятся также и сообщения Петербурга, лежащего вне волжской дуги, с центральной Россиею. Что Петербург снабжен достаточным количеством железнодорожных линий, разумеется само собою, хотя бы потому, что это один из важнейших стратегических пунктов страны.

По другую сторону Волги железных дорог гораздо меньше. Здесь преобладали три главных направления: к Белому морю, к Сибири и к средне-азиатским владениям.

---

<sup>1)</sup> У Твери, Рыбинска, Ярославля, Костромы, Нижнего, Казани, Симбирска, Сызрани, Самары, Вольска, Саратова, Камышина, Царицына.

<sup>2)</sup> У Одессы, Херсона, Севастополя, Феодосии, Керчи, Бердянска, Мариуполя, Таганрога, Ростова, Новороссийска.

<sup>3)</sup> У Вержболова, Граева, Млавы, Александрова, Калища, Грамицы, Радзивилева, Водочиска, Новоселиц, Унгеди, Рени.



Белое море, обратившее на себя внезапно особое внимание России во время мировой войны, так как у нее остался там единственный порт, чрез который она могла сноситься с внешним миром с целью снабжения своей армии амунициею и другим военским снаряжением, — это море соединено с центральной Россией единственною и притом узкоколейною<sup>1)</sup> железною дорогою.

Гораздо большее значение имеют линии, связывающие сибирский путь с европейскою железнодорожною сетью. До Омска Сибирская дорога построена в две колеи. От Омска ведут две рельсовых линий к главной цели—Балтийскому морю, а именно: в северном направлении линия Омск—Тюмень—Пермь—Вятка—Петербург и в южном направлении Омск—Челябинск—Москва. Этот последний путь разветвляется в первый раз у Сызрани, а затем в Москве, чтобы различными линиями достигнуть портов Балтийского моря.

Известно, в каком отчаянном положении оказалась Россия во время войны с Японией, когда вдруг по стране пронеслось известие, что единственный мост через Волгу—у Сызрани—уничтожен пожаром. Известие оказалось неверным, но и этот ложный слух сразу показал ту большую опасность, в которой находилась Россия и к устраниению которой нужно было принять меры. Вскоре один за другим были выстроены мосты у Ярославля, у Свияжска и у Симбирска. России удалось, таким образом, в сравнительно короткий срок развить сообщение с Сибирью, и теперь она располагает четырьмя постоянными мостами через Волгу.

Наконец, для соединения с средне-азиатскою сетью создан только один рельсовый путь—от Оренбурга до Ташкента.

Вот результаты русской железнодорожной политики за последние 30 лет. Препятствием к развитию европейскою железнодорожною сети бесспорно служил недостаток путей сообщения в Азиатской России. Но не нужно забывать, что в то время, когда Европейская Россия уже обладала главнейшими железнодорожными линиями, Азия была совершенно лишена железных дорог. До 1895 года все

<sup>1)</sup> Во время войны она перешита на русскую нормальную колею. Во время войны начата также постройка от станции Званка (линии Петербург—Вятка) железная дорога через Петрозаводск к Мурманскому побережью, о чем здесь упоминается только ради полноты.

обширные азиатские владения—если не считать военной железной дороги в Средней Азии—не имели ни одной версты рельсового пути, а между тем азиатские владения России по площади превосходят втрое площадь Европейской России. К тому же до сих пор еще неизвестно, не в Азии ли следует искать источников более успешного развития сельского хозяйства, промышленности и торговли. Поэтому было вполне целесообразно, помимо соображений справедливости, подумать о том, чтобы вывести страну из того состояния замкнутости и оторванности, в котором она грозила притти в совершенный упадок. Это было сделано, и уже через короткий промежуток времени в 15 лет обнаружилось, какие возможности развития кроются в Сибири, ожидающие только своего освобождения от оков, чтобы проявить себя. Хотя нельзя оспаривать, что Россия далеко еще не имеет всех тех дорог, которые необходимы для свободного развития ее производительных сил, однако, проводившаяся ею в течение 30 лет железнодорожная политика, властно требовавшаяся обстоятельствами, должна быть признана правильной. Витте по разным поводам предостерегал против больших денежных затрат на железнодорожное строительство в Азии. В особенности он был против немедленной постройки Амурской железной дороги, так как он был того мнения, что Россия должна сначала остановиться у Байкала, собрать там свои силы и удовлетворяться соединением с Владивостоком чрез Манчжурию. Опасения перерыва железнодорожного строительства в Европейской России, трудностей добывания денег и недостаточности сил для обороны заставили этого рассудительного государственного человека, возвысить свой голос против сооружения Амурской железной дороги,—ко вреду для России, но напрасно. Последствия уже сказываются, хотя сам Витте лишь недавно сошел со сцены.

Но если не считать Амурской железной дороги, железнодорожная политика удерживалась в узких границах, создав стране столь незначительную сеть железных дорог, что во всех кругах постоянно повторяли: Россия нуждается в гораздо большем числе дорог для успешного использования своих производительных сил. Конечно желание большего имеет много оснований, однако, если отнестись беспристрастно к рассматриваемым 30 годам и к проводившейся за этот период времени железнодорожной политике, то нужно признать,



что при создавшихся в России условиях, приведших к тому, что частный капитал держится в общем в стороне от хозяйственных предприятий, правительство сделало не мало. При этом недопустимо возражение, будто правительство выкупом дорог в казну само убило дух частной предприимчивости. Это неверно, главным образом, потому, что, как уже было указано выше, существовавшие в начале восьмидесятых годов частные предприятия за редкими исключениями в материальном отношении зависели вполне от правительственной помощи. Было поэтому вполне целесообразно подчинить их всецело воздействию правительства. Вместе с тем правительство поощряло экономически сильные предприятия к участию в строительной работе. В результате вновь образовалась значительная сеть частных железных дорог. Но то, что составляло цель всех мероприятий правительства, было достигнуто: государство получило решительное преобладание в железнодорожном деле. Как сложатся обстоятельства дальше, покажет будущее, но протекшие 30 лет относятся к самым замечательным в истории развития железных дорог. При этом можно совершенно не касаться вопроса о том, нельзя ли было при помощи огромных затраченных средств достигнуть еще большего, ибо этим было бы только дано доказательство того, что условия в России совершенно иные, чем в любой другой стране, напр. в Германии, где удается достигать большего с меньшими затратами. Для того, что создано, существует только один критерий, а именно, что достигнуто в самой стране при данной затрате сил и капиталов, т.-е. насколько развились экономические силы страны при помощи железных дорог.

## ГЛАВА XII.

На ряду со строительною деятельностью проделана также огромная организационная работа, охватившая все отрасли управления и вызвавшая коренные изменения во многих его отраслях. По важности и значению в развитии железнодорожного дела следует прежде всего упомянуть изменившуюся точку зрения правительства в области тарифов.

В предшествующем изложении мы попытались показать, чем правительство было вынуждено предоставить частным железно-

дорожным обществам некоторую свободу по управлению дорогами в хозяйственном отношении. Самым ценным было право железнодорожных обществ устанавливать и регулировать тарифы, так как этим им передавалась основа экономического развития их предприятия и притом в такой форме, которая почти не знала границ. Известно, что в самом начале образования частных железнодорожных обществ возникло «Главное Общество Российских железных дорог», корни которого находились во Франции. Это обстоятельство было причиной того, что оттуда были перенесены в Россию многие порядки, правила и организация; сюда относится отчасти и тарифное дело. По взаимствованы были деления тарифов на группы и даже отдельные тарифные ставки, а в ст. 29 устава Главного Общества было определено, что они признаются высшею предельною нормою <sup>1)</sup>. Низшей предельной нормы установлено не было, и поэтому общество не было стеснено в этом отношении. Это основное положение перешло затем почти без изменений в уставы тех обществ, которые образовались до 1881 года. Опасения правительства заключались, следовательно, в том, что частные общества, пользуясь своим влиянием, будут назначать слишком высокие ставки для грузов и этим вместо ожидаемой пользы принесут вред сельскому хозяйству, промышленности и торговле. Этот взгляд нашел себе выражение и в предоставленном правительству праве требовать уменьшения тарифных ставок, если прибыль общества окажется чрезмерной (около 15%). Но все эти опасения не оправдались в виду того своеобразного направления, которое приняло развитие тарифов. Со временем оказалось, что железные дороги вовсе не стремились переступить предельную норму и подходили к ней лишь в отношении немногих родов грузов, так как обстоятельства вынуждали их действовать в диаметрально противоположном направлении для того, чтобы привлечь к себе большее количество грузов понижением тарифных ставок. Эта тенденция выявлялась все определеннее с увеличением числа дорог, обслуживающих одни и те же или соседние экономические районы. При этом каждая дорога преследовала свои собственные цели, без внима-

---

1) Для грузов первого разряда было установлено  $\frac{1}{10}$  коп., для грузов второго разряда  $\frac{1}{18}$  коп. и для грузов третьего разряда  $\frac{1}{24}$  коп. за пудоверсту.



ния к другим дорогам. Если при этом еще принять во внимание, что в период времени до 1882 года правительство было вынуждено создать большие магистрали для соединения, напр., Волги с Балтийским морем, из многих сравнительно коротких линий, то можно легко представить себе, какая путаница образовалась с течением времени в тарифах и тарифных постановлениях. Положение вещей обострилось к концу семидесятих годов прошлого столетия настолько, что уже тогда был придуман такой исход, что дороги, интересы которых сходились в одном пункте, напр. в вывозном порту, соединились в одну группу, чтобы действовать сообща в прямом сообщении как в смысле техники движения, так впоследствии и в смысле тарифов. Этим путем образовались три группы, в которые была включена большая часть существующих дорог. Ближайшим поводом к такому соединению дорог послужили те затруднения, которые представлялись для эксплуатации вследствие того, что каждая дорога, даже самая короткая, представляла собою самостоятельное, ограниченное вове целое и одинаково претендовала для себя на все то, что с успехом могли провести лишь крупные единицы. Из этого положения вновь образованные группы нашли выход в разрешении задачи—создать возможность перехода вагонов с одной дороги на другую и этим установить первую предпосылку для прямой перевозки грузов без перегрузки их на узловых станциях. Были выработаны правила, на основании которых вагоны могли совершать пробег от станции отправления до станции назначения в порядке обмена вагонами, и этим была достигнута большая экономия времени, денег и сохранности груза, которая и побудила к заключению такого соглашения. Это чрезвычайно важное упрощение и очевидная выгода, проистекающая отсюда как для публики, так и для железных дорог, имели своим последствием то, что результаты, достигнутые в отношении упрощения движения, были применены и к установлению тарифов. Таким образом, задача групповых союзов осложнилась. Был создан единый тариф для прямого сообщения в пределах группы. Этим, конечно, было достигнуто некоторое объединение тарифов, но это все же относилось только к прямому сообщению. В пределах каждой отдельной дороги это уравнительное влияние прекращалось. Но разность тарифных ставок создавала не только это разнообразие и неудобство для заинтересованных лиц при опре-

делении предстоящих расходов, — она затрудняло также взаимные расчеты между железными дорогами. В эти порядки внесло очень мало улучшений и соединение всех трех групп в одну, в виде Общего Съезда русских железных дорог, который должен был ввести желаемое единообразие в тарифах. Для этого необходима была прежде всего единообразная номенклатура грузов. Уже в 1875 году Общему Съезду было поручено выработать в особой комиссии: а) общую номенклатуру грузов; б) определенную форму тарифов, их введения и дополнения; в) правила о сроках опубликования и правила опубликования тарифов для публики и для управлений дорог, если тарифы относились к разным дорогам. Комиссия проработала два года, не придя к осязательному результату. После этого задача, для создания большей ясности, была расширена следующими поручениями: 1) выработать алфавитный перечень групп номенклатуры товаров; 2) из общей номенклатуры выделить важнейшие роды грузов, перевозимых по специальным тарифам, и 3) распределить остальные товары между тремя нормальными разрядами ( $\frac{1}{12}$ ,  $\frac{1}{18}$  и  $\frac{1}{24}$  коп. за пудоверсту). В результате своей многолетней работы комиссия выработала: 1) систематический перечень всех товаров, перевозимых по российским железным дорогам, 2) общую номенклатуру этих товаров и 3) проект общего тарифа для всех российских железных дорог. В 1880 году труды комиссии были закончены, но не удостоились одобрения Общего Съезда, который признал такое разрешение задания слишком широким и теперь выразил желание получить лишь общую номенклатуру. Помимо этих обширных работ, Общий Съезд стремился к установлению соглашения между всеми российскими железными дорогами по созданию всеобщей тарифной системы. Отсюда видно, насколько были неналажены все эти отношения, если после сорокалетнего существования железных дорог эти вопросы ставились только теперь, и то только потому, что обстоятельства вынуждали к этому. Неналаженность видна и из того, что даже в руководящих кругах, очевидно, отсутствовало ясное понимание заданий, подлежавших разрешению прежде всего. Иначе нельзя себе объяснить, как могло произойти, что задания, ставившиеся разными комиссиями, так часто менялись, дополнялись, сокращались, и поэтому затруднялось достижение намеченной или, вернее, вынужденной обстоятельствами конечной цели. Ибо дороги долж-



ны были сознавать, что успешным проведением этих мероприятий в значительной степени ограничивалась их свобода действий. Но до поры до времени общества использовали принадлежавшие им по их уставам права, что имело последствием грубое нарушение чужих экономических интересов.

При таком положении вещей и правительство уже не могло оставаться безучастным зрителем и попыталось внести улучшение в эти порядки. Во второй половине семидесятых годов было решено учредить под председательством графа Баранова комиссию по обследованию состояния российских железных дорог. Она должна была обследовать все железнодорожное дело и выработать предложения к его улучшению. Она обследовала дело и вынесла в результате уничижающее решение. Современное состояние тарифного дела, по заключению комиссии, почти хаотическое и приносит промышленной и торговой деятельности населения громадный ущерб. В подробности это заключение мотивируется следующим образом<sup>1)</sup>: «Сложность тарификации, происходящая от многочисленности различных тарифов и отдельных тарифных постановлений, доходит до того, что почти нет возможности составить сколько-нибудь ясный и удобопонятный свод тарифов и классификаций не только для всех железных дорог в государстве, но даже и для дорог одной какой-либо группы. Тарифы нормальные, местные, специальные, дифференциальные, тарифы прямого сообщения в пределах одной группы, специальные тарифы по соглашению между двумя и более группами, наконец, масса исключений, раз'яснительных, дополнительных и изменяющих статей — все это настолько усложняет расчеты дорог как с грузоотправителями, так и между собой, что не только публика и торговцы, но и сами агенты железных дорог с трудом разбираются в этом хаосе и беспрестанно впадают в ошибки, которые потом исправляются на станциях назначения товаров и подают поводы к нескончаемым жалобам и претензиям».

«Не менее справедливы и жалобы на непостоянство многочисленных специальных тарифных ставок, которые меняются по произволу

1) «О положении тарифного дела на русских железных дорогах». 1909 г. Памятная записка, предложенная Государственной Думе. Обработана департаментом железнодорожных дел министерства финансов. Стр. 23—24.

дорог, просуществовав иногда настолько непродолжительное время, что сбавкою (если дело идет о понижении тарифа) может воспользоваться только то или другое лицо, хлопотавшее о таком изменении тарифа. К этим сетованиям присоединяются и жалобы на отсутствие всякой публикации тарифов или на несвоевременное опубликование их, а также и на трудности, сопряженные с получением каких-либо справок по тарифным вопросам, — трудности, которые, между прочим, выражаются и в том, что на многих, даже больших станциях не имеется вовсе в продаже тарифных таблиц или книжек».

«Не мало также жалоб вызывают те постановления дорог по тарифным вопросам, которые так или иначе нарушают равноправность грузоотправителей».

Едва ли можно резче очертить или вернее — осудить положение вещей, чем это сделано учреждением, призванным изобразить состояние жел. дорог в неприкрашенном виде и указать пути, могущие помочь там, где это необходимо. А здесь помощь была необходима, и не только в интересах государственной казны, но также (и пожалуй, в большей мере) в интересах спокойного и здорового развития торговли и транспорта, сельского хозяйства и промышленности. Неопределенность, вызванная тою свободою, которой пользовались железные дороги, причинила большой вред всему обществу.

К этому нужно еще прибавить, что совершенно отсутствовала какая-либо регламентация и твердая норма взыскания дополнительных сборов: за нагрузку и выгрузку, взвешивание грузов, станционные сборы и т. д. Каждое железнодорожное общество взыскивало для повышения своих доходов столько, сколько было возможно.

Вот результаты тарифной политики правительства до 1882 года. Каждая дорога делала то, что казалось наиболее выгодным для ее кармана, не руководствуясь при этом общими, а менее всего государственными соображениями, например, таким, что тарифная политика не должна идти в разрез с таможенною политикою, или что тарифная политика должна приспособляться к требованиям, возникающим вследствие лежащей на государстве гарантии, и т. п. При обозрении всего созданного в течение сорока лет в области тарифной политики в России бросается в глаза, что ни одно постановление не содержит минимальной границы, которой нельзя переступить. Этим открывалось широкое поле для соревнования в привлечении



грузов, и притом во вред государственной казне, которая должна была покрывать убытки. Хуже всего, однако, было то, что не существовало законных способов пресечь это явно недопустимое явление. Все уставы и положения были высочайше утверждены и, значит, имели все признаки законов, но даже, если не признавать за уставами такого значения, то все же у них оставались признаки договора, заключенного правительством с данным обществом, договора, которого нельзя нарушить без всякой причины. К тому же почти все общества были основаны на иностранный капитал, и таким образом, можно было подорвать государственный кредит. При таких условиях успешность правительственного вмешательства была весьма проблематична, ибо право, подлежавшее отнятию у железнодорожных обществ, право свободного установления тарифов относится к самым ценным уступкам, сделанным правительством обществам при их основании. К тому же это была только часть обеспеченного за ними права свободы распоряжения в имущественной сфере. Частные общества оставались, таким образом, при своем праве, не уступали ни в чем и не допускали возможности пошатнуть устой здания.

Для исследования и выяснения всех этих трудных вопросов высочайше назначенною комиссиею графа Баранова была выделена подкомиссия<sup>1)</sup>, в которой приняли участие все заинтересованные министерства и государственные учреждения. Кроме того, состав подкомиссии этой был усилен сведущими людьми и представителями заинтересованных кругов, так или иначе связанных с торговлею и путями сообщения. Этим, казалось, был найден путь для разрешения этого трудного вопроса.

### Г Л А В А XIII.

Положение свободы самоопределения в области тарифов представляется той неподвижной точкой, которой нельзя было колебать, если не порывать резко со всем прошедшим. С другой стороны, Александр III вскоре после своего вступления на престол высказал очень определенно то положение, что «высшее управление во всех железнодорожных делах должно принадлежать исключительно правительству».

1) Из этой подкомиссии образовался впоследствии совет по железнодорожным делам при министерстве финансов.

Однако эта царская точка зрения плохо согласовалась с уставами, определявшими права частных железнодорожных обществ, в руках которых в то время (в 1881 г.) находились почти все железные дороги. Все же нужно признать, что это руководящее указание могло дать известную опору комиссии, которой было поручено урегулировать тарифный вопрос. Уже в 1882 году была сделана робкая попытка внести в эту пестроту некоторое единообразие, пока в одном только отношении, хотя это и не касалось непосредственно тарифных ставок, а именно установить однородные правила взимания жел. дорогами дополнительных сборов. Этот вопрос уже давно обсуждался самими железными дорогами, хотя эти переговоры и не привели к единообразному разрешению вопроса. При таком положении у комиссии был повод предложить единообразные ставки за подобного рода услуги. При этом ясно понималось значение этой меры, ибо это означало полное отступление от принципа невмешательства правительства в хозяйственную деятельность железнодорожных обществ. Комитет министров рассмотрел проект, предложил его царю, и он одобрил его 26 ноября 1882 года, при чем сроком введения его в действие назначалось 1 января 1883 года. Это был первый шаг к осуществлению указанного пожелания царя, чтобы правительству принадлежало высшее руководство в управлении железными дорогами. Частные железнодорожные общества подчинились, так что для дальнейших шагов на избранном пути не предвиделось никаких препятствий. Между тем были предприняты и другие работы, имевшие целью введение единообразия. При этом действовали в том же направлении, в котором прежде работали и частные общества, и для которого отдельные группы и общий съезд уже сделали значительную подготовительную работу, не добившись, впрочем, согласия всех дорог на проведение проектируемых мер. Все же эти подготовительные работы, пользовавшиеся деятельною поддержкою министра путей сообщения, составили тот базис, который дал возможность создать единую номенклатуру и единый алфавитный список товаров для всех жел. дорог. Предварительные работы железнодорожных групп были рассмотрены означенной выше комиссией, одобрены министром путей сообщения 8 октября 1883 г. и переданы железным дорогам для применения. Таким образом, к концу 1883 г. было достигнуто хотя бы то, что ставки дополнительных сборов



были установлены одинаковые для всех железных дорог, и что была введена единообразная номенклатура и алфавитный список грузов. Итти дальше в этом направлении пока не предполагалось, так как работы по составлению Общего Устава продвинулись настолько вперед, что решили ожидать его опубликования для урегулирования тарифного вопроса. Надеялись и ожидали, что новый закон разрешит и этот наболевший вопрос. 12 июня 1882 года был утвержден Общий Устав российских железных дорог, но тарифный вопрос оставлен открытым. Только три статьи этого устава<sup>1)</sup> содержат постановления, относящиеся к урегулированию тарифных вопросов. Из них ст. 68 определяет, что тарифы должны применяться в том виде, в каком они опубликованы, а статьи 69-я и 71-я содержат запрещения, согласно которым железные дороги не в праве взимать более того, что объявлено в тарифах или оказывать отдельным лицам льготы в виде исключения. При этом особенно бросается в глаза, что последнее запрещение, разумеющееся само собою, ограничивается в примечании, по которому правила этой статьи применяются только в том случае, если в уставе данного общества не содержится на этот предмет иного постановления.

---

1) Вот эти статьи в первоначальной формулировке:

Ст. 68. Провозная плата и дополнительные сборы исчисляются согласно законно действующим и опубликованным тарифам и правилам о дополнительных сборах. Упомянутые плата и сборы обозначаются в накладной.

Ст. 69. Железные дороги не имеют права взимать за перевозку грузов каких-либо платежей, кроме установленных тарифами и правилами о дополнительных сборах.

Ст. 71. Железные дороги не имеют права делать грузоотправителям уступки против действующих тарифов, под условием перевозки одним и тем же лицом известного количества груза в определенный срок (рефакции), равно как предоставлять тем или другим грузоотправителям какие-либо исключительные преимущества в перевозке, независимо от тарифной платы. Всякие по сему предмету частные соглашения воспрещаются и признаются недействительными.

**Примечание.** На железные дороги, в особых уставах которых содержатся постановления, несогласные с правилами, изложенными в ст. 71, последние применяются лишь постольку, поскольку они не противоречат означенным постановлениям.

Следовательно, даже при составлении этого закона, созданного именно для урегулирования всех взаимных отношений железных дорог, получилось то, что положения, которые содержались в 50 уставах частных жел. дорог, остались незыблемыми именно в этом важном пункте, и никаких новшеств в этом направлении не ожидалось. С другой стороны, меры предпринятые министерством путей сообщения до издания общего устава и направленные к усилению воздействия правительства на тарифную деятельность частных обществ, не имели решительных результатов. Это и не могло быть иначе, так как меры эти применялись только к некоторым дорогам и только по случайным поводам. Поэтому не может быть придано особого значения тому обстоятельству, что, напр., при даче концессии на сооружение Донецкой дороги была выговорена обязанность дороги представлять правительству свои тарифы через каждые пять лет на пересмотр. Это было, конечно, ограничение прав Донецкого железнодорожного общества, но оно касалось только его одного, ибо соседние дороги настаивали на своих правах, ограждавших их от всякого вмешательства правительства. К тому же, последующий пересмотр тарифа, применявшегося уже в течение пяти лет, имеет на деле очень мало значения. Таких отдельных примеров можно привести еще множество, но они доказали бы то же, что и пример с Донецкою дорогою, а именно, что были единичные исключительные случаи, когда правительство пыталось оказать большее влияние на частные жел. дороги. Такие случаи представлялись при образовании новых обществ, или когда уже существующие общества добивались получения от правительства каких-либо благ. Все эти случаи не касались, конечно, в корне самого вопроса. Важнее было выступление правительства, когда министр путей сообщения 19 сентября 1887 года защищал в комитете министров предложение, по которому железные дороги были не в праве входить в соглашения с иностранными, а также и с русскими дорогами относительно прямого сообщения с портовыми городами и западною сухопутною границею без представления тарифов на рассмотрение и утверждение правительства,—так как теперь правительством проводилось то воззрение, что уставы ограничивают деятельность каждого отдельного общества только его собственною дорогою. Поэтому за дорогами признавалось право определять тарифы в пределах каждой дороги,



но не за этими пределами. В этом случае дорогам было в особенности запрещено давать какие-либо льготы в прямом сообщении по перевозкам хлебных грузов. Высочайший указ от 3 ноября 1887 г. решительно подтверждает эту меру. Но, как уже было указано, такими единичными выступлениями невозможно было в короткое время привести все тарифное дело в полное подчинение правительству. И все же, по мнению компетентных правительственных кругов, важные государственные и экономические интересы терпели ущерб, как это установил уже граф Баранов в середине 70-х годов<sup>1)</sup>. Правда, комиссия не оправдала ожиданий, когда нужно было пресечь зло в самом корне, ибо Общий Устав не дал ожидавшегося разрешения вопроса. Однако, обстоятельства вынуждали теперь к скорейшему действию. Государственный Совет в соединенном присутствии департаментов законов и государственной экономии<sup>2)</sup> был занят вопросом о том, не пришло ли время для поворота в применявшейся доселе железнодорожной тарифной политике, и не следует ли правительству взять в свои руки управление этою стороною дела, чтобы внести порядок в существующий хаос.

Поддерживая мнение по этому предмету министра путей сообщения, государственный контролер высказался также за принятие решительных мер, ибо, по его словам, из официальных сфер и заинтересованных кругов правительство получило сообщения о том, что тарифное дело на железных дорогах в России находится в беспорядочном состоянии, вредном для интересов торговли, промышленности и государственной казны. Провозная плата на железных дорогах устанавливается произвольно, ставки меняются часто и внезапно, исчисляются по разным и друг другу противоречащим основаниям, неудобопонятны, неясно изложены, часто вовсе не публикуются, так что грузоотправители часто не знают, как вести свои расчеты, и правильно ли высчитаны взысканные с них сборы. Соревнование дорог между собою на почве тарифов вызывает направление грузов без достаточного основания по кружным путям вместо кратчайшего и естественного направления. При этом тарифами пользуются для отвлечения грузов с одной дороги на другую,

---

1) См. стр. 55.

2) 28 февраля и 12 марта 1887 г.

искусственным образом создаются привилегии для одних местностей во вред другим, для отдельных отраслей промышленности, и даже отдельным лицам отдается преимущество перед другими. Государственная казна страдает от такого неправильного ведения тарифного хозяйства, так как чрезмерно пониженные ради конкуренции тарифы уменьшают доходы именно тех дорог, которые и без того особенно обременяют государственную казну. Кроме того, железнодорожные тарифы часто идут в разрез с мероприятиями правительства, направленными к охране государственного и народного хозяйства.

Если указанные соображения, выставленные государственным контролером, и не новы, и уже часто высказывались представителями правительства, то все же намерения правительства находили себе опору как в официальном положении лица, от которого исходили эти соображения, так и в тех фактах, которые вновь приводились для освещения плачевного положения вещей. В конце-концов, вследствие ясно сознанной невозможности дальнейшего существования указанных тарифных порядков пришли к необходимости взяться энергично за дело и доказать, что на правительстве лежит обязанность оградить высшие интересы страны и ее населения, изменить существующие порядки, согласовать взаимно расходящиеся интересы и найти путь к здоровой тарифной политике, даже если это будет сопряжено с сокращением прав железнодорожных обществ. Таким образом, в результате этого обсуждения в государственном совете появилось высочайше утвержденное 15 июля 1887 г. мнение, которое развивало ранее высказанное общее положение о праве и обязанности правительства вмешиваться в железнодорожные дела специально в отношении тарифов. В нем было высказано, что «правительству принадлежит руководство действиями железнодорожных обществ по установлению тарифов на перевозку грузов и пассажиров с целью ограждения от ущерба казенного интереса, потребностей населения и нужд торговли и промышленности». Вместе с тем предлагалось «немедленно войти в ближайшее рассмотрение вопроса о способах осуществления правительственного надзора за пассажирскими тарифами». После того были сделаны некоторые попытки придать видимость юридического обоснования этой мере, вызванной, очевидно, государственною необходимостью. По существу, однако, вопрос был исчерпан высочайше утвержденным мнением



государственного совета. Первым последствием этого было утверждение временного положения 8 марта 1889 года «о железнодорожных тарифах и об учреждениях по тарифным делам». Наконец, 7 декабря 1892 года положение 8-го марта 1889 года<sup>1)</sup> получило силу постоянного закона. Этим был положен предел бесконечным колебаниям и установлен прочный базис, на котором могла строиться тарифная политика государства для направления хозяйственной жизни страны в спокойное русло и защиты ее от потрясений, причинявшихся ей тарифною политикою железнодорожных обществ.

Закон лишил общества признанного за ними права на самостоятельность в определении тарифных ставок. Каким образом можно было оправдать подобный шаг? Быть может, необходимость заставляла при начале железнодорожного строительства предоставить

---

1) Главнейшие статьи положения, относящиеся к этому вопросу, следующие:

Ст. 1. Действию правил, изложенных в настоящем положении, подчиняются тарифы, на всех железных дорогах, открытых для общественного пользования.

Примечание 1. Под словом: «тарифы» разумеются взимаемая на железных дорогах провозная плата, дополнительные и иные сборы, а равно условия применения упомянутой платы и сборов.

Примечание 2. Тарифы, установленные железными дорогами с ведома или разрешения министерства путей сообщения до обнаружения правил, изложенных в настоящем положении, признаются законно действующими, впредь до изменения или отмены их установленным порядком.

Ст. 2. Правительству принадлежит высшее руководство действиями железных дорог по установлению тарифов, с целью ограждения интересов населения, промышленности, торговли и казны.

Ст. 3. Руководительство правительства выражается: 1) в установлении тарифных норм; 2) в установлении правил относительно составления, введения в действие, применения и отмены тарифов; 3) в надзоре за неуклонным соблюдением упомянутых норм и правил и в принятии мер к устранению обнаруженных отступлений; 4) в наблюдении за тем, чтобы тарифы действительно соответствовали указанным в статье 2 целям; 5) в разрешении вопросов по распределению между железными дорогами провозной платы и других сборов, по устранению соперничества и по взаим-

частным обществам возможно большую свободу действий в хозяйственной области, так как этим делалось возможным привлечение частного капитала к участию в расширении железнодорожной сети. Кроме того, надлежит признать, что к насильственному воздействию на железные дороги приступили неохотно, что видно из продолжавшегося несколько лет обсуждения вопроса и из поисков достаточно веского обоснования правительственных мероприятий. И все же остается изменение правового положения, самочинное лишение добровольно признанных льгот и нарушение основанных на двустороннем договоре прав. Что эта точка зрения разделялась и правительственными кругами, видно из того обстоятельства, что государственный контролер с большою решительностью защищал то воззрение, что железные дороги должны получить материальную компенса-

ним договорам дорог между собою или с другими перевозочными предприятиями, а равно частными обществами и лицами в тех частях договоров, которые касаются тарифов и ведения пассажирского и грузового движения.

Ст. 7. С'езды представителей железных дорог для обсуждения тарифных вопросов собираются по распоряжению или с разрешения министра Финансов и подчиняются правилам, устанавливаемым Советом по тарифным делам. В с'ездах сих участвуют с совещательным голосом представители от министерства Финансов и других правительственных ведомств, если таковые будут для сего командированы. На с'езды приглашаются с совещательным голосом и представители заинтересованных общественных учреждений и частных обществ (ст. 8, п. 2), если эти учреждения и общества будут о том ходатайствовать.

Ст. 8. Если введение нового или изменение действующего тарифа вызывается одною из указанных в статье 2 целей, предположения о том могут быть возбуждаемы помимо железных дорог: 1) правительственными ведомствами и 2) общественными учреждениями и существующими на основании утвержденных правительством уставов обществами, которые имеют целью способствование хозяйственным интересам населения и удовлетворению нужд торговли и промышленности.

Ст. 13. Состоявшиеся по тарифным вопросам решения правительственных учреждений по тарифным делам обязательны для железных дорог.

Ст. 14. Никакой новый тариф не может быть введен в действие иначе, как при точном соблюдении правил относительно составления, публикации, введения в действие и отмены тарифов.



дию за лишение их этого признанного за ними права. Ему не удалось провести своего взгляда. Даже явный экономический вред, причинявшийся прежним порядком общему благу, не оправдывает сам по себе этой правительственной меры.

1889 году достигнуть намеченной цели иным путем. При этом нужно

Кроме того, невозможно обойти вопроса, нельзя ли было уже в поминуть, что в 1889 году переход в казну частных железных дорог был не только решен в принципе, но что и осуществление его уже проводилось <sup>1)</sup>. Руководящим учреждениям было, следовательно, известно, что, если не встретится непредвиденных препятствий, переход в казну будет окончен в главных чертах к 1896 году. Кроме того, нельзя забывать, что уже в 1889 году в руках правительства было сосредоточено столько частных железных дорог, что остающейся, правда, более значительной части частных дорог уже не было бы возможно проделывать прежние тарифные приемы, так как казенные железные дороги, лежащие на пути крупных линий, должны были бы участвовать в этих приемах, с чем нужно было считаться. Для правильного понимания создавшегося положения очень важно учитывать все эти обстоятельства, ибо само правительство придерживалось той точки зрения, что необходимо прежде всего пресечь железным дорогам возможность предоставления дальнейших льгот в прямом сообщении. Сначала эта мысль проведена была в 1885 году изданием положения, подчинившего тарифы прямого заграничного сообщения правительственному надзору, а затем в 1886 году было установлено утверждение этих тарифов министром; наконец 19 сентября 1887 года министр путей сообщения издал циркуляр, запрещающий дальнейшее понижение хлебных тарифов без согласия министерства. Эта точка зрения была весьма целесообразна, ибо вред, который могли причинить частные общества на своих сравнительно коротких линиях сбавками с тарифных ставок в местном сообщении, не мог быть существен, и только если сообщение охватывало две или более линии, положение становилось угрожающим. Но при таком сообщении в большинстве случаев нельзя было обойти содействие казенных железных дорог, участвующих в прямом сообщении, что делало невозможным проведение льгот против

1) См. стр.

воли правительства. Далее надлежит заметить, что образование больших групп частных железных дорог не только уже было начато в 1889 году, но находилось в полном ходу, так что правительство и здесь имело полную возможность вылить свое влияние и добиться того, чтобы ему было предоставлено утверждение тарифов. Насколько можно проследить дальнейшие перипетии этого вопроса, намерение правительства удалось вполне, так как частным обществам оставалось либо подчиниться, либо отказаться от дальнейшего расширения их линий. Между тем дальнейшие постройки новых дорог обещали столь крупные барыши, что приходилось пожертвовать тарифною свободой. Таким образом, обстоятельства складывались в 1889 году для правительства и для проведения его политики столь благоприятно, что вопрос о том, нельзя ли было обойтись без издания обсуждаемого закона, находят полное оправдание, так же как и утвердительный ответ на него. Это утверждение может быть допущено лишь при том предположении, что правительство удерживало в своих руках все нити для дальнейшего развития дела и твердо решилось продолжать начатую реформу железнодорожного тарифного дела в раз избранном направлении. Оба предположения представляются основательными и подтверждаются дальнейшим ходом событий. Таким образом, история может назвать указанную меру правительства лишь ошибкою, способною подорвать кредит государства за границую, а также его собственное достоинство внутри страны. С другой стороны, положительной стороной этой меры является то обстоятельство, что закон сразу закончил с этим вопросом, тогда как проникновение в жизнь положений, содержащихся в законе, потребовало бы некоторого, хотя и не очень продолжительного времени. Нужно, конечно, думать, что и правительство имело в виду все эти соображения, однако теперь — спустя почти тридцать лет — вся эта история представляется в ином свете, хотя и тогда закон этот понимался современниками, — а я принадлежу к их числу, — как грубое правонарушение, такое правонарушение, которого можно было бы избежать без вреда для страны и ее населения. Но закон был издан и правительство обеспечило за собою свободу направлять хозяйственную жизнь страны так, чтобы она была свободна от правомерной конкуренции. Это преобразование всего тарифного дела прошло под руководством мини-



отрета финансов<sup>1)</sup>, которому отныне надлежало провести эту большую реформу. Задачи, подлежащие разрешению, заключались в следующем<sup>2)</sup>: в установлении тарифных норм и правил относительно составления, введения в действие, применения и отмены тарифов, в надзоре за соблюдением этих норм и правил и в принятии мер к устраниению обнаруживаемых отступлений от них; в наблюдении за тем, чтобы тарифы соответствовали целям правительственного руководства, и, наконец, в разрешении вопросов по распределению между железными дорогами провозной платы и других сборов, с целью устранения соперничества и по выработке договоров дорог как между собою, так и с другими перевозочными предприятиями и частными обществами и лицами в тех частях этих договоров, которые касаются тарифов и направления пассажиров и грузов.

Если здесь и не место обсуждать отдельные организационные меры<sup>3)</sup>, которые надлежало принять для достижения цели, намеченной правительством, то все же нужно указать, что и с формальной стороны нужно было внести много перемен. Правительство собрало сначала нужный материал для надлежащего изменения тарифов и их единообразного построения. Нужно было отменить права тарифных съездов, а также общего тарифного съезда, постановления которых были до сих пор обязательны, и их компетенция перешла к правительству. За съездом оставалось лишь право предварительных работ и, в связи с этим, право докладов. Был создан орган — «Сборник тарифов русских железных дорог», в котором должны были публиковаться все тарифы и тарифные постановления, обязательные к применению. Точно так же была изменена статистическая обработка нужного цифрового материала без ограничения, однако, права групповых объединений собирать свой цифровой материал. Если это и многое другое были только отправные точки, исходя из которых мини-

1) Об организации вновь образованного отдела в министерстве финансов, о его составе и компетенции см. далее в главе XV.

2) См. «О положении тарифного дела на русских железных дорогах». Докладная записка, представленная государствен. думе, стр. 36.

3) См. Др. Мертенс. «К истории железнодорожного тарифного дела в России», «Железнодорожный Архив», 1915 г. Т. II, стр. 368 (на немецк. яз.).

стерство финансов могло производить свою работу, то вскоре возникли вопросы и принципиального свойства. Сюда относится в особенности установление принципов, по которым должны были выработываться тарифы в будущем. Выработка тарифов должна была производиться коллегиально с привлечением к участию заинтересованных ведомств и лиц. Это было одно из существеннейших новшеств, так как этим устранялось сразу одностороннее представительство железных дорог, а вместо них выступали на первый план государственная и экономическая точки зрения. Торговля, промышленность, сельское хозяйство, морское судоходство, горная промышленность, железные дороги (в лице частных обществ) привлекались к сотрудничеству при разрешении поставленных вопросов. Если к этому еще прибавить, что по основной идее тарифы должны были обладать постоянством при полной публичности их, то будут исчерпаны те важнейшие точки зрения, которые должны были направлять работу новых учреждений в министерстве финансов и лечь в основу при разрешении поставленных им задач. Ко всем этим работам, наряду с принципиальными положениями было предъявлено еще практическое требование повысить доходность дорог по возможности без существенного нарушения хозяйственного их развития, что могло быть достигнуто, разумеется, только путем повышения тарифов. Это и было осуществлено.

К этому присоединилась необходимость урегулировать исчисление провозной платы. Частные железные дороги делали скидку по расстоянию только соразмерно количеству верст пробега на их собственных линиях, не считаясь с тем, что дифференциальные тарифы были определены именно на большие расстояния, на общую длину пробега. При таких приемах исчисления для отправителей пропадали все выгоды дифференциального тарифного исчисления. Этот порядок был изменен к выгоде отправителей, но к невыгоде участвующих в перевозке железных дорог. При этом были введены повышенные тарифные ставки, в особенности для ввозных товаров, при чем в противовес прежнему стремлению железных дорог привлекать грузы путем понижения тарифов, теперь, при создании единой образной тарифной системы, тарифы были доведены до такой высоты, что дорогам давалась надежда на получение барышей и оплаты процентов. Между теми работами, которые были проделаны



в течение первых десяти лет после издания тарифного закона, должен быть особенно отмечен пересмотр хлебных тарифов, предпринимавшийся неоднократно, что было в особенности важно в виду того значения, какое имеют эти тарифы именно в России, а в особенности в виду того, что и здесь старались провести возможную простоту и единообразное строение тарифов. Для замены существовавшего тогда огромного числа специальных тарифов (более тысячи) возможным оказалось установить для перевозки хлебных грузов две схемы: для вывоза и для внутренних перевозок, в дополнение к которым нужно было сохранить только еще 24 специальных тарифа и 10 навигационных тарифов. Таким путем было достигнуто полное проведение дифференциальных тарифов, так что на далекие расстояния тарифные ставки были значительно понижены, а для коротких расстояний ставки были сравнительно выше. То же имело место по отношению к хлебным грузам, направлявшимся к мельницам для дальнейшей перевозки их в виде муки. Основные начала, указанные в законе 1889 года, были применены не только к хлебным тарифам, но и ко всем другим массовым перевозкам, в том числе к углю, руде, чугуну, нефти, керосину и пр. В министерстве финансов была проявлена оживленная деятельность в течение первых десяти лет после издания закона для проведения в жизнь тех начал, которые были провозглашены в нем, с тем, чтобы внести систему в тот хаос, какой представляло до этого времени состояние тарифов, систему, под влиянием которой могло установиться спокойное развитие экономической жизни страны.

Что же было достигнуто? Указанная выше памятная записка о положении тарифного дела на русских железных дорогах сообщает об этом <sup>1)</sup> в кратком резюме следующее:

1. Создала общая тарифная схема по классам и дифференциалам для разных товаров и в особенности для массовых грузов с однообразною для всей железнодорожной сети классификацией, номенклатурой грузов и правилами применения тарифов; этим была заменена прежняя система специальных тарифов с сотнями тысяч самых разнообразных ставок на различных дорогах и в различных

1) Стр. 213 и след.

отдельных сообщениях, подчиненных, притом, различным условиям по расчету провозной платы.

2. Принцип дифференциальных тарифных ставок с увеличением расстояния перевозки значительно усилен по отношению к грузам малой скорости и, кроме того, распространен на грузы большой и пассажирской скоростей и на пассажирское движение.

3. Обеспечено самое широкое развитие прямых сообщений как по товарному, так и по пассажирскому движению всех станций каждой дороги со всеми станциями всех прочих дорог при посредстве применения дифференциальных схем с расчетом платы за общее непрерывное протяжение всей перевозки между каждыми двумя станциями сети.

4. Устранены существовавшие ранее на различных дорогах крайняя неясность тарифных ставок и расчетов провозной платы, а также резкие неравенства в стоимости услуг железнодорожных дорог по отношению к отдельным производительным районам.

5. Изданы правила для общих тарифных съездов представителей русских железных дорог, по которым им обеспечена возможность предварительного обсуждения и освещения всех тарифных вопросов, поскольку они касаются интересов не только железнодорожных предприятий, но также и промышленности, торговли и сельского хозяйства.

6. Установлены основные положения о порядке составления, издания, введения в действие и отмены тарифов. Издаются Сборники тарифов русских железных дорог, в котором должны печататься все тарифы и тарифные изменения, чем обеспечивается публичность их и устранена возможность установления железными дорогами специальных льгот отдельным отправителям.

7. Осуществлено применение принципа распределения провозной платы между участвующими в перевозке отдельными дорогами пропорционально пройденному на каждой из них расстоянию.

8. Проведено устранение чрезмерно высокой или чрезмерно низкой провозной платы на некоторых дорогах, чем пресечены стремления к конкуренции.

9. Устранены из тарифов все постановления, которые противоречат политике правительства, направленной к охране и содействию производительности страны.



10. Достигнуто весьма значительное упрощение и объединение тарифов и тарифных изданий.

Все это проведено в течение первых десяти лет со времени издания закона 1889 года, и этим достигнуто, конечно, очень много. В отношении упорядочения жгучих вопросов достигнуто самое важное, ибо разгул прежней свободной возможности определения ставок и неограниченного, можно сказать—дикого соревнования устранен и этим, конечно, была оказана большая услуга экономическому развитию страны.

В дальнейшем уже не ставилось новых принципов для всестороннего проведения единообразия в выработке тарифов, ибо это уже было сделано. Теперь надлежало использовать это достижение на пользу страны и ее экономического развития. Лишь в одном отношении, в отношении высоты тарифных ставок нужно было взять другой курс, так как хозяйственное состояние дорог налагало на государство слишком большие тяготы (1900 г.) Их нужно было уменьшить, а этого можно было достигнуть только повышением тарифов. Это повышение и было проведено постепенно без нарушения основных принципов. Это изменение, вызванное временною необходимостью, все-же находится в известном противоречии с основным положением о постоянстве тарифов, необходимым для спокойного и последовательного развития торговли и промышленности. И это тем более замечательно, что правительство в самом начале не останавливалось даже пред некоторыми понижениями тарифов под влиянием благоприятных экономических условий. Однако подлежит сомнению, насколько оправдывается такое отношение к делу, хотя, поскольку не расшатываются принципы установления тарифов, такой мерой не оказывается никакого содействия политике соревнования, ибо нужно признать, что жесткость тарифов вовсе не может быть целью здравой тарифной политики. И все же существует громадная разница между преклонением перед постоянством тарифов и частою переменною их в зависимости от состояния государственной казны. Однако новый порядок, установившийся после 1889 года, оправдался вполне и страна сделала значительные успехи в своей экономической жизни.

При таких обстоятельствах поражает одно стремление, цель которого состояла в том, чтобы изъять из ведения органов управления

центр тяжести тарифной политики и перенести его в сферу деятельности законодательных учреждений. Согласно этому мнению, государственная дума и государственный совет должны быть теми решающими учреждениями, которые призваны устанавливать тарифы в форме законов, по крайней мере, для главнейших грузов. С большим основанием возражали на это, что организация и ведение тарифного дела по своим особенностям не могут быть поставлены наравне с заботой, напр., о состоянии государственной обороны или защитой промышленности и сельского хозяйства от иностранной конкуренции или извлечением денежных средств посредством прямых и косвенных налогов и сборов и т. п. Тарифное дело требует, как на это возражал министр финансов, постоянного и что особенно важно—своевременного приспособления тарифных ставок ко всем более или менее длящимся изменениям в хозяйственной жизни страны. Соблюдение этого важного требования, однако, не может быть обеспечено законодательными учреждениями при их организации, их составе и их делопроизводстве, так как их работа рассчитана на рассмотрение и решение вопросов совершенно иного рода. Неизбежным последствием передачи тарифного дела в ведение законодательных учреждений было бы то, что тарифы перестали бы соответствовать настоящим потребностям хозяйственной жизни страны; кроме того они давали бы чистый доход значительно ниже того, какой железные дороги могли бы реализовать при данном состоянии и дальнейшем развитии оборотов торговли и промышленности.

Хотя в общем и можно согласиться с министром финансов, все же выводы из его рассуждений и последствия, которых он опасается, не совсем понятны. Почему сотрудничество законодательных учреждений должно непременно понизить доходы, остается неясным. Если бы эти последствия действительно наступили, то, конечно, нельзя было бы не разделять опасения, что «продуктивная работа огромных капиталов, заложенных в железнодорожном деле, на ряду с работою капиталов, помещенных во всех других отраслях народного производства и торговли, была бы в значительной степени ослаблена». Но это остается предположениями, наступление которых так же вероятно, как и ненаступление, пока не будет приведено других соображений в подтверждение их основательности.



К этому движению присоединилось еще и другое, указывавшее на то, что не только низкие тарифные ставки, но также и чрезмерные расходы, а кроме того и цель постройки некоторых дорог (стратегических) служили причиной недостаточной их доходности. Для устранения дефицитов и для поднятия доходности дорог частные железные дороги внесли предложение об общем повышении тарифов на 10% (в 1908 г.). Это предложение вызвало сосредоточение обширного статистического материала, который должен был выяснить, как отразится подобного рода повышение тарифов на торговле и транспорте, а также и на производительности страны. Мнения разделились. Однако, при обсуждении вопроса становилось все более очевидным, что предлагаемая мера, если она действительно должна достигнуть своей цели, ляжет тяжелым бременем на значительную часть отраслей производства. Стало ясным, что в стране с такими пространствами, как Россия, нельзя не предпринимать затрат на постройку многих сотен верст жел. дорог исключительно по политическим соображениям, для соединения определенных отдаленных пунктов с административными центрами. Наряду с такими дорогами, необходимыми по политическим соображениям, есть дороги, существенно необходимые для обороны страны. Оба вида дорог не обоснованы экономическими соображениями, а потому их нужно и расценивать иначе. Это именно обстоятельство послужило поводом к тому, что в руководящих кругах предложение натолкнулось на решительное противодействие. Министр финансов выразил эту мысль довольно определенно, сказав, что бесполезно изыскивать пути к повышению незначительной доходности стратегических железных дорог; у нас нет возможности сделать их доходными. Если это верно, а для русских условий это действительно верно, то прав также и К. Я. Загорский<sup>1)</sup>, развивая эту мысль и говоря, что это утверждение содержит в себе то безусловно верное положение, что оплата содержания тех железных дорог, которые построены для обеспечения таких государственных интересов как оборона страны или соединение центральных частей государства с окраинами для осуществления содействия культуре, а также улучшения экономического и политического состояния окраины, должна производить

1) «Наша железнодорожная политика», Петербург. 1910 г.

ся из общегосударственных средств. А из этого получается тот вывод, что не может быть целью железнодорожной политики увеличение доходности железных дорог, предназначенных служить исключительно экономическим, промышленным и торговым интересам, путем повышения тарифов до такой степени, чтобы доходов было достаточно на покрытие дефицита стратегических и политических дорог. Повышение тарифов в таком размере означало бы только отягощение торгового транспорта огромным налогом для покрытия расходов на общегосударственные нужды. Такая мера заключала бы в себе угрозу остановки дальнейшего развития торговли и промышленности и служила бы тормозом к дальнейшему росту количества перевозимых грузов и доходности дорог экономического значения. Меры, направленные к этому, имели бы сомнительную ценность и могли бы быть предприняты лишь в ограниченном масштабе.

Сама по себе мысль о вступлении на этот путь для улучшения экономического состояния одной части железных дорог, весьма неосновательна и мнение министерства финансов, что повышения тарифов могут быть проводимы лишь после всестороннего обследования затрагиваемых такою мерою экономических явлений, конечно, вполне правильно и понятно само собою. Старания частных железнодорожных обществ к проведению этого мероприятия не привели ни к чему. Все же их заявление имело то последствие, что тарифные учреждения при министерстве финансов при продолжении своих работ обратили все свое внимание на повышение тарифов. И нужно признать, что за последнее десятилетие это направление сделалось господствующим. Из всего этого эпизода и из происшедших из него последствий вытекает ясно, что как попытка перенести центр тяжести в разрешении тарифных вопросов в законодательные учреждения, так и старания частных железнодорожных обществ провести для увеличения доходности общее и равномерное повышение тарифов потерпели полнейшее фиаско. Этим был открыт свободный путь для дальнейшего спокойного развития этого вопроса, столь важного и решающего для народного хозяйства. И при этом случае также выяснилось, что закон 1889 года имел благоприятное влияние на развитие общих экономических условий. Без этого закона, было бы невозможно воспрепятствовать частным железным дорогам провести общее повышение тарифов, последствием чего



явилось бы, вероятно, сильное изменение в экономических отношениях между отдельными областями государства, и притом, без ожидавшейся для частных железнодорожных обществ пользы, так как конкурирующие казенные железные дороги, по проводимой ими тенденции, не участвовали бы в общем повышении тарифов. Таким образом, произошел бы отлив грузов к другим путям сообщения, во вред частным железным дорогам, но, вероятно, и не на пользу производителей. Здесь выяснилось, насколько необходимо сосредоточение всех тарифных дел в одном руководящем учреждении для ограждения страны от тяжких потрясений ее торговых, промышленных и сельскохозяйственных интересов.

#### ГЛАВА XIV.

Как грузовые, так и пассажирские тарифы созданы по французскому образцу. Сначала эти положения вошли в уставы больших русских железнодорожных обществ, которые получили значение образцовых уставов для всех русских железнодорожных обществ, а потом современем получили и всеобщее признание. Между тем как грузовые тарифы были «приспособлены очень скоро к русским условиям», вследствие чего и получилась та путаница, которая была освещена в предшествующих главах, пассажирские тарифы оставались очень долго в первоначальном виде. Сначала были введены три класса, к которым сравнительно поздно (в 1879 г.) был прибавлен четвертый. Но при этом четвертый класс имел ту особенность, что пользование им было разрешено лишь целым артелям рабочих числом не менее 40 человек, едущих совместно от станции отправления до станции назначения. Эта мера была предпринята с целью облегчения обычного передвижения рабочих во время уборки хлебов, по случаю больших сооружений и т. п. Введение этого способа перевозки людей в мирное время в товарных вагонах не встретило, однако, особого сочувствия. Еще в 1885 году Николаевская железная дорога (бывшая тогда в управлении Главного Общества русских железных дорог) противилась этому нововведению. В то время она еще могла это делать, так как имела право разрешения всех хозяйственных вопросов.

В остальном, в течение долгого периода, около 40 лет, появилось только одно нововведение: был введен в 1879 году государственный сбор с пассажирских билетов<sup>1)</sup>, т.-е. было введено удорожение их цены в противность тому, что имело место в товарном движении. С другой стороны, в пассажирском движении были введены льготы, подобно существующим в Западной Европе, в виде обратных, круговых, переселенческих, сезонных и других видов билетов. Но этим нисколько не была затронута важнейшая часть пассажирского движения,—движение на большие расстояния, которое не пользовалось никакими изъятиями и льготами. Влияние этой тарифной системы ощущалось уже давно в виде остановки развития пассажирского движения; к тому же лишь в I и II классах пассажиры проезжали более значительные расстояния, тогда как пассажиры III класса ограничились очень короткими расстояниями<sup>2)</sup>. Когда руководство всем тарифным делом, а значит и пассажирским движением, перешло по закону 1889 года в руки правительства, было вскоре понято, что здесь должен быть устранен большой недостаток, ибо было ясно, что в стране такого протяжения, как Россия, пассажирское движение должно происходить по необходимости на большие расстояния. Также ясно было и то, что если этого на самом деле нет, то к этому должно существовать какое-нибудь препятствие<sup>3)</sup>, на устранение которого нужно обратить внимание, чтобы по возможности содействовать свободе передвижения. Для выяснения вопроса правительство произвело обследования уже в 1891 году. Оно желало для их пополнения, а также для освещения всего вопроса с точки зрения железных дорог, услышать также и мнение этих последних по вопросу об изменении пассажирского тарифа. Поэтому было предложено Общему Съезду жел. дор. с своей стороны собрать материал и дать свое заключение по этому предмету. Сверх ожидания жел.

1) С билетов I и II классов в размере 25%, а с билетов III класса в размере 15% с установленного пассажирского тарифа.

2) Статистика показала, что свыше 50% всех пассажиров проезжают менее 50 верст, 44% до 300 верст и лишь небольшой остаток в 6% проезжает свыше 300 верст. При русских расстояниях это, конечно, очень мало.

3) Для периода времени от 1882 до 1891 года оказалось, что общее протяжение сети увеличилось на 28%, грузовое движение на 65%, а пассажирское движение лишь на 16%.



дор. не воспользовались случаем вывить свое мнение, ибо работы затянулись настолько, что правительство (в 1894 г.) взяло назад свое предложение и само закончило разрешение вопроса. По разработке собранного цифрового материала и по выслушании заключения приглашенных сведущих людей, министерство финансов пришло к заключению, что высота тарифов для средних и больших расстояний налагает на население слишком большие жертвы, а потому тормозит развитие движения. Было решено устранить это препятствие путем равномерного удешевления действующих тарифов. Но детальное изучение запутанного тарифного вопроса показало, что такое всеобщее и равномерное понижение тарифов не будет иметь ожидаемого результата, а именно, понижения платы для определенных расстояний. Это привело к тому, что попытались достигнуть намеченной цели введением дифференциации тарифов соответственно расстояниям. При попытках создания такого тарифа остановились на том, что оставили без изменения ставки действующего тарифа для первых 160 верст и к ним присоединили поясной тариф<sup>1)</sup>, который давал возможность понизить для определенных, особенно важных расстояний, тарифные ставки настолько, чтобы устранить опасение, что население будет воздерживаться от переездов вследствие значительности расходов. Как показал дальнейший опыт, цель была достигнута, а потому реформа пассажирского тарифа должна считаться в этом отношении вполне удачною<sup>2)</sup>. Но помимо того, что удалось преодолеть большие расстояния, дальнейшее удачное последствие введения нового тарифа сказалось в том, что и менее состоятельной части населения была дана возможность пользоваться II классом. Это было немаловажное обстоятельство, ибо надлежит заметить, что переезды в III классе в России для всякого, хоть мало-мальски знакомого с европейскими порядками, представляли такие неудобства, что бывало лучше отказаться от всякого путешествия, не вызванного крайнею необходимостью. Новый пассажирский тариф был введен в действие 1 декабря 1894 года. 1 мая 1896 года он был дополнен с целью облегчения пригородного сообщения для больших городов. С этой целью было введено умень-

1) См. О. Мертэнс. Реформа пассажирского тарифа в России. Железнодорожный Архив. 1894 г. Т. 6, стр. 1073 (на нем. яз.).

2) Тариф утвержд. 1 декабря 1894 года.

нение провозных плат, а также введены месячные, годовые, обратные и другие льготные билеты.

Вместе с тем пассажирское движение III класса все еще не было урегулировано и выяснилась настоятельная необходимость выделить из III класса тех, кто пользовался IV классом при повзгонном передвижении. Такое перемещение наименее состоятельной части пассажиров в IV класс могло быть, однако, произведено лишь в том случае, если и этим пассажирам была бы дана возможность одиночного проезда без указанного ограничения. Это было сделано и этим значительно улучшилась обстановка передвижения в III классе, ибо наименее состоятельные пассажиры вследствие дешевизны (0,75 коп. за версту) перекочевали в IV класс, так что проезд в III классе стал значительно удобнее. Вследствие всех этих нововведений пассажирское движение увеличилось в значительной степени, что ведь и было целью, намеченною правительством в интересах страны. Но постепенно выяснилось также, что этому ожидавшемуся успеху соответствовал неожиданный урок в материальном отношении. Прежде всего, как уверяли, удалось установить, что пассажирское движение со времени введения нового пассажирского тарифа давало меньше чистого дохода, чем прежде. Остается невыясненным, верен ли этот сложный расчет, так как доли участия в расходах по всему сложному аппарату движения являются результатом приблизительно. оценки общих расходов. Поэтому вопрос правильности всего расчета может быть совершенно отброшен, тем более, что очевидно, пришли к убеждению, что реформа пассажирского тарифа слишком преуменьшила ставки. При этом упускали из виду, что только путем удешевления проездной платы и было возможно достигнуть намеченной реформой цели. Но это не остановило министерства финансов, подготовившего в 1906 году материалы для повышения тарифов, которое должно было увеличить доходы. Обширное обследование убедило министерство, что повышение вполне возможно. Доклад был доложен комитету министров и 28 января 1908 года последовало его Высочайшее утверждение. Повышение не было чрезмерным <sup>1)</sup> и не имело вредного

<sup>1)</sup> По реформе 1894 года за первые 160 верст взималось в III классе 2 р. 30 к., а теперь—2 р. 40 к. За 3.000 в. ранее платилось 16 р. 80 к., теперь за 3.010 в.—17 р. 80 к. Отсюда видно, что



влияния на дальнейшее развитие пассажирского движения: она оказалась таким образом, удовлетворительным и в финансовом отношении.

В 1894 г. подвергся также пересмотру, одновременно с пассажирским тарифом и тариф багажный. Осталось неизменным правило о бесплатном провозе багажа (1 пуд на каждого взрослого и  $\frac{1}{2}$  пуда на ребенка). И здесь реформа провела значительные понижения. Это имело большое значение для России, ибо при путешествиях на далекие расстояния и на долгое время объемистый багаж был совершенно необходим.

## ГЛАВА XV.

В связи с новым уставом российских железных дорог 1885 года было введено новое учреждение в лице железнодорожного Совета, устранившего применявшуюся до того систему одностороннего разрешения железнодорожных вопросов распоряжениями министра путей сообщения. Расследования Барановской Комиссии наряду с другими недостатками раскрыли и то обстоятельство, что министерство стояло слишком далеко от живого дела, разрешало вопросы без достаточного знакомства с фактическим положением вещей, и поэтому практические потребности жизни выявлялись слишком мало. Даже привлечение министерством к сотрудничеству отдельных железнодорожных групп и самого общего съезда железных дорог не могло заполнить этого пробела. Общий ход мыслей министерства вращался исключительно в кругу интересов железных дорог. Поэтому было большою заслугою работ Барановской комиссии, что она указала на это бесспорное зло и на те тяжелые последствия, которые проистекали отсюда для нормального развития торговли и транспорта. Сознание этого и вызвало создание Железнодорожного Совета. Важнейшим последствием этого нововведения было коллегияльное обсуждение экономических нужд страны. Железнодорожный

---

повышение тарифа для III класса весьма незначительно. Иначе дело обстоит со II и I кл. Тариф 1894 г. повышал плату за II кл. на 50%, а за I кл. на 150%, между тем, как по новому тарифу повышение составляло 175% и 300%. (Распубликовано в «Вестнике Путей Сообщения». 1907 г., № 50, стр. 284).

Совет состоит под председательством министра путей сообщения из товарищей министра, директора железнодорожного департамента, председателя управления казенных железных дорог, двух членов министерства путей сообщения, по одному представителю министерств—финансов, юстиции, внутренних дел, государственных имуществ, военного и государственного контроля; сверх того в него входят по два представителя частных железных дорог, торговли, промышленности, сельского хозяйства и горнозаводской промышленности. Это достаточно многочисленная коллегия для обсуждения и решения вопросов, которые до того разрешались самостоятельно и окончательно усмотрением министра. Однако, даже и указанным составом сотрудников еще не исчерпан круг деятелей, которые должны и могут участвовать в совещании, ибо в нужных случаях привлекаются представители почт и телеграфов, таможенного и врачебного ведомств. Одним словом, представлен широкий круг различных интересов, а главное, выслушиваются запросы практической жизни.

В круг обязанностей Железнодорожного Совета входит обсуждение:

1) Проектов новых законов, относящихся к постройке, эксплуатации и денежному хозяйству железных дорог—до внесения этих проектов в Государственный Совет;

2) Правил и инструкций, издаваемых в административном порядке в развитие действующих для железных дорог законов, поскольку эти правила и инструкции подлежат рассмотрению Железнодорожного Совета согласно общему уставу. х

3) Вообще всех вопросов, относящихся к постройке, эксплуатации и денежному хозяйству железных дорог, рассмотрение которых в Железнодорожном Совете будет признано полезным министерством путей сообщения или другими высшими начальниками отдельных частей управления, круга ведомств которых эти вопросы касаются.

При разногласии окончательное решение предоставлено по делам управления комитету министров, а по делам, требующим законодательной санкции,—государственному совету.



Этим был сделан определенно большой шаг вперед, хотя особо важная область — тарифная — вовсе не была затронута. Но именно эта важнейшая в железнодорожном деле область находилась во время введения Общего Устава в неупорядоченном состоянии, так что живо обсуждался вопрос о том, как помочь этой беде. Никто не сомневался в необходимости это сделать, ибо порядки говорили сами за себя. Таким образом, случилось, что сначала все тарифные дела были подчинены министерству финансов в том намерении, чтобы сосредоточить здесь разрешение хозяйственных вопросов с возможно широким привлечением сотрудничества заинтересованных кругов. Это отделение тарифного дела от министерства путей сообщения и передачи его министерству финансов составляет, пожалуй, самую значительную перемену, проведенную в течение рассматриваемого периода в деле управления. Этим был перенесен в министерство финансов центр тяжести влияния в области хозяйственного развития всего железнодорожного дела, а следовательно, и всей страны. 18 ноября 1886 года было утверждено это фундаментальное нововведение, ограничившее ведение министерства путей сообщения исключительно руководством строительной и технически-эксплуатационною частью железных дорог. Этим, конечно, оно не лишалось права участия в разрешении хозяйственных вопросов, однако руководства этими делами оно лишилось.

Следующею мерою в тарифной области было изменение делопроизводственного порядка, ибо уже 8 марта 1889 года был утвержден закон, передававший все тарифное дело в министерство финансов. О влиянии этого закона мы упомянули уже ранее; здесь надлежит лишь рассмотреть организационную сторону дела. Нужно было создать совершенно новые органы для этой работы.

Это было сделано путем учреждения в составе министерства финансов трех новых отделов, а именно:

1. **Совет по тарифным делам**, задачи которого, главным образом, состоят в следующем: в установлении правил относительно составления, введения в действие, применения и отмены тарифов, в устранении разногласий между железными дорогами и другими предприятиями, в сводке ходатайств относительно предельных норм тарифов, поскольку они нуждаются в Высочайшем утверждении, и т. п.

Этот совет по тарифным делам образуется под председательством министра финансов из представителей министерств путей сообщения, финансов, государственных имуществ, государственного контроля и внутренних дел; далее — из представителей торговли, промышленности, горнозаводской промышленности и частных железных дорог.

**2. Тарифный Комитет.** К его ведению, главным образом, относятся: обсуждение и разрешение отдельных более важных тарифных вопросов, непосредственно соприкасающихся с нуждами населения и потребностями торговли и промыслов; далее—особые тарифные вопросы, возбуждаемые правительственными учреждениями и разрешение которых именно в тарифном комитете желательно начальникам этих учреждений; наконец, такие тарифные вопросы, которые переданы в тарифный комитет министром финансов и директором департамента железнодорожных дел.

Тарифный комитет образуется под председательством директора департамента железнодорожных дел из чинов министерства финансов и представителей министерств путей сообщения, государственных имуществ и государственного контроля, по одному от каждого.

**3 Департамент железнодорожных дел.** К его обязанностям относятся делопроизводство совета по тарифным делам и тарифного комитета, а в остальном подготовка и разрешение всех тарифных дел, поскольку они не относятся к компетенции двух выше названных учреждений. Департамент является поэтому важнейшим из вновь созданных органов. Департамент управляется директором, без участия других министерств или каких-либо представителей.

Из этого перечня круга обязанностей трех новых отделов министерства финансов видно, как мыслилась работа в этой области. Вся тяжесть работы лежит на департаменте по железнодорожным делам. Тогда как здесь сосредоточены все предварительные работы и решается большинство вопросов, важные и принципиальные вопросы относятся к ведению двух высших инстанций. В этих коллегиях обращено внимание на широкое представительство интересов всех кругов: торговых, промышленных и сельско-хозяйственных. В этом и заключается громадная заслуга передачи этого важнейшего железнодорожного вопроса в ведение министерства финансов. Этим даже в России тарифные вопросы были освобождены от чисто бюрократического разрешения. В какой мере это важно, можно



понять лишь тогда, если взвесить, насколько именно тарифы и правила их применения глубоко захватывают торговлю и транспорт, насколько они влияют на развитие промышленности и сельского хозяйства. Если поэтому наиболее заинтересованным кругам дается возможность участия в их разработке, то это громадный шаг вперед не только для этих отраслей, но и для всей экономической жизни.

Министерство финансов приобрело еще дальнейшее влияние на хозяйственное развитие железнодорожного дела, когда в 1886 году была образована, под его руководством, особая междуведомственная комиссия для разрешения вопросов о постройке новых дорог<sup>1)</sup>.

Это распределение работы оказалось, очевидно, удачным, так как именно в тарифной области место прежней путаницы занял спокойный ход дела; нет слов, чтобы по достоинству оценить этот успех для экономического развития страны.

## Г Л А В А Х V I .

Помимо этих особенно важных и решительных мер по распределению работы между министерствами, в центральном управлении не произошло более никаких подобного рода перемен. Правда, можно указать на несколько перетасовок организационного свойства, на разнообразные случаи расширения компетенции отделов министерства путей сообщения, но за ними нельзя признать руководящего

---

<sup>1)</sup> Характерно для русских условий, что в ноябре 1916 года это учреждение было упразднено. По сообщению «Торгово-Промышленной Газеты», комиссия эта перешла вновь в министерство путей сообщения; до 1896 года ее работа протекала там. Потом ее обязанности перешли ко вновь образованной при министерстве финансов комиссии, которая справлялась, по имеющимся сведениям, вполне удовлетворительно с возложенною на нее задачей. Теперь совет министров решил всю комиссию перевести опять в министерство путей сообщения. Спрашивается, почему? Единственный правдоподобный ответ, кажется, следующий: в 1896 году сильному своим влиянием Витте удалось закрепить за своим министерством (финансов) это важное дело, а в 1916 году министр путей сообщения (и будущий председатель совета министров) Трепов пользовался еще бóльшим влиянием!

значения для общего хода дел. Зато были постепенно проведены после 1882 года чрезвычайно важные меры относительно правлений железнодорожных обществ, усилившие влияние правительства на ведение ими дел.

Но вреду для государства частные общества злоупотребляли предоставленными им свободами. Поэтому для правительства было важно найти пути и средства для обеспечения своего влияния, на которое оно (правительство) претендовало, так как оно, вследствие принятого на себя обязательства платежа гарантий, было в высокой степени заинтересовано в финансовых результатах эксплуатации. Ведомство путей сообщения уже ввело свой надзор учреждением правительственных инспекторов — министерских инженеров, хотя этот надзор обнимал лишь технику движения и постройки. И даже здесь надзор ограничивался лишь безопасностью в отношении движения и выполнимостью в отношении постройки! Обсуждение финансовых результатов подобного рода действий выходило покуда из круга ведения правительственной инспекции. И все же для государства было важно вмешаться именно здесь, если оно желало осуществить свое влияние. Нехозяйственное ведение дела выявлялось яснее всего при ежегодных доплатах государством в виде гарантии. При таких обстоятельствах государству не было особенно трудно, несмотря на выговоренные свободы в хозяйственных делах, приобрести постепенно известное влияние при помощи системы контроля.

Проведение этой меры привело, однако, к продолжительной дискуссии в недрах комитета министров, предметом которой служил вопрос о том, в каком ведомстве должен быть учрежден такой контроль. Министерство путей сообщения не желало допустить сужения сферы его влияния, тогда как комитет министров стоял на той точке зрения, что государственный контроль есть самый подходящий для этого орган. Поэтому выработка проекта, а затем, с конца 1882 г., и самое проведение контроля было поручено ведомству государственного контроля.

Права, которые правительство стало осуществлять таким образом, были очень обширны и захватывали широкую область неоспаривавшихся до сих пор преимуществ самих железнодорожных обществ. Во время дебатов по вопросу об осуществлении действительного



контроля было указано, что нужно стремиться к более хозяйственному ведению дел и к возможному устранению многочисленных злоупотреблений, совершаемых ко вреду государственной казны. Эти требования были признаны правильными, а для осуществления этой цели нашли нужным установить прежде всего правила ведения бухгалтерии и бухгалтерской отчетности, кроме того, установить порядок проведения и проверки смет и отчетов и, наконец, формы и сроки их составления. Сверх того, предполагалось установить правила хранения и расходования денежных сумм. Было ясно, что если бы правительству удалось провести последовательно эту программу, оно получило бы полную возможность вникнуть в ход всей деловой работы частных обществ, и в то же время имело бы в руках способы воздействия с целью устранения таких явлений, которые происходили во вред государству и нарушали его законные интересы. Для практического осуществления этой задачи было поручено особой комиссии выработать правила единообразного составления смет и отчетности, что и было выполнено в 1884 году. Начато было осуществление контроля в 3 обществах<sup>1)</sup>, в виде опыта, вводимого на два года.

Вскоре правительство убедилось в правильности этой меры не только по отношению к трем обществам, но и в том, что эта мера отразилась и на других обществах, старавшихся отныне о более хозяйственном ведении своих дел. Правительство поступало при этом с такою основательностью и беспощадностью, которые не соответствовали ни прежним его обыкновениям, ни правовому порядку. Насколько всесторонне государственный контроль осуществлял свою задачу, видно из того, что в проекте инструкции к производству контроля было предусмотрено следующее: проверка книг, счетов, документов и всего делопроизводства правления, управления и железнодорожных служб; проверка состояния денежных сумм и инвентаря железной дороги; фактический учет поставок и сделанных работ как на линии, так и в мастерских в хозяйственном отношении; контроль движения товарных и пассажирских поездов на местах согласно документам; присутствие при разверстке, тираже

---

<sup>1)</sup> Балтийской, Лозовая-Севастопольской и Московско-Брестской (переименованной потом в Александровскую) ж. д.

и погашении оплаченных облигаций. В некоторых случаях государственный контроль присваивал себе даже право возражения против заключения договоров о поставках в зависимости от их важности, суммы договора и срока его исполнения; кроме того, к обязанностям местного контроля относилось рассмотрение сметы и бухгалтерского отчета.

И здесь видна обычная тенденция переходить от одной крайности к другой. Если раньше обществам была дана полная свобода, то теперь они должны были нести настоящий гнет. Как показывает инструкция контроля, для свободного и самостоятельного развития с целью содействия интересам общества уже нет места. С другой стороны, было совершенно ясно, что при проведении такого надзора и такого руководства всею деятельностью общества весь ход его работы по необходимости будет происходить в границах, соответствующих распоряжениям и пожеланиям правительства. Неудивительно поэтому, что государственный контроль мог сделать доклад в 1887 году, о блестящем успехе мероприятия, и что поэтому правительство переходит к распространению контроля с 1887 года еще на девять дорог<sup>1)</sup> и, наконец, с 1891 года еще на шесть дорог<sup>2)</sup>. Этим большая часть существовавших в 1891 году частных железных дорог была подчинена правительственному контролю, чем значительно облегчался начатый уже тогда переход их в казну, ибо отныне правительство было в курсе всего хода ведения дел на частных железных дорогах, который, конечно, не везде был безукоризненным, а это давало дальнейшие поводы к скорейшему выкупу дорог.

Но практическое проведение контроля уже в самом начале обнаружилось сопряженными с ним трудности, до тех пор, пока невозможно было заставить железнодорожные общества составлять свои сметы и отчеты по однообразной форме. Поэтому уже в 1884 году было сделано распоряжение о выработке единообразной сметной и отчетной формы, одинаковой для всех обществ. Однако выработка такой

---

1) Донецкую, Закавказскую, Варшавско-Бромбергскую, Орловско-Витебскую, Привислинские, Рязско-Вяземскую, Моршанско-Сызранскую, Варшавско-Тереспольскую и Двинско-Витебскую.

2) Оренбургскую, Ивангород-Домбровскую, Орловско-Грязскую, Риги-Двинскую, Козлово-Воронежскую и Грязе-Царицынскую.



формы представляла для комиссии столь большие трудности, что они были преодолены лишь в 1888 году. Правда, отдельные общества не протестовали против применения этой формы, но возникли сомнения относительно права правительства утверждать сметы, что оно фактически делало. По правилам, содержащимся в уставах, право рассмотрения и утверждения сметы принадлежало общему собранию акционеров. Правительству смета представлялась к сведению, но не на утверждение, что собственно обнимало бы собою право изменения сметы, смотря по обстоятельствам. Поэтому одним из обществ (Риго-Динабургской ж. д.) был поставлен вопрос, может ли быть признано за правительством это право и в том случае, когда в уставе общества не содержится по этому поводу определенных указаний. Спорный вопрос возник потому, что правительство потребовало сокращения некоторых статей расхода. Таким образом, оказалось необходимым, чтобы правительство высказалось по этому вопросу. Это было сделано в объяснительной записке министра финансов, в которой было указано, что право правительства требовать представления смет на утверждение вытекает не из тех или иных постановлений уставов, которые в этом отношении неполны, а из того факта, что правительство приняло на себя обязательство обеспечить определенный чистый доход. Это обязательство, заставляло его и ныне еще заставляет платить большие суммы, которые должны быть ему возмещены из чистых доходов железных дорог. Так как правительство регулярно выполняет принятые на себя обязательства, то оно, в свою очередь, этим самым получает право надзирать за тем, чтобы этот чистый доход исчислялся правильно. Дальнейшие возражения вынудили затем и комитет министров заняться вопросом о праве правительства в этом отношении. Но и это высшее в порядке управления учреждение согласилось с министром финансов и признало, что сметы должны представляться не позже ноября и что они должны быть рассмотрены в установленном порядке и затем утверждены после внесения в них, в случае надобности, соответствующих исправлений.

Все это чрезвычайно характерно для русских порядков. Без всяких околичностей то самое правительство, которое в свое время утвердило уставы, заявляет теперь, что они неполны, и дополняет

их самовольно, именно в таком направлении, как это требуется ему в данное время в его интересах. Нарушается ли при этом право, принадлежащее другой стороне, не имеет никакого значения. Это был, конечно, своеобразный способ избавиться от той силы, которую правительство однажды призвало, когда оно, под влиянием необходимости, пригласило частный капитал для постройки дорог. Другое дело, если спросить, допустимы ли такие приемы при строгом правовом порядке. Не следует, однако, забывать и это говорит в пользу правительства, что железнодорожные общества допускали у себя многое такое, что приносило прямой вред государственным интересам. Однако при других, не русских, порядках может быть только отрицательный ответ на вопрос о том, достаточный ли это повод для правительства к нарушению заключенных договоров, к полному лишению обществ принадлежащих им прав, и притом даже таких обществ, которые не допускали в своих делах никаких нарушений. Нарушение обеспеченных обществам прав было достаточно грубым и достаточно глубоким, чтобы привести к намеченной цели—к порабощению обществ. Это вполне удалось. При этом правительству удалось всеми этими мероприятиями настолько подготовить почву для намеченного выкупа железных дорог, что он мог быть проведен, как это уже указывалось выше (в IV главе), почти без сопротивления. Таким образом, правительство усилило свое влияние по всему фронту и в то же время собрало весьма ценные наблюдения, которые указали ему основные пути для образования шести больших частных железнодорожных обществ (см. гл. IV). Однако, несмотря на удачный предшествующий опыт, все же не признавалось целесообразным и своевременным применять все резкие приемы контроля тотчас же и по отношению ко вновь образуемым большим обществам. Поэтому при окончательном обсуждении обычно указывалось на то, что в данном случае имеются налицо хорошо управляемые и богатые общества, готовые помочь правительству в проведении его программы; поэтому представлялось вполне обоснованным, чтобы к ним относились с доверием, по крайней мере, пока они точно выполняют свои обязательства. Эта перемена позиции правительства началась с 1892 года. В первые годы отношения между новыми обществами и правительством протекали вполне благополучно. Общества точно выполняли принятые



на себя обязательства, а государство имело хороший барыш, так что пока не было повода для недоразумений. Но с быстрым расширением железнодорожной сети дороги проводились все чаще в такие районы, которые не обладали богатыми и производительными землями, могущими сразу дать большие количества грузов,—доходы уменьшались, некоторые общества уже не могли аккуратно выполнять свои обязательства, и вместо платежей правительству это последнее должно было принимать на себя платежи по гарантиям. Положение вещей изменилось быстро и весьма основательно. Началось с Рязано-Уральской железной дороги (в 1897 г.). Вскоре после этого (в 1901 году) государственный контроль поднял вопрос о подчинении новых обществ немедленному строгому контролю. Правда, не было создано правил, одинаково обязательных для всех шести обществ, а, наоборот, контроль должен был устанавливаться в каждом отдельном случае в зависимости от обстоятельств. Руководящим признавался, следовательно, принцип, что не нуждаются в контроле те дороги, которые сумеют вести свое хозяйство с таким успехом, чтобы не вызывать необходимости платежей гарантий. В противном случае вступают в силу правила о введении контроля, как только это потребует для ограждения непосредственно затронутых интересов казны.

Контроль над расходом строительных сумм, поскольку они пользовались правительственной гарантией, был введен повсеместно. При этом проводился тот взгляд, что контроль полезен не только в интересах государства, но и в правильно понятых интересах акционеров, ибо «интересы акционеров не всегда совпадают с выгодой предпринимателей. Вопрос же о подчинении правительственному контролю эксплуатационных оборотов частных обществ (т.-е. вновь образованных, больших) требует, наоборот, при необыкновенной важности и сложности затронутых здесь интересов, особенно осторожного отношения. И это не только относительно определения тех или иных условий такого контроля, но и относительно объема и формы его». Согласно такому взгляду, было в 1901 году решено и Высочайше утверждено то положение, что правила правительственного контроля, установленные в 1884 году, должны вводиться лишь в каждом отдельном случае по мере необходимости.

Изменение взаимоотношений между правительством и большими вновь образованными обществами было, однако, при введении контроля иное, нежели прежде, когда эта мера проводилась по отношению к частным железнодорожным обществам. Здесь правительство первоначально удовлетворялось осуществлением своего влияния на личный состав правлений и оказанием с этой стороны известного воздействия. Это делалось самым различным образом: либо путем предоставления правительству права утверждения членов правления, избранных общим собранием акционеров (Юго-Восточные ж. д.), либо путем введения в состав правления двух членов, назначенных от правительства, в задачи которых входило ознакомиться детально и основательно с ходом всего дела (Первое общество подъездных путей в России), либо путем увеличения числа назначаемых от правительства по уставу членов правления до такой величины, что за ними обезпечивалось большинство голосов в правлении (Рязано-Уральская ж. д.), либо другими сходными путями. Постепенно, однако, правительство обеспечило за собою нужное влияние и в этих больших обществах. Правительство могло достигнуть этой цели, так как железные дороги отчасти нуждались в его помощи, а отчасти стремились еще к расширению своих предприятий и должны были приносить известные жертвы за требующиеся разрешения.

Правительство, в конце концов, всегда достигало своей цели. При этих обстоятельствах будет весьма интересно определить теперь, после войны, насколько это правительственное влияние оправдалось и насколько существующие частные общества, а главным образом, шесть больших обществ подчинились идее государственной необходимости, в меру того, как это требовалось военными нуждами. Иными словами—будет интересно выяснить, понадобилось ли стране вновь пережить те невзгоды, которые имели место во время войны 1877—78 г. г.

## ГЛАВА XVII.

Разрешение финансовых вопросов, выдвигаемых железнодорожным строительством, представляло для России всегда почти с самого его начала совершенно особенные затруднения. Нужно учесть



не только громадность сумм, но и обстоятельства, при которых их нужно было добывать. Громадными представлялись эти суммы по масштабу того времени, когда руководящие государственные умы царствования Николая I (1825—1855 г.г.) находили, что Россия слишком бедна, чтобы добыть столь «огромные» средства. Со времени эти скромные начинания были, конечно, превзойдены, расходы увеличивались, а требующиеся капиталы возрастали. Из истории железных дорог в России известно, с какими исключительными трудностями приходилось бороться министерству финансов, если принять во внимание хотя бы одни только платежи гарантий. Гарантии, принятые на себя правительством за своевременную выплату дивиденда, требовали больших затрат, которые были особенно обременительны в виду того, что торговля и промышленность находились еще в младенческом состоянии, а вывозная торговля была развита настолько слабо, что не могла давать стране достаточно золота для своевременной оплаты процентов иностранным кредиторам, давшим, главным образом, средства на постройку дорог. Но не только незначительный размер вывоза затруднял финансовое положение страны; настолько же, а быть-может, и в более значительной мере играли такую же роль и обстоятельства, при которых строились железные дороги. Россия всегда вынуждалась к железнодорожному строительству неудачным стечением обстоятельств<sup>1)</sup>. Но даже и тогда, когда случайно появлялось сознание необходимости постройки железных дорог, часто нехватало решимости начать осуществление широко задуманных планов. И если с течением десятилетий все же оказалось в наличии сравнительно обширная железнодорожная сеть, то это произошло потому, что отсутствие этих новых средств сообщения имело часто губительные последствия. Нужно было решительно взяться за постройку новых железных дорог. Так создавалась от 1885 до 1891 года путем привлечения частных капиталов сеть частных железных дорог, а с 1882 года производилась постройка на казенные средства в Европейской и с 1895 г. в Азиатской России. Так как невозможно было всецело провести идею постройки дорог средствами казны, то нужно признать очень удачным найденный министром финансов Вышнеградским выход из положения, за-

1) См. стр. 1 и след.

ключавшийся в привлечении, рядом с преобладанием постройки дорог средствами казны, и частного капитала, чтобы не тормозить железнодорожного строительства.

Для этого постоянно требовались все новые и новые капиталы, и тут-то обнаружались те затруднения, с которыми России приходилось бороться на протяжении всего времени ее железнодорожного строительства. Едва ли есть другая страна в Европе, в которой частный капитал настолько отстранялся бы от промышленности и транспорта, как Россия. Поэтому финансовому ведомству лишь изредка удавалось добывать нужные деньги в самой стране. А если это и удавалось изредка, в виде исключения, то нужно было обещать либо особые приманки (займы с выигрышами), либо особо высокие проценты. Поэтому приходилось добывать деньги за границей. Не может входить в мою задачу исследовать все те сложные перипетии, которые являлись последствием такой добычи денег, ибо это равнялось бы изложению истории финансового хозяйства России. Однако уместно показать здесь, каким образом финансовое ведомство сумело направлять финансовые дела частных железных дорог, так что это послужило к облегчению положения ведомства и к укреплению кредита правительства на европейском денежном рынке. В то же время эта политика министерства финансов способствовала подчинению контролю со стороны государства также и финансовых отношений частных железных дорог с заграницей.

В финансовых вопросах частные общества, так же как в других своих чисто хозяйственных делах, были совершенно самостоятельны. Это относится не только к вопросам, связанным с эксплуатацией дороги, выплатой процентов и т. п., но также к реализации капиталов для постройки. Но тут должны были со временем произойти некоторые перемены, так как правительство было все более заинтересовано в том, чтобы урегулировать отношения к иностранному денежному рынку по одному плану и тем приобрести большее влияние на оценку своей платежеспособности заграницей. Эта точка зрения приобретает особенное значение в виду того, что финансовое ведомство было как раз тогда озабочено введением в России золотой валюты. Чем единообразнее можно было урегулировать платежи за границу, тем более было шансов не только на укрепление курса русского рубля, но и на устранение тех потерь, которые возникают при по-



купке сравнительно небольших сумм. Поэтому финансовое ведомство при основании новых обществ, при увеличении складочного капитала, при новых постройках и расширении уже существующих железнодорожных сооружений всегда устанавливало финансовую часть по единому плану, взяв в свои руки выпуск консолидированных железнодорожных облигаций. При этом выбрасывался на рынок не весь выпуск облигаций, а лишь столько за раз, сколько финансовому ведомству представлялось нужным по состоянию государственного казначейства. А частные общества были совершенно исключены, поскольку дело касалось непосредственных сношений с границей для реализации ценностей. Таким образом, финансовое ведомство получило возможность избирать всегда подходящий момент для своих операций, чего не могло бы быть, если бы частные общества при своем основании наводнили европейские биржи всем своим облигационным капиталом, чтобы реализовать его сразу. С другой стороны, потребность обществ в денежных средствах покрывалась непосредственно правительством по мере хода строительных работ или поставок; они, следовательно, не были стеснены в средствах, а правительству была дана новая возможность контроля правильности расходования денежных средств. При громадных размерах капиталов, требовавшихся, напр., при образовании и расширении шести больших частных обществ, было очень важно, чтобы облигации не выбрасывались на рынок сразу, так как этим понижался бы их курс и они продавались бы с убытком; было поэтому очень разумно, что финансовое ведомство располагало ими, смотря по необходимости.

В области железнодорожного управления это была, пожалуй, важнейшая из проведенных мер, клонившихся к ограждению государственного кредита и курса русского рубля. Но министерство финансов сделало еще один шаг вперед на пути устранения самостоятельного участия частных железнодорожных обществ в биржевых операциях. Оно запретило обществам самостоятельную выдачу иностранным банкам средств на оплату срочных купонов. Общества собрали почти весь облигационный капитал при помощи иностранных банков, так что стоимость отдельных облигаций, а также купонов была выражена на ряду с русскою и в иностранной валюте. В зависимости от курса рубля держатели предъявляли свои купоны к платежу либо в России, либо за границей. В зависимости от этих обстоятельств могла выясниться необходимость в переводе значи-

тельных средств в иностранные банки, что могло отразиться на состоянии курса рубля. Между тем эта опасность устранялась, если министерство финансов покрывало из своей наличности за границей потребные железным дорогам суммы, пополняя их затем при благоприятных обстоятельствах. Но финансовое ведомство не удовлетворилось этим и пошло дальше, установив, что и суммы, необходимые для оплаты заграничных заготовок, должны покрываться тем же порядком, какой имел место при оплате купонов. Так как в то время русская промышленность далеко еще не могла удовлетворять потребности железных дорог в рельсах, паровозах и других разнообразных предметах, то их нужно было получать из-за границы, а это составляло в совокупности значительные суммы, которые отныне также не подлежали оплате непосредственно железнодорожными обществами. Этим все денежные отношения железнодорожных обществ с заграничьем были переданы в руки министерства финансов, которому таким образом, была дана полная возможность использовать каждый раз выгодную конъюнктуру денежного рынка, чтобы поддерживать курс рубля также и этими новыми средствами, которые теперь находились в его распоряжении.

Это—все меры, не имеющие решающего значения в развитии фичисто-финансовым значением этой меры, что правительство при их проведении влияния стремления к стабилизации рубля, и все же это влияние весьма заметно. При этом нужно отметить, на ряду с чисто финансовым значением этой меры, что правительство приобрело очень действительное средство контроля над частными обществами. Путем действительного финансово-хозяйственного контроля предполагалось добиться еще большей возможности воздействия на деятельность обществ. И эта цель должна быть признана достигнутой.

Этим было создано новое звено во всей системе правительственного воздействия на ведение дел железнодорожными обществами.

## ГЛАВА XVIII.

Подготовительные работы к изданию общего Устава для всех русских железных дорог начались еще в семидесятых годах XIX столетия.

Прошло почти 50 лет со дня открытия движения первой в России железной дороги, и не было создано ни закона, ни каких-либо пра-



вительственных распоряжений, регулирующих те разнообразные отношения, которые были внесены новым способом передвижения в хозяйственную жизнь. Но государственная регламентация всех этих отношений была именно в России нужнее, чем во многих других странах Европы. Все разнообразные отношения, возникавшие между железными дорогами, с одной стороны, и публикою, пользовавшеюся услугами железных дорог—с другой, регулировались исключительно правилами, изданными самими железными дорогами. Эти правила, которые только в исключительных случаях были утверждены правительством, возникли, однако, в результате ощущавшейся самими железными дорогами потребности установить в какой-либо форме те правоотношения, которые возникали между железными дорогами и их клиентами, т.-е. публикою, прибегающею к услугам железных дорог. Если просмотреть правила движения того времени, то ясно видна при формулировке отдельных постановлений тенденция к возможному ограждению интересов предпринимателя. Что существовали, однако, и интересы лиц, пользующихся железными дорогами,—интересы, которые с таким же правом могли претендовать на защиту, этого правительство в то время, очевидно, и не подозревало. Довольствовались тем, что железные дороги фиксировали в своих правилах те условия, на которых они предоставляли свои услуги. Кто соглашался подчиняться этим условиям, мог пользоваться услугами железных дорог. Это была усвоенная железными дорогами диктатура, которую они проводили беспрепятственно, так как правительство предоставляло им в этом отношении полную свободу. К каким несообразностям приводили иногда эти порядки, видно из судебных процессов, возникавших между отправителями и железнодорожными обществами. Единственным основанием для разрешения этих споров являлись правила движения, на которые нужно было каждый раз ссылаться, что было одновременно необходимо и затруднительно, так как правила тех 48 частных обществ, которые еще существовали в 1882 году, далеко не были тождественны. Наоборот, они в значительной степени расходились между собою. Эти правила действовали лишь в местном движении, значит—в границах одной лишь дороги. С течением времени и в особенности после быстрого расширения сети железных дорог, когда груз часто должен был проходить от станции отправления до станции назначения по нескольким дорогам, выяснилась сама собою необходимость при-

общать к судебным делам по несколько различных правил. При разрешении судебного спора за основание принимались обыкновенные правила, в пределах действия которых возникла претензия истца. Уже это толкование показывает, насколько претензии истца зависели от случайности. К этому присоединяется и то, что эти правила были, конечно, приспособлены к потребностям той дороги, для которой они были изданы. Что это влекло за собой совершенно нетерпимые порядки, ясно само собою, так как с примыканием одной дороги к другой создавалось и такое движение, которое обнимало по несколько дорог за раз. Перемена вызывалась, однако, не только шаткостью правовых отношений между публичною и железными дорогами, но и увеличившеюся сложностью взаимоотношений между соседними дорогами. Так, например, в самом начале можно было довольствоваться перегрузкою товаров на узловых передаточных станциях с одной дороги на другую. А часто даже бывало нужно перегрузить товар на подводы, перевезти его на ближайшую станцию в том же городе, чтобы там нагрузить его вновь и затем уже отправить дальше. Но это были порядки, которые не могли долго держаться даже в самом начале развития современных транспортных средств. Они скоро привели к тому, что на место такой разорванности транспорта явилась большая объединенность его и вместо перевозки с перегрузкою было устроено прямое сообщение, путем обмена вагонов между соседними дорогами. Эти и бесчисленные другие вопросы, живо затрогивавшие интересы не только самих дорог, но и публики и настоятельно требовавшие разрешения, дали повод к тому, что железные дороги, эксплуатационные интересы которых сходились, пришли в более тесное общение, чтобы достичь соглашения относительно упорядочения движения. В связи с этой потребностью образовались в 1869 году группы дорог, выработавших себе тождественные правила перевозок. Таким образом, из неудобства, испытываемого одинаково и публикой и дорогами, нашелся выход, который все же должен считаться прогрессом. Дороги, начинающиеся у Риги и идущие до Царицына, вместе с некоторыми примыкающими к ним дорогами на севере и на западе, положили начало и образовали первую группу. Вскоре дороги вокруг Москвы образовали вторую группу, а затем дороги юга России— третью группу.

Эта мера, обязавшая своим происхождением свободному соглашению некоторых частных железных дорог, обнаружила пред пра-



вительством то бедственное положение, в котором находился транспорт в стране. И это тем более, что после соединения в течение некоторого времени всех железных дорог в несколько групп, эти последние, в свою очередь, соединились во одно целое—в общий с'езд. Работа этих об'единений происходила, однако, не только в области выработки общих оснований для урегулирования и упорядочения условий транспорта и движения, хотя эта часть общей работы и была исходною точкою и поводом для об'единения. Но об этом уже говорилось при изложении тарифных порядков. Здесь нужно только отметить, какие последствия повлекло за собою отсутствие законодательных или хотя бы административных правил, регулирующих железнодорожное движение, и насколько настоятельно необходимо было заполнить этот пробел. Эти обстоятельства повлекли за собою для правительства необходимость приступить к упорядочению этой стороны дела путем ли законодательным или же административным. В это именно время, когда эти вопросы настоятельно требовали разрешения, Барановской комиссии было поручено обследовать положение вещей на железных дорогах. Комиссии вскоре стало ясно, что порядки, установившиеся без законодательной регламентации, и даже без участия правительства, не говоря уже о правительственной инициативе, не могут более оставаться единственным средством регламентации движения, тем более, что комиссия убедилась, что «именно отсутствие особого подробного закона для железных дорог и объясняет существующий беспорядок. Железнодорожные общества имели прежде всего в виду выгоду собственной дороги и не обращали при этом внимания не только на интересы пассажиров и собственников грузов, но даже и на интересы государства. Все это могло происходить безнаказанно, так как этому не препятствовали постановления закона или уставов».

Такой взгляд на порядки, установившиеся на железных дорогах, в достаточной мере объясняется причинами, приведшими к созданию нового закона. Совершенно другой вопрос — найдено ли в нем удачное решение для устранения неурядиц. Нужно признать заслугою комиссии одно то, что она приступила к разработке этого трудного вопроса. «Общий устав российских железных дорог», первоначальный проект которого составлен Барановскою комиссиею, перерабатывался и дополнялся неоднократно в министерстве юстиции и в сенате (?). Он был утвержден 12 июня 1885 года. Ему была при-

дама форма закона, хотя из текста видно, что этот общий устав имеет скорее характер правил эксплуатации, нежели железнодорожного закона, от которого можно было ожидать, что он ограничится лишь установлением в общих чертах руководящих оснований по этому предмету. Дополнением и развитием такого закона явились бы затем правила эксплуатации, содержащие детальную разработку предмета. То разрешение вопроса, к которому пришли в России, выработано совсем в иной плоскости. Все, что касается вообще железнодорожного дела, имущественного и правового положения железных дорог, их существования, ликвидации и т. д., разбросано по разным уставам и об этом в законе упоминается лишь вскользь. Сущность и содержание общего устава составляют почти исключительно постановления, место которым в правилах эксплуатации; кроме того, вообще заметны позаимствования из германских правил эксплуатации и из Бернской конвенции. На самом деле получились правила эксплуатации, одинаково подлежащие применению ко всем железным дорогам. Это видно из самого содержания этого закона<sup>1)</sup>:

Раздел первый: перевозка пассажиров и грузов по железным дорогам.

Глава I (ст. 1 — 13). Общие положения.

Глава II (ст. 14 — 42). Перевозка пассажиров и их багажа.

Глава III (ст. 43 — 91). Перевозка грузов.

Глава IV (ст. 92 — 120). Ответственность железных дорог по перевозкам.

Раздел второй: Правила о подсудности и давности железнодорожных исков и о порядке исполнения решений по искам к железным дорогам.

Глава I (ст. 121 — 134). Подсудность.

Глава II (ст. 135 — 137). Давность исков.

Глава III (ст. 138 — 144). Взыскание присуждаемых с железных дорог сумм.

Раздел третий: Полицейские железнодорожные правила.

Глава I (ст. 145 — 164). Правила для публики.

Глава II (ст. 165 — 182). Правила для железных дорог.

---

<sup>1)</sup> Перевод закона на немецкий язык помещен в Железнодорожном Архиве за 1885 г. на стр. 647 и след.



Глава III (ст. 183 — 187). Полицейский надзор на железных дорогах.

Общий устав в 1-ой же статье постановляет, что «перевозка пассажиров, багажа, почт и грузов составляет обязанность каждой открытой для пассажирского и товарного движения железной дороги и производится между всеми станциями пассажирскими или товарными, смотря по роду перевозки. Станции эти должны быть указываемы в тарифах».

Этим сразу был распространен на всю железнодорожную сеть тот порядок, который лег в основание образования железнодорожных групп, и который давал возможность прямых перевозок в пределах каждой группы. В результате оказалось, что прежние соглашения уже не согласовались с новыми порядками и что они нуждались в существенных изменениях. Группы вошли в непосредственные переговоры, их правила были переработаны и, таким образом, в 1887 году состоялось соглашение о прямом сообщении между всеми русскими железными дорогами. В 1889 году соглашение это было дополнено соглашением о взаимном пользовании товарными вагонами. Этим было исполнено требование ст. 1-ой нового закона. Соглашение о прямом сообщении регулировало в подробностях правила движения. Но содержание общего устава, а главное — его назначение «быть для служащих настольною книгою, содержащею правила, которые должны соблюдать при перевозке пассажиров и грузов», привели впоследствии к тому, что нужно было принимать во внимание новые условия и соответственно дополнять общий устав. Отсюда получилось, что накопилось очень много дополнений, разъяснений, распоряжений. Применение нового устава и пользование им становилось все труднее, что особенно ощущалось в тех учреждениях, которые обязаны были применять его. Но это обстоятельство ничуть не изменяло обязанности железнодорожных управлений подчиняться в точности предписаниям устава, что имело последствием единообразный порядок во многих и весьма важных вещах. Так железные дороги должны были принять на себя одинаковую ответственность, которой они раньше не признавали, но которая была необходима для ограждения интересов публики. Это лишь один вопрос, хотя и чрезвычайно важный для публики, нашедший себе обязательное для всех разрешение в общем уставе. Но и кроме этого было

внесено много порядка и единообразия во многие другие отношения и точно разграничены права и обязанности обеих сторон.

Чтобы справиться сколько-нибудь с затруднениями, происходившими от многочисленных дополнений, появилось хотя и не официальное, но все же при официальной поддержке, в 1893 году, т.-е. уже через 13 лет по опубликовании общего устава, частное издание <sup>1)</sup> с дополнениями и инструкциями. Для оценки этой первой частной переработки закона очень полезно изучить эту книгу. В законе осталось немного статей, которые не подверглись бы за короткий промежуток времени дополнениям или разъяснениям, бывшим к тому же по большей части пространнее самой дополняемой статьи. С другой стороны, в этом частном издании собрано много такого, что не составляет предмета ни закона, ни правил движения, но что нужно знать станционным служащим. Одним словом, с каждым днем выяснялось все больше, что наступило время для коренной переработки изданного в 1885 году общего устава, чтобы он мог вполне удовлетворять тем требованиям, которые предъявляются к такому закону или к таким правилам, изданным в форме закона. И вот следовало бы ожидать, что тот опыт, который получился при применении общего устава, должен был привести к коренному разграничению материала, чтобы, с одной стороны, создать настоящий закон, а с другой—составить правила эксплуатации и движения. Но этого не было сделано, и было решено в 1909 году заняться пересмотром общего устава <sup>1)</sup>. Материалы были переданы министром путей сообщения общему съезду железных дорог, которому было поручено произвести коренной пересмотр и переработку общего устава и затем представить проект его. Доклад был представлен в 1910 году, но оградил совершенно односторонне интересы железных дорог.

---

<sup>1)</sup> Н. Л. Брюль. Общий Устав российских железных дорог от 12 июня 1885 года с относящимися к нему дополнениями и инструкциями (на русском языке). Немецкое издание 1900 г., Люцерн, изд. Келлера.

<sup>1)</sup> «Журнал Министерства Путей Сообщения». Петербург. 1915 г. Т. V—X. Пересмотр общего устава. Журнал дает проект видоизмененного устава с подробною историческою и юридическою мотивировкою внесенных изменений. См. также: Д-р Мертенс. Общий Устав Российских железных дорог. В Железнодорожном Архиве 1916 г. Стр. 163 и след. (на нем. яз).



В таком виде он был совершенно неприемлем и потому подвергся пересмотру, с привлечением представителей торговли, промышленности и сельского хозяйства в центральном комитете по массовым перевозкам, состоявшем при существовавшей тогда (в 1910 г.) комиссии по изучению железнодорожного дела (под председательством генерала Петрова). Составленный таким образом проект был затем переработан в совете по железнодорожным делам в обстоятельный доклад. До сих пор были доведены предварительные работы. Они обнимали собою, однако, лишь первый раздел общего устава. Как видно из этой части работы, трактовка материала и его распределения остаются без изменения, он лишь перерабатывается и, где нужно, дополняется. Даже число статей остается неизменным, так что нужно считаться с весьма значительным удлинением отдельных разделов и отдельных статей, что не будет способствовать ни их обзорности, ни удобству пользования ими.

Это касается внешнего вида формы. Содержание же, как и следовало ожидать, вызвало большое расхождение мнений. Хозяйственная жизнь страны изменилась с 1885 года в столь многих отношениях, взгляды на сферу деятельности железных дорог преобразились настолько, потребности занятого сельским хозяйством населения и предъявляемые им для удовлетворения своих нужд требования возросли в такой степени, что уже это одно дало материал для самых разнообразных мнений. Можно ли согласовать эти мнения и как они будут согласованы, об этом пока еще ничего нельзя сказать, хотя урегулирование всех этих вопросов, в особенности для сельского населения имеет громадное значение (напр. о сохранении грузов на станциях и обождаемом на складе об удостоверении качества сданного котировке хлеба с целью выдачи под него ссуд, о посредничестве по выдаче ссуд за счет банков на комиссионных началах, и др., не менее важные вопросы).

Достаточно вспомнить, что уже в 1909 году обстоятельства вызвали необходимость возобновить прежнюю неудавшуюся попытку создания железнодорожного закона. Можно только пожалеть, что не было сделано в этом отношении отступления от прежних путей, так как идя по ним, едва ли можно будет сказать что-либо действительно полезное.

Глава XIX.

В начале этого обзора я уже указал на то, что цифровой материал, послуживший основанием для этого исследования, можно найти в «Железнодорожном Архиве». Все же я думаю, что для наглядности следует привести здесь некоторые сводные данные, могущие дать ответ на вопрос о том, чего достигла Россия в течение 30 лет в области развития своих путей сообщения.

Прежде всего, была создана железнодорожная сеть, составлявшая:

К 31 декабря.	В С Е Г О.	И з н и х					
		в Европе.	в Азии.	Находилось во владении:		Из казенных было:	
				казенном.	частном.	в Европе.	в Азии.
1882 г.	21.543	21.000	1) 543	888	20.655	345	543
1886 „	25.582	24.284	1.298	3.410	22.172	2.112	1.298
1891 „	28.809	27.165	1.644	9.977	18.832	8.333	1.644
1896 „	37.179	33.676	3.503	22.827	14.352	19.324	3.503
1901 „	51.937	43.836	8.101	35.477	16.460	27.376	8.101
1906 „	58.285	48.143	10.142	41.056	17.229	30.914	10.142
1911 „	61.684	51.428	10.256	42.550	19.134	32.294	10.256

1) Относительно этой цифры надлежит заметить, что линия Кинель—Оренбург, Ташкентской ж. д., длиной в 354 версты географически еще не находится в Азии. Однако, здесь мы относим эту



Из этой таблицы видно, насколько изменилась по своему характеру железнодорожная сеть за 30 лет. В то время, как в 1882 году частным обществам принадлежало 95,9% всей сети, а казенных дорог было всего 4,1%, отношение оказалось к 1911 году почти обратное, ибо из всего количества верст было:

В 1886 г. каз. дор.	13,3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	частных дорог	86,7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
” 1891 ” ”	34,7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	” ”	65,3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
” 1896 ” ”	61,4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	” ”	38,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
” 1901 ” ”	68,3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	” ”	31,7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
” 1906 ” ”	70,4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	” ”	29,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
” 1911 ” ”	69,0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	” ”	31,0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

Этим было достигнуто осуществление идеи казенных железных дорог. До 1911 года в Азии существовали исключительно казенные железные дороги. Рост железных дорог показывает очень пеструю картину. Так, было открыто для движения:

В течение 1882—86 г.г.	4039 верст или	18,7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> <sup>1)</sup>
” 1887—91 ”	3227 ” ”	12,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
” 1892—96 ”	8370 ” ”	29,1 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
” 1897—901 ”	14758 ” ”	39,7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
” 1902—06 ”	6348 ” ”	12,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
” 1907—11 ”	3399 ” ”	5,8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

Эти цифры дают хорошую и сжатую картину развития строительства, как оно было описано <sup>1)</sup> выше.

На этой сети в течение 30 лет было перевезено в миллионах:

пассажиров вообще	2.687,2
или в среднем ежегодно	89,2
грузов вообще (пудов)	226.460
или в среднем ежегодно —	7.515

линию к азиатским, так как ее причисляет к ним официальная статистика, и совершенно нет возможности перерабатывать весь цифровой материал, для чего у меня совершенно отсутствуют данные.

<sup>1)</sup> По отношению к количеству, имевшемуся в начале пятилетия.

<sup>1)</sup> В главах III до VII.

Если с этим общим количеством сопоставить цифры по пятилетиям, то получится, что перевезено:

В годы.	П а с с а ж и р о в.		В процентах к общему количеству пассажиров.	Пассажирское движение возросло в процентах на:
	Всего.	В среднем ежегодно.		
1882—86	188,1	37,6	7,0	1,0 <sup>1)</sup>
1887—91	220,6	44,1	8,2	17,2
1892—96	285,6	57,1	10,6	30,1
1897—901	471,3	94,3	17,8	64,5
1902—06	624,3	124,9	23,2	32,4
1907—11	897,3	179,5	33,2	43,7

В годы.	Г р у з о в.		В процентах к общему количеству перевезенных грузов.	Грузовое движение возросло в процентах на:
	Всего.	В среднем ежегодно.		
1882—86	15.149,0	3.029,8	6,7	10,0 <sup>1)</sup>
1887—91	20.321,3	4.064,3	8,3	30,1
1892—96	26.486,9	5.297,4	11,7	31,7
1897—901	41.457,6	8.291,2	18,3	55,9
1902—06	53.761,2	10.732,2	23,9	30,1
1907—11	69.284,2	15.856,8	31,1	47,4

1) За основу взят 1882 год.



Если сравнить полученные здесь для развития пассажирского и грузового движения цифры с указанными выше средними величинами, то окажется, что начало быстрого роста числа перевезенных пассажиров и грузов приходится на пятилетие 1897—1901 г. г., и с этого времени фактически перевезенные количества далеко превосходят среднюю, выведенную за все тридцать лет. Но это пятилетие и есть именно тот первый период, в течение которого может считаться законченным выкуп частных дорог в казну и создание первых шести больших групп частных железных дорог. Этим мы не хотим сказать, что эта мера железнодорожной политики имела решающее значение для экономического возрождения страны. Однако нужно признать известную долю участия в этом развитии за наступившими вслед за выкупом дорог явлениями, в особенности за упорядочением тарифных вопросов. Если, наконец, распределить эти цифры соразмерно долям участия в перевозках казенных и частных дорог, то в результате окажется на каждое пятилетие:

Г О Д Ы.	Пассажирское движение в миллионах.		Грузовое движение в миллионах пудов.	
	Приходится на		Приходится на	
	казенные ж. д.	частные ж. д.	казенные ж. д.	частные ж. д.
1882 — 87 . . .	1,8	35,8	193,8	2.836,0
1887 — 91 . . .	6,0	38,1	682,0	3.382,3
1892 — 96 . . .	28,5	28,6	2.663,0	2.634,4
1897—901 . . .	67,7	26,6	5.760,8	2.530,4
1902 — 06 . . .	91,9	33,0	7.748,1	3.004,1
1907 — 11 . . .	133,2	46,3	11.979,1	3.877,7

Или если взять те же величины в процентном отношении, то приходилось:

Г О Д Ы.	В пассажирском движении на		В грузовом движении на	
	казенные ж. д.	частные ж. д.	казенные ж. д.	частные ж. д.
1882—87 в 0/0 .	4,8	95,2	6,4	93,6
1887—91 „ .	13,8	86,4	16,8	83,2
1892—96 „ .	49,9	50,1	50,3	49,7
1897—901 „ .	71,8	28,2	69,5	30,5
1902—06 „ .	73,6	26,4	72,1	27,9
1907—11 „ .	74,2	25,8	75,5	24,5

Из этого сопоставления цифр явствует также, как быстро и сильно увеличилось движение в рассматриваемый период именно на казенных железных дорогах. Это будет особенно ясно, если вспомнить, что еще в 1886 году частные общества располагали более, чем 80,7% всей железнодорожной сети, и что доля участия казенных дорог в этой сети достигла уже в 1908 году 70,4%. В 1911 году эта цифра опять несколько сократилась и упала до 69,0%.

Если и считать вполне доказанным, что правительство обеспечило за собою то влияние в железнодорожном движении, которое признавалось необходимым для охраны внешней безопасности государства и для содействия его внутреннему хозяйственному развитию, то все же остается открытым вопрос, соответствовало ли этому удачному разрешению проблемы власти и влияния столь же удачное разрешение вопроса хозяйственной организации казенных железных дорог.

При этом не лишне заметить, что в числе выгод от столь крупных реформ, как выкуп в казну частных дорог и образование шести больших железнодорожных групп, ожидалось также удешевление



огромного административного аппарата. Достигнуто ли это? В следующей таблице я попытался собрать пужный для разрешения этого вопроса материал. При этом, чтобы не затруднять суждения слишком большими цифрами, я вывел эксплуатационные результаты на одну версту железнодорожного пути с округлением в тысячах рублей. Получились следующие цифры:

Г О Д Ы.	В среднем ежегодно на одну версту пути в тысячах рублей.								
	Всего приходилось.			Приходилось на					
				казенные ж. д.			частные ж. д.		
	Приход.	Расход.	Остаток.	Приход.	Расход.	Остаток.	Приход.	Расход.	Остаток.
1882—86 . . . . .	10,0	6,4	3,7	10,4	6,5	3,9	10,5	6,5	4,0
1887—91 . . . . .	10,7	6,3	4,2	6,3	4,0	2,2	12,2	7,1	5,1
1892—96 . . . . .	12,0	7,2	4,8	11,1	6,7	4,4	12,4	7,4	5,1
1897—91 . . . . .	12,2	7,8	4,4	14,3	9,1	5,2	11,2	7,1	4,1
1902—06 . . . . .	12,9	9,5	3,4	13,5	10,3	3,2	12,2	8,0	4,3
1907—11 . . . . .	15,2	11,0	4,2	15,4	11,6	3,8	15,1	9,8	5,3

Как показывает эта таблица, почти все цифры идут в восходящем порядке, как этого, пожалуй, и следовало ожидать. Поэтому можно, не делая при этом очень большой ошибки, сравнить между собою данные первой и последней горизонтальной строки, чтобы иметь наглядную картину развития за рассматриваемый период <sup>1)</sup>. Тогда окажется, что увеличились в процентах:

<sup>1)</sup> Впрочем, следует отметить, что положение на русских казенных железных дорогах за годы, непосредственно примыкающие

	В тысячах рублей на одну версту пути.		
	1912 г.	1913 г.	1914 г.
Приход . . . . .	17,3	18,9	16,7
Расход . . . . .	10,3	12,6	12,7
Остаток . . . . .	7,0	6,3	4,0

Мировая война и здесь, вероятно, помешала благополучному ходу дальнейшего хозяйственного развития.

	В о о б щ е.			На казенных ж. д.			На частных ж. д.		
	Приход.	Расход.	Остаток.	Приход.	Расход.	Остаток.	Приход.	Расход.	Остаток.
%	52,0	71,8	13,5	46,6	78,4	-2,6	43,8	50,7	32,5

Рост остатка, как видно, в общем незначителен, а у казенных ж. д. оказывается даже уменьшение его. Частные дороги оказались в лучшем положении. Подтверждается этот вывод и цифрами эксплуатационных расходов, которые составляли:

к рассматриваемому тридцатилетнему периоду, т.-е. за 1912—1914 г. г., значительно улучшилось, так что и в этом отношении можно утверждать, что правительство было на верном пути к цели—достижению повышенной доходности. Согласно отчету, приведенному в проекте государственного бюджета на 1916 г., годовые результаты были следующие:



	В 1882— 86 г.г. 0/0.	В 1887— 91 г.г. 0/0.	В 1892— 96 г.г. 0/0.	В 1897— 901 г.г. 0/0.	В 1902— 06 г.г. 0/0.	В 1907— 11 г.г. 0/0.
Вообще . . . . .	64,0	58,9	60,0	63,9	73,6	72,3
На казенных ж. д.	62,5	64,5	60,2	63,6	76,3	75,0
На частных ж. д.	61,9	58,1	59,6	63,3	65,5	64,9

Если можно сделать какой-нибудь вывод из этих цифр, то только тот, что государству, очевидно, не удалось добиться удешевления движения на своих линиях благодаря выкупу в казну. Правда, и частные дороги не могли остановить роста расходов, хотя и в значительно меньшем размере; но все же остается большая разница между казенными и частными дорогами в хозяйственном отношении.

Впрочем, частные дороги выплатили в казну значительные суммы как долю участия казны в доходах согласно договорам<sup>1)</sup>. Эти суммы составляют, конечно, доход казенных дорог, который должен быть рассматриваем как результат образования шести больших частных групп и всего преобразования железнодорожного дела. Этот барыш, как показывает статистика, растет быстро и обещает сделаться солидным источником дохода казенного железнодорожного управления.

## ГЛАВА XX.

Если при изложении деятельности железных дорог я мог сослаться на то, что результаты тридцатилетней работы правительства видны всему миру, то это суждение не может относиться к данным, сообщенным выше. Все, что здесь изложено, разыгрыва-

<sup>1)</sup> См. главу VII.

лось в департаментах министерств, и во многих случаях даже не было заметно в своем влиянии на ход железнодорожного дела. Приемы, описанные мною, можно кратко охарактеризовать, как последовательное проведение начала систематического и строгого надзора правительства над всею хозяйственной жизнью частных железных дорог. Почти с первых дней проходит через все тридцать лет сознание, что широкая экономическая свобода, которая была предоставлена частным обществам в свое время, должна быть взята обратно, так как в громадном большинстве случаев ею беззастенчиво злоупотребляли. И как всегда всякое действие порождает противодействие, так это случилось и здесь. Злоупотребление предоставленной свободой, переходившее всякие границы, естественно ставившиеся правильно понимаемыми экономическими интересами страны, имело своим последствием стремление правительства защитить торговлю и промышленность, предоставленные полному произволу железных дорог, против этих последних. Яснее всего это проявилось в упорядочении тарифного вопроса. Здесь нужно было прежде всего внести коренную перемену. Здесь, главным образом, выявлялось в повседневной жизни разрушительное действие взаимной конкуренции железных дорог. Экономическая жизнь страны направлялась по такому руслу, которое могло быть выгодно исключительно борющимся между собою обществам, но совершенно искажало нормальное развитие торговли и промышленности. Обширные производственные области целиком отстранялись от своих районов потребления и продукты их направлялись в отдаленные районы, чем в свою очередь устранялись нормальные поставщики этих последних районов. Здесь-то правительство прежде всего и наложило свою руку. Вначале были просто усилены в этом направлении личные полномочия министра путей сообщения. Но это было только переходным моментом к более высокой стадии, знакомой уже давно Западной Европе: именно к разработке и обсуждению экономических столь важных вопросов стали привлекаться представители заинтересованных широких кругов. Таким образом, могла высказаться подобающим ей образом сама жизнь с ее неустранимыми практическими требованиями. Это, конечно, большой плюс. Сознание того громадного значения, которое имело не только привлечение к разрешению многих практических вопросов заинтересо-



ванных кругов, но и участие при обсуждении важнейших вопросов других ведомств государственного управления, привело к тому, что в состав высших органов отдельных дорог—их правлений—вводились также местные представители ведомств (государственного контроля, финансового ведомства, а по мере надобности и других). Хотя это было представительство правительственное, а не общественно-экономическое, все же это привело к значительному расширению горизонта.

Точно так же было значительным шагом вперед то обстоятельство, что правительство решилось, наконец, путем закона создать такое постоянное положение вещей, на которое могла бы прочно опереться экономическая жизнь страны. Этим было сделано начало, и Россия могла надеяться, что в непродолжительном времени будет внесено значительное улучшение в существующие порядки.

Закон 1889 года должен быть трактуем не как непосредственное последствие Общего Устава 1885 года, но все же как дальнейшее развитие мысли, выраженной в учреждении железнодорожного совета. Этот закон внес решительное разделение тарифной и хозяйственной стороны железнодорожного дела от постройки и эксплуатации. Это мероприятие также было мало заметно вовне широким кругам, но оказалось впоследствии, так как и при этой реформе было расширено участие представителей хозяйственной жизни в тарифных учреждениях. По тем сведениям, которые проникли в специальную литературу и в периодическую печать, это была очень удачная мера, так как благодаря ей выявились нужды широких отраслей хозяйственной жизни страны. Это был прогресс, который едва ли где-либо еще являлся в такой мере требованием и велением времени, как именно в России, где, кроме высших руководителей, стоящих во главе департаментов различных министерств, едва ли существует много хорошо подготовленных и надежных работников, способных к тому же устоять против искушения принести в жертву ради материальных благ собственное убеждение и интересы страны. Все эти недостатки устранялись в значительной мере сотрудничеством представителей общества. Эти сотрудники были в то же время самым надежным контролем того, чтобы принятые сообща решения действительно приводились в исполнение. Таким образом, сотрудничество ведомственных чиновников и представителей

живого дела создало возможность практического разрешения поставленных вопросов и, кроме того, чуткий контроль над действительным проведением принятых решений.

Не меньшее значение, в особенности для правительства, имело осуществление строго государственного контроля над частными обществами во всех деталях их управления. Мы уже видели это при рассмотрении вопросов постройки и эксплуатации, пассажирских и грузовых тарифов и могли бы проследить это явление во всех отраслях железнодорожного управления. Правительство проводило таким образом свое влияние все решительнее и пыталось взять невыкупленные дороги в свои руки настолько основательно, чтобы быть уверенным в их исправной работе в случае нужды.

Можно быть очень различного мнения о допустимости избранных мер и способов их проведения, но нужно признать, что правительство находилось в состоянии крайней необходимости по отношению к бесшабашному хозяйничанью частных дорог. Результатом деятельности правительства за весь этот период явилось не только преобладание идеи государственных железных дорог, так как более трех четвертей железных дорог оказались казенными, но и подчинение государственному контролю и государственному руководству железных дорог, оставшихся в частном управлении, так что можно было надеяться, что едва ли повторятся в будущем такие явления, какие имели место во время войны 1877—78 г.г. Это — большой шаг к лучшему, помимо того, что в мирное время лучше блюлись экономические интересы страны и ограждались от непосильной эксплуатации со стороны частных интересов.

Это — такие успехи, которых не следует недооценивать, в особенности, если вспомнить порядки, господствовавшие в России до 1882 года.

Теперь надлежит рассмотреть, как развивалась экономическая жизнь страны при создавшихся условиях.

## ГЛАВА XXI<sup>1)</sup>.

До сих пор предметом нашего исследования была история развития железнодорожной сети и история управления ею. Этим даны

---

<sup>1)</sup> Проводившееся нами до сих пор ограничение исследования тридцатилетним периодом 1882—1911 гг. приходится оставить в



основания для суждения о том, какую выгоду для себя извлекла страна из железных дорог. Исследование этого вопроса напрашивается потому, что ни постройка железных дорог ни их эксплуатация не представляются самодовлеющими. Наоборот, и постройка и эксплуатация должны быть рассматриваемы как средство к достижению известной цели, а именно для поднятия экономического развития страны, для развития сил, заложенных в почве и промышленности, для облегчения перевозки грузов и людей. Только после создания возможности товарообмена, торговля пользуется этою возможностью для передвижения произведений различных областей, как внутри страны, так и за ее пределы. Если мы до сих пор говорили лишь о средстве, о предпосылке для развития торговли, земледелия и промышленности, и если мы показали, что Россия с помощью больших затрат капитала и труда смогла создать себе это средство, то невольно напрашивается вопрос: каково было действие этого средства? Оправдались ли те ожидания, которые связывались с созданием железнодорожной сети?

Это вводит нас во вторую часть нашего исследования, составляющую необходимое и естественное дополнение первой, а именно в исследование экономического влияния железных дорог на развитие страны.

Быть-может, следовало бы сначала выяснить, как сложились отношения под влиянием новых условий транспорта внутри страны, чтобы потом показать, как сверх производства для удовлетворения внутренних потребностей страны оказался также значительный избыток, послуживший для внешнего обмена и приносивший стране из-за границы золото. Но если я избираю здесь другой путь и сначала берусь за исследование отношений России к загранице, то это вызвано тем соображением, что результат внешней торговли—ввоз и вывоз—дает самый общий обзор развития страны, так как показывает, что именно производилось в избытке, а с другой стороны,

---

настоящей второй части работы, так как экономические процессы, подлежащие здесь нашему рассмотрению, явились бы во многих отношениях незаконченными и даже непонятными, если бы был оставлен без внимания начальный период их истории, а также их позднейшее развитие, поскольку и та и другая эпохи лежат вне рамок нашего основного периода.

чего именно недоставало стране и что должно было получаться из-за границы. При этом яснее всего видно, каким путем шло постепенное развитие. Видно также, какая отрасль производства представляла в то или иное время центр тяжести всей производительности страны.

Если с такими намерениями приступить к исследованию, то прежде всего мы получим за время с 1851 года до последнего пред войною года—1913, следующие ниже цифры. Отнесение начала обзора именно к 1851 году представляет еще и тот интерес, что в 1851 году был введен новый таможенный тариф, который также способствовал быстрому развитию внешней торговли, так что два могучих фактора—новый таможенный тариф и развитие железнодорожной сети—совместно содействовали росту значения России в торгово-политическом отношении.

Эти цифры ясно показывают влияние расширения железнодорожной сети прежде всего на рост производительных сил России, но вместе с тем и на рост потребностей. Чем большее число областей приобщалось железными дорогами к торговле и транспорту, тем все больше увеличивались активные денежные салдо внешней торговли. Начиная с 1851 года, наблюдается почти постоянный и непрерывно растущий приток денег в страну, доставляемый ей внешней торговлею. Это, конечно, не равнозначает со столь же быстро возрастающим количеством вывозимых товаров, так как цены товаров, без сомнения, изменялись в течение длинного ряда лет, при чем тенденция этого изменения шла кверху. Но все же можно предположить с большою вероятностью, что и рост количества вывозимых продуктов имел место в подобной же прогрессии. С меньшей определенностью можно установить влияние расширения железнодорожной сети на ввоз товаров из-за границы, хотя и здесь невозможно сомневаться в таком влиянии, но все же остается место предположению, что пограничные области поглощали в значительном количестве предметы ввоза. Это выяснится из дальнейшего изложения, имеющего целью по отдельным отраслям исследовать влияние постройки железных дорог на экономическое развитие страны. Здесь же предполагалось дать лишь самый общий взгляд на эволюцию общего экономического положения. Значительно резче выступает влияние улучшения транспорта вследствие постройки



Наличные железные дороги.		Оборот внешней торговли по в.ем границам составлял за пятилетие в среднем.			В итоге торговли баланс составлял.
К концу годов.	Количество верст.	За годы.	Вывоз.	Ввоз.	
			В миллионах рублей.		
1851	937	—	—	—	—
1855	979	1851—1855	136	131	+ 5
1860	1.490	1856—1860	232	208	+ 24
1865	3.569	1861—1865	234	210	+ 24
1870	10.304	1866—1870	315	338	— 17
1875	17.843	1871—1875	481	577	— 96
1880	21.321	1876—1880	539	527	+ 12
1885	24.342	1881—1885	550	498	+ 52
1890	28.683	1886—1890	630	387	+243
1895	34.480	1891—1895	623	456	+167
1900	49.246	1896—1900	698	608	+ 90
1905	55.909	1901—1905	941	632	+309
1910	60.524	1906—1910	1.204	910	+294
1911	61.684	1911	1.591	1.162	+429
1912	62.293	1912	1.519	1.172	+346
1913	63.153	1913	1.520	1.374	+146

железных дорог, если распределить по отдельным группам товаров весь оборот внешней торговли по всем границам государства. Здесь таможенная статистика дает довольно надежный материал для су-

ждения о том, в каком отношении друг к другу находились основные четыре группы:

Г о д ы.	В ы в о з.				В в о з.			
	Предметы питания.	Сырье и полуфабри- каты.	Животные.	Изделия промыш- ленности.	Предметы питания.	Сырье и полуфабри- каты.	Животные.	Изделия промыш- ленности.
1851—1855	29,4	59,6	1,3	9,7	44,2	33,4	1,9	20,5
1856—1860	36,6	55,6	1,1	6,7	31,0	41,0	2,3	25,7
1861—1865	34,3	57,9	1,3	6,5	34,8	39,6	2,4	23,2
1866—1870	41,7	49,6	2,5	6,2	23,3	45,4	0,7	30,6
1871—1875	50,5	44,5	2,9	2,1	24,1	46,6	0,1	29,2
1876—1880	57,8	36,8	3,2	2,2	23,1	49,5	0,2	27,2
1881—1885	58,1	37,1	2,8	2,0	26,3	53,3	0,1	20,3
1886—1890	59,1	36,0	1,9	3,0	22,3	59,3	0,4	18,0
1891—1895	56,6	37,2	2,4	3,8	19,6	58,1	0,6	22,7
1896—1900	56,5	36,7	2,5	4,3	17,2	51,5	0,6	30,7
1901—1905	62,5	30,7	2,0	4,8	20,0	52,4	0,7	26,9
1906—1910	60,0	33,0	2,0	5,0	21,6	48,3	0,8	29,3
1911	63,9	30,3	1,7	4,1	17,8	47,6	1,0	33,6
1912	54,1	38,8	2,0	5,1	17,9	47,4	1,0	33,7
1913	55,2	36,9	2,3	5,6	17,3	48,6	1,3	32,8



В этой таблице бросается прежде всего в глаза то значение, какое представляет собою в экономическом развитии страны вывоз продуктов питания и из них на первом плане—всякого рода зерновых хлебов, составляющих 75—80% этой группы. Этим выявляется очень определенно характер России, как страны земледельческой. В этом отношении, поскольку речь идет о внешней торговле, ничего и не изменилось ни вследствие значительного расширения железнодорожной сети, ни вследствие открытия богатых залежей угля и железной руды. Расширение железнодорожной сети может быть рассматриваемо, как средство к укреплению земледелия, так как дешевые перевозки на далекие расстояния малоценных зерновых хлебов, дающие возможность извлечения дохода, сделались возможными в значительных размерах лишь с проведением железных дорог. Но все эти рассуждения имеют в виду только избыток урожая, попадающий на рынок. Каковы вообще условия производства зерновых хлебов в России, это—совершенно другой вопрос, который здесь и не ставится. Но очевидно, что производство возросло чрезвычайно, если не упускать из виду быстрого роста населения в России.

Совсем иначе обстоит дело с промышленностью. Здесь на основании вышеприведенных цифр нельзя сразу определить влияния постройки железных дорог, разве только если объяснить уменьшение доли в вывозе «сырья и полуфабрикатов» тем, что эти предметы перерабатываются в более значительном количестве в самой стране и что, следовательно, сама промышленность страны нуждается в них. В то время, как для вывоза относительные доли в значительной мере уменьшаются, цифры ввоза увеличиваются в еще большей степени, так что и в этом можно видеть доказательство дальнейшего развития промышленности в стране и доказательство того, что она была способна сама удовлетворять спрос во все возрастающей степени. Такому выводу не противоречит и рост цифр, показывающих ввоз промышленных изделий, так как значительную часть этой группы составляют машины, части машин, инструменты и т. д. Это именно такие изделия, относительно которых Германия занимает почти монопольное положение и которые как раз предназначены служить русской промышленности в ее производственной работе. Сюда относятся, далее, из числа сырья и полуфабрикатов: каменный уголь, железо, чугун, сталь, хлопок, джут и т. п.

Если выразить в абсолютных числах эти соотношения, то окажется:

Г о д ы.	В ы в о з.				В в о з.			
	Предметы питаник.	Сырье и полуфабри- каты.	Животные.	Изделия промыш- ленности.	Предметы питания.	Сырье и полуфабри- каты.	Животные.	Изделия промыш- ленности.
	В миллионах рублей.				В миллионах рублей.			
1851	21,8	62,5	1,1	9,8	43,6	35,9	1,9	21,4
1861	72,0	88,7	1,8	10,8	47,7	70,3	4,8	2,0
1871	190,0	157,1	7,2	7,4	77,1	188,3	0,3	95,9
1881	253,1	217,4	12,7	11,2	123,3	275,3	0,5	108,2
1891	414,0	245,5	16,6	28,4	75,7	216,1	1,0	73,6
1901	445,2	259,5	17,8	39,1	118,4	304,5	4,0	166,5
1911	1.017,6	482,0	26,4	65,4	206,9	553,1	11,0	300,6
1912	821,5	589,0	31,0	77,3	209,6	555,5	12,0	394,6
1913	839,9	561,0	34,4	84,9	237,9	668,0	17,6	450,5

Если относительные числа, приведенные в предшествующей таблице, показывают отношения отдельных групп предметов вывоза и ввоза между собою и изменение этих отношений в течение отдельных периодов времени, то настоящая таблица выясняет абсолютный рост отдельных групп в течение указанных 62 лет, а это дает нам картину значения этих групп для экономического развития страны. Из таблицы обнаруживается следующий рост вывоза и ввоза по группам в процентах:



	Вывоза.	Ввоза.
	В процентах.	
Предметов питания на . . . . .	3.752,7	445,6
Сырья и полуфабрикатов на . . . . .	797,6	1.760,7
Животных на . . . . .	3.027,2	826,3
Изделий промышленности на . . . . .	766,2	2.005,1

Таблица ясно показывает, какое господствующее положение занимают в вывозе предметы питания и животные, т.-е. произведения сельского хозяйства, а во ввозе—изделия промышленности, сырье и полуфабрикаты, что ясно выявляет экономический характер страны. Этот результат дает также указание на то, в какой последовательности надлежит исследовать развитие страны, происходившее под влиянием и при содействии железных дорог.

Но прежде чем приступить к такому исследованию, необходимо дать самые общие сведения о торговых отношениях России к ее потребителям и поставщикам.

При этом можно будет показать, куда именно Россия вывозила свои излишки и откуда она покрывала свои потребности. Все это можно наметить здесь лишь в самых общих чертах.

Указанные выше общие цифры внешней торговли России распределяются следующим образом по отдельным странам:

Г о д ы.	Германия.		Англия.		Австро-Венгрия.		Франция.		Голландия.	
	В милл. руб.	В %.	В милл. руб.	В %.	В милл. руб.	В %.	В милл. руб.	В %.	В милл. руб.	В %.
1871—1875	362	34,2	339	32,0	55	5,2	70	6,6	30	2,8
1876—1880	337	37,2	295	27,6	62	5,8	76	7,1	46	4,3
1881—1885	336	32,1	282	27,0	51	4,8	64	6,1	41	3,9
1886—1890	273	26,8	302	29,6	43	4,2	57	5,6	48	4,7
1891—1895	281	26,0	269	24,9	54	5,0	75	6,9	45	4,1
1896—1900	382	29,2	275	21,1	58	4,4	83	6,7	78	5,9
1901—1905	427	27,1	312	19,8	63	4,0	92	5,8	113	7,2
1906—1910	687	32,5	399	18,8	76	3,5	120	5,6	155	7,9
1911	979	35,5	492	17,8	102	3,7	148	5,3	206	7,3
1912	943	35,0	470	17,4	106	3,9	154	5,7	173	6,4
1913	1.096	37,8	437	15,1	100	3,4	157	5,4	200	6,5

Если распределить эти цифры между вывозом и ввозом, то на долю каждого государства придется:

Г о д ы.	Германия.		Англия.		Австро-Венгрия.		Франция.		Голландия	
	Вывоз.	Ввоз.	Вывоз.	Ввоз.	Вывоз.	Ввоз.	Вывоз.	Ввоз.	Вывоз.	Ввоз.
	В миллион. руб.		В миллион. руб.		В миллион. руб.		В миллион. руб.		В миллион. руб.	
1871—1875	131	231	183	156	28	27	42	28	20	10
1876—1890	165	232	163	132	39	23	57	19	38	8
1881—1885	160	176	169	113	28	23	45	19	35	6
1886—1890	158	115	207	95	27	16	42	15	43	5
1891—1895	157	124	159	110	33	21	52	23	40	5
1896—1900	178	204	157	118	33	25	62	26	70	8
1901—1905	201	226	209	103	40	23	65	27	102	11
1906—1910	327	360	256	143	49	27	79	41	140	15
1911	491	488	337	155	68	34	91	57	188	18
1912	412	532	328	142	73	33	98	56	154	19
1913	453	643	267	170	65	35	101	56	178	22

или, в переводе на проценты, на долю каждого государства приходится:



Г о д ы.	Германия.		Англия.		Австро-Венгрия.		Франция.		Голландия.	
	Вы-воз.	Ввоз.	Вы-воз.	Ввоз.	Вы-воз.	Ввоз.	Вы-воз.	Ввоз.	Вы-воз.	Ввоз.
	В милл. р.		В милл. р.		В милл. р.		В милл. р.		В милл. р.	
1871—1875	27,2	40,0	38,0	27,1	5,8	4,7	8,7	4,8	4,2	1,7
1876—1880	30,6	44,0	30,2	25,4	7,2	4,3	10,6	3,6	7,0	1,5
1881—1885	29,1	35,3	30,7	22,7	5,1	4,6	8,2	3,8	6,4	1,2
1886—1890	25,4	20,9	32,9	24,5	4,3	4,1	6,7	3,8	6,8	1,3
1891—1895	25,2	27,1	25,5	24,1	5,3	4,6	8,3	5,0	6,4	1,1
1896—1900	25,5	33,5	22,5	19,4	4,7	4,1	8,9	4,2	10,0	1,3
1901—1905	21,3	35,7	22,2	16,3	4,3	3,6	6,9	4,3	10,8	1,7
1906—1910	27,1	39,5	21,3	15,7	4,7	2,9	6,5	4,5	11,6	1,6
1911	30,8	42,0	21,2	13,3	4,3	2,0	5,7	4,9	11,2	1,5
1912	27,0	45,4	21,6	12,1	4,7	2,8	6,4	4,8	10,1	1,6
1913	29,8	46,8	17,5	12,3	4,2	2,5	6,6	4,1	11,7	1,6

Остаток оборота приходится на остальные, особо не упомянутые государства.

Здесь разворачивается чрезвычайно интересная картина. Тогда как в среднем за пятилетие 1871—75 годов внешняя торговля России составляла 1.058 милл. рублей, она в 1913 году увеличилась до 2.894 милл. р., т.-е. на 173,5%. В этом общем обороте указанные выше пять государств участвовали в пятилетие 1871—1875г.г. в среднем в 80% в год, но эта доля уменьшилась в 1913 году до 68,7%. Отсюда явствует, что Россия значительно увеличила свои торговые сношения с заграницей за эти 40 лет, не только относительно общей стоимости товаров, но и в смысле размера участия заграницы в товарном обороте. Если Германия могла

увеличить свое участие во внешней торговле России в течение рассматриваемого периода на целых 3,6%, тогда как Англия утратила более половины (16,9%), Австро-Венгрия и Франция утратили — первая 1,8%, а последняя 1,2%, а Голландия увеличила его на 4,1%, то это — разительное доказательство того, насколько важны были для России сношения с Германией и Голландией за эти 42 года. Сношения с Германией приобретают еще особое значение, если принять во внимание, что торговля с Голландией, также давшая повышение, представляет собою в значительной части лишь транзит в Германию, в которую русские товары поступают водным путем, поднимаясь по Рейну.

При сопоставлении между собою приведенных выше таблиц оказывается, что в течение последнего десятилетия на долю непоименованных особо государств приходится всего только около 31% всей русской внешней торговли. Эти 31% распределяются между остальными непоименованными европейскими и всеми внеевропейскими государствами. Опираясь на эти данные, надлежит далее рассмотреть, из каких именно продуктов слагается вывоз для группы «предметы питания», которая, как мы уже указывали раньше, стоит на первом месте в русской вывозной торговле. За последние 22 года, а именно за время с 1892 г. по 1913 г., в нашем распоряжении имеются статистические данные, дающие следующую картину вывоза предметов питания в миллионах рублей:

Годы.	Зерновые хлеба.	Яйца.	Масло ко- ровье.	Сахар.	Мясо све- жее и соло- нина.	Птица.	Сливи.
1892	163,1	12,2	3,5	5,8	1,9	— 1)	1,6
1896	321,9	21,9	3,2	21,9	1,3	— 1)	1,6
1901	344,2	35,4	26,4	7,8	2,1	— 1)	— 1)
1906	470,5	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)
1911	735,3	80,8	40,9	66,2	5,9	6,8	6,7
1912	745,1	84,7	68,1	56,6	8,4	5,5	8,3
1913	589,9	90,6	71,2	26,6	9,3	7,0	4,6

1) Данных нет.



Зерновые хлеба распределялись следующим образом, в миллионах рублей:

Годы.	Пшеница.	Рожь.	Ячмень.	Овес.	Кукуруза.	Горох.	Пшеничная мука.	Ржаная мука.	Отруби.
1892	77,9	10,8	27,2	15,2	14,2	2,6	4,8	4,7	2,5
1896	163,8	43,5	41,1	37,4	6,4	6,8	5,0	2,7	9,7
1901	122,7	56,1	47,8	58,5	17,2	4,7	6,0	8,2	16,4
1906	205,6	48,9	100,5	51,4	9,2	— 1)	— 1)	— 1)	21,6
1911	258,7	42,6	214,6	73,2	57,5	20,7	9,7	9,7	31,5
1912	192,2	29,0	152,9	51,8	37,8	17,7	7,8	6,5	36,3
1913	225,1	32,9	186,1	31,8	25,1	19,2	14,2	7,1	32,6

Эти цифры говорят сами за себя и показывают ясно, где лежит центр тяжести. В 1913 году вслед за хлебом (70,2%) выделяются по стоимости яйца (10,8%), масло коровье (8,5%) и сахар (3,2%). По этим четырем статьям вывезено на 92,6% стоимости всех вывезенных предметов питания, тогда как, с другой стороны, предметы питания составляли в 1913 году 55,2% стоимости всего экспорта вообще. Из сопоставления этих немногих цифр видно сразу то громадное значение, которое имеет вывоз предметов питания в экономике России. А так как Россия в числе предметов питания вывезла в 1913 году 70,2% зерновых хлебов (а в 1901 году даже 77,3%), то эти цифры ясно показывают доминирующее значение хлебопашества для положения Рос-

1) Данных нет.

сии на мировом рынке. В тесной связи с хлебопашеством находится и птицеводство с его вывозом яиц, могущее процветать лишь в областях, производящих значительное количество хлебов. В ином положении находится маслоделение, но и масло относится к важнейшим сельско-хозяйственным побочным продуктам, хотя маслоделение и зависит от иных предпосылок, чем хлебопашество. Оба продукта—яйца и коровье масло—приобретают из года в год все большее значение во внешней торговле России, при чем оба эти предмета вывоза направляются почти исключительно чрез порты Балтийского моря. Если свести воедино эти данные, то будет ясна главная основа экономического характера страны и выяснится выдающееся положение сельского хозяйства с его подсобными промыслами. Если здесь особенно ярко выступает значение России как государства земледельческого, то таблица распределения вывоза и ввоза между отдельными государствами дает при внимательном изучении много интересных выводов об отношениях России к тем государствам, с которыми она поддерживает внешнюю торговлю, главным образом, к Англии и Германии.

Тогда как Германия увеличила на 2,6% свое участие в вывозе России, Англия утратила в этом отношении 20,5%, и при увеличении импорта из Германии на 6,8%, импорт из Англии уменьшился на 14,8%. Указанная таблица дает еще тот интересный вывод, что среди всех пяти государств, участвующих, главным образом, во внешней торговле России, увеличение в процентном отношении доли участия в ее оборотах наблюдается лишь относительно Германии и Голландии. Этот факт приобретает особенное значение именно во время переживаемых ныне событий. С особенною настойчивостью напрашивается вопрос: какой переворот произведет война в отношении доли участия отдельных стран во внешней торговле России? Если при составлении настоящего труда (в августе 1917 года) и нельзя было еще дать себе определенного ответа на этот вопрос, так как оружие еще не сказало своего последнего слова, то все же можно из истории торговли сделать выводы и относительно теперешнего положения. До начала мировой войны, в 1913 году внешняя торговля России распределялась по европейской границе следующим образом: из всего оборота внешней торговли на сумму 2.378,9 миллионов рублей приходилось:



Н А	В ы в о з.	В в о з.	И Т О Г О.
	В миллионах рублей.		
порты Балтийского моря (со включением Петербурга) . . . . .	460,1	486,1	946,2
границу с Пруссией . . .	242,7	509,6	752,3
порты Черного и Азовского морей . . . . .	424,5	74,8	499,3
остальные границы . . . .	105,4	75,7	181,1

т.-е. в процентном отношении участвовали во внешней торговле:

	В ы в о з.	В в о з.	И Т О Г О.
	В миллионах рублей.		
Порты Балтийского моря . . . . .	37,3%	42,4%	39,7%
Прусская граница . . . в	19,7%	44,5%	31,7%
Порты Черного и Азовского морей . . . . . в	34,4%	6,5%	21,0%
Остальные границы . . . в	8,6%	6,6%	7,6%

Отсюда получается два вывода: первый—что Балтийское море представляет собою важнейшую границу для русской внешней тор-

говли, так как через нее проходит почти две пятых всего товарооборота, а второй—тот, что Германия занимает во внешней торговле России совершенно исключительное положение.

Из этих двух фактов вытекает, что Балтийское море имеет решающее значение для внешней торговли России. То государство, которое будет пользоваться после войны наибольшим влиянием на Балтийском море, будет также оказывать наибольшее влияние на внешнюю торговлю России, ибо по тому обороту, который принимает положение вещей в России, прежняя свобода торговых сношений едва ли останется и на будущее время. Со дня на день становится сомнительнее, будет ли Россия в состоянии поддерживать свободу торговли для всех народов, подобно тому, как это имело место до войны. Если ход событий не слишком обманчив, то вокруг Балтийского моря и из-за него разыграется экономическая война, победителем в которой, по всей вероятности, окажется государство, которое будет владеть портами Балтийского моря. Вместе с тем к этому государству перейдет и преобладающее влияние во внешней торговле России. Поэтому представляется вопросом первостепенной важности для Германии не только сохранение ее прежнего значения на Балтийском море, но и, по возможности, укрепление и расширение этого значения<sup>1)</sup>.

## ГЛАВА XXII.

Предшествующий краткий обзор уже коснулся вопроса о влиянии, которое имели железные дороги на развитие страны и ее производительных сил. Если взвесить, что Россия в 1851 году вывезла предметов питания на 21,8 миллионов рублей, а в 1913 году стоимость предметов этой группы вывоза составляла 839,9 миллионов рублей, то уже одно сравнение этих величин дает очевидное доказательство того, что такого результата возможно было достигнуть только путем создания для обширных производительных районов возможности доставлять собранный хлеб на мировой рынок. Но эта возможность могла быть достигнута лишь двумя способами. Доставка в границе государства могла производиться либо водными путями,

1) Писано осенью 1917 года. *Примечание редактора.*



либо с помощью железных дорог. Водные пути в России не подвергались существенным изменениям в течение десятилетий или даже столетий. Водные артерии—Волга, Днепр, Западная Двина и т. д.—не были улучшены технически настолько, чтобы они могли служить судоходству равномерно на всем своем протяжении. Волга, как и прежде, мелеет все больше и больше, а пороги Днепра представляют ныне такое же препятствие для судоходства, как и в древние времена. К этому присоединяется еще и то обстоятельство, что в области сооружения каналов для соединения судоходных рек в России уже давно не было предпринято ничего существенного. Канал, на который указывают охотнее всего и с мало обоснованным чувством гордости, так называемая «Мариинская система», соединяющая Волгу у Рыбинска с Петербургом, уже давно не стоит на высоте требований, которые должны предъявляться к подобному водному пути. Пропускная способность этой системы значительно отстает от требований того громадного передвижения зерна и леса, которое производится по ней. Поэтому жалобы на неудовлетворительность этого водного пути сделались постоянными и, что хуже всего,—жалобы эти вполне основательны. И все же Мариинская система—самый значительный и наилучше оборудованный искусственный водный путь. Все остальные каналы и их сооружения находятся в состоянии упадка, а потому имеют ничтожное значение для торговли. К этому, ко вреду для развития страны и для расширения обслуживаемой реками площади Европейской России, присоединяется плохое состояние грунтовых дорог и незначительное развитие подездных железнодорожных путей к началу мировой войны. Остается, следовательно, пользоваться водными путями тем же способом, как пользовались ими деды. Зимой по санному пути они подвозили хлеб к рекам, складывали его там до открытия навигации, доставляли его, пользуясь полою водою, в Петербург и достигали этим того результата, что хлеб продавался не ранее десяти месяцев после его уборки. При этом не следует забывать, что в таких условиях не могло быть речи о расширении области подвоза, а следовательно—и о значительном увеличении посевных площадей в производительных районах рек. И даже единственный способ передвижения больших количеств хлеба, а именно санный путь, обеспечен далеко не всегда и не регулярно. Если снег падает ровно, при тихой погоде, так что путь по-

лучается ровный и таким и остается, то есть надежда достичь берега ближайшей реки с большим грузом сравнительно легко. Но если эти предпосылки не имеют места, то пользование этим средством передвижения отпадает, так как даже при двойной запряжке удастся достигнуть немногого. Насколько мало в России применяются под'ездные пути <sup>1)</sup>, пригодные для нее в значительно большей степени, чем для других производящих стран, на это мы уже указывали подробно в другом месте.

Чтобы определить, сколь велика область подвоза какой-нибудь железной дороги, или, как в предшествующем случае, какой-нибудь реки, следовательно, чтобы определить, на каком расстоянии пуд зерна еще может быть доставлен к железнодорожной станции с выгодой для производителя, я произвел в 1889 году обширное обследование <sup>2)</sup>, а результат его использовал для поддержания защищавшейся мною тогда идеи сооружения новых под'ездных путей. Для 240 станций, 2.794 мест производства, прилегающих к 16 железнодорожным линиям были определены расстояния, на которые подвозится к станциям зерновой хлеб и во что обходится подвоз. Тогда удалось собрать эти данные для 2.794 производственных пунктов, и это дало хороший материал для разрешения вопроса о протяжении, широте области подвоза данной железной дороги.

Этот цифровой материал показал, что среднее для всех 16 дорог расстояние, на которое производители еще подвозят хлеб к ближайшей железнодорожной станции, составляет 22 версты. Это среднее расстояние, как показывают новейшие данные, подходит довольно точно еще и к теперешнему положению вещей. И теперь еще 22 версты от железной дороги составляют ту среднюю границу, внутри которой окупается в России производство хлебов, как предмета торговли. От этой средней цифры разнятся, конечно, отдельные цифры для отдельных дорог. Но здесь нас интересуют не столько эти средние цифры, сколько те крайние границы, от которых еще производился подвоз зерновых хлебов. В этом отношении мы находим

---

1) Ср. «Железнодорожный Архив», 1917 г., стр. 441.

2) К вопросу о под'ездных путях в России. Со статистическими данными о перевезенных в 1866—1885 гг. количествах хлебных грузов. Рига. Издание Н. Киммеля. 1889 г.



в цифровом материале данные, которые ясно показывают, насколько различно расценивается в различных частях обширного государства работа человека с лошадыю. Так, крайние границы, от которых еще производилась доставка хлеба, колеблются между 25 и 150 верстами. Очень большая амплитуда колебания здесь объясняется, с одной стороны, различием положения производительного района, расположенного либо вблизи промышленного района (Рязск—Моршанск) или на периферии Европейской России (Козлов—Воронеж—Ростов и Оренбург), с другой же стороны, родом перевозимого зерна, а именно: овса или пшеницы. Близость промышленного района имеет своим последствием вздорожание работы человека с лошадыю, а потому естественным образом ограничивает возможность передвижения зерна на большие расстояния. В особенности если, как в Рязско-Моршанском районе, перевозимый груз—главным образом, овес—относится к более дешевым. Но положение меняется в других производительных областях, далеко отстоящих от промышленных и торговых центров (Козлов—Воронеж—Ростов и Оренбург), где труд оплачивается дешевле и в то же время перевозится более ценный продукт, а именно пшеница. Здесь область доставки значительно расширяется и достигает крайнего предела (150 в.) для гужевой доставки по обыкновенным дорогам. В этом, главным образом, и заключаются те основания, которые определяют возможность расширения области подвоза, основания, образовавшиеся под давлением обстоятельств и, наверное, имевшие решающее значение задолго до того времени, когда железные дороги приобрели значительное влияние на передвижение грузов. Здесь напрашивается предположение, что в то время, когда труд вообще ценился гораздо ниже, чем после введения железных дорог, как средств сообщения, районы подвоза были, вероятно, еще обширнее. Все же следует допустить, что едва ли расстояние в 150 в. превышалось в значительной степени, и что, следовательно, для того времени, которое предшествовало постройке железных дорог, район подвоза к рекам, служившим единственным средством передвижения грузов на большие расстояния, хотя и с большою тратою времени, что этот район также ограничивался 150 верстами. Это дает возможность нарисовать приблизительную картину того, из каких частей российской производительной территории происходили те хлебные грузы, которые доставлялись

к границам государства. Таких рек, по которым прежде возможно было судоходство и возможно еще и теперь, очень немного. Да и то большинство из них (здесь имеются в виду лишь реки Европейской России) таковы, что в них лишь весной имеется достаточно воды для судоходства и для сплава плотов. Эти условия определяют и те количества зерна, которыми мог располагать экспорт. Из имеющихся в моем распоряжении цифровых данных, относящихся до 1851 года, прежде всего можно установить, что стоимость вывезенного зерна <sup>1)</sup> в означенном году составляла 21,8 милл. руб. В том же году транспорт мог вообще располагать лишь 937 верстами железно-дорожных путей. Но для вывоза зерна имеют значение лишь 604 в., т.е. Нижне-Волжская ж. д., ибо остаток в 333 в. приходится на дороги—Царско-Сельскую и Варшавско-Венскую, которые не играли никакой роли в вывозе зерна в 1851 году. Чтобы не считаться в дальнейшем исследовании с этим незначительным фактором, не игравшим в то время заметной роли, можно принять без большой ошибки, что означенное количество вывезенного зерна на сумму 21,8 милл. руб. было доставлено водными путями и гужом в районе подвоза самих пограничных пунктов. Значит, все зерно, которое Россия могла выбросить на внешний рынок в 1851 г., выражается этою суммою в 21,8 милл. рублей.

Но если мы пожелаем проследить влияние, которое оказало железнодорожное строительство на развитие вывоза в течение последующих 62 лет, то одна из предшествующих таблиц показывает, что России удалось увеличить к 1913 году вывоз продуктов питания в 40 раз. В особенности вывоз зерна за это время возрос почти в 30 раз. Мы только-что сказали, что для определения того влияния, которое оказало железнодорожное строительство на развитие и рас-

---

1) Здесь предполагается, что сумма в 21,8 милл. рублей составляет стоимость вывезенного зерна, хотя она в официальной статистике обозначена, как стоимость вывезенных *продуктов питания*. По тогдашнему положению вещей совершенно правильно поставить на место продуктов питания зерновой хлеб. Ибо даже через 31 год, а именно в 1882 г., официальная статистика под рубрикою продуктов питания приводит, кроме зерна, только мясо, масло (коровье) и яйца на сумму 3,6 милл. р., при чем небезосновательно предположение, что эта торговля касалась только самих пограничных областей.



ширение области подвоза, достаточно установить, насколько вывоз увеличился по его стоимости. При этом предполагалось, что это положение верно, без обоснования его какими-либо доказательствами. Но, по моему мнению, из предшествующего изложения ясно, что едва ли какой-либо фактор, кроме железных дорог, мог играть сколько-нибудь значительную роль в этом явлении. В состоянии судоходных рек ничего не изменилось, да и не могло измениться. О каких-либо существенных изменениях и улучшениях не может быть и речи.

Достаточно напомнить о насчитывающем уже сто лет проекте соединения Балтийского и Черного морей между Ригой и Херсоном. Таких проектов, поглотивших массу труда, времени и денег, существовало еще несколько, но все это только проекты, осуществление которых теперь еще менее вероятно, чем до войны. Отсюда следует, что необыкновенное увеличение вывоза предметов питания сводится к другим причинам. Таковыми причинами являются исключительно новые пути сообщения—железные дороги, протяжение которых возросло за 62 года до 63.153 верст. Это значительно увеличило возможность расширения посевной площади. А что такое увеличение действительно произошло, доказывается тем обстоятельством, что в 1913 году можно было вывезти предметов питания на 839,9 милл. рублей, и притом не только зерновых хлебов, но и других ценных продуктов.

Если с этими данными обратиться к рассмотрению вопроса о расширении обслуживаемого железными дорогами района подвоза, то станет ясно обратное влияние железных дорог на экономическое развитие страны, прежде всего в отношении культуры зерновых хлебов. Указанные 63.153 верст железных дорог создали новые и огромные возможности для хлебопашества, даже если принять во внимание только исчисленные выше 22 версты среднего расстояния подвоза. Если, таким образом, используемая площадь посева в известном смысле ограничивается, так как железнодорожные станции являются сборными пунктами для целого производительного района с радиусом в 22—150 верст, то нужно считаться и с тем, что пункты вывоза могут рассчитывать на новые районы подвоза. Если они до сих пор могли рассчитывать лишь на доставку водными путями и на доставку гужом на расстояние не свыше 150 верст, то теперь

учитывался дешевый железнодорожный транспорт, который давал возможность значительно расширить районы, откуда производился подвоз к местам экспорта.

В пределах каких именно границ это явление имело фактически место, показывают следующие данные <sup>1)</sup>. Согласно этим данным подвоз зерна к пограничным пунктам выразился в следующих цифрах:

	1895	1900	1905	1911
	В миллионах пудов.			
<b>Верст.</b>	374,7	336,3	444,5	545,1
	Из них приходится в процентах на расстояние в:			
1—300	35,8	20,9	37,5	48,6
301—800	28,1	22,2	25,9	22,1
801—1300	18,8	22,0	15,4	14,6
1301—1800	13,8	22,9	13,9	9,9
1801—2300	2,8	7,6	4,3	4,1
2301—2800	0,4	3,4	1,2	0,7
2801—3300	0,1	1,0	1,5	0,0
3301—3800	—	—	0,2	0,0
3801—5500	—	—	—	0,0

<sup>1)</sup> Взятые из «Сводной статистики перевозок по русским железным дорогам». Издание департамента железнодорожных дел министерства финансов, 1895 и 1911 гг. Хлебные грузы. Часть III. Главнейшие станции отправления и назначения и распределение перевозок по расстояниям. Петербург.



Здесь сразу выявляется доля участия железных дорог в расширении района подвоза пограничных пунктов <sup>1)</sup>, а вместе с тем и в увеличении количества вывезенного зерна.

Тогда как мы раньше установили, что подвоз по грунтовым дорогам не превышает расстояния в 150 верст и этим ограничивался район подвоза, вышеприведенные данные указывают, что ныне район подвоза увеличился до 8.000 верст слишком. Каково должно быть значение такого увеличения района подвоза не только для развития вывозной торговли, но и для хлебопашества в самой стране, ясно само собою. Если еще присоединить к этому то значение, которое имеет хлебопашество в экономическом положении страны, как это показано в приведенной раньше таблице, то станет ясно то выдающееся влияние, какое имели железные дороги в этом отношении. Но влияние это сказывается не только на внутреннем положении страны; оно обнаруживается в особенности на мировом рынке, где Россия имеет возможность выступать с крупным предложением, а потому является желанным поставщиком зерновых хлебов. В результате получается приток золота в государственную казну. До начала мировой войны России удавалось с помощью этого золотого поступления покрывать свои заграничные платежи процентов. Как сложатся обстоятельства в этом отношении на будущее время, этого сейчас совершенно нельзя предвидеть. Все же можно ожидать, что страна под давлением дол-

1) Входя в рассмотрение отдельных частных вопросов, мы не совсем придерживаемся тех рамок, которые мы сами себе поставили, а именно: вопроса о влиянии железнодорожной политики на экономическое положение России. Однако с приобретением Риги [после Брестского мира. *Прим. ред.*] условия балтийской торговли получили совсем иное значение, так что стоит труда показать, каков был район подвоза балтийских портов—Ревеля, Риги, Виндавы и Либавы, а также по сравнению с ними—Кенигсберга и Данцига (для двух последних портов постольку, поскольку они получают хлеб из России). Российские балтийские порты вывезли в 1911 году всего 122,7 милл. пудов хлеба; из них пришлось на порты Ревель, Ригу, Виндаву и Либаву вместе взятые — 74,6 милл. пудов, или 60,7%; чрез западную сухопутную границу в 1911 году вывезено всего 95,1 милл. пудов; из них Кенигсберг и Данциг получили вместе 38,7 милл. пудов, или 40,7%, тогда как другие *германские* пункты получили чрез русскую западную границу вместе 38,0 милл. пудов, или 40,0%. Таким образом, Германия получила этим путем в 1911 году 76,7 милл. пудов, или 80,7% всего вывезен-

гов, которые навяжет ей война, будет вынуждена передавать за границу все большие излишки зерна, что вполне возможно при теперешнем положении хлебопашества, если будут применены более интенсивные методы обработки. Ибо среди знатоков сельского хозяйства нет двух мнений о том, что хлебопашество далеко еще не поль-

ною чрез западную границу русского зерна. Хлеб, который доставлялся в порты, происходит из районов, показывающих следующие расстояния:

	Ревель.	Рига.	Вндава.	Либав.	Кенигсберг.	Данциг.
	Получили в миллионах пудов.					
<b>Верст.</b>	12,2	22,0	11,2	23,2	27,9	10,7
	Из них приходится в процентах на расстояние:					
1—300	4,4	22,6	2,1	10,2	1,1	1,9
301—800	2,8	15,8	24,6	2,1	10,1	8,5
801—1300	16,9	15,7	25,7	56,4	49,9	38,5
1301—1800	51,2	18,6	20,2	30,5	23,6	35,7
1801—2300	20,7	25,2	19,3	0,5	13,5	14,2
2301—2800	3,5	2,0	7,0	0,2	1,4	1,3
2801—3300	0,4	0,2	—	0,0	0,2	0,0
3301—3800	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3801—5500	0,0	0,0	1,2	—	0,0	0,0
5501—8000	0,0	—	—	—	—	—



зается тем вниманием, на какое оно могло бы рассчитывать при его важном значении для финансового хозяйства страны. Это становится особенно ясным, если принять во внимание высокое состояние обработки и земельные улучшения в тех странах, с которыми Россия вынуждена конкурировать на мировом рынке. Быть-может, нужда заставит когда-нибудь принять решительные меры, и тогда будет посвящено больше заботы хлебопашеству в смысле новейших учений об обработке и удобрении почвы<sup>1)</sup>. Если бы в России произошел

1) И. С. Блох, «Мелиоративный кредит и состояние сельского хозяйства в России и в иностранных государствах». Петербург, 1890 г. В этой прекрасной работе показано, на сколь угрожающе низкой ступени находилось сельское хозяйство в России. Едва ли оно много изменилось за последнее время, ибо искусственное удобрение составляет, как и прежде, исключение, тогда как навоза нет, ибо для этого слишком незначителен контингент скота. Интересно, что говорит по этому предмету Блох. Он подвергает сильному сомнению вопрос о том, действительно ли богатство даже русской пахотной земли столь неисчерпаемо, чтобы можно было извлекать из нее урожай из года в год безнаказанно и не истощая до конца производительных сил почвы, если не возвращать ей искусственным путем то, что из нее извлечено. Чтобы обосновать это сомнение, автор указывает, что в 6.100 пудах (100.000 килогр.) содержится:

	Фосфор- ной ки- слоты.	Калия.	Извести.	Азота.
Пшеницы . . . . в пудах	50,08	34,47	3,72	126,97
Ржи . . . . " "	49,89	32,69	3,11	107,39
Овса . . . . " "	33,18	25,62	6,14	117,12
Ячменя . . . . " "	43,92	28,97	2,98	93,69
Костей . . . . " "	24,00	—	30,00	3,00
Крупного рогатого скота в 100 головах . . . . .	45,40	3,90	50,70	64,90
Свиней и овец в 100 головах.	2,68	0,55	2,81	6,10

действительно такой прогресс, то еще яснее обнаружится, какое значение будут иметь железные дороги для хозяйственного развития. Ибо услуги их по доставке удобрения, сельско-хозяйственных орудий и машин окажутся все более необходимыми. Но чем больше удастся железным дорогам оказать в этом отношении услуг сельскому хозяйству, чем более оно будет переходить к интенсивному хозяйству и к тщательной обработке земли современными способами, тем более будут применяться вспомогательные средства, доставляемые на большие расстояния, и в той же степени будет усиливаться значение железных дорог для развития России. При этом не будет служить препятствием и то обстоятельство, что железные дороги прежде всего

А чтобы показать, какие громадные количества питательных веществ, извлеченных из почвы, приходится только на вывезенный зерновой хлеб, Влох переводит полученные выше цифры на вывоз и приходит к выводу, что почва должна была отдать при вывозе:

	Фосфор- ной ки- слоты.	Калия.	Извести.	Азота.
174 милл. пудов пшеницы— пудов	1.429.701	984.062	106.199	3.624.785
88 милл. пудов ржи . . . . .	722.570	489.851	45.043	1.555.359
72 " " овса . . . . .	395.837	305.646	73.250	1.397.241
67 " " ячменя . . . . .	480.600	317.008	32.609	1.025.214
2 " " костяй . . . . .	469.120	—	611.400	61.140
26 тыс. голов крупн. рог. скота . . . . . пудов	12.121	1.041	13.536	17.320
241 тыс. голов овец и сви- ней . . . . . пудов	6.468	1.323	6.762	14.701



строились для того, чтобы служить государству в развитии его военной мощи. Возражения, которые приводились и еще и теперь приводятся против конфигурации железнодорожной сети, должны быть умерены тем замечанием, что железные дороги в общем все же сдерживались по единообразному плану, который несколько не препятствует развитию сельского хозяйства <sup>1)</sup>.

Однако требования, предъявляемые к продуктивности сельского хозяйства и его подсобных промыслов, возросли за последнее десяти-

При этом еще не учтено гораздо большее количество зернового хлеба и мяса, необходимое для пропитания населения. И это все происходит без всякого возмещения почве ее потерь, ибо то, что возвращается ей в виде навоза, на самом деле по количеству ничтожно.

Так говорит Блох.

И такое хищническое хозяйничание ведется в России исстари. Вопрос Блоха о том, как долго это может длиться безнаказанно, представляется совершенно уместным. Правда, количества ввозимых искусственных удобрений возрастали постоянно. При ввозе в 1866 г. всего в размере 30.000 пудов, в 1888 г. — 1.856.000 пудов, в 1913 году было ввезено уже 26.700.000 пудов. Но что значат 27 милл. пудов искусственного удобрения при обширности русской пахотной площади? Это — капля в море.

Конечно, остается еще естественнейшее разрешение этого вопроса, а именно — производство или получение удобрения в самой стране. Тут мы наталкиваемся на удивительное явление. Промышленность в этом отношении почти отказывается служить, хотя имеются все данные для производства искусственных удобрений. Проф. Энгельбрехт (см. проф. Томс — «Сельско-хозяйственная опытная станция при рижском политехникуме», 1875 г.) указывает, что широкое кольцо фосфоритов и копролитов тянется через всю Россию с юго-запада на северо-восток, что представляет собою сырой материал для выработки наилучшего искусственного удобрения. По Энгельбрехту, кольцо это занимает площадь в 20.000 кв. верст. И подобные источники сырых материалов нашлись бы, наверное, и еще в этой огромной стране, а это дало бы возможность покрыть с избытком настоящую нужду. Насколько богаты эти залежи фосфоритов, можно видеть из того, что в этом широком кольце в 20.000 кв. верст находится часть в 2.000 кв. верст в области Днестра, точно исследованная на содержание фосфоритов, при чем было установлено, что только в этом месте можно добыть 1.700 милл. пудов. Но промышленность не удовлетворяет требованиям даже в этой — важнейшей для России — области.

<sup>1)</sup> См. также в «Железнодорожном Архиве» 1917 г., т. III, стр. 455 и след.

летие в значительной степени. К стремлению продавать за границу возможно большие количества зерна, чтобы ввозить в страну золото, присоединилась другая большая задача, а именно задача снабжения хлебом сильно увеличивающегося населения, в особенности городского. Это явление вполне естественное и объясняется постепенным ростом промышленности. И все же эти количества хлеба нужно было произвести и нужно было их перевезти. Сельское хозяйство и железные дороги должны были работать совместно, чтобы достигнуть в этом благоприятных результатов, ибо на тех землях, которыми можно было располагать до постройки железных дорог и которые были ограничены тесною областью подвоза, эта цель не могла быть достигнута. Только после того, как железные дороги расширили почти до бесконечности районы подвоза не только для пунктов вывоза, но также и для каждого отдельного места сбыта, сделалось возможным удовлетворить спрос, увеличивавшийся в обоих направлениях. И насколько возрос этот спрос именно по отношению к зерновому хлебу! В моем распоряжении имеются лишь цифры за время после 1895 г., из которых можно сделать заключение о распределении по пограничным пунктам и внутренним рынкам. Но уже рост движения хлебных грузов за эти 17 лет показывает ясно тот подъем, который должен был совершиться в хлебопашестве за это время, если железные дороги перевезли:

В 1895 г.	В 1900 г.	В 1905 г.	В 1911 г.
-----------	-----------	-----------	-----------

М и л л и о н о в п у д о в .

710,3	777,2	967,4	1.251,2
-------	-------	-------	---------

или по отношению к 1895 г. перевезенное количество увеличилось в процентах на:

—	9,4	36,2	80,4
---	-----	------	------



В этом общем увеличении количества перевезенных хлебных грузов внешний и внутренний рынок участвовали неодинаково. А именно приходилось:

На внешний рынок.				На важнейшие внутренние рынки.			
В 1895 г.	В 1900 г.	В 1905 г.	В 1911 г.	В 1895 г.	В 1900 г.	В 1905 г.	В 1911 г.
М и л л и о н о в п у д о в.							
374,7	336,3	444,5	545,1	219,5	297,0	336,8	475,8

или сравнительно с 1895 г. количество перевезенного хлеба увеличилось в процентах на:

—	10,2	18,6	45,5	—	35,3	53,4	116,7
---	------	------	------	---	------	------	-------

Кроме количеств, указанных здесь, в 1911 г. было перевезено еще около 200 милл. пудов хлеба, которые распределились внутри страны между многими маленькими станциями, особо не упомянутыми в официальной статистике. Все движение хлебных грузов увеличилось, однако, как уже указано выше, на 80,4%, что соответствует среднему ежегодному увеличению на 4,7%. Но это количество возросло не равномерно для обоих рынков. Спрос на важнейших внутренних рынках, как это видно из предшествующей таблицы, возрос значительно быстрее, чем на рынках внешних. Увеличение на внутренних рынках равняется в среднем ежегодно 6,9%. Не подлежит сомнению, что это служит доказательством влияния железных дорог на производительность сельского хозяйства, хотя значительную роль играет здесь и прогресс в области хлебопашества, что доказывается процентным увеличением перевозок на короткие расстояния—от 1 до 300 в. (см. стр. . . .). Хорошим свидетельством этого прогресса, с одной стороны, и влияния железных дорог на

расширение площади подвоза — с другой, может служить нижеследующая таблица. Важнейшие внутренние рынки снабжались хлебом на расстоянии:

ВЕРСТ.	В 1895 г.	В 1900 г.	В 1905 г.	В 1911 г.
	В процентах ко всему спросу:			
1—300	48,8	47,5	51,6	51,0
301—800	29,5	31,4	25,0	25,3
801—1300	12,9	12,0	13,7	12,6
1301—1800	7,1	6,4	6,1	6,6
1801—2300	1,4	1,9	1,8	2,5
2301—2800	—	0,4	0,4	1,5
2801—3300	—	—	0,1	0,2
3301—3800	—	—	—	—
3801—5500	—	—	0,8	0,1
5501—8000	—	—	0,3	—

Если сравнить эти цифры с данными, приведенными на стр. 132, то выяснится общая картина влияния, которое оказывали железные дороги на распределение урожая внутри страны. Но это распределение могло иметь место лишь тогда, когда были добыты значительные количества хлебов, а этим доказано то существенное положение, которое мы здесь выдвигаем. С прогрессивным увеличением железных дорог увеличилась также и посевная площадь, а вследствие этого возможно было не только покрыть потребность внутри страны на пропитание населения, но еще предоставить для внешнего рынка хлеб во все возрастающих количествах.



Здесь уместно обратить внимание на необычайно быстрый прирост населения России. Количество населения в настоящее время исчисляется в 170 милл.; переписи за последние годы не было. Этой цифре в 170 милл. можно противопоставить количество населения в 1882 г. в 102 милл. Население, следовательно, растет чрезвычайно быстро, и соответственно этому должна усиливаться и производительность сельского хозяйства, чтобы дать необходимые продукты питания. Если принять во внимание, что главное увеличение населения приходится на чисто сельские местности, и что потребности этой части населения удовлетворяются прежде всего продуктами сельского хозяйства, то отсюда выясняется другой фактор, убеждающий в том, что развитие хлебопашества и сельско-хозяйственных подсобных промыслов шло в уровень с увеличением населения и требованиями внешней торговли за рассматриваемый период времени. Это дает утвердительный ответ на вопрос о продуктивности сельского хозяйства, но этим совсем не сказано, что эта продуктивность исчерпана хотя бы в незначительной степени. В этом отношении я могу сослаться на мои доводы, изложенные на стр. 134—135<sup>1)</sup>.

Но это только одна сторона вопроса, хотя и очень важная. Рядом выступает другая сторона—об обработке пахотной земли. Ни для

1) Когда в 1891 и 1892 годах Россия была поражена тяжким недородом в особенности в приволжских губерниях, компенсация же из других местностей оказалась невозможной вследствие непроизводительности железных дорог, неизбежным последствием явился голод. Горький опыт заставил правительство войти в обстоятельное исследование причин этой катастрофы и возможности предупреждения повторения чего-либо подобного в будущем. Был образован целый ряд комиссий, из которых одна обнародовала в 1897 г. в «Вестнике Финансов, Промышленности и Торговли» (№ 46) результаты своих исследований по вопросу о применении искусственных удобрений. Там приводятся следующие данные: удобрений всего употреблено во всем мире 389 милл. пудов (6,37 милл. тонн), из них приходится на долю:

Германии . . . . .	129	милл. пуд., или	2,11	милл. тонн.
С един. Штатов Амер. . . . .	96	”	1,57	”
Франции . . . . .	62	”	1,01	”
Великобритании. . . . .	62	”	1,01	”
России . . . . .	4	”	0,07	”

кого не тайна, что это является очень большим местом для России. Между тем министерство земледелия констатировало еще в 1910 г., что сельское земледельческое население все еще применяет для пахоты и притом почти исключительно соху, весьма примитивный инструмент, и что современный плуг проникает очень медленно в эту

В дальнейшем журнал указывает, что из употребленных удобрений приходилось на

	В Германии.		В России.	
	В милл. пудов.	В процентах.	В милл. пудов.	В процентах.
Фосфористые . . . . .	67	52	3,6	90
Калийные . . . . .	33	26	0,24	6
Азотистые . . . . .	29	22	0,16	4

Эти количества по отношению к удобренной площади дают на десятину:

	В Германии.		В России.	
	Пудов.	Килограммов.	Пудов.	Килограммов.
Вообще . . . . .	5,16	83,52	0,4	6,55

Из них приходится на отдельные виды удобрений:

Фосфористые . . . . .	2,68	43,898	0,036	0,589
Калийные . . . . .	1,32	21,621	0,0028	0,46
Азотистые . . . . .	1,16	19,001	0,016	0,26



часть населения, имеющую столь большое значение в хлебопашестве. С другой стороны, этот же официальный источник удостоверяет, что вообще применение сельско-хозяйственных машин значительно прогрессирует, но что пользуются ими не широкие массы крестьянского населения, а, наоборот, лишь в крупных и крупнейших имениях находят себе значительное применение сельско-хозяйственные машины. Для доказательства увеличения применения этих машин в дальнейшем, за неимением другого материала, приводятся цифры, показывающие количества перевезенных железными дорогами сельско-хозяйственных машин, а именно:

В 1897 г. . . . .	4.274 тыс. пудов.
„ 1902 „ . . . . .	10.600 „ „
„ 1907 „ . . . . .	16.113 „ „
„ 1908 „ . . . . .	18.054 „ „

Но весьма отрезвляет замечание, сделанное тут же, что в то время, а именно в 1908 г., как это утверждает министр финансов в объяснительной записке к государственной росписи на 1910 г., расходы по приобретению этих машин распределялись следующим образом. В черноземной полосе на одну десятину в среднем приходилось 39 к. расходов по приобретению машин, вне черноземной полосы — 32 коп., в том числе в прибалтийских губерниях — 176 коп., в Царстве Польском — 53 коп., на Кавказе — 37 коп., в Сибири и Средней Азии — 287 коп., или в среднем на всю Рос-

Не должно удивлять, что этот результат поразил даже русских членов комиссии. И самые основания, объясняющие это низкое состояние хлебопашества, неубедительны, ибо то обстоятельство, что искусственные удобрения в Германии дешевле, чем в России, все же не может служить достаточным обоснованием столь низкого состояния сельского хозяйства. С другой стороны, разница между приведенным здесь количеством введенных в почву удобрений и теми громадными количествами тех же веществ, ежегодно извлекаемыми из почвы, как они исчислены Блохом (см. выше), так разительна, что не допускает никакого сравнения. Правда, условия с тех пор несколько изменились, ибо в 1913 году Россия ввезла уже 26,7 милл. пудов удобрений, а может-быть, к тому времени приступила и к собственному производству их, но во всяком случае не может быть и речи о достаточной замене искусственными удобрениями извлеченных из почвы питательных веществ.

сию—53 коп.; это составляло бы для имения в 1.000 десятин земли скромную цифру в 530 рублей. Насколько скромно такое оборудование мертвым инвентарем, видно из сравнения с данными по восточной части Пруссии. По имеющимся у меня цифрам стоимость инвентаря крестьянского хутора величиною в 100 моргенов лучшей земли оценивается в 2.500—3.000 марок. Это составило бы на одну десятину (около 4 моргенов) от 100 до 120 марок. В России в черноземной полосе, на лучшей земле, приходится по этой статье всего 0,84 марки!

И здесь ясно видно влияние железных дорог. Без их помощи переселенческой деятельности государственных органов едва ли бы удалось снабдить вновь образованные в Сибири и в Средней Азии поселения сельско-хозяйственными машинами в столь значительном для русских условий масштабе, как это произошло в действительности. Правда, утверждение, будто сельско-хозяйственные машины применяются почти исключительно в не-крестьянских владениях, не оправдывается для Сибири и Средней Азии, ибо в Сибири, а может-быть, и в Средней Азии имеются в наличности, главным образом, мелкие поселения; то же самое можно сказать о прибалтийских губерниях, в которых землевладение почти на 45% находится в руках крестьян.

К этому нужно прибавить еще зависимость от заграницы. Потребность в сельско-хозяйственных машинах и орудиях еще в 1908 году оценивалась всего в 65—70 милл. р.<sup>1)</sup> По данным таможенной статистики, сельско-хозяйственные орудия и машины ввезены в Россию:

В 1900 г. на	16,0	милл. рублей.
„ 1908 „ „	26,5	„ „
„ 1913 „ „	38,7	„ „

Если приведенный расчет потребности в 65 — 70 милл. р. верен, то, следовательно, Россия в 1908 году изготовила сама 59,2% и только остаток покрыла ввозом из-за границы. Однако нам кажется, что этот расчет выведен со слишком большим уклоном в сторону русской производительности, ибо, согласно официальным

<sup>1)</sup> Розенфельд, И., «Распространение сельско-хозяйственных машин в России», «Промышленность и Торговля», вып. 22, стр. 515.



источникам<sup>1)</sup>, производительность эта составляла в 1900 г. всего 10,4 милл. р. Если бы было верно, что Россия оплатила свою потребность в 1908 году 65 миллионами рублей, то страна, при ввозе в этом году из-за границы на 26,5 милл. рублей сельско-хозяйственных машин и орудий, должна была бы сама изготовить на 38,5 милл. рублей, а это означало бы, что производство за короткий период в 8 лет возросло на 265,8%, что, однако, невероятно, судя по всему, что известно об этой отрасли промышленности. Как бы то ни было, остается тот факт, что Россия далека от возможности покрывать свою потребность в сельско-хозяйственных орудиях и машинах производством внутри страны. Это видно и из нижеприведенного воля, раздавшегося в военном 1916 году, когда границы были закрыты и не могло быть ввоза. Вдруг возник вопрос: а будут ли у крестьянина в 1916 и 1917 гг. косы? И на этот вопрос ответ получился отрицательный<sup>2)</sup>. Для обоснования этого положения приведем доли участия в снабжении сельского хозяйства ко-сами:

Г О Д Ы.	Заграница.	Русская промышленность.
	Милл. рублей.	Милл. рублей.
1908—1911 г.	1,2	—
1912 г.	0,9	0,4
1913 г.	1,2	0,3
1914 г.	1,7	—

<sup>1)</sup> «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли» 1902 г., выпуск 26. «Ввоз сельскохозяйственных машин по сравнению с их производством в России».

<sup>2)</sup> Борис Калинин. «Будут ли у крестьян косы в 1916 — 1917 годах?» — «Промышленность и Торговля», 1916 г. Выпуск 16, стр. 450 и след.

Даже относительно кос, т.-е. такого орудия, которое должно иметься в каждой избе, русская промышленность совершенно не удовлетворяет предъявляемых к ней требований.

Если Госсии удастся как в этой области, так и в области изготовления искусственных удобрений усовершенствовать свое производство настолько, что будут вырабатываться требуемые количества и притом по дешевой цене, тогда наступит момент, когда и само сельское хозяйство будет гораздо производительнее и будет лучше выдерживать конкуренцию. Производимые количества хлебов должны в ближайшие годы возрасти в значительной степени, если Россия пожелает не только покрыть свою собственную потребность, но и выступить на мировом рынке с крупным предложением.

Для России хлебопашество представляет на многие и многие годы важнейшую отрасль добывающей промышленности, оно, главным образом, будет давать ей возможность получать из-за границы деньги, в которых Россия будет нуждаться после войны еще больше, чем прежде. Поэтому представляется вопросом жизни для России поднять производительность сельского хозяйства и в первую очередь хлебопашества и притом по возможности увеличить пахотную площадь, что может быть достигнуто, прежде всего, улучшением дорог. Должны быть не только проведены грунтовые дороги к железным дорогам, но и эти последние должны быть расширены.

Насколько недостаточна работа железных дорог до настоящего времени для удовлетворения потребностей страны хотя бы в слабой степени, ясно из того, что в Европейской России в 1913 году на каждые 100 кв. километров приходилось только 1,06 килом. железных дорог<sup>1)</sup>. Лишь в Норвегии и в Черногории еще меньше железных дорог. Уже из этого одного ясно, что каждый лишний километр железных дорог на каждые 100 кв. километров площади окажется лучшим средством, чтобы поднять производительность страны в области хлебопашества. По крайней мере, этим была бы дана возможность обработки еще больших пространств, остающихся до настоящего времени необработанными за отсутствием путей сообщения. В виду такого властного требования самосохранения, возникает вопрос, существует ли возможность выполнения этого тре-

---

1) «Статистический сборник министерства путей сообщения». Выпуск 129. Железные дороги 1911 г., стр. LXXXIX.



бования, т.-е. добудет ли Россия достаточный кредит, необходимый для постройки многих тысяч километров железных дорог, и каким путем этот кредит может быть добыт, будет ли его искать само государство и, следовательно, будет ли оно продолжать постройку казенных железных дорог, или же по примеру прежних лет и на этот раз будет дана свободная возможность частным железнодорожным обществам использовать свой кредит. Правда, в настоящее время положение вещей таково, что является неважным вопрос о том, каким порядком строить железные дороги; существенно важно требование, чтобы железные дороги вообще строились.

### ГЛАВА XXIII.

Если проследить, таким образом, развитие сельского хозяйства в России, то всякому читателю станет ясно огромное значение земледелия для роли России на мировом рынке. Мы можем здесь совершенно не упоминать о роли, которую играет земледелие для самой страны, для пропитания ее населения. В этом отношении роль сельского хозяйства в такой стране, как Россия, ясна сама собою. Питание населения есть первейшая задача, подлежащая разрешению и выполняемая в мирное время вполне удовлетворительно. Возникает лишь вопрос о том, насколько сельское хозяйство может производить больше того, что необходимо для пропитания населения, ибо лишь этот избыток сверх потребности самой страны может иметь значение в мировой торговле.

Из цифровых данных предшествующей главы совершенно ясно, насколько возросла экономическая деятельность страны. И это на верное только зачатки того, что Россия сможет производить в будущем для снабжения мирового рынка. Помимо отсталости в отношении обработки и удобрения, России недостает сознательного и поддающегося культурному развитию крестьянства, а в значительной степени также и того класса постоянно живущих в деревне помещиков, который усматривает свою жизненную задачу в улучшении земледелия. Все это—такие явления, которые представляются недостатком и даже бедствием для русского сельского хозяйства. Но мало надежды на то, чтобы в этом отношении что-либо изменилось.

Если у кого-нибудь в России есть собственность и есть возможность тратить деньги, то он едет в Париж и возвращается с пустыми карманами; так это было до сих пор и весьма сомнительно, изменят ли в этом отношении что-либо те беды, которые теперь обрушились на страну. От этого абсентеизма крупных помещиков, которых заменяют почти без исключения их управляющие, очень страдает все сельское хозяйство. И все же мы видели, как быстро развивается хлебопашество, — доказательство той громадной силы, которая заложена в земле, если она, даже при отсутствии всякого ухода, все же способна давать столь обильные плоды.

Но в России отсутствует не только уход за пахотной землею. Хлебная торговля, поскольку она должна давать производителю возможность продавать свои произведения с известною пользою, находилась к началу рассматриваемого нами периода также в весьма примитивном состоянии. Не было никакой организации. Сельский хозяин, в особенности мелкий, крестьянин, был всецело предоставлен на произвол скупщика хлеба в ближайшей деревне. Какую бы цену ни предложил последний за его хлеб, он должен был ее взять; часто продавался таким образом хлеб еще на корню, ибо крестьянину нужны были наличные деньги, чтобы заплатить подати и запастись на зиму самым необходимым, тем, чего не дает ему земля. Таким образом, крестьянин попадал всецело в руки этих скупщиков (кулаков). Что при этом самому производителю оставалось очень мало, что львиная доля барыша от работы целого года попадала в руки этих скупщиков, это ясно само собою. Кулак знал, конечно, очень точно положение каждого крестьянина и сообразовал с этим свои приемы. К этому присоединилось еще состояние дорог, отнимавшее всякую возможность попытаться узнать о состоянии спроса со стороны других покупателей, чтобы сделать выбор. Если действительно и удавалось найти лучшего покупателя, то плохие дороги и далекие расстояния уже, наверное, мешали возможности извлечь выгоду из более высоких цен, и крестьянин, таким образом, был вынужден принять цену местного деревенского скупщика.

Это был обычный ход вещей, повторявшийся с большою регулярностью, ибо ко всем этим неблагоприятным обстоятельствам присоединялся еще вопрос о дальнейшей доставке зерна из села в ближайший город или к ссыпному пункту на судоходной реке.



От разрешения этого вопроса, конечно, тоже зависела высота цены, которую мог предложить крестьянину местный скупщик. Коротко говоря, примитивные условия, от которых страдала торговля зерном, были чрезвычайно стеснительны и вынуждали искать решительного выхода. Описанная картина легко объясняет, насколько все эти условия существенно изменились к лучшему с проведением железных дорог. Но самое изменение происходило очень медленно. Даже в 1882 году, начальном году нашего исследования, в Европейской России имелось на 5.389.985 кв. километров территории всего лишь 21.874 версты железных дорог. Достижение ближайшей железнодорожной станции являлось предприятием и длительным и дорогим, в особенности если не забывать при этом, в каком печальном состоянии находились грунтовые дороги, когда они вообще имелись. Отрезанность от внешнего торгового мира лежала тяжелым бременем на сельском хозяйстве, она не только причиняла ему экономические убытки, но влияла также и на производительность его и приводила к тому, что последняя держалась в тесных границах, так как возможность сбыта по всем изложенным причинам являлась очень ограниченной. При этом положении вещей было ясно, что можно было ожидать улучшения всей сельскохозяйственной производительности, только если бы удалось вывести сельское хозяйство из его состояния отрезанности. Как видно из изложенного, пути для этого намечались ясно. Нужно было создать возможность перемещения урожая по двум направлениям: 1) к ближайшей железнодорожной станции и 2) к торговому миру—посредством организации торговых сношений.

Первого требования—возможности удобного передвижения урожая хлебов—мы касались уже неоднократно в течение предшествующего изложения. Недоставало, да и в настоящее время недостает железных дорог, а существующие водные пути, по большей части, либо вообще не судоходны, либо недостаточно оборудованы для судоходства. Все же нужно признать, что Россия с 1882 года сделала значительные успехи в железнодорожном строительстве, ибо в 1913 году она имела уже в европейской своей части 52.814 в., а в азиатской части—10.983 в. ж. д.; это представляет значительный прогресс по сравнению с начальным—1882 годом с его 22:000 в. Влияние, которое этим было произведено на торговлю хлебом, уже было выяснено. Здесь особенное значение имеет постройка под'ездных путей <sup>1)</sup>,

1) См. «Железнодорожный Архив», 1917 года, стр. 441 и след.

задача которых заключается не только в расширении пахотной площади, но которые должны также быть соединительным звеном между производителем и ближайшею магистралью. Эта вторая задача, возлагаемая в России на подездные пути, важна именно вследствие столь плохого состояния в ней грунтовых дорог; представляется часто невозможным доставлять на железную дорогу большие партии грузов для отправки. В особенности это относится к хлебным грузам, цена которых на месте производства не настолько высока, чтобы выдерживать значительные накладные расходы.

Здесь перед нами выступает первое звено в ряду мер, необходимых для организации хлебной торговли, начиная с первой продажи зерна производителем и до погрузки его на морской пароход. Снятый хлеб должен пройти следующие стадии, прежде чем он попадет к иностранному покупателю: зерно продается крестьянином ближайшему местному кулаку; последний отвозит его на ближайший городской рынок, где обычно зерно уже попадает на станцию железной дороги. В лучшем случае зерно может быть доставлено уже прямо отсюда в вывозной порт после продажи его экспортеру, доставляющему его, наконец, иностранному покупателю. Зерно, таким образом, переходит из рук в руки, и при этом не представляется возможности составить сколько-нибудь верный расчет возникающих издержек. Самый беспомощный член в этой цепи, конечно, крестьянин; он теперь, как и прежде, особенно настоятельно нуждается в том, чтобы срочно обратить результат своего труда к определенному времени в деньги. Он должен отдавать плод свой тяжелой работы за такую цену, которая оставляла бы возможность хорошего барыша даже для последнего продавца-экспортера в портовом городе, несмотря на то, что зерно до того должно пройти через много рук. Не требуется большого ума для уяснения того, что здесь имеется много недостатков, которые должны быть устранены для того, чтобы защитить первого производителя от эксплуатации и создать для него возможность такой награды за его труд, которая бы представляла достаточное возмещение за затраченную работу. И только когда это будет достигнуто, можно будет ожидать на будущее время здорового развития земледелия. Здесь речь идет о самой важной области национального труда. Нужно действовать систематически и создать такую организацию хлебной торговли, которая дала бы возможность калькуляции расходов по



передвижению зерна от крестьянского гумна до борта парохода и, кроме того, позволила бы пустить в оборот стоимость самого зерна.

Правительство само должно было сознать, что как земледелие, так и хлебная торговля нуждаются в большем внимании, чем это имело место до того времени. Чтобы исследовать фактическое положение вещей, высочайше учрежденной комиссией 1878 года было поручено подвергнуть тщательному обследованию все относящиеся сюда вопросы. Это было сделано, и в результате появилась программа для дальнейших работ<sup>1)</sup>. По вполне понятным причинам, а главное— потому, что комиссия должна была по преимуществу посвящать свое внимание железнодорожным вопросам, она опять занялась вопросом о железнодорожном строительстве и в особенности о постройке под'ездных путей. Хотя постройка под'ездных путей и встретила большую поддержку, проведение ее значительно отстало от того, что было бы полезно для страны и для земледелия. Но везде, где такие пути были сооружены, они оказались благодатью для соответствующей области, главным образом, потому, что освобождался для другой работы труд людей и лошадей. Но в крупном масштабе эта часть организации хлебной торговли, в противность предположениям, не была проведена.

Зато более удачным было создание другого звена в организации хлебной торговли или, по крайней мере, создание соответствующего проекта. В дальнейшем, для ясного понимания хода операций, не следует упускать из виду, что зерно доставляется на станцию не тогда, когда отправитель узнает, что в его распоряжение будет предоставлен вагон, а тогда, когда ему представится к тому возмож-

---

1) В 1879 г. вышла в Риге книга: К. Геннингс, инженер, и О. Мертенс, секретарь Риги-Динабургской ж. д.: «К вопросу о складочных и варрантных операциях в Риге». В этом сочинении был обстоятельно разработан острый тогда вопрос об организации этого дела. Правда, предмет был исследован, главным образом, для Риги, как вывозного порта. Но это исследование возможно было только в связи с вопросами перевозок и т. п., а тем самым связь его с обширным производящим районом выявилась сама собою. После появления этого исследования я был привлечен в качестве сведущего лица к работам по организации хлебных перевозок и хлебной торговли, участвовал в поездке на Волгу, вниз по Волге и по Каспийскому морю до Баку и имел при этом возможность изучить очень обстоятельно все относящиеся сюда вопросы.

ность. Причина такого явления заключается как в больших расстояниях и в невозможности сноситься заранее по этому поводу, так и в слабой провозоспособности железных дорог, последствием чего бывает, что хлеб должен лежать на станциях днями, неделями и даже месяцами, так как железные дороги не в состоянии дать достаточного количества вагонов. Это вынуждало железные дороги хранить сданные им грузы до наступления момента, когда они будут в состоянии отправить их, независимо от того, что Общий Устав российских железных дорог 1885 года возлагал на них эту обязанность. Поэтому нужно было хранить на складах и хлеб. Это хранение производилось, а по большей части производится и по настоящее время, в мешках. Это, конечно, весьма примитивный способ, который тем пагубнее отражается на всем ходе хлебной торговли, что этот упаковочный материал дорог<sup>1)</sup> и вовсе непригоден для сохранения качества зерна, тем более, что в России хлеб по необходимости складывался для хранения под открытым небом. При этом хлеб портился в большом количестве и это было неизбежно, пока его нельзя было предохранить от сырости и от доступа воздуха. Этот опыт привел сам собою к тому средству, пример которого был дан Америкой. В Америке имеются на большинстве станций элеваторы, в которых зерну дается полная защита от порчи вследствие сырости и т. д. Нечто подобное нужно было создать и в России, но здесь при исторически сложившихся обстоятельствах было уже трудно догнать то, что Америка устраивала постепенно десятилетиями с расширением сети железных дорог, пересекающих плодороднейшие земледельческие районы. Не было сомнения также и в том, что сохранность хлеба разрешает только одну сторону вопроса, по меньшей мере, столь же значительную, как и облегчение продажи без перемещения самого зерна, путем передачи свидетельства о принятии груза к отправке с обобщением на складе, выдачи ссуд под него и т. д., каковыми мерами крестьянин освобождался от необходимости продажи зерна в мало подходящее для этого время.

Все эти обстоятельства заставляли энергично приняться за дело. Но нельзя было не видеть, что, помимо хранения на станциях, очень

<sup>1)</sup> См. Д-р Оскар Мертенс, «Значение России для мирового хлебного рынка» — «Всеобщий немецкий архив». Изд. Георга фон-Майера. 1891 — 1892.



важную роль играет также перевозка зерна в мешках или насыпью. Здесь создавался такой круговорот отдельных манипуляций, в котором заключалась опасность умаления результатов всякого улучшения, если заранее задавались целью создания столь совершенной системы, что она исключала бы возможность какого-либо пробела. Ибо рациональная обработка зерна на внутренних рынках и в портах на элеваторах предполагает перевозку зерна насыпью. Если же зерно перевозилось таким способом и не было в распоряжении механически оборудованных элеваторов, то возникало значительное затруднение в скором обороте всей операции. Таково было положение вещей в начале восьмидесятых годов прошлого столетия. Вскоре можно было убедиться, что для последовательного и исчерпывающего разрешения всей большой задачи, которую ставила организация хлебной торговли, не было нужных средств, а отсюда возникала опасность, что временно нужно будет отказаться от того, что было признано необходимым. При таком положении вещей должно быть признано заслугою Риго-Динабургской, в то время частной, железной дороги, что она, не стесняясь отсутствием элеваторов, все же решила организовать перевозку зерна насыпью. В результате оказалось, что вопрос об организации хлебных перевозок и хлебной торговли уже не сходил с программы дня, как только удалось провести перевозку зерна насыпью. И это удалось сделать. После долгих опытов, доказавших, что ни порча, ни убыль груза не являются необходимым последствием этого способа перевозки, к этому способу стало переходить все большее количество жел. дорог. Прежде всего, этот способ перевозки был введен на линии Рига—Царицын. В 1887 г. всего 3,91% доставленного в Ригу хлеба было перевезено насыпью, а в 1891 году этот процент составлял уже 51,20%. Этим была доказана успешность этого способа, и тогда вскоре присоединились другие дороги и группы дорог, так что этот способ перевозки можно считать господствующим в России к концу столетия. Дорого стоящий мешок исчез из употребления, и этим ежегодно был сберегаем стране капитал, исчисляемый миллионами <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> См. также: «Рижская Промышленная Газета», орган Технического Общества, 1885 г., №№ 2, 3, 4. Отчет комиссии для предварительных работ по сооружению общественного элеватора для хлебной торговли в Риге.

Если этим и был сделан очень важный первый шаг по пути организации хлебной торговли, то все же это было только начало, для укрепления которого требовались дальнейшие мероприятия. Сюда относятся механическая нагрузка и выгрузка вагонов, сооружение элеваторов с механическим оборудованием, допускающим технически совершенную подачу зерна, хранение его, перегрузку в вагоны или на суда, а также обеспечивающим сохранность сданного зерна, а, следовательно, и выдачу под него ссуд без риска.

Прежде всего такой элеватор был сооружен в Риге, на молу близ Усть-Двинска, одною хлебоэкспортною фирмою. Размер его были незначительны, оборот поэтому невелик, да и сама фирма была недостаточно сильна для того, чтобы пропустить такое количество зерна, которое оправдывало бы затрату вложенного в сооружение капитала. Результат этого первого опыта не подавал поэтому особенных надежд.

Вскоре за этим первым опытом последовало открытие в 1885 г. элеватора в Ельце <sup>1)</sup>, сооруженного уездным земством. Но все это были робкие опыты, которым едва ли можно придавать особенное значение. Все же они дали толчок дальнейшим начинаниям, ибо даже маленький опыт в Ельце доказал, что с помощью этого сооружения могут быть доставлены хлебопашеству и хлебной торговле некоторые выгоды, которых раньше нельзя было достигнуть, напр., выдача ссуд под хлеб, хранение, перегрузка для перевозки насыпью и многое другое. Но еще большее значение для всей России приобрел этот вопрос тогда, когда железнодорожные общества согласились взять в свои руки разрешение этой важной задачи. Так, Рязанско-Уральская ж. д. соорудила зернохранилища с механическим оборудованием (в 1902 году было 27 зернохранилищ емкостью в 6.350.000 пудов); затем Харьковско-Николаевская ж. д., Московско-Виндаво-Рыбинская и многие другие. К ним присоединились порты Петербург, Ревель, Рига <sup>2)</sup>, Виндава, Новороссийск, Николаев, Одесса и т. д. (8 элеваторов емкостью в 12.312.000 пудов). В числе

<sup>1)</sup> «К вопросу о сооружении земских зернохранилищ» — «Торгово-Промышленная Газета», 1913 г., № 16.

<sup>2)</sup> По сообщению Рижского биржевого комитета, сооруженный в Риге элеватор имеет емкость в 800.000 пудов тяжелого зерна (след.



этих предприятий заслуживает еще упоминания первый построенный кооперативным товариществом элеватор <sup>1)</sup>. Это очень важное явление, доказывающее, что организация хлебной торговли была требованием времени, проведение которого в жизнь признавалось необходимым столь широкими кругами населения, что даже отдельные заинтересованные слои, в данном случае сельское общество, прибегали к самопомощи. Это—такой путь, который при частом ис-

пшеницы, ржи, кукурузы, гороха); за последние пять лет до войны оборот его составлял:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
В т ы с я ч а х п у д о в .					
Рожь . . . . .	325	—	—	1.808	1.051
Пшеница . . . . .	14.526	18.110	7.453	3.599	12.146
Овес . . . . .	47	—	80	183	—
Гречиха . . . . .	—	—	33	60	—
Ячмень . . . . .	—	—	—	218	—
Вообще . . . . .	14.898	18.110	7.566	5.868	13.197
или в тыс. тонн . . . . .	244	297	124	96	215

За хлеб, который воспользовался элеватором и имел доказательство этого, давались на бирже более высокие цены.

<sup>1)</sup> «Первый сельский кооперативный элеватор в России»—«Вестник Финансов, Промышленности и Торговли» 1910 г., № 35, стр. 364 и след.

пользования привел бы к быстрому и успешному осуществлению предприятия и принес бы участникам его ту пользу, которой предполагалось достигнуть этой организацией. Особенно важна инициатива кооперативного товарищества еще и потому, что устройство предприятий на товарищеских основаниях делает за последнее время значительные успехи, так что и производитель хлеба и хлебная торговля могут достигнуть этим путем многого, в особенности еще и потому, что русские крестьяне весьма охотно вступают в товарищества. К началу и в первые годы настоящего столетия движение, которое должно было привести к организации хлебной торговли, было в полном ходу.

В это время и правительство, а в особенности министерство финансов, начало содействовать этому движению. 25 ноября 1910 г. совет министров постановил образовать чрез Государственный Банк сеть зернохранилищ при станциях железных дорог в наиболее производительных сельскохозяйственных районах. Предположено было образовать 178 таких зернохранилищ, емкостью в 62 милл. пудов; из них предполагалось построить при железнодорожных станциях 125 элеваторов, при речных гаванях 29 и в других местностях 24. Государственный Банк сейчас же приступил к тщательному изучению широко задуманного плана и решил соорудить для начала 77 элеваторов, вместимостью в 63 милл. пудов. Отдельные зернохранилища решено было устроить в гораздо большем масштабе, чем было предполагено сначала. Из этих предложенных к постройке сооружений к 1916 году уже функционировало 40, еще строилось 27, а к постройке остальных 18 и еще не было приступлено. Война, наверное, помешала осуществлению этого огромного предприятия; известия, поскольку они вообще поступают за последние четыре года, чрезвычайно редки и неполны. Но достаточно указать здесь на то, что уже и в России приступили к выполнению сооружений, составляющих необходимую предпосылку для организации хлебной торговли. Построено большое количество элеваторов различными заинтересованными лицами и учреждениями, среди которых Государственный Банк приступил к проведению своего плана с наиболее крупными средствами. Но на ряду с сооружением больших элеваторов, Государственный Банк, правильно понимая дело, не



упускал возможности постройки и малых зернохранилищ <sup>1)</sup>. Правда, постройка этих зданий подвигается вперед, как кажется, не столь быстро, как сооружение больших элеваторов. Все же таких зернохранилищ имелось к 1 января 1913 года 498, с емкостью в 10 милл. пудов, а к 1 января 1914 г. их имелось 500—600, с емкостью до 20 милл. пудов. Во всем этом ясно виден американский образец, и это хорошо, так как Россия застраховывает себя этим от возможных больших убытков, если бы она вздумала производить собственные опыты, тогда как Америка представляет уже законченные образцы, которые нужно только приспособить к русским условиям.

Но то, что сделано до сих пор, может считаться лишь началом для производственного района таких размеров, как Россия. Но это и было самым трудным при данных обстоятельствах. В особенности трудно было внести в широкую массу мелких производителей представление о выгодах всего того, что сопряжено с использованием услуг зернохранилищ. Это удалось сделать сравнительно скоро. Предварительные шаги к этому, вызывавшиеся необходимостью, были сделаны уже в течение предшествующего столетия. К этим мерам относится, прежде всего, выдача ссуд под хлеб, доставленный к железнодорожным станциям. Государственный Банк предоставлял эти ссуды с 1893 года за очень низкий процент <sup>2)</sup>. Можно предположить, что ссуды были невелики и во всяком случае далеко не доходили до стоимости заложенного зерна, так как его нельзя было хранить надлежащим образом. Если это было необходимо для Государственного Банка, то тем более должны были быть сдержаны частные банки, чтобы избежать убытков. Эти стеснительные условия властно требовали улучшения. Поэтому прибегли к такому выходу, что стали рассматривать частные хранилища, где они только имелись при станциях, как завозные склады, а сложенное в них

---

1) См. «Торгово-Промышленная Газета» 1914 года, № 33—«Элеваторное дело в России в 1913 г.».

2) См. «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли» 1894 г., № 12, стр. 774 и след.—«Выдача ссуд под хлеб».—Согласно этой заметке Государственный Банк, оказывая для этой цели крупным частным банкам кредит из 3,5%, давал им возможность также выдавать ссуды под хлеб по низким % ставкам.

зерно, как находящееся под контролем и надзором железной дороги. Здесь хлеб был хотя и защищен, но все же не было надлежащей гарантии его сохранности. Эта мера показывает, в сколь стесненном положении находится именно мелкий производитель, нуждающийся по уборке урожая в наличных деньгах, так как платеж податей приходится на осень, для хозяйства нужны орудия, семена и т. д., и, кроме того, нужно заготовить запасы для зимы; коротко говоря, осень для русского крестьянина такое время года, когда требуются наличные деньги. В 1899 году правительство пошло еще дальше, предоставив железные дороги и их служащих еще в более значительной степени в распоряжение хлебной торговли и сельскохозяйственного производства. Высочайше утвержденным 7 июля 1899 г. положением <sup>1)</sup> было установлено, что железные дороги, помимо хранения, требуемого Общим Уставом российских железных дорог 1885 г., должны оказывать содействие по требованию заинтересованных лиц также и к выдаче ссуд и комиссионной продаже сданного хлеба. Этим путем Государственный Банк выдал в 1911 г., т.-е. в то время, когда еще не было в его распоряжении элеваторов и других зернохранилищ с механическим оборудованием, ссуд на 205 милл. р., из них 123 милл. р. непосредственно и 82 милл. р. при посредстве железных дорог <sup>2)</sup>. Это является уже значительною операцией, которою русское правительство бесспорно достигло крупного успеха на пользу сельского хозяйства. Если представить себе конкретно ход этих мероприятий, то решением вопроса здесь является само собою общественный склад для хлеба—зернохранилище—с механическим оборудованием,—ибо производитель может сдать сюда на хранение часть урожая, предназначенную для рынка, может получить под нее соответственную ссуду, легко продать ее путем передачи складочного свидетельства и т. д. С производителя снята всякая забота о сохранении ценности зерна, а самая стоимость его может быть пущена в оборот. Все эти меры введены утвержденными министром финансов 31 июля 1913

---

<sup>1)</sup> Положение о порядке производства железными дорогами ссудной, складочной и комиссионной операций.

<sup>2)</sup> См. «Сооружение Государственным Банком сети собственных зернохранилищ»—«Железнодорожное Дело» 1913 г., вып. 7 и 8.



года Правилами по эксплуатации зернохранилищ<sup>1)</sup>. Эти правила представляют собою важную эру в истории развития обследуемого здесь предмета, ибо этим государственным вмешательством введен в определенные рамки обычай, а сделанные до того наблюдения и полученный опыт не только зафиксированы, но и во многих отношениях развиты далее. Правила эти первоначально нормировали только работу элеваторов Государственного Банка, но было неизбежно, что этим было дано также основное направление, которым должны были определяться действия управлений остальных элеваторов, если они не хотели уступить всех своих операций Государственному Банку. Было поэтому чрезвычайно важно, что Государственный Банк допускал к хранению очень мелкие количества хлеба (от 25 пудов); что только крупные сданные на хранение партии могли сохранить свою индивидуальность, тогда как весь остальной хлеб обезличивается, т. е. выдается в том же количестве и того же качества, но без сохранения его тождества; что в ссуду могло быть выдано до 80% рыночной цены; что процент по ссудам под сданный хлеб определен был в 4%; что хлеб при сдаче на хранение подвергался классификации; что грузохозяйину давалось право требовать во всякое время возврата своего хлеба по представлении свидетельства о принятии груза на склад, при чем требование это должно быть выполнено как в месте первоначальной приемки, так и в любом другом месте, где имеется элеватор; что, кроме свидетельства о принятии хлеба на хранение (складского свидетельства), выдается еще и залоговое зерновое свидетельство (варрант), чтобы путем получения ссуды под залог хлеба использовать его стоимость; что управление элеватора может произвести комиссионную продажу сданного хлеба по поручению грузохозяйина; что элеватор должен быть оборудован всем необходимым для взвешивания, очистки, перелопачивания хлеба и т. д.

Вот те основные положения, которые, в дальнейшем, определяли направление хлебной торговли и при помощи которых вполне возможно было провести организацию торговли зерном и его транспорта.

---

<sup>1)</sup> См. «Торгово-Промышленная Газета», 1914 г., № 22—«Комиссионные операции зернохранилищ Государственного Банка». Там же в № 33: «Элеваторное дело в России в 1913 г.»

Уже в 1914 году в официальном органе министерства финансов <sup>1)</sup> было высказано, как уже тогда замечалось:

1) что сельскому хозяину создан был доступный, близкий к населению и дешевый кредит под хлеб;

2) что благодаря элеваторам, институту хлебной инспекции и порайонной классификации зерна, зерновые свидетельства приобретают варрантный характер, чем постепенно уничтожается практикуемая обычно система продажи зерна по образцам. Поступающий на рынок хлеб будет всегда сопровождаться зерновыми свидетельствами, весовую и качественную достоверность показаний которых будет гарантировать сам Государственный Банк;

3) что хлеб, сопровождаемый сертификатами элеваторов, удостоверяющими вес и качество, поднимет доверие на заграничных рынках и создаст более высокие расценки;

4) что уничтожается засоренность хлеба, так как при пользовании элеватором хлеб всегда очищается;

5) что осенью хлеб не реализуется стихийно, чем предупреждается чрезмерная перегрузка железных дорог по перевозке зерна.

Здесь мы встречаемся в официальном органе министерства финансов с утверждением, которое объясняет результат операций с зерном при прохождении его чрез элеватор; этот результат должен представляться желанною целью, к которой надлежит стремиться, но наступил ли он на самом деле, невозможно установить в настоящее время, тем более, что Россия лишена возможности вывозить хлеб за границу. Все же такие наблюдения могли быть сделаны в 1914 году, и если они согласны с действительностью, то этим было бы доказано, что уже осуществляются ожидания, связанные с этой организацией. Жаль, конечно, что спокойный ход начатой большой работы прерван разразившеюся войною; но так как предпосылки для дальнейшего проведения организации хлебной торговли будут существовать и по окончании войны, то нужно ожидать, что прерванная работа возобновится и что результат, начавший сказываться, по мнению официального органа, уже теперь, наступит в полной мере.

---

1) См. «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли» 1914 г., № 25, стр. 563 и след.: «К вопросу об оздоровлении русской хлебной торговли элеваторным строительством».



Из всего происшедшего, по-моему, достаточно ясно вытекает, что дружной работой железнодорожной администрации, представителей крупных торговых и портовых городов, кооперативных товариществ в производящих районах, а в значительной мере и энергичным содействием Государственного Банка, создана достаточно широко распространенная база, на основе которой в дальнейшем может развиться организация хлебной торговли, в том предположении, конечно, что то, что уже начато, не заглохнет, т.-е., что сооружение элеваторов будет продолжаться и впредь. Если это случится, то Россия будет иметь возможность ввести свой хлебный транспорт и свою хлебную торговлю в правильное русло, обеспечить громадному производящему району сбыт на мировом рынке, который будет служить основой кредита под его продукт, а производителя избавит от убытков, которые проистекали для него до этой организации лишь потому, что их нельзя было избежать.

Во что все это вылилось на практике, нельзя сказать в настоящее время, ибо внешняя торговля <sup>1)</sup> прервана, а весь урожай хлебов, поскольку он не идет на покрытие собственных потребностей населения, уходит целиком на нужды военного ведомства. Все описанные выше сооружения могут быть использованы лишь для будущих урожаев, которые будут сняты по наступлении мирного времени.

---

1) Война сделала по большей части невозможным развитие начатой организации, а поскольку она уже проведена — ее использование, так как все существующие элеваторы поступили в распоряжение военного ведомства. Относительно 1914 г. имеется для небольшого числа зернохранилищ отчет («Вестник Финансов», № 25, стр. 567), из которого видно, что зернохранилищами Государственного Банка пользовались: в 73,4% — крестьяне, в 22,2% — хлебные торговцы и в 4,4% — помещики. Но если сопоставить не число пользующихся элеваторами, а количества сданных ими хлебов, то соотношение будет иное: хлеботорговцы — 84%, крестьяне — 12%, помещики — 4%.

Если явится в ближайшем будущем возможность мирных сношений с соседями России, то для Германии не лишено интереса установить, как развивалась до начала войны работа главных портов Балтийского моря: Ревеля, Риги, Вилдавы и Либавы в отношении хлебной торговли. Мы хотели здесь лишь привести результаты получения ими хлебов за 1912 год и определить те районы, откуда они поступили.

Из всего вышесказанного можно сделать тот окончательный вывод, что организация хлебной торговли начата и что положение этого вопроса благоприятно для ее успешного развития. При этом не имеет особого значения, какие мотивы руководили министерством финансов, когда оно столь энергично поддерживало эти начинания,

В означенные четыре порта поступило хлебов:

	Ревель.	Рига.	Виндава.	Либава.
Всего в тысячах пудов . . . .	11.912	21.662	9.979	25.971
Или в тысячах тонн . . . . .	195	355	163	425

из них приходилось, как уже было установлено за 1911 год, на расстояние:

Верст.	%	%	%	%
1—300	4,0	19,2	1,8	8,0
301—800	1,8	20,4	18,7	3,5
801—1.300	24,4	18,0	16,2	53,9
1.301—1.800	33,2	25,1	52,7	32,0
1.801—2.300	25,9	15,1	8,9	1,5
2.301—2.800	10,4	1,6	1,6	0,3
2.801—3.300	0,0	0,0	0,0	—
3.301—3.800	0,0	0,0	0,0	—
3.801—5.500	0,0	0,5	0,0	—



то-есть имело ли оно в виду лишь вопрос об организации хлебной торговли и хлебного транспорта, чтобы помочь земледелию, производителям хлеба, или же, конечною целью его мероприятий была подготовительная работа к введению государственной хлебной монополии. Если кое-что подобное уже носилось в воздухе за несколько лет раньше, для создания новых источников доходов, то хотя проект и обсуждался келейно в стенах министерства финансов, он все же сделался общим достоянием. Правда, намерения министерства финан-

Отсюда видно, где находятся главнейшие источники поступления хлебов в эти порты. Рига, напр., получает 82,7% поступающего в нее количества из района, границы которого переходят даже через Волгу. Чтобы показать, хотя бы приблизительно, сколько имелось в распоряжении рижского порта хлеба в том районе, который обслуживал этот порт, надлежит заметить, что в 1912 году железнодорожными группами перевезено было хлеба:

	В тысячах пудов.	В тысячах тонн.
Риго-Орловскою . . . . .	10.630	174
Юго-Восточными . . . . .	117.522	1.925
Московско-Киево-Воронежскою . . . . .	58.401	957
Рязанско-Уральскою . . . . .	120.077	1.967
Это дает общее количество в . . . . .	306.630	5.023

В Ригу поступило из этого количества всего только 7,06%. Отсюда ясно, что если бы Рига потрудилась, на ряду с остальными предметами вывоза, посвятить большее внимание хлебу, то было бы нетрудно привлечь из означенного, сравнительно тесно ограниченного района гораздо большее количество. На Ригу мы указываем в особенности потому, что Рига — значительнейший порт на побережьи Балтийского моря, которому, по всей вероятности, суждено сыграть очень важную роль в особенности для Германии и для ее снабжения хлебом. Очень важно помнить эти выводы, одинаковые и для остальных трех портов, чтобы составить

сов предподносились пока еще под флагом содействия сельскому хозяйству. Производителю якобы давалась возможность хранить свой хлеб под компетентным надзором, чтобы застраховать себя от убытков при преждевременной продаже <sup>1)</sup>. Но предполагалось помочь не только производителю, но и хлебному торговцу. Правительство убедилось, что почти постоянные затруднения железных дорог осенью после урожая, когда нужно было вывозить хлеб на рынок, были вызваны столь сильным увеличением притока хлеба, что с ним невозможно было справиться беспрепятственно. Этому и должна была противодействовать «система элеваторов». Это были мотивы, легко понятные в России. Постройка элеваторов подвигалась быстро вперед, и теперь проект введения хлебной монополии был предложен Государственной Думе, сначала при докладной записке от 13 марта 1912 г. (№ 461) <sup>2)</sup>, где предлагалось установить, что вывоз хлеба за границу составляет правительственную монополию, в силу которой каждый сельский хозяин обязан сдать в указанные ему уездным земством хранилища или элеваторы определенное, падающее на его долю количество зерна определенного качества и рода. Цены, распределение и количества сдаваемого хлеба устанавливаются ежегодно законодательными учреждениями. Как руководящий мотив для такой меры в приведенном источнике указано, что главное значение монополии вывоза хлеба заключается в том, что в руках правительства

себе суждение о том, что еще может быть сделано для торговли из такого города, как Рига, коль скоро будет использована возможность привлекать хлеб из России в гораздо больших количествах. Развивающаяся организация хлебной торговли и хлебного транспорта могла бы быть использована вывозными портами Балтийского моря в том отношении; что в них должны быть сооружены возможно более усовершенствованные и достаточно обширные элеваторы, находящиеся в непосредственных сношениях с соответствующими транспортными и коммерческими учреждениями внутри страны. Таким образом, можно было бы вести на Балтийском море обеспеченную и правильно функционирующую вывозную торговлю и, что одинаково важно, основать склады хлеба, запасы которых были бы *постоянно* доступны для Германии.

<sup>1)</sup> См. «Железнодорожное Дело», 1913 г., вып. 7 и 8—«Сооружение Государственным Банком сети собственных зернохранилищ».

<sup>2)</sup> «К вопросу о государственном регулировании хлебной торговли», «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли», 1916 г., № 52.



будут сосредоточены огромные количества хлеба, и, таким образом, Россия будет хозяином положения на мировом хлебном рынке и получит возможность регулировать вывоз хлеба и поддерживать цены на должной высоте. Государственная Дума обсудила проект уже 20 марта и признала, что монополия практически невыполнима и по существу своему непроизводительна. Этим самым монополия внешней торговли хлебом была провалена. Мотивы к такому решению мы находим в докладе комиссии Государственной Думы. Комиссия считает предположение о том, будто Россия может при помощи монополии занять господствующее положение в снабжении Западной Европы хлебом, неосновательным, так как в 1909 г. Россия поставила Германии лишь 9%, а Англии лишь 12,1% их потребности в хлебе. Но, кроме того, указывается еще и на то, что организация вывозной торговли хлебом сопряжена с необычайными трудностями, что она требует больших материальных затрат и, наконец, что издержки по вывозу хлеба обойдутся на каждый пуд при государственной монополии дороже, чем при частной торговле. Государственная Дума отклонила поэтому проектированную монополию, но указала в то же время на необходимость урегулирования хлебной торговли при помощи обширной «системы элеваторов». Соображения, высказанные по этому поводу, не представляют ничего нового.

13 марта 1913 года в Государственную Думу поступил уже другой проект государственной монополии хлебной торговли. Эта монополия должна была обнимать всю торговлю хлебом. В этом проекте говорится:

1. Внутренняя хлебная торговля, а также вывоз хлеба за границу составляют монополию русского правительства. Частная спекуляция хлебом преследуется в уголовном порядке на тех же основаниях, как и беспатентная торговля вином.

2. Каждому производителю предоставляется право сдавать свой хлеб в государственные зернохранилища.

3. Для высшего управления делом хлебной монополии (как по внутренней, так и по внешней торговле хлебом) при министерстве земледелия учреждается совет по реализации урожая, в составе представителей министерства земледелия, земств и биржевых комитетов. Задача, возлагаемая проектом на этот совет, состоит в организации кредита под залог хлеба; в сооружении элеваторов и зернохранилищ:

в разрешении всех вопросов, касающихся организации внутренней и внешней торговли хлебом; в организации информации и статистики.

Отсюда видно, что этот второй проект пытается охватить и организовать всю торговлю хлебом. Но и в 1913 году нужда в этом в России была не настолько велика; кроме того, опасались, что ограничения в свободе торговли, обычной истари, могли оказаться в высшей степени стеснительными. О судьбе этого второго проекта мне не удалось ничего узнать, но нужно думать, что и этот проект не прошел.

Таковы были попытки введения монополии до войны. Правда, война вызвала к жизни, в силу необходимости хлебную монополию, относительно которой, однако, нельзя сказать, насколько удалось ее проведение, т.-е. удалось ли правительству овладеть теми запасами, которые имелись у производителей; но при этой монополии и цель была совершенно иная, более односторонняя, так как дело шло лишь о создании возможности прокормить армию и отчасти обеспечить питание населения <sup>1)</sup>. Эта мера представляет интерес лишь постольку, поскольку в течение войны выяснялось все более и более, что существующие элеваторы могут оказать полезные услуги. В особенности имело значение то обстоятельство, что сданные количества хлеба были на виду и поэтому ими можно было легко располагать. К этому присоединялось и то соображение, что элеваторы находились при значительных железнодорожных линиях и что поэтому сданный хлеб мог быть легко перевозим. Но это касалось лишь того хлеба, который фактически поступал в распоряжение правительства. По опыту прежних лет, в особенности по опыту голодных 1891 и 1892 годов, не приходится и думать о том, что крестьяне и помещики действительно сдавали весь свой хлеб. Общеизвестен тот факт, что хлеб в больших количествах постоянно задерживается на один или на два периода урожая, даже при самых неблагоприятных обстоятельствах. Происходит это под предлогом выжидания улучшения цен. Но это только предлог, совершенно не оправдывающийся обстоятельствами. Не только в те голодные годы (1891 и 1892 г.г.), но и во время теперешней войны цены на хлеб стояли необычайно высокие, и все же и тогда и теперь в стране существовали очень

---

1) См. «Хлебная повинность» в «Вестнике Финансов, Промышленности и Торговли», 1916 г., вып. 46, стр. 476 и след.



большие запасы, которых население не сдавало. Для современного положения вещей очень знаменательны запасы, обнаруженные на Украине. По окончании войны окажется, что хлеб припрятан повсюду в стране в больших количествах. Очень трудно найти удовлетворительное объяснение для этого своеобразного явления, которое, однако, можно наблюдать в России постоянно. Отчасти в этом виноваты условия транспорта, так как нет возможности перевезти весь хлеб. Это можно было установить в 1891 и 1892 годах, по крайней мере, для одной части государства (для Кавказа).

#### ГЛАВА XXIV.

На ряду с весьма значительным приростом площади обрабатываемой земли, а вследствие этого и с увеличением количества производимых зерновых хлебов, как результатом железнодорожного строительства, можно констатировать также рост и подсобных сельскохозяйственных промыслов. Сюда относится, главным образом, производство яиц, масла, мяса и т. п. Успешность развития этих промыслов требует также возможности быстрой перевозки их продуктов. Насколько выполнение этого требования существенно, показывает развитие вывоза яиц, масла, мяса, живой птицы, а также снабжение страны фруктами, овощами и т. д. за время исследуемого периода. Это показывает также, что и в России уже начали приходить к тому, чтобы обращать полученный с поля хлеб в более ценные продукты, вместо того, чтобы вывозить урожай на мировой рынок в том виде, как он непосредственно поступает с земли, и вследствие этого получать за него, как это всегда бывает с сырьем, минимальную выгоду. Это значительный прогресс, который ясен сам собою и который практикуется в цивилизованных странах уже давно со значительною выгодою. В России только постепенно перешли к нему. Правда, что условия для него возникли лишь в последние десятилетия. Лишь после того, как железные дороги были проведены далеко вглубь страны, представилась возможность на ряду с добычею зерна перейти и к производству других продуктов сельского хозяйства в столь значительном масштабе, что вывоз их стал возможен с выгодою. Так, по крайней мере, объясняют в России отсталость в этом отношении. Это, конечно, такое объяснение, из которого

видно лишь, что отсталость сознается, ибо так же точно, как сейчас в хлебобродных губерниях восточной России, по Волге и в южной России—в особенности в Курской, Харьковской и др. губерниях, успешно развивается птицеводство, и зерно частично превращается в более ценные яйца, этот процесс мог бы совершаться в западных губерниях уже 50 лет тому назад. Но весьма характерно для русских условий, что этого-то именно и не произошло. Хлебопашество, уборка урожая, торговля хлебом, все эти занятия—привычные истари каждому крестьянину, известные ему, оправдавшиеся на деле и от которых он не легко откажется. Лишь влияние особых обстоятельств, как, например, усиленного спроса, в данном случае на яйца, при немедленной расплате наличными деньгами за товар, могло внести здесь кое-какие перемены в крестьянские навыки. Однако из этого не следует, что крестьянин дошел до птицеводства и производства яиц путем сознания возможности достижения большого барыша за свой урожай при скормливании зерна курам. Из этого следует несомненно лишь одно: он дошел до этого потому, что получает этим способом сравнительно легко наличные деньги. Не следует также упускать из виду, что в начале этого движения, проникшего в Россию из-за границы через Ригу, скупщики ходили из деревни в деревню, искали повсюду товар, скупали все, что можно было достать, и платили за яйца наличными деньгами, хотя и по очень низкой цене. При этом представился случай вызвать крестьян на занятие птицеводством, путем указания им на тот барыш, который получается от производства яиц. Все это было очень важно, так как ясно, что именно производство яиц может с успехом культивироваться в мелком крестьянском хозяйстве. Обследование, произведенное в 1910 году, подтверждает это в полной мере, ибо удалось установить, что в означенном году оказалось увеличение птицеводства:

в г у б е р н и я х.	У крестьян.	У помещиков.
южных на . . . . .	18 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	15 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
юго-западных на . . . . .	21 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	12 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
северо-западных на . . . . .	12 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
в Привислинском крае на . . . . .	10 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
в Поволжья на . . . . .	12 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>



Очевидно, удалось привлечь крестьянина к этой отрасли сельскохозяйственного производства ему же самому на пользу, для того, чтобы добиться действительно значительных количеств для вывозной торговли. Старания скупщиков поддерживались постоянным ростом цен. С годами этот промысел разросся очень удачно и в страну, благодаря ему, стали притекать значительные суммы денег.

Начиная с 1852 года, имеются данные о количествах вывоза яиц и их стоимости; из этих данных усматривается, что было вывезено:

Г о д ы.	Штук.	На сумму (в рублях).	В среднем одно яйцо оценива- лось в копей- ках.
	В т ы с я ч а х.		
1852	255	2,5	0,98
1862	1.450	11,9	0,82
1872	27.169	238,2	0,87
1882	99.183	1.302,5	1,31
1892	739 230	12.217,6	1,65
1902	2.299 000	38.627,0	1,68
1912	3.396.859	84.671,9	2,54
1913	3.571.000	90.639,0	2,54

Это столь замечательный прогресс, что равного ему, пожалуй, и не найти, ибо прирост по количеству был 14.004 кратный, по стоимости 36.256-кратный, а на стоимость отдельного яйца 2,59-кратный.

К числу вывезенных яиц надо присоединить еще 8.501 пуд вывезенного яичного желтка на сумму (в 1913 г.) 57.881 р. и 672 пуда яичного белка на сумму 3.246 р. Это не особенно большие количества, да и ценность их не особенно велика и указывается здесь на них исключительно ради полноты. Как естественное последствие развития цепного производства яиц явилась возможность вывоза птицы. Здесь опять следует отметить, что показания таможенной статистики взяты лишь в виде иллюстрации роста производительности страны, так как статистики действительного состояния этой отрасли сельского хозяйства не существует вовсе. Следовательно-

но, лишь по избытку, без которого обходится сама Россия и который поэтому может быть вывезен, можно вообще судить о производстве птицы. С такою оговоркою можно привести следующие данные о вывозе. Вывезено:

	1882 г.	1892 г.	1902 г.	1912 г.	1913 г.
В т ы с я ч а х.					
Живых гусей шт.	1.153	Сведений нет.	5.191	6.909	6.911
Живой птицы „			3.122	2.799	2.987
Битой птицы пуд.	64	1.325	442	763	729
Дичи пудов . . .				67	78

Стоимостью в тысячах рублей.

Живых гусей на	1.079	4.792	5.120	7.522	7.801
Живой птицы „			1.503	1.590	1.666
Битой птицы „	159	592	2.376	5.149	6.556
Дичи на . . . . .				409	492

Эти данные также дают картину бойкой и увеличивающейся торговли, при чем можно еще заметить, что наибольшая часть вывоза поступила в Германию<sup>1)</sup>. По всей линии, таким образом, идет

<sup>1)</sup> Так, в 1913 г. живых гусей—6.498.090 штук или 94,2%, живой птицы—2.276.665 штук или 76,2%, битой птицы—369.563 пудов или 50,6%, дичи (птицы)—13.540 пудов или 17,3%. Дичь нужно было сюда включить, так как статистика лишь в самые последние годы установила разделение между битой домашнею птицею и стреленною дикою птицею.



движение вверх. Но при этом следует иметь в виду, что встречающееся в литературе мнение, будто производство яиц имеет место в плодородных, богатых зерном губерниях России,—так, между прочим, без особых затрат зерна, крупы, отрубей и т. д. со стороны производителя,—совершенно ошибочно. Можно допустить, что после уборки хлеба домашняя птица находит на убранных полях еще достаточно корма. Но этого еще очень мало. Этим способом птица может прокормиться один, два месяца; в остальную часть года требуется достаточный корм и уход за птицею для достижения хорошего сбора яиц. Подтверждением служит то обстоятельство, что плохой урожай 1909 года сопровождался уменьшением количества птицы и сбора яиц, и это уменьшение выравнилось лишь в последующие годы с нормальными урожаями. Отсюда следует, что здесь действительно происходит переработка дешево стоящего зерна в более ценный продукт (птица, яйца). И то, что русский крестьянин дошел до этого, составляет прогресс, безразлично каким бы путем он ни дошел: факт налицо. Если в этом промысле крестьянин, а в особенности крестьянка проявляют себя активно в уходе и собирании продукта, а потому являются важными участниками в процессе экономического развития, то в производстве коровьего масла картина рисуется совершенно иная. В возникновении и развитии производства масла русским было лишь молоко, все же остальное дала западно-европейская работа и предприимчивость.

Несколько цифр могут пояснить, в сколь скромных границах происходил вывоз масла до 1882 г. В среднем вывозилось <sup>1)</sup>:

Г о д ы.	П у д о в.	На с у м м у.
1861—1870	137.152	1.040.957 р.
1871—1880	178.892	1.584.156 р.
1881—1890	303.088	3.555.395 р.

<sup>1)</sup> «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли», 1909 г., № 40, стр. 6 — «Развитие торговли маслом за последние 10 лет и состояние масляного рынка в 1908 г.».

Отсюда видно, как медленно развивалась эта отрасль сельскохозяйственной промышленности в Европейской России, хотя условия для нее не были особенно неблагоприятны. Из отдельных мест страны доставка была, конечно, затруднительна, так как масло не выдерживает дальней перевозки без холодильных приспособлений, а их еще не имелось.

Но если внимательно рассмотреть период времени, разбираемый нами,—а именно годы от 1882 до 1911 г.,—то окажется, что вывоз масла сначала (в 1882 г.) составлял всего 214.907 пудов на сумму 2,2 милл. рублей; через 10 лет (в 1892 г.) — 341.580 пудов, а в 1896 г.—в год открытия первого участка Сибирской дороги, количество вывезенного масла даже уменьшилось до 309.851 пудов. В этот период времени цены на масло сперва возрастали; в 1882 г. пуд масла стоил 9,80 р., в 1892 г. — 10,42 р., а в 1896 — 10,32 р. За эти 15 лет экспорт шел исключительно из Финляндии и из Прибалтийского края. Остальная Европейская Россия оставалась в стороне. Это было вполне понятно людям, знающим русские условия, а в особенности быт русского крестьянина. Насколько крестьянин любит свою лошадь, растет с нею и все более с нею сживается, как это, напр., особенно заметно в казачьих войсках, настолько мало у него остается заботы об уходе за рогатым скотом. Молока добывается лишь столько, сколько нужно для прокормления семьи, остальное идет на корм телятам. В России — не считая стоящих на более высокой ступени культуры Финляндии и Прибалтийского края — довольствовались тем, что добывали масла лишь столько, сколько требовалось населению для удовлетворения собственной потребности. Короче говоря, как показывает наблюдение, молочное хозяйство в России не развивалось, хотя и здесь отдельные местные предприниматели пытались от времени до времени оживить этот подсобный сельскохозяйственный промысел, но пока без особенного успеха. Однако в течение последнего десятилетия кооперативное движение развилось в России довольно быстро и распространилось по обширным областям Европейской России. Движение это захватило и молочное хозяйство и, может-быть, в будущем возможно ожидать таким образом подъема и в производстве масла. Пока-что война остановила всякое движение в этом направлении.

Иначе сложились обстоятельства в Сибири. С постройкою Сибирской железной дороги сюда уже давно обратили свое внимание дат-



ские, финские и немецкие молочные хозяйства. Было известно, что те области, которые стали доступны, благодаря сооружению Сибирской железной дороги, обладали хорошими пастбищами, а также и то, что скот там не используется для добычи молочных продуктов. В особенности было распространено мнение, что количество рогатого скота там необычайно велико и что и по этой причине там может быть с выгодой заведено молочное хозяйство. При существующих условиях вопрос о количестве рогатого скота в Сибири не может быть разрешен достоверно, хотя бы и приблизительно. Те данные, которые имеются по официальным и по частным источникам, либо ненадежны и, вероятно, по большей части неверны, если они идут из официальных источников<sup>1)</sup>, либо, если они частного характера, касаются слишком ограниченных областей Сибири, а потому также не дают возможности определить общих размеров состава рогатого скота. Поэтому следует отказаться от мысли точнее исследовать самые основания для развития молочного хозяйства. И здесь нужно довольствоваться имеющимися сведениями о производстве, а главное—о вывозе и о перевезенных количествах. Все же те сведения, которые имелись о Сибири еще до сооружения Сибирской железной дороги, были достаточны, чтобы пробудить интерес предпринимателей, так что уже к открытию движения на Сибирской железной до-

1) Нельзя предположить, чтобы там могли быть проведены надлежащие обследования, дающие вполне верные сведения, ибо еще в половине 1917 года, когда нужда в мясе стала особенно ощутительной, по всей периодической печати России прошла радостная весть о том, что в средней Азии открыты большие, доселе неизвестные количества скота, так что на долгое время устраняются опасения за снабжение армии мясом. Ясно, что если возможен такой факт, то не может быть и речи о сколько-нибудь достоверной официальной статистике. По данным ее, было в наличности в тысячах голов:

	В Сибири.	В Средней Азии.	В с е г о.
в 1907 г. . .	5.260	4.395	9.655 гол. круп. рогат. скота.
в 1911 г. . .	6.010	5.251	11.261 „

Это такое количество, которое не может считаться для Сибири очень большим.

роге основание больших молочных ферм было подготовлено настолько, что вскоре могла начаться и выработка масла. Молочное дело поднялось с тех пор при содействии датских, финляндских и немецких предпринимателей на значительную высоту. В настоящее время пять районов Западной Сибири, а именно районы Кургана, Петропавловска, Омска, Каинска и Барнаула заняты главным образом выработкою масла. Как это видно, маслоделие расположено довольно близко к западной границе Сибири, очевидно, главным образом, в виду относительной близости рынков сбыта. Но не следует забывать также и того, что в районах Кургана, Омска и Барнаула расположены тучные пастбища и имеются большие количества скота. По официальным данным, были перевезены по Сибирской железной дороге следующие количества масла из районов:

Г о д ы.	Кургана.	Петро- павловска.	Омска.	Каинска.	Барна- ула.	Всего.
	В т ы с я ч а х п у д о в.					
1903	506,7	99,7	505,2	143,0	491,8	1.746,4
1904	488,2	136,2	643,9	173,1	561,9	2.003,3
1905	515,1	126,8	614,2	148,5	634,5	2.039,1
1906	780,0	191,8	841,2	201,6	959,1	2.973,7
1907	897,1	248,3	1.041,3	208,9	1.168,5	3.564,2
1908	747,5	213,5	1.008,4	220,8	1.251,8	3.441,9
1909	С в е д е н и й н е т.					
1910	818,8	254,8	889,4	138,5	1.093,8	3.195,3
1911	573,8	234,2	1.040,3	222,0	1.259,0	3.329,3
1912	690,9	239,7	1,037,2	219,0	1.438,3	3.661,1



Это те районы, в которых маслоделие развилось раньше всех и которые и до настоящего времени производят наибольшие количества масла. Но маслоделие вовсе не составляет монополии западно-сибирских областей. Их успех, наоборот, вызвал соревнование, так что и более отдаленные районы Сибири, а равно и Европейской России стали развивать у себя маслоделие в сравнительно быстро возрастающем размере. При помощи <sup>1)</sup> железнодорожной и таможенной статистики можно установить следующие данные.

Приходилось масла:

	1901/04	1905/08	1909/12	1913
	В тысячах пудов.			
на внутренний рынок . . . . .	3.072	3.269	3.693	4.433
на внешний рынок . . . . .	2.218	3.020	3.939	4.712
<b>В с е г о . . . . .</b>	<b>5.290</b>	<b>6.289</b>	<b>7.632</b>	<b>9.145</b>
	Или в процентах.			
на внутренний рынок . . . . .	58	52	48	48
на внешний рынок . . . . .	42	48	52	52

<sup>1)</sup> См. «Торгово-Промышленная Газета», 1915 г., № 152.

В производстве этого масла участвовали районы прохождения следующих железных дорог:

Железные дороги.	1901/04	1905/08	1909/12	1913
	В тысячах пудов.			
Сибирская, Забайкальская и Уссурийская. . . . .	2.748	3.611	4.651	5.670
Северные . . . . .	618	785	973	1.317
Московско-Виндаво-Рыбинская и Николаевская. . .	472	369	357	423
Северо-Западные, Риго-Орловская. . . . .	367	463	550	640
Московско-Казанск., Моск.-Нижегородск., Московско-Курск., Сызрано-Вяземск.	247	218	199	174
Южные. . . . .	127	120	119	147
Юго-Западные . . . . .	147	165	183	158
Полесские, Либаво-Роменская, Александровская, Московск.-Киево-Воронеж.	200	179	201	204
Привислинские, Варшавско-Венская, Лодзинская, Гербы-Кельцы. . . . .	161	198	222	219
Прочие. . . . .	203	180	177	194

Эта таблица показывает ясно, как полоса наибольшего распространения маслоделия России охватывает Сибирь и северную часть Европейской России с границею на юге по Риго-Орловской линии.



Если с этими сопоставить общие цифры вывоза масла из России, то будет ясно видно то значение, которое приобрела Сибирь для внешнего рынка. Россия вообще вывезла следующие количества масла:

1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

В т ы с я ч а х п у д о в .

2.516	2.428	2.408	3.164	3.638	3.111	—	3.421	4.671	4.452	4.763
-------	-------	-------	-------	-------	-------	---	-------	-------	-------	-------

Доля участия Сибири в этом вывозе определяется теми количествами, которые перевезены Сибирскою железною дорогою. Но нужно признать, что и Европейская Россия с течением времени уделяла все больше внимания этой отрасли сельского хозяйства. В особенности это усиленное участие в производстве масла наблюдается относительно северной России. И это явление нужно приветствовать как с точки зрения русского сельскохозяйственного развития, так и в виду удовлетворения потребностей мирового рынка. Снабжение европейского рынка маслом и жирами есть вопрос, приобретающий с каждым годом все большее значение, что в особенности выявилось в течение войны. Быстрое развитие маслоделия в Сибири могло произойти лишь потому, что одновременно с устройством молочных ферм была вызвана к жизни организация, дававшая возможность сохранять масло до отправки его и, главным образом, во время перевозки. Это было сознано своевременно и для обеспечения сохранности масла были устроены холодильные склады и вагоны - холодильники.

Движение в пользу холодильников, возникшее в конце прошлого столетия, началось одновременно с развитием маслоделия в России. Это было такое предварительное условие, которое требовалось выполнить непременно, если было желательно укрепить маслоделие в Сибири. Уже одно то обстоятельство, что молочные фермы не могли располагаться в непосредственной близости железнодорожных станций,

вызывало необходимость предварительной перевозки масла гужем до холодильника на станции отправления, а это, во всяком случае, не могло способствовать сохранению его качества. Тотчас же при возникновении маслоделия в Сибири позаботились о создании удовлетворительной организации, обеспечивающей сохранность масла до его погрузки в портах. С этою целью были устроены сначала холодильники в местах производства и на станциях отправления, которые, правда, по своему оборудованию и по продуктивности своей работы не могли поспеть за быстрым ростом маслоделия<sup>1)</sup>, но все же были приняты все меры к тому, чтобы обеспечить развитие этого дела в ближайшем будущем. От этих станций отправления хорошо устроенные вагоны - холодильники—их было в ходу в 1915 году 2405—доставляли масло к портам Балтийского моря. По пути к этим портам были устроены через каждые 250 верст станции, снабжавшие вагоны льдом, так что вагоны в пути были всегда обеспечены потребным количеством льда. В вывозных портах опять-таки были устроены холодильные склады для хранения привозимого масла. Как

1) «Торгово-Промышленная Газета» сообщает в № 152 за 1915 год, что пока сооружено таких холодильников:

	Вместимостью	
	В кубических саженах.	В кубических метрах.
в Челябинске . . . . .	150	1.457
„ Кургане . . . . .	170	1.751
„ Петропавловске . . . . .	90	874
„ Омске . . . . .	170	1.751
„ Каинске . . . . .	50	486
„ Новониколаевске. . . . .	283	2.748



видно, в этой организации все звенья были хорошо пригнаны одно к другому.

С помощью иностранного капитала и иностранной предприимчивости в России возникла отрасль сельскохозяйственной промышленности, которая дала стране новые источники дохода и к которой присоединяются все новые районы.

В ближайшей связи с маслоделием здесь надлежит упомянуть об использовании скота на мясо. В этом отношении играет заметную роль лишь свинина<sup>1)</sup>; на ряду с нею еще битая птица, как уже указывалось ранее. Этот экспорт свинины все же поразителен, так как достаточно известно, что количество свиней в России сравнительно незначительно; согласно официальным сведениям, имелось: в 1905 г.—14,6; в 1908 г.—14,4; в 1911 г.—14,1; в 1912 г.—12,8 милл. свиней. При количестве населения около 170 милл. эти цифры сами по себе очень незначительны, и все же Россия нашла возможным вывозить солидные количества, что, однако, стало возможным лишь после того, как для перевозки и этих продуктов были устроены специальные вагоны с соответствующими холодильными приспособлениями. Для этих продуктов главным потребителем является Англия.

В остальном Россия не ушла далее самых скромных попыток экспорта мяса. Почти все они не удавались вследствие весьма низкого качества товара. Я уже указывал на то, что русские очень мало понимают в уходе за скотом, тогда как некоторые породы русского рогатого скота были бы весьма пригодны к выкормке и давали бы мясо высокого качества, если бы только был надлежащий

1) Свинина, которая экспортируется главным образом в соленом виде, вывозилась в следующих количествах:

1882	1892	1902	1912	1913	
В	П	У	Д	А	Х.
54.842	236.153	603.400	642.501	724.046	

уход за ними и в особенности, если бы им давался соответствующий корм. Но до этого Россия еще не дошла. Правда, опыт последних лет показал, что можно с большою выгодною обращать зерно в люца и что выкормка свиней в той именно степени, как это требуется для Англии, дает хороший барыш; но дальше этого дело не пошло. Россия вывозит попрежнему в больших количествах питательный корм<sup>1)</sup>, вместо того, чтобы оставлять его в стране на выкормку скота. Если такого рода прогресс в сельском хозяйстве ранее был невозможен вследствие недостаточного понимания населением его значения, то после войны пройдут еще десятилетия, пока сильно поредевшее количество рогатого скота пополнится настолько, что можно будет подумать о подобных предприятиях. Все это говорится в том предположении, что сознание необходимости обращения зерна в более ценные продукты будет распространяться в широких массах. Если прогресс пойдет именно в этом направлении и если будет обращено больше внимания на земледелие в смысле обработки и удобрения, то есть полное основание надеяться, что в этой области экономическое развитие пойдет быстро вперед<sup>2)</sup>.

Холодильное дело приносит значительную пользу также и рыболовному промыслу. Применение льда практикуется здесь уже очень давно, но применение искусственного охлаждения при перевозке, а также в местах отправки и погрузки на суда возникло лишь в последние годы и притом в весьма скромных размерах. При необычай-

	1899	1904	1909	1912	1913
1)	В тысячах пудов.				
Жмыхи . . . . .	24.407	30.026	38.033	42.978	44.862
Отруби . . . . .	22.688	38.016	39.005	50.987	48.662

2) Насколько Россия в последнее время отстает, напр., от Соед. Штатов Северной Америки, видно из следующего сопоставления размеров вывоза в 1910 году:



ных рыбных богатствах России, имеющихя в ее громадных реках и больших озерах в Европе и в Азии, количество добываемой рыбы и продуктов из нее сравнительно очень невелико<sup>1)</sup>. Нужно надеяться, что с помощью железных дорог и холодильников рыбный промысел будет развиваться быстрее. И здесь ожидаемые результаты могут наступить лишь после проведения правильной организации транспорта и холодильного дела. Но этой организации пока нет.

В особенности поразительно то, что в России так поздно приступили к использованию холодильников для перевозки фруктов, овощей, цветов и т. д. Мы считаем, что это случилось поздно потому, что железнодорожная сеть уже давно достигла юга России, Кавказа и Средней Азии и этим сделала доступными области, плодородная почва которых под влиянием южного солнца производит такие фрукты, которые раньше можно было иметь в столицах и больших городах только из-за границы и за большие деньги; между тем эти фрукты произрастали в самой стране и притом лучшего качества. Лишь устройство железнодорожных вагонов со специальными холодильными, а также согревающими (теплушки) приспособлениями дало возможность перевозить эти дары юга. До того времени цветы, лимоны, апельсины, вишневые ягоды, ананасы, виноград и другие фрукты и

	Хлеб.	Мясо.	Фрукты.	Рыба.	Яйца.
В тысячах рублей.					
Россия . . . . .	747.000	5.400	2.100	8.200	62.700
Соед. Штаты Северной Америки	318.000	366.000	32.000	32.000	—

См. «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли», 1912 г., № 20, стр. 327.

<sup>1)</sup> В 1899 г. перевезено 32,2 милл. пудов, а в 1913 г. — 67,4 милл. пудов. См. «Общий обзор грузового движения», 1913 г. Издание департамента железнодорожных дел министерства финансов.

овощи шли из Южной Германии, Ривьеры и Африки. Теперь в России поняли, что и собственная страна может дать все это, и остается лишь со временем победить предрасудок, отдающий преимущество всему заграничному. Как видно, на самом деле это так и происходит<sup>1)</sup>. При меньших скоростях, с которыми, сравнительно с Западною Европою, движутся в России товарные и даже пассажирские поезда, столь нежные продукты, как арбузы, персики, сливы, груши, бананы и даже виноград, могли перевозиться на далекие расстояния только с большим процентом порчи, а потому о них и нет сведений в начале рассматриваемого периода. Лишь с тех пор, когда началась перевозка этих продуктов в скорых пассажирских поездах, а главное, когда были пущены в ход холодильники, количество перевозимых грузов этой категории стало быстро возрастать.

## ГЛАВА XXV.

Совершенно иную область представляет собою хлопководство. Я уже раньше указывал на то, что сооружение средне-азиатских железных дорог обязано своим возникновением прежде всего военной необходимости. Но все же нельзя не заметить, что эти военные требования были удовлетворены очень быстро. Все, что после этого было предпринято правительством в смысле расширения же-

<sup>1)</sup> Согласно официальным сведениям, имеющимся в моем распоряжении, перевезено:

	1899	1904	1909	1912	1913
	В тысячах пудов.				
Фруктов . . . . .	5.958	14.639	23.748	29.944	25.398
Овощей . . . . .	12.313	15.105	19.960.	26.984	32.071

См. «Общий обзор грузового движения», 1913 г.



железнодорожной сети в самой Средней Азии и по направлению к ней, было сделано в правильном понимании того важного значения, какое имели прежде эти древние культурные области, и какое они могли вновь приобрести с присоединением их к железнодорожной сети Сибири и России и с возобновлением и развитием громадных оросительных сооружений. Эти экономические соображения оказались верными, так как хлопководство, составляющее исконный местный промысел, развилось сравнительно быстро <sup>1)</sup>, так что Россия могла уже в 1910 г. покрыть свою потребность в хлопке наполовину собственным хлопком. Значение средне-азиатского производительного района выступает еще резче, если принять во внимание, что спрос на хлопок возрос за время с 1900 г. всего на 76,1%; что он был

1) Урожай хлопка составлял:

	1900	1905	1910	1913	1914	1915
	В тысячах пудов.					
В Средней Азии . . . . .	5.806	6.490	10.851	12.618	15.572	} 22.200
На Кавказе . . . . .	305	341	359	1.586	1.750	
Всего . . . . .	6.111	6.831	11.240	14.204	17.322	22.200
Кроме того, поступило из-за границы . . . . .	9.896	9.852	10.846	13.525	7.313	7.000
Заграничный привоз в процентах к общему количеству . . . . .	61,8	59,1	49,1	48,7	29,6	23,9
Общее количество . . . . .	16.007	16.683	22.086	27.729	24.635	29.200

См. объяснительную записку министра финансов к государственной росписи на 1913 г., стр. 29, и на 1917 г., стр. 21.

максимальным в 1915 году, достигнув количества в 29 милл. пудов, и что все же, несмотря на трудности военного времени, 76% были покрыты собственной добычей. Нужно признать, что это большой успех, всецело достигнутый проводимую с конца прошлого столетия политикою железнодорожного строительства. Помимо этих непосредственных заслуг перед страной, нужно упомянуть еще и о том значении, которое имело это производство для состояния денежного рынка. Еще в 1913 году Россия должна была уплатить за границу за доставленные ей 48,7% всей ее потребности в хлопке круглую сумму в 114 милл. рублей. Это был расход, тяжело ложившийся на торговый баланс. А если принять во внимание, что даже во время войны удалось в такой мере поднять собственную производительность, и есть все основания ожидать не только сохранения ею настоящего уровня, но и широкого дальнейшего развития, то уже для ближайшего будущего можно рассчитывать на то, что хлопчатобумажная промышленность России будет покрывать свою потребность в сырье целиком в собственной стране.

Помимо влияния на внешний торговый баланс, складывающийся, таким образом, все более благоприятно для России, положение самой промышленности от этого также станет значительно лучше, так как она, по крайней мере в большей части, освободится от тяжести таможенных пошлин, которых она уплатила в 1913 г. круглым счетом на 40 милл. р. Конечно, это бремя в полной мере не отпадет, так как цена азиатского хлопка будет, разумеется, сообразоваться с ценою, существующею на мировом рынке, с прибавкою к ней пошлины, установленной в России на привозный хлопок. Таким образом, и в будущем хлопок будет обходиться не на много дешевле, но деньги, уплаченные за него, останутся в стране и промышленность освободится от случайных колебаний конъюнктуры на мировом рынке. Война ясно показала большое значение этого обстоятельства для России. Этот успех достигнут лишь благодаря той железнодорожной политике, которую Россия проводила в течение последних десятилетий. Здесь особенно большую роль сыграла постройка железной дороги от Оренбурга до Ташкента.

Совершенно иным, чем в остальных отраслях сельскохозяйственных промыслов, оказывается влияние железнодорожного строительства по отношению к разведению льна. Во всех остальных отра-



смях наблюдается увеличение производительности, здесь же явное уменьшение ее. Разведение льна тотчас же сокращается, как только условия транспорта дают возможность сеять хотя и не столь ценные растения, но зато извлекающие из почвы меньше питательных соков. Льноводство всегда могло держаться лишь в тех местностях, где население было вынуждено выращивать дорого ценящийся продукт, так как только он оправдывал высокие издержки по перевозке без помощи железной дороги. Поэтому наблюдается то общее явление <sup>1)</sup>, что везде, где проведение железных дорог удешевляет перевозку грузов, неизменно сокращается разведение льна. А так как железные дороги теперь имеются в значительной части России, то льноводство сокращается довольно быстро. Это показывают следующие цифры урожая:

Г о д ы.	Во всем государстве.		Из них в Европейской России.	
	Льна.	Конопли.	Льна <sup>2)</sup> .	Конопли.
В т ы с я ч а х п у д о в.				
1906	42.743	30.972	37.612	26.753
1907	49.591	34.742	44.133	29.735
1908	48.012	32.019	42.757	26.867
1909	32.881	37.228	28.312	31.895
1910	29.062	31.291	24.233	25.962
1911	31.093	34.738	26.149	29.273

<sup>1)</sup> Директор железных дорог д-р Мертенс, «Лен в России, район его разведения и вывоз льна» — «Железнодорожный Архив», 1898 г., стр. 681 и след.

<sup>2)</sup> Для Германии в настоящее время представляет особый интерес льноводство в Прибалтийских губерниях, в губерниях Ко-

Следовательно, повсеместно ясно выражено сокращение. Такое же влияние в смысле сокращения оказывает развитие железнодорожной сети и на овцеводство и производство шерсти на юге России. Обширные пастбища запахиваются все более и более и засеваются пшеницею, ячменем и свеклою. Последствием этого было то, что огромные стада овец сначала были частью переведены на Кавказ, а когда и здесь пастбища стали сокращаться и, кроме того, климатические

венской, Виленской, Гродненской, Сувальской и в соседних губерниях Витебской и Псковской. Для этих производительных районов оказываются следующие количества урожаев льна:

	1906	1907	1908	1909	1910	1911
В т ы с я ч а х п у д о в .						
Лифляндская . . . . .	2.309	3.073	2.307	2.184	2.070	1.907
Курляндская . . . . .	386	699	446	415	306	304
Эстляндская . . . . .	147	187	126	137	97	97
Ковенская . . . . .	1.270	1.237	1.177	1.349	1.075	904
Виленская . . . . .	547	524	640	453	494	451
Сувальская . . . . .	420	456	288	232	235	317
Витебская . . . . .	1.298	1.549	1.122	1.199	950	1.025
Псковская . . . . .	2.241	2.836	2.842	1.658	1.589	1.768
Гродненская . . . . .	240	439	461	291	282	248

И здесь наблюдается общее сокращение, которое по переходе страны на мирное положение будет, по всей вероятности, продолжаться и далее.



условия оказались не особенно благоприятными для овцеводства, они были переправлены в Западную Сибирь. Впрочем, эта операция была проведена вполне успешно. В особенности в Западной Сибири овцы не только хорошо акклиматизировались, но было сделано наблюдение, что овцы после первой стрижки стали обрастать значительно более тонкою шерстью. Нужно думать, что здесь природа помогла самой себе для лучшей защиты от зимней стужи. Во всяком случае овцеводство процветает в Западной Сибири превосходно.

Общий вывод отсюда тот, что хлебопашество и его подсобные промыслы заметно прогрессируют в своем развитии. Россия сделала при помощи железных дорог во всей этой обширной области сельскохозяйственного производства громадные успехи за время с 1882 года и даже ранее того. Только железные дороги дали стране возможность использовать покоящиеся в земле силы. Но, конечно, было бы ошибочным приписывать этот результат исключительно только одному факту влияния железных дорог. Громадную роль играла при этом проводившаяся правительством политика железнодорожного строительства, а также и тарифная политика. Нельзя отрицать, что начавшаяся в 90-х годах политика огосударствления железных дорог означала громадный прогресс, ибо с этого именно времени тарифная политика была введена в спокойное и равномерное русло. Это было настоятельною необходимостью, как уже выше было показано (главы XII и XIII), для обеспечения стране всей той пользы, которую ей могли дать железные дороги. Но точно так же было неизбежным в виду далеко расходившихся интересов и вследствие соревнования между собою отдельных частей огромной производительной территории, чтобы тарифная политика строилась на единообразном основании и чтобы при этом все-таки имелись в виду потребности отдельных частей страны и удовлетворялись для каждой в надлежащей мере, но по единому принципу. Это и было проведено на самом деле, поскольку можно судить по литературным источникам и по достигнутым до сих пор результатам. Правительство при установлении тарифных ставок в высокой степени считалось с расстояниями, которые нужно преодолевать в России, и не убоилось ввести ставки столь низких размеров, каких, пожалуй, нигде не найти на остальном европейском континенте. Но нужно признать, что избранный путь был правильным, ибо благосостояние страны заметно возросло, несмотря на тяжкие

потрясения, следовавшие за войною с Япониею и за революциею 1905 года. России удалось выдержать конкуренцию на мировом рынке результатами своих урожаев в Сибири и Средней Азии и вывозить с выгодой яйца и масло. Это такие результаты, которые показывают, что как политика железнодорожного строительства, так и тарифная политика правильно угадали и оценили потребности страны. Все описанные на предшествующих страницах явления свидетельствуют ясно, как страна постепенно пробуждалась к экономической жизни по мере развития железных дорог. Сибирь прежде находилась далеко и без всякой связи с цивилизованою Европой; она не могла использовать всех своих возможностей в области производства, даже и в малой степени; она должна была довольствоваться прокормлением своего немногочисленного прозябающего населения. И какова картина уже теперь, через несколько десятков лет! Прогресс наблюдается не только в экономической области; он заметен и в культурном отношении: и школа продвигалась вслед за рельсовыми путями. Если таким образом здесь, в Сибири, создавалась новая жизнь, то в Средней Азии железным дорогам удалось оживить области древней культуры, уже давно потерявшие свое значение для всего мира. Здесь находятся обширные хлопковые плантации, которые при помощи возобновленных и вновь проведенных оросительных сооружений стали так плодородны, что удовлетворяют почти  $\frac{3}{4}$  громадной потребности России в хлопке.

Так обстояло дело до великой мировой войны; что будет потом, трудно предвидеть. Предположительно не будет уничтожено то, что уже достигнуто; вопрос в том, кому достанутся плоды затраченного труда. И все, что дали стране пути сообщения для развития и использования скрытых сил, проявляется здесь с особенною ясностью; но если всмотреться ближе, то подобные же результаты мы находим повсюду, хотя и далеко не столь очевидные.

## ГЛАВА XXVI.

Событием особенной важности в экономическом развитии России после 1905 года является проведение земельной реформы. Если связь ее с железнодорожною политикою страны и не может быть с полною ясностью установлена всюду, то она все же существует отно-



нительно очень обширных областей. Достаточно вспомнить только Западную Сибирь, Среднюю Азию и т. д., где использование свободных земель сделалось возможным лишь после установления их связи с внешним миром посредством железных дорог и после того, как торговые сношения были облечены разумною тарифною политикою, согласованною с требованиями экономической жизни этих областей и со сбытом их продуктов. Эти тарифные мероприятия не только оплодотворили производство в этих отдаленных странах, но ими была также создана возможность—что не менее важно—для потребляющей Европейской России получать из Азиатской России необходимое сырье (напр., хлопок). Причина и следствие здесь непосредственно соприкасаются, поэтому вопросы о железнодорожных тарифах и их удачное разрешение представляются особенно важными для развития отдельных частей страны и их соответственной производительности: с одной стороны, производства сырья, а с другой стороны, обрабатывающей промышленности. Если здесь приблизились друг к другу отдаленные области, то в Европейской России эта связь сказалась, главным образом, в ее влиянии на развитие промышленности, которая могла удовлетворить сравнительно крупным требованиям на поставку сельско-хозяйственных машин лишь с помощью услуг железных дорог и при условии здоровой железнодорожной тарифной политики. Даже если бы эта связь и не была так ясно выражена, все же нужно было предпринять земельную реформу, так как ее влияние на экономическое развитие страны оказалось необыкновенно велико. Почти невозможно представить себе Россию после 1905 года без земельной реформы,—так велики были последствия ее. При этом министр Столыпин сначала даже не имел в виду экономического значения реформы, его цель была прежде всего скорее политическая. Война с Япониею и революция 1905 года настолько потрясли все основы государства, что министр считал необходимым укрепить в народе элементы, поддерживающие государственный строй. В числе их на первом месте было крестьянство, а из него, в свою очередь, имущий слой, так как ему должно было быть особенно присуще желание, чтобы его хозяйство развивалось спокойно и так же спокойно увеличивалась его собственность. Если это было так, то отсюда следовало, что укрепление и увеличение этого класса должно было усилить спокойный элемент в стране и

этим создать правительству действительную опору для поддержания порядка и обеспечения беспрепятственного экономического развития. Хотя земельная реформа была далеко еще не закончена—этот момент наступил бы лишь тогда, когда находящаяся в распоряжении правительства земля была бы распределена между безземельным населением и были бы проведены хозяйственные улучшения, связанные с землеустройством,—но все же последствия начавшейся и проводимой земельной реформы уже сказались. В особенности это проявилось в том, что сравнительно скоро исчезло первоначальное несочувствие крестьян к уничтожению общинного владения землею, этого своеобразного русского вида крестьянского землевладения. 5 ноября 1905 года при Столыпине был издан закон о земельной реформе. Когда Столыпин вскоре после этого сделался премьер-министром и вместе с этим возросло его влияние на ход всех государственных дел, земельная реформа двинулась быстро вперед. Практическое осуществление реформы выпало на долю министра Кривошеина,—задача, которую он выполнял блестяще, пока он оставался во главе министерства. Но нельзя не заметить, что все построение земельной реформы лишь по видимости предоставляет свободному решению отдельного домохозяина, желает ли он сохранения общинного владения или нет. На самом деле земельное законодательство того времени, при всем внимании к историческому развитию крестьянского обычного права, содержит в себе столь значительную долю принуждения, что цель земельной реформы — отмена и уничтожение существующей формы владения землею крестьянских обществ, с ее существенною составною частью — общинным пользованием землею — должна была осуществиться неизбежно и притом в не очень отдаленном времени. Но ведь в этом и заключалась разумная мысль реформы, которая до сих пор и выявлялась, поскольку реформа проводилась. Общинное пользование землею везде, где проведена была земельная реформа, прекратилось, да и должно было прекратиться — это была необходимая предпосылка для реформы. Было уже достаточно говорено о пагубном влиянии, которое оказывает общинное владение землею на участке отдельного крестьянина в обработке и использовании отведенного ему сельским обществом надела. Известно в широких кругах, что это разлагающее влияние имеет прежде всего своим основанием частые переделы об-



щинной земли между членами общины, что вследствие этого не может быть интереса к тщательной обработке земли, так как грозит постоянная опасность, что результатами всех стараний воспользуется при ближайшем переделе сосед без всякой затраты труда; что существует круговая порука членов сельского общества за исправность поступления податей, так что для отдельного крестьянина непосредственно не возникает дурных последствий при невыполнении им своих обязательств по отношению к государству; что необходимость отвода каждому члену общины равного по ценности надела вынуждала сельские общества делить предоставленную им землю на мелкие участки <sup>1)</sup>, последствием чего было то, что отдельные полосы оказывались так малы — чаще всего длинны и необычайно узки (часто едва в два метра шириною), что обработка их была связана с величайшими неудобствами; что последствием такого дробления должна была оказаться неудовлетворительная обработка и, само собою разумеется, результат этой обработки отражался на урожае; что состоящие из мелких полос участки часто были разбросаны в разных местах, нередко на значительном расстоянии друг от друга. «До проведения земельной реформы участки 75% владельцев отстояли более, чем на версту от их двора; свыше 33% жили на расстоянии более 5 верст от своих полей; а после проведения земельной реформы более 50% крестьян получили землю на расстоянии менее версты от их двора» <sup>2)</sup>.

Но к этому присоединялось еще и то обстоятельство, это отдельные участки становились с каждым годом все меньше и меньше. Так, обширное официальное обследование <sup>3)</sup> установило, что с увеличением числа полноправных членов общины размер отводимой каж-

---

1) «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли», 1916 г., вып. 3, стр. 10, сообщает, что уже в 1913 г. из всех вновь созданных собственников 75% была выделена земля в цельном участке к одному месту, тогда как ранее, т.-е. до введения земельной реформы, у 76% крестьян земельный надел составлялся из 6—100 и даже более участков.

2) «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли» за 1916 г., вып. 27, стр. 6.

3) «Статистические сведения по земельному вопросу в Европейской России». Издание министерства земледелия. Петербург, 1906 г.

дому земли сокращался все более и более, так что, если надел <sup>1)</sup> в 1861 году составлял в среднем 5,1 дес. на двор, в 1880 г. он уменьшился до 3,8 дес., а в 1900 г. даже до 2,7 дес.

С этою формою наделного владения связаны еще и многие другие последствия, которые постепенно вызывали очень значительную неравномерность, взамен предполагавшегося равного наделения землею крестьян при их освобождении. Так, напр., относительно Курской губернии <sup>2)</sup> было констатировано, что в маленьких деревнях (до 10 дворов) часто осуждавшаяся протяженность наделов в длину вдвое меньше, чем в больших селах (до 325 дворов); далее в маленьких деревнях переселение бывает в 3,6 раз реже, а переделы в 5,6 раз реже, и число бесхозяйственных дворов в 5,6 раз меньше, а безлошадных в 4 раза меньше, чем в больших селах.

Относительно Воронежской губернии тот же источник указывает, что в небольших (до 50 дворов) деревнях, имеющих мало земли, в которых на двор в среднем приходится менее 5 десятин, 8% крестьян совсем не имеют земли, 20% не имеют никакого скота, а 40% — безлошадных. Но еще хуже обстояло дело в больших селах — свыше 1.000 дворов с 15 дес. земли на круг; здесь было 22,2% дворов без всякого скота и 42% безлошадных. Все это представляет собою ненормальное явление и даже нельзя понять, как может крестьянский двор, имеющий столько земли, обработать ее без помощи лошади. К этим неблагоприятным условиям присоединяются еще ужасное санитарное состояние и громадная опасность в пожарном отношении, как последствия скученности, обусловленной расположением русской деревни.

Все эти обстоятельства требовали перемены для достижения намеченной цели. При анкетах <sup>3)</sup>, производившихся среди самих кре-

<sup>1)</sup> Наделом называется участок земли, отведенный крестьянину при отмене крепостного права. Этот надел подчиняется особому правопорядку, так как он не переходит в собственность отдельного крестьянина, а составляет принадлежность двора, семьи. Только старший член семьи имеет право распоряжения наделом или наделною землею.

<sup>2)</sup> «Один из этапов к экономическому оздоровлению деревни» — «Вестник Финансов, Промышлен. и Торговли», 1906 г., вып. 28, стр. 39.

<sup>3)</sup> «Значение малоземелья по отзывам крестьян» — «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли», 1906 г., вып. 19, стр. 212 и след.



стьян, возбуждался и вопрос о необходимой величине земельного участка и при этом выяснилось, что крестьяне—сторонники того мнения, что предполагавшиеся вначале, т.-е. при отмене крепостного права, отводу 5 десятин сами по себе были бы достаточны, если бы только существовали остальные условия, которые позволили бы крестьянам приспособиться к современному положению. В числе этих предпосылок представители крестьян указывают на необходимость предоставления крестьянам возможности получения образования в таких пределах, чтобы они могли использовать новейшие завоевания в области техники обработки земли, удобрения, употребления усовершенствованных орудий и машин<sup>1)</sup>. Но главный залог успеха они видят в устойчивом порядке в стране. Кроме того, представители этого мнения находят, что главную причину сопротивления большинства крестьян переменам и новшествам в хозяйстве нужно искать в необыкновенно низком уровне образования крестьянства. Если бы им была дана возможность самим читать и самим проверять на деле прочитанное, то этим была бы открыта до-

1) Это такой прогресс, за которым надлежит признать должное значение. Еще в 1892 г. Ермолов (впоследствии министр земледелия) писал в своей распространенной книге «Неурожай и народное бедствие», что крестьян в лучших частях Европейской России нельзя было убедить вывозить навоз на поля. Это, по их мнению, было позором. Да и к чему это нужно, когда все «от бога», «родит не земля, а небо» и «больше, чем бог, ты все равно не сделаешь»; поэтому: «на бога надейся, а сам не плошай». «При таком положении вещей,—продолжает Ермолов,—разрешение вопроса о поднятии крестьянского хозяйства, об увеличении его производительной способности, о защите крестьянского населения от губительных последствий неурожая представляет необычайные трудности и может быть делом лишь многих годов». Если сравнить эти мысли со взглядами, высказанными крестьянами в 1906 году, то нужно признать, что протекшие с того времени почти 25 лет не остались неиспользованными со стороны правительства. Есть признаки прогресса, бесспорно показывающие, что русский крестьянин пришел к сознанию того, что хорошие урожаи могут быть достигнуты только, если будет использовано по мере сил то, что дает природа каждой стране и каждому народу. Этой цели Ермолов хотел достигнуть устройством показательных ферм, чтобы крестьяне могли обучаться, главным образом, наглядно. Повидимому, посеянное Ермоловым семя упало не на бесплодную почву.

рога к большим достижениям. Если бы эти условия осуществились, то надел в 5 десятин был бы вполне достаточен.

Но это, конечно, не единогласное мнение опрошенных крестьян; многие, наоборот, настаивают на том, что в распоряжении крестьян слишком мало земли для того, чтобы добыть все то, что требуется от крестьянина в виде налогов и податей. Но все же причиною быстро ухудшающегося крестьянского хозяйства было то обстоятельство, что обработка земли и уход за нею оставались у крестьян в пренебрежении. Если к этому прибавить сознание многих крестьян, что им недостает необходимых знаний, чтобы вести дело лучше, и что эти знания они могут получать только в начальных школах и в земледельческих фермах, то будут налицо все элементы для устранения зла.

Правительство из всего этого сделало прежде всего тот вывод, что крестьяне должны стать собственниками своих наделов, что отдельным дворам должно быть предоставлено достаточное количество земли для упрочения их экономического положения и что, наконец, на ряду с этим должно быть проведено землеустройство. Землеустройство означает приступ к качественному улучшению методов обработки земли крестьянами, образование из общественной земли отдельных жизнеспособных хуторов с предоставлением отдельным хозяевам прав собственности на землю. Правда, эта реформа требовала для создания таких отдельных хуторов иногда и увеличения наличной площади общинной земли. Это увеличение могло быть произведено за счет имеющихся в распоряжении казенных земель. Эта мера правительства возымела вскоре желанные последствия, ибо, как видно из памятной записки министра Кривошеина, в течение нескольких лет поступили заявления от более чем 4 миллионов крестьянских дворов, т.-е. от целой трети всей крестьянской России, о производстве землемерных работ и об отводе отрубных участков. Отсюда ясно видно, как верно крестьянство оценило высокое значение земельной реформы для здорового развития сельского хозяйства. Правительство также усердно принялось за дело, чтобы как можно скорее показать на деле, какой громадный прогресс олицетворяет собою земельная реформа. Уже к концу 1913 г. было обмерено 2,5 миллионов крестьянских дворов с 23 миллионами десятин, в том числе окончательно принятые крестьянами землеустроительные работы по 2 миллионам дворов с площадью в 71,1 миллионов десятин. На ряду с созданием этих предпосылок для



проведения землеустройства самое осуществление последнего подвигалось также очень быстро вперед. Для определения результатов работ за пятилетний период (1909—13 гг.) было предпринято, по распоряжению министерства, обследование их по выборочному методу, так как было невозможно обследовать все работы. Было проверено всего 26.000 дворов и притом установлено, что везде поднялась арендная плата за усадебные и отрубные участки по сравнению с неразверстанною землею; что площадь пахотной земли увеличилась за счет оставшихся в обществе необработанными участков: что посев кормовых трав, а также применение искусственного удобрения и усовершенствованного севооборота увеличилось вчетверо; что в виду этого результаты урожая в 1912 и 1913 годах в тех хозяйствах, которые велись при помощи землеустройства, были выше, чем в хозяйствах, оставшихся при общинном пользовании землею, и даже иногда урожай оказывался выше, чем у окрестных помещиков; что 40% хозяев-крестьян предприняли уже на своих участках мелиоративные работы, стоимость которых на каждый двор составляла в среднем 53 рубля; что общая стоимость строений и инвентаря возросла на 27,7%; что среди вышедших на отруба крестьян участие в различных товариществах возросло вчетверо; что правительство оказало денежную помощь в размере приблизительно 25%, из которых лишь 2,3% составляли безвозвратные пособия. Эта помощь оказывалась для покрытия расходов по переносу и сооружению в другом месте построек и по их ремонту при этом. Всего на это потребовалось в среднем на двор 238 р., пособие составляло в среднем 105 руб. или 44,1% <sup>1)</sup>.

Эти результаты должны, конечно, считаться весьма удовлетворительными.

Правда, и задачи, требовавшие разрешения, нагромождались в значительном количестве <sup>2)</sup>). Новый обмер и приведение в известность земель, которыми можно было располагать, представляли собою очень

<sup>1)</sup> См., кроме того: а) «К экономической эмансипации крестьянства» — «Торгово-Промышленная Газета», 1918 г., № 134; б) «Обследование единоличных крестьянских хозяйств» — «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли», 1916 г., вып. 27, стр. 6 и след.

<sup>2)</sup> См. также: Проф. Г. Швиттау, «Основные положения предстоящей земельной реформы» — «Торгово-Пром. Газета», 1917 г., №№ 187 и 188.

большую задачу, но это было, без сомнения, только начало. Если действительно нужно было достигнуть существенных результатов, то надлежало убедить самого крестьянина в важности, необходимости и полезности правительственных мероприятий. Следовательно, неизбежна была большая просветительная работа. Она и была проведена успешно, в соответствии с состоянием просвещения среди крестьян, путем наглядного обучения.

Прежде всего, в соответствующих губерниях были устроены опытные фермы, в которых крестьянам в простейшей форме объяснялись необходимые изменения в существовавших до сих пор приемах обработки земли и результатами урожая доказывалась важность необходимых улучшений. Таким образом, крестьяне на деле узнавали, как они могут повысить доходность своего хозяйства путем соответствующей обработки земли. Кроме того, было вызвано к жизни значительное число низших учебных заведений, назначение которых заключалось, главным образом, в преподавании сельско-хозяйственных знаний.

На ряду с этим для некоторых районов были назначены агрономы, инструктора и техники, задачей которых было также внушить населению сознание необходимости важнейших улучшений и научить крестьян их практическому применению.

Дальнейшею ступенью для обучения крестьян-собственников являлись опытные станции, которые вводили подготовленных крестьян уже в область науки.

Точно так же предстояло содействовать на ряду с хлебопашеством и таким сельско-хозяйственным промыслам, как луговодство, огородничество, садоводство, виноделие. Наконец, обращено было особое внимание на распространение улучшенных орудий, на заботу о скотоводстве, на молочное хозяйство и т. д., и не упускалось случая указать крестьянину на значение всех этих вещей. Этим путем предстояло уничтожить прежнее хищническое хозяйство, заменить прежнюю соху усовершенствованными орудиями и научить крестьян пониманию того, что если можно извлекать из земли из года в год все новые урожаи, то нужно дать земле взамен и соответствующее удобрение.

Если удастся инструктировать крестьян по важнейшим вопросам, возникающим в их хозяйстве, то дело землеустройства будет поставлено на прочное основание, но все же лишь при том условии,



что оно будет последовательно проводиться и далее, а не захиреет в зачатке, как это часто случается в России. До начала войны земельная реформа, поддерживаемая всеми этими мерами правительства, подвигалась быстро вперед. К этому присоединялся видимый результат в тех крестьянских хозяйствах, которые применяли усовершенствованные методы. И можно было наблюдать, что необыкновенно быстро возрос спрос не только на сельско-хозяйственные машины, но также и на тщательно очищенные и отсортированные семена. Если уже употребление машин является весьма значительным успехом, ибо консервативный русский крестьянин с трудом расстается со своими первобытными орудиями, то еще более ценным представляется понимание того, что выбор семян имеет особенное значение для получения хорошего урожая, так как здесь крестьянину нужно освоиться с совершенно новым для его кругозора рядом идей. И все же это произошло в весьма обширных размерах. Кроме того, сюда присоединилось применение искусственных удобрений. Спрос на них стал возрастать не прогрессивно, а скачками и притом в таких размерах, что русская промышленность не могла поспевать за спросом <sup>1)</sup>. Это само по себе значит еще очень мало, так как русская промышленность вообще находится в начальном периоде развития. Поэтому не должно удивлять, что она не употребила собственных усилий на выработку искусственных удобрений, хотя бы и с риском не найти им сбыта. Но сырье для изготовления искусственных удобрений имеется в изобилии, так что спрос на них со стороны сельского хозяйства, который должен увеличиваться с дальнейшим развитием земельной реформы, будет наверное удовлетворен. Отсюда ясно влияние земельной реформы на всю остальную экономическую жизнь страны, а в связи с этим и на транспорт, который должен удовлетворять все возрастающей потребности в нем. Тут кстати следует

---

<sup>1)</sup> См. выше. Кроме того, памятная записка министра Кривошеина упоминает в особенности, что производство удобрений в России возросло с 13,5 миллионов пудов в 1908 г. до 30 миллионов пудов в 1912 г. И все же внутренний рынок не мог удовлетворить растущего спроса сельского хозяйства, и ввоз искусственных удобрений из-за границы стал возрастать: с 9,4 милл. пудов в 1908 г. он дошел до 26 милл. пуд. в 1912 г. Всего искусственных удобрений употреблено в 1912 г. — 56 милл. пудов; следовательно, применение их возросло за 5 лет почти втрое.

заметить, что прогресс на пользу страны возможен лишь тогда, если железная дорога, а, главным образом, железнодорожная тарифная политика будет справляться с требованиями времени. Лишь если удастся доставлять дешево сырье и вследствие этого вырабатывать по дешевым ценам удобрения, могущие конкурировать с иностранными, и перевозить эти удобрения дешево к местам их использования, — лишь тогда удастся правительственным органам, занятым проведением земельной реформы, обеспечить стране тот успех, который заключает в себе обильное применение удобрений.

Крестьяне скоро сознали выгоды, проистекающие из лучшей обработки земли и из применения лучших семян, и сделали еще один шаг вперед, а именно они стали тщательно сортировать зерно, чего они прежде никогда не делали. Наоборот, обычно применялось возможно больше не относящихся к хлебу веществ для увеличения его веса. Такие успехи земельной реформы могут вызвать в русском сельском хозяйстве и во всей стране новые могучие источники производительных сил. Не только крестьяне, сделавшиеся самостоятельными с проведением земельной реформы, сохраняют введенные улучшения, но и широкие круги сельского земледельческого населения начнут вводить их, чтобы с своей стороны использовать проистекающие от них выгоды. Это составляло бы для России огромное завоевание, ибо этим было бы положено начало более интенсивному землепользованию, что обогатило бы страну на миллиарды рублей.

При образовании отдельных хуторов и при расселении прежних деревень и сел был достигнут и другой успех путем принудительного возведения огнестойких построек или, по крайней мере, огнестойких крыш у домов. Эта благотворная мера могла быть проведена без особенного обременения расходами отдельных лиц, так как значительное число крестьянских дворов сносилось совершенно и переносилось на другое место поближе к отведенному земельному участку. Пользуясь этим удобным случаем, можно было провести огнестойкое перекрытие строений без излишнего обременения расходами, тем более, что само правительство участвовало в расходах в значительной части. Кроме того, опасность в селах в пожарном отношении была уменьшена еще и тем, что отдельные дворы, оставшиеся в них, были раздвинуты на большие расстояния, так как между ними оказались большие промежутки. Каково значение этого, можно судить, если узнать, что сельскими пожарами за пятилетие 1906—1910 гг. уни-



чтожено построек на 500 милл. рублей, что всего сгорело за это время миллион дворов и что в среднем вся сельская Россия выгорает в 50 лет. Причиною этому—соломенные крыши изб.

Все эти успехи очень ценны, так как они не только создают новые положительные ценности, но и сокращают возможность потерь в будущем. И это было достигнуто исключительно тем, что правительство в лице министра Кривошеина сумело широко задуманным наглядным обучением убедить крестьян в полезности предпринятых начинаний и в их большой хозяйственной выгоде.

Чтобы возможно было судить о деятельности главного управления землеустройства и по цифрам, поскольку речь идет о земле и о количестве крестьянских дворов, мы приводим некоторые данные, сгруппированные министром финансов при составлении росписи на 1917 г.<sup>1)</sup> Из них мы узнаем, что удалось достигнуть следующих результатов:

Г о д ы.	Количество крестьянских дворов, подавших заявления об отводе участков.	Закончены были подготовительные работы по отводу земель.		Населением принято было отведенных участков.	
		Количество крестьянских дворов.	Площадь в десятинах.	Количество крестьянских дворов.	Площадь в десятинах.
1907	219.332	47.646	578.989	26.556	262.943
1908	380.691	118.903	1.094.628	86.381	789.502
1909	704.964	326.857	2.974.604	252.294	2.356.615
1910	650.347	415.692	3.896.934	345.316	3.150.825
1911	678.143	403.795	3.702.566	361.150	3.270.989
1912	1.226.225	741.473	6.625.580	431.735	3.705.562
1913	1.105.742	807.698	6.854.480	537.174	4.408.212
1914	828.036	647.436	5.898.473	495.720	3.944.740
1915	380.917	321.769	2.668.115	332.202	2.757.442
В с е г о . .	6.174.457	3.831.269	34.294.369	2.868.528	24.646.830

1) Объяснительная записка министра финансов к проекту государственной росписи доходов и расходов на 1917 г., стр. 6 и след., приложение к № 46 «Вестника Финансов, Промышл. и Торг.», 1916 г.

Для отвода этих земельных участков была использована прежде всего земля, которая уже ранее принадлежала отдельным сельским обществам, затем наделы, освобождавшиеся за переселением их владельцев в Сибирь, где им можно было предоставить гораздо больше земли. Переселенческое движение также особенно поощрялось правительством. Далее, Крестьянским Поземельным банком скупалась земля и использовалась на увеличение и округление отдельных крестьянских дворов там, где это было неизбежно; наконец, в раздел пошли еще и отдельные пригодные казенные земли. Таким образом, создавался запас земли для наделения крестьянского двора таким ее количеством, чтобы он стал жизнеспособным, т.-е. мог бы своими силами не только обеспечить собственное пропитание, но еще имел бы возможность служить снабжению продовольствием населения и внешней торговле страны, а также в особенности, чтоб он был в состоянии добыть средства для платежа значительных налогов и повинностей. Насколько все это было уже достигнуто и выявилось, об этом объяснительная записка министра Кривошеина умалчивает, но отмечает, что в указанное пятилетие ежегодная производительность сельского хозяйства возросла с 6 до 9 миллиардов рублей, а вывоз сельско-хозяйственных произведений—с 1 до 1,5 миллиардов руб. Этим, конечно, не сказано, что это явление вызвано исключительно введением земельной реформы и ее последствиями, но все же можно думать, что земельная реформа оказала благоприятное влияние на эти результаты. Если это так, то нужно признать, что дальнейшее проведение этой великой реформы будет иметь необычайное значение для будущности России.

На ряду с этою работою правительства в этом же деле принимал участие Крестьянский Поземельный банк. Это учреждение было в свое время вызвано к жизни по желанию и с помощью правительства и оказало ценные услуги при проведении земельной реформы вначале тем, что сам банк устраивал отдельные крестьянские хозяйства, а впоследствии тем, что он помогал крестьянам и их обществам увеличивать свою земельную площадь покупкою земли из собственных владений банка. В этом отношении министр финансов сообщает <sup>1)</sup> о Крестьянском Поземельном банке следующие данные:

---

<sup>1)</sup> Объяснительная записка к росписи на 1917 г., стр. 8 и след. Прилож. к выпуску 46 «Вестника Финансов, Промышленности и Торговли» за 1916 г.



Годы.	Куплено.	Продано.	
		Отдельным владельцам.	Сельским обществам и товариществам.
Десятин.			
1906 . . . . .	1.196.012	1.241	38.003
1907 . . . . .	2.032.507	4.559	175.589
1908 . . . . .	1.497.033	126.043	198.912
1909 . . . . .	283.551	432.487	118.820
1910 . . . . .	203.210	711.207	53.564
1911 . . . . .	232.835	633.754	45.904
1912 . . . . .	198.085	347.413	24.274
1913 . . . . .	346.525	387.905	22.213
1914 . . . . .	103.560	272.855	17.760
1915 . . . . .	66.229	116.076	9.682
Всего. .	6.172.375	2.033.540	704.722

Из этих данных с ясностью обнаруживается, что правительство с самого начала было вынуждено дать возможность крестьянству увеличивать путем покупки ту землю, которая, по предшествующим данным, предполагалась достаточною для крестьянского двора, в количестве 8,6 десятин в среднем. Стремление к увеличению пахотной площади очень характерно. При всех попытках переселения крестьян оно обнаруживается очень ясно, даже в тех случаях, когда первоначально земля была отведена в достаточном количестве. У русского крестьянина этот земельный голод замечен особенно сильно, и причину этого явления нужно искать в ясно выраженном земледельческом характере народа.

## ГЛАВА XXVII.

В 1892 году Россия приступила к сооружению железной дороги, которая должна была пересечь Сибирь от Челябинска на западе до Владивостока, как крайнего восточного пункта. Это громадное предприятие имело огромное значение для заселения Азии наряду с одновременным проведением там земельной реформы. Если бы Америка не показала уже путей, которыми нужно идти при колонизации обширных земельных пространств, для того, чтобы действительно облегчить и поощрить ее, то роль пионера в этой области выпала бы на долю России. Но, при существовавшем положении вещей, России не нужно было производить опытов по собственному почину, достаточно было придерживаться американских образцов. Так это и было сделано. Сибирская железная дорога и главнейшие реки Сибири указали главные направления переселенческого движения. За этим следовало проведение простых грунтовых дорог, чтобы сделать возможным использование земель и вглубь страны, так как иначе было бы доступным лишь очень небольшое количество земли. Без этих дорог, ведущих к рельсовым и водным путям, не было бы возможным пустить в оборот продукты почвы. На долю железной дороги выпадала при этом наиболее важная роль, так как она представляла собою удобное средство для преодоления громадных сибирских расстояний сначала для переселения, а затем и для перевозки урожая и других продуктов. В начале переселенческого движения, которое шло, строго следуя за ростом железной дороги, потребность в земле могла покрываться удовлетворительным образом. Но затем волна переселенцев усилилась чрезвычайно. Правительство было вынуждено ускорить постройку железной дороги. Уже в 1916 году сообщалось официально<sup>1)</sup>, что разрешенная в 1911 г. постройка линий Алтайской, Оренбург—Орск, Орск—Троицк, Троицк—Кустанай, Ачинск—Минусинск и некоторых других уже началась. Закончилась ли постройка этих дорог, об этом впоследствии ничего не сообщалось. Война и последовавшие за нею внутренние волнения, должно-быть, послужили значительною помехою и здесь. Но надле-

<sup>1)</sup> «Правительственный Вестник», 1916 г., № 269—«Железнодорожное строительство в переселенческих районах».



жит констатировать факт, что Россия в течение последних десятилетий сделала значительные успехи в деле направления и урегулирования стремившегося в Азию переселенческого потока. Крестьяне уже не попадают более в пустыню и не бывают предоставлены самим себе; к их услугам теперь имеются уже железные дороги<sup>1)</sup>, грунтовые дороги и т. д. Земельные участки уже заранее отведены, так что ходоки, высылаемые сельскими обществами для выяснения, соответствует ли земля ожиданиям, могут, по возвращении на родину, нарисовать верную картину существующих условий. Если правительство, с одной стороны, поощряло все эти меры, то оно старалось, с другой стороны, помешать неорганизованному переселению крестьян из Европейской России. В Сибири земли было довольно, так как там на одну квадратную версту приходилось всего 0,7 жителей, так что, по скольку шла речь об обеспечении землею, не могло быть препятствий к направлению туда переселенческой волны; однако опасности, грозившие переселенцам, были очень велики, и в результате многие погибали, а другие находили в себе достаточно сил,

<sup>1)</sup> Из того же источника, который приведен в последней выноске, можно почерпнуть сведения, что существует намерение развить энергично железнодорожное строительство в Западной Сибири. В то время, как прежде целью сооружения железной дороги являлось достижение Тихого океана, теперь на первый план выступило намерение открыть страну для заселения. Этой цели должны служить, прежде всего, следующие железные дороги:

1. Южно - Сибирская (Орск - Акмолинск - Павлоград-Славгород-Барнаул) . . . . .	1850	верст
2. Славгород - Семипалатинск - Верный . . . . .	1415	"
3. Петропавловск - Колчетаев . . . . .	220	"
4. Акмолинск - Спасский завод . . . . .	250	"
5. Барнаул - Кузнецк . . . . .	350	"
6. Кольчугино - Кузнецк - Телбес . . . . .	268	"
7. Верный - Джаркент - Кульджа . . . . .	380	"
8. Пишпек - Токмак - Иссык - куль . . . . .	200	"
9. Ачинск - Енисейск . . . . .	307	"
10. Александров - Гай—Эмба - Кунгур - Чарджуй . . . . .	1100	"

Помимо этих проектов в «Правительственном Вестнике» перечислено еще много других линий, предназначенных однако к сооружению во *вторую* очередь.

чтобы вернуться к себе на родину; лишь небольшая часть могла удержаться на месте.

Ясно, что это создавало невыносимое положение и не могло действовать достижению цели. Поэтому было вполне правильным, что правительство взяло в свои руки руководство этим важным народным движением, урегулировало его и вступило на единственно правильный путь для возможного разрешения стоявших на очереди вопросов о заселении громадных пустынных земельных пространств в Азии и наделении землею безземельных крестьян Европейской России.

Я уже указывал на то, что сооружение железных дорог дало первую возможность заселения Сибири и Средней Азии. Но этим только и давалось п е р в а я возможность, вообще, добраться до Сибири, которая до того была отрезана и почти недостижима. Обширная страна не могла сразу сделаться вполне доступною благодаря одному только сооружению пересекающей Сибирь железной дороги. Для этого нужно было провести, прежде всего, сеть гужевых дорог. Сознание этой необходимости привело к тому, что правительство стало проводить регулярно каждый год грунтовые дороги, представлявшие возможность передвижения по громадным лесным, болотистым и степным пространствам. Насколько это дело велось энергично, показывает сообщение Переселенческого Управления, согласно которому в 1909 году было проложено 2218 верст дорог, стоимостью почти в 2 миллиона рублей, давших доступ к обширному пространству, заселенному 70.000 переселенцев. Для периода с 1909 г. по 1913 г. министр Кривошеин в своей памятной записке о земельной реформе указывает, что за это время на заселенных землях и по направлению к ним проложено 9.500 верст дорог. Эти систематически продолжавшиеся работы, а также усиленная постройка железной дороги имели своим последствием то, что переселение шло успешно и что переселенцам давалась возможность войти в сношения с их ближайшими соседями. Другим средством удержать переселенцев на местах было снабжение переселенческих участков колодцами. Из официальных сообщений видно, какие затруднения приходилось преодолевать, чтобы обеспечить переселенцев годною питьевой водою. В Западной Сибири было оставлено от 19 до 22% вполне пригодных в остальном для заселения участков, так как не



удалось найти для них источники годной питьевой воды <sup>1)</sup>. Если подумать, что все эти подготовительные работы стали выполняться лишь после того, как в 1905 году Переселенческое Управление перешло в ведение Главного Управления земледелия и землеустройства, то не следует удивляться, что обратная волна возвращавшихся русских переселенцев была в прежнее время так велика.

Необходимые постройки для помещения людей и скота прежде возводились при переселениях в Азию самими переселенцами уже по прибытии их на место. И это сопровождалось для переселенцев весьма тяжелыми последствиями. Хотя леса имеется в Сибири в изобилии, все же его не везде можно достать, как, напр., в Киргизской степи, и после разделки бревен в лесу их нужно было доставить на место. На это не только требовалось много времени, но это вынуждало людей долгое время ютиться в землянках или еще хуже. И это неудобство удалось побороть: предварительную заготовкою строевого леса был сокращен период пребывания переселенцев без крова. Таким образом, правительство сделало кое-что для улучшения положения, и успех в известной степени оправдывал эти меры, хотя обратное переселение все еще продолжалось и притом в значительном объеме. Цифровые результаты переселенческого движения, начиная с 1896 года, показаны в нижеследующей таблице (см. стр. 206).

Отсюда видно, насколько неравномерно распределялись по отдельным годам те 4.804.343 переселенцев, которые перешли за Урал, ибо среднее число переселенцев за год составляет 229.806, тогда как на самом деле движение это колебалось между 38.750 в 1905 году) и 707.000 (в 1909 году). По сравнению с этим потоком переселенцев обратное их движение играет очень большую роль. Если даже относительно числа переселенцев официальные источники далеко не согласны между собою, то в еще большей сте-

1) В 1909 г., как сообщает «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли» за 1912 г., вып. 5, стр. 197, при рытье 16 колодцев в Киргизских степях, производившемся на глубину до 50—100 сажен, в 7 случаях оказалась пресная вода, в 4 случаях—соленая, а в 5 случаях не оказалось, вообще, никакой воды, хотя была достигнута глубина свыше 200 метров. Большое число возвращавшихся на родину в прежнее время переселенцев объясняется отчасти и тем, что у них не было возможности преодолеть эти трудности собственными силами.

## Переселилось:

Г О Д Ы.	Переселенцев.	Ходоков.	Всего.
1896	178.697 <sup>1)</sup>	11.910	190.607
1897	68.896	17.780	86.676
1898	148.317	54.403	202.720
1899	170.136	53.073	223.209
1900	166.266	53.017	219.283
1901	89.088	31.161	120.249
1902	81.921	29.009	110.930
1903	85.824	6.731	114.436
1904	40.001	6.731	46.732
1905	38.750	5.269	44.018
1906	141.294	77.594	218.879
1907	427.339	145.240	572.579
1908	664.777	94.035	758.812
1909	707.000	88.143	795.143
1910	316.163	36.787	352.950
1911	226.000	—	—
1912	259.600	—	—
1913	327.000	—	—

1) См. «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли», 1911 г., вып. 30, стр. 175 и объясн. записку к государственной росписи на 1913 г., стр. 19. Последний источник не дает сведений о числе ходоков.



цени это относится к возвращающимся на родину. Для отдельных годов цифры обратного движения значительно расходятся, относительно же больших периодов все данные сходятся к тому, что обратная волна переселения должна исчисляться в 10—12% его. А это означает, помимо большой потери средств, также и потерю рабочего времени за 9—12 месяцев, а кроме того, и недостаток в заселении, к чему ведь собственно и была направлена вся работа. Таким образом, было потеряно для Азии в 18-тилетний период от 413,7 до 424,0 тысяч или, в среднем, за год от 22,9 до 23,6 тысяч переселенцев, что равняется потере около 4.000 хозяйственных единиц за каждый год. Нет сомнения, что для безлюдной Сибири эта потеря очень чувствительна. При этом совершенно не учтено большое число ходоков. Но еще большего внимания заслуживает вопрос о причинах обратного переселения, о которых как в печати, так и, главным образом, в правительственных кругах существуют весьма различные мнения. Чтобы выяснить значение отдельных факторов, нужно помнить, что русские — народ, который очень любит странствовать, народ, чрезвычайно мало привязанный к земле. Порождена эта слабая связь человека с землей, быть — может, общинным землевладением, при котором крестьянин никогда не сживался с обрабатываемым им участком. Поэтому для крестьянина не было трудно покинуть свою землю и искать счастья на чужбине. Этот психологический мотив, быть — может, служит могучей пружиной и при обратных переселениях, когда крестьянин бросает с легким сердцем все, что он нашел в Азии, и возвращается назад в родное село. Здесь этим людям очень помогает также и отсутствие каких бы то ни было потребностей у них самих и у членов их семей. Они не требуют каких-либо удобств в дороге и привыкли сизмальства не ставить своих решений в зависимость от удовлетворения таких требований. Если попытаться об'яснить таким образом большое количество обратных переселений, то ясно, что самый ничтожный повод может служить основанием для возвращения на родину. Так и в печати и в официальных заявлениях часто встречается указание на то, что плохой урожай в Сибири в течение двух следующих один за другим годов и известия с родины об очень хороших урожаях за то же время были поводом для обратного переселения. Если это так, то в этом можно лишь усмотреть подтверждение вышесказанному; для этих людей, повидимому, совершенно достаточно случайного, чисто внешнего повода для пе-

редвижения, а ведь плохой урожай обычно есть дело случая. И эти случаи, как известно самому простому человеку, все же составляют исключение. И все же для русского крестьянина их вполне достаточно, чтобы уйти от повторения таких случайностей на том же месте, хотя он определенно знает или должен был бы знать, что в конце его обратного странствования он может опять встретиться с тою же случайностью.

Конечно, и всякие другие обстоятельства играют известную роль в громадном числе обратных переселений. Сюда относятся, главным образом, переселения самовольные, совершаемые крестьянами на счастье, без уверенности в том, будет ли отведен участок или нет и может ли он быть отведен. Если этим крестьянам не удастся устроиться в Западной Сибири, то они, переселяясь дальше, стараются заполучить участок на Амуре. Правительство хотело положить конец этим бесцельным странствованиям и организовало переселенческое дело таким образом, что крестьянам, желающим переселиться за Урал, уже заранее отводились свободные участки, которые затем могли быть ими осматриваемы. Но, странным образом, мера эта не удалась. «Теперь <sup>1)</sup>», после трехлетнего опыта, можно установить, что организованное ходачество не достигло даже ближайшей своей цели: предупредить безрезультатное ходачество. Как это бывало и раньше, при свободе ходачества, так и теперь, при действии новой системы — в 1908 и 1909 г.г. — только 30% ходочков вернулись, закрепив за собою землю; 70% пришли ни с чем. Отрицательное влияние системы распределения земельного фонда ясно из того, что в самых лучших сибирских районах, привлекавших столько жадных взоров, участки подолгу оставались «связанными» в ожидании назначенных к ним ходочков и частью вовсе неиспользованными до нового летнего периода.

<sup>1)</sup> *Сибирь*. Отчет председателя совета министров и главноуправляющего земледелием и землеустройством о совершенной ими осенью 1910 г. осведомительной поездке по Сибири и Поволжью. Отчет представляет собою приложение к очерку положения переселенческого вопроса, как с точки зрения общеимперских интересов, так и в отношении экономического усиления этой громадной колонии. Наконец, отчет этот содержит характеристику земельной реформы, в том виде, как она вызвана к жизни указом 5 ноября 1903 г. См. «Вестник Финансов. Промышленности и Торговли» за 1910 г., вып. 48, 49 и 50.



«...Но самым печальным из последствий организованного хо­дачества было ухудшение условий самовольного семейного пере­селения в Сибирь и невозможность устраивать там самовольных пере­селенцев даже на пустующих участках, обещанных организо­ванным ходакам. Нередко по прошествии полугода или года, за непри­бытием или отказом назначенного ходака, участки доставались все­таки самовольным переселенцам, но уже после того, как последние были и нравственно и денежно обессилены...

«Таким образом, система организованного переселения на заранее отведенные участки не оправдалась и должна быть отменена».

При этом особенно подчеркивается, что все переселенческое дви­жение «должно сохранить основное свое драгоценное свойство есте­ственного процесса в русской народной жизни». Но это не значит, что возвращение к свободному неорганизованному хо­дачеству зна­менует собою отказ правительства от руководства всем дви­жением; наоборот, на правительстве должны лежать две обязанности: «1) осведомлять население о наличных запасах участков и условиях водворения в различных районах Сибири и 2) поощрять более низ­кими железнодорожными тарифами, а главное—более широкою по­мощью при водворении, направление переселенцев преимущественно в трудно заселяемые или приграничные местности».

Эта программа, намеченная в 1910 г., отчасти и была проведена, в особенности в части, относящейся к 1-му пункту, и относительно оказания пособия при устройстве оседлости. По всем видам потребно­стей крестьянина: для пахоты, реализации собранного хлеба и т. д., были приняты соответствующие меры путем устройства складов земледельческих машин, организации пособия при покупке машин, инструктирования в целесообразном пользовании машинами и т. д. На ряду с этими мерами занялись также и разрешением главного во­проса—об урегулировании владения землею. За этот вопрос приня­лись одновременно со введением земельной реформы, поскольку это было возможно в то время в Азии. При этом нужно было также при­нять во внимание положение коренного туземного населения и вве­сти на место свободного неограниченного права пользования огром­ными плодородными пространствами, как это имело место, напр., в Киргизской степи, ограниченное определенным пространством право пользования. Это было особенно необходимо, так как природные жи­тели Азиатской России считали своим неотъемлемым правом зани­

мать столько земли, сколько им было нужно. А так как они, как, напр., киргизы<sup>1)</sup>, представляют собою отчасти кочующие племена, то они завладели громадными земельными пространствами, составляющими, по существующим законам, собственность казны и лишь переданными местным народам (киргизам и т. д.) в пользование на неограниченное время. Если эти пространства не используются согласно назначению этими народами, то казна вновь получает право распоряжения ими. В согласии с этим законом, без отмены давних привилегий, без ограничения киргиз в их кочевой жизни, был предпринят раздел земель, и та часть степи,

1) Киргизская степь играет в истории заселения Азии столь значительную роль, что здесь будет уместно привести некоторые данные, могущие осветить положение вещей в то время, когда Россия приступила к заселению этой области. При этом здесь идет речь только о примере, а вовсе не о выяснении всей свободной или находящейся ныне во владении кочующих племен земли. Вся область, которую разумеют под названием Киргизской степи, необычайно обширна. Она обнимает собою губернии Акмолинскую, Семиреченскую, Тургайскую и Уральскую — всего пространством в 2.284.085 кв. километров.

До начала заселения здесь на каждый квадратный километр приходилось 1,5 жителей. Местность эта была, следовательно, почти пустынной. Когда приступили к заселению этой области, то прежде всего была исследована часть ее, а именно: в 1896—1901 годах была обследована площадь в 24,6 милл. десятин, расположенная в трех уездах — Кокчетавском, Петропавловском и Омском. Из этой площади во владении киргизов находилось 12,9 милл. десятин или 52,4%. В среднем приходилось:

	На одно хозяйство.	На душу.
В 1896 году . . . . .	506 дес.	87 дес.
„ 1907 „ . . . . .	357 „	63 „
„ 1909 „ . . . . .	164 „	29 „

Это ограничение в пользовании землею на одну семью последовало после того, как правительство сперва ограничило пространство земли, предоставленное киргизам в свободное пользование; оно имело место вследствие увеличения хозяйственных единиц, но, главное, вследствие ограничения свободной площади земли, после того, как выяснилось, что большие площади остаются недостаточно использованными. Богатства киргизов выражаются в количестве скота (см.: «Колонизационная емкость Акмолинской области» —



которая уже не была нужна кочующему населению, была отграничена от остальной. Этому мероприятию содействовало то обстоятельство, что сами киргизы стали переходить в оседлое состояние, а к этому их побуждало наблюдение, что прибывшие из России переселенцы имели успех в своем земледельческом хозяйстве. Главный признак успешности хозяйства в глазах киргиза — скотоводство и конский состав — здесь, правда, отсутствовал, зато у переселенцев успешно шло хлебопашество. Так, напр., в 1905 — 1909 г.г. площадь посева пшеницы в Западной Сибири возросла на 858.000 десятин. Колонизация преуспевала не только по сравнению с хозяйством природных жителей Сибири, но и к полному удовлетворению самих переселенцев из России. В распоряжении последних находится значительно больше земли, чем

«Вестник Финансов, Промышленности и Торговли», 1910 г., вып. 20, стр. 323 и след.); так, у них имелось в следующих уездах:

	Кокчетав- ском.	Петропав- ловском.	Омском.
Лошадей . . . . .	315.653	226.250	151.315
Крупного рогатого скота . . .	214.045	201.332	137.011
Овец и коз . . . . .	475.594	347.456	186.749
Верблюдов . . . . .	1.466	324	1.849
Всего голов . . . . .	1.006.758	775.362	476.954
Приходится голов на каждое хозяйство . . . . .	28,1	25,7	27,8
На каждую голову приходится десятин земли . . . . .	5,5	7,4	5,1

было на родине, у них лучший, а главное, более современный инвентарь, у них больше скота. К этому присоединяется и большая урожайность полей: так, в среднем за десять—пятнадцать лет пере-селенцы сняли с одной десятины:

	Ржи пудов.	Пшеницы пудов.	Овса пудов.
В Европ. России . . . . .	50	40	47
В Азии . . . . .	60	62	75

Благосостояние отдельного хозяйства, прежде всего, измеряется количеством лошадей; отсюда получается следующая таблица:

Имеется хозяйств.		В Кочетав- ском уезде в процентах.	В Петропав- ловском уезде в процентах.	В Омском уезде в процентах.
1	Без всякого скота . . . . .	0,1	0,1	0,1
2	Безлошадных . . . . .	0,9	0,6	0,7
3	С 1 лошадыю . . . . .	6,6	7,1	5,6
4	От 2—5 лош. . . . .	20,0	25,1	26,7
5	От 6—10 лош. . . . .	21,2	18,4	21,7
6	От 11—25 лош. . . . .	32,5	32,0	29,1
7	От 26—50 лош. . . . .	12,2	11,1	10,5
8	От 51—100 лош. . . . .	4,3	3,9	3,9
9	От 101—300 лош. . . . .	1,7	1,3	1,4
10	301 и более лош. . . . .	0,5	0,3	0,3



Это очень большая разница в пользу Азии, которая должна была повлечь за собою довольство поселенцев своим положением. Удовлетворительность этого положения видна еще и из того, что они имели возможность со временем расширить свое землевладение. По выяснении первоначального количества земли у переселенцев средняя на одну мужскую душу оказалась в 15 десятин. Это первоначально отведенное количество было еще увеличено с течением времени покупкою, так что по обследованию, произведенному в 1911 и в 1912 годах, можно было установить, что на одно хозяйство приходилось:

	В районах.			
	Западной Сибири.	Степной области.	Восточной Сибири.	Урмана и тайги.
Десятин . . . . .	35,3	39,9	40,0	37,5
Из них обработано (в процентах)	55,2	34,5	23,0	19,4

Хозяйства под №№ 4—7 считаются средними, а их бюджет, при составе семьи в 5,55 душ, разлагается в Кокчетавском уезде следующим образом:

Расходы.	В руб-лях.	Доходы.	В руб-лях.
1. Содержание семьи . .	234	1. От сельск. хозяйства.	15
2. Домашн. потребности,	27	2. От промыслов . . .	13
3. Хозяйствен. потребн.	11	3. От сенокоса . . . . .	36
4. Содержание скота .	51	4. Разные . . . . .	13
5. Налоги . . . . .	4	5. От скотоводства . .	250
<b>Всего . . . . .</b>	<b>327</b>	<b>Всего . . . . .</b>	<b>327</b>

В среднем это дает участок в 38,3 десятины, из которых 35,1% обработанной земли. Общая площадь земли во владении возрастает, таким образом, в направлении с запада на восток, тогда как доля обработанной земли, наоборот, уменьшается в том же на-

Со сравнительно незначительными отступлениями точно так же складываются бюджеты киргизских хозяйств и в обоих других уездах, только с тою разницею, что расходы немного больше, а доходы по пунктам 1 — 4 также сравнительно больше, т.-е. там уже больше занимаются сельским хозяйством и промыслами. Из этого сопоставления, с одной стороны, находящейся в распоряжении хозяйственной единицы земельной площади и ее использования; а с другой — расходов и доходов этой единицы оказывается совершенно ясным, в чем экономический центр тяжести киргизского хозяйства и каков характер населения Киргизской степи до настоящего времени. Мы имеем дело с кочевым народом, имевшим в своем распоряжении непомерно большое количество земли и имеющим его и по настоящее время, хотя правительство успело ввести уже значительные ограничения, так как население постепенно стало переходить в оседлое состояние, что видно из числа хозяйств, занимавшихся хлебопашеством, и из числа десятин, засеянных хлебом. Так, имелось:

В уездах:	В 1896 году.		В 1907 году.	
	Хозяйств.	Засеян. десятин.	Хозяйств.	Засеян. десятин.
Кокчетавском . . . . .	2.782	5.594	3.027	4.691
Петропавловском . . . . .	2.688	5.683	5.827	15.398
Омском . . . . .	195	371	2.235	5.254
Всего . . . . .	5.665	11.648	11.089	25.343

При этом скотоводство несколько не уменьшилось; наоборот, — оно сильно развилось, что относится, главным образом, к разведе-



правления. В общем, это вполне естественное явление, так как на произведения сельского хозяйства на западе имеется больший спрос вследствие близости европейского рынка, а потому на них и больше сосредоточено внимания. Но не только большие участки обработанной

нию рогатого скота. Так, в 1907 г., по сравнению с наличностью 1896 г., скота имелось более на:

В уездах:	Кокчетавском %.	Петропавловском %.	Омском %.
Лошадей . . . . .	75,5	104,0	32,1
Рогатого скота. . . . .	102,8	125,0	68,5

А в доказательство того, что благосостояние киргизов значительно увеличилось при переходе их к оседлому состоянию, приводим следующие данные. Масштабом для разделения киргизов на бедные (1—3) и средние (4—7) хозяйства послужила одна из таблиц, помещенных нами выше. По этим данным имелось:

В уездах:	Бедных хозяйств.		Средних хозяйств.	
	В 1896 г.	В 1907 г.	В 1896 г.	В 1907 г.
	В процентах.		В процентах.	
Кокчетавском . . . . .	74,6	48,8	17,7	32,5
Петропавловском . . . . .	82,5	50,8	12,8	32,0
Омском . . . . .	66,5	54,8	21,5	29,1

Из всех этих данных ясно видно, какое громадное экономическое значение имеет Киргизская степь для колонизации и, кроме того, с какой сравнительной быстротой идет здесь экономический прогресс, под которым надлежит разуметь в особенности и переход от кочевого к оседлому состоянию.

земли отличают Западную Сибирь от Восточной; разница видна и в во всем хозяйственном обзаведении отдельных дворов. Так, имелось:

В местностях:	При существовании хозяйства.				
	Долее 18 лет.	От 8—18 лет.	От 4—8 лет.	В тече- ние 3 лет.	Менее 3 лет.
	Е д и н и ц.				
<b>Западной Сибири.</b>					
Скота . . . . .	24,0	22,1	13,6	11,8	11,2
Инвентаря . . . . .	8,4	8,0	6,6	5,9	4,7
В том числе сеялок и косилок . . . . .	0,77	0,97	0,73	0,61	0,69
<b>Степной Области.</b>					
Скота . . . . .	20,3	19,8	10,9	10,4	7,9
Инвентаря . . . . .	7,9	7,6	4,6	4,5	3,5
В том числе сеялок и косилок . . . . .	0,58	0,79	0,32	0,34	0,22
<b>Восточной Сибири.</b>					
Скота . . . . .	16,1	20,3	11,4	8,9	6,8
Инвентаря . . . . .	6,2	7,4	5,1	4,8	3,8
В том числе сеялок и косилок . . . . .	0,45	0,48	0,10	0,07	0,05
<b>Урмана и тайги.</b>					
Скота . . . . .	14,1	16,7	8,4	6,9	5,6
Инвентаря . . . . .	6,0	5,8	4,1	3,7	3,1
В том числе сеялок и косилок . . . . .	0,04	0,15	0,27	0,01	0,02



Из всего, что могло быть установлено относительно сельскохозяйственного развития Сибири, делается совершенно ясным, что русская переселенческая политика в Сибири находится на правильном пути, ибо приток из Европейской России в достаточной мере велик, хотя обратное движение и приняло большие размеры ко вреду для скорейшего заселения, даже если покинуло Сибирь только 10% переселенцев. К этому нужно прибавить, что доля обработанной земли, в виду небольшого числа лет, протекшего со времени начала заселения, должна быть признана удовлетворительною и что, следовательно, с известною степенью уверенности можно рассчитывать на дальнейший прогресс в этом направлении и в недалеком будущем можно ожидать достижения полного использования земли. Точно так же постоянно увеличивается и состав живого и мертвого инвентаря. Виды на будущее, открывающиеся здесь для экономического развития, позволяют рассчитывать на дальнейшие успехи, поскольку речь идет о чистом сельском хозяйстве. Особенно нужно отметить, что в Енисейской губернии, в которой условия для хлебопашества менее благоприятны, была испробована с большим успехом культура льна. Выяснилось, что за те немногие годы (приблизительно с 1906 года), в которые производились эти опыты, лен давал хорошие урожаи и уже вывозился в значительных количествах в Европу. Если удастся развить льноводство и выбрасывать на рынок ежегодно большие количества льна, то этим было бы оказано содействие не только экономическому развитию этого производительного района, но и покрытию потребности мирового рынка.

Существенно иную картину представляет собою Сибирь в ее промышленном развитии. Если в Сибири, как в стране, главным образом, земледельческой, может идти речь пока только о промыслах сельскохозяйственных, то и их там оказывается не слишком много.

На первом плане здесь стоит молочное хозяйство с громадным производством масла, о чем мы уже писали раньше. Кроме молочного хозяйства, едва ли может быть назван еще какой-либо промысел. Что касается побочных сельскохозяйственных промыслов, как-то: мукомольного дела, винокурения, выделки кож, то они едва ли дают больше, чем требуется для покрытия местных потребностей. То же можно сказать и об обработке дерева. Громадные лесные запасы должны бы, казалось, дать толчок к их использованию. Но и это

делается лишь постольку, поскольку нужен лес для построек самим переселенцам.

Этим выдвигается на первый план вопрос о возможностях сбыта. Что Сибирская железная дорога одна не может удовлетворить потребностям сбыта, отчасти вследствие ее слабой провозоспособности, а отчасти и вследствие дороговизны пользования ею, — это ясно само собою. Южно-Сибирская дорога вместе с Алтайскою дорогою, конечно, внесут значительное улучшение с смысле провозоспособности, но дороговизна железнодорожного транспорта и тогда осталась бы та же. Но это самый существенный вопрос для большинства дешевых экспортных товаров, как хлеб, лес и многие другие. Пшеница, напр., стоила в 1910 г. в Омске на 14—24 коп. дешевле, чем в Ельце. Но даже при применении тарифа прямого сообщения, т.-е. без прерыва его в Челябинске, Елецкая пшеница выгадывает на провозе до вывозного порта копеек 18—25, так что Омск, при нынешних условиях, не может конкурировать с Ельцом. Это положение вещей требует, несомненно, изменения, ибо, если даже пшеница может быть, таким образом, оттеснена с рынка, то для леса положение вещей еще менее благоприятно. В то же время и пшеница и лес, в тех количествах и того качества, в каких они имеются в Сибири, в праве рассчитывать на дешевые пути для сбыта, чтобы найти выход на рынок и обеспечить экономическое будущее стране. Однако разрешение этого вопроса не так просто, как оно кажется на первый взгляд, ибо одно только сооружение железных дорог, представляющее ближайшее разрешение вопроса, само по себе еще не дает окончательного ответа, так как трудно сочетать далекий путь до вывозного порта у Балтийского моря со сравнительно дешевыми массовыми грузами, как хлеб, лес и т. п. Поэтому заинтересованные круги всегда стремились к обеспечению водного пути при помощи многоводных больших рек Сибири к Северному Ледовитому океану, а отсюда чрез Карское море — в Европу. Однако те препятствия, которые здесь представлялись, были трудно преодолимы, и их до сих пор еще не удалось победить, даже нельзя сказать — и возможно ли на это рассчитывать в ближайшем будущем. Никогда не следует забывать, что Карское море ставит мореплаванию своими своеобразными течениями, ветрами и льдами такие препятствия, которые, хотя и допускают случайно удачное плавание, но не позволяют сколько-нибудь правильного расчета. К этому присоединяется еще и то, что даже с дости-



жением устья Оби или Енисея еще не все затруднения кончены, так как и речному судоходству представляются величайшие препятствия как со стороны неправильностей течения, так и со стороны окружающей местности. В этом отношении достаточно напомнить о громадных лесных пожарах в 1913 году, которые устранили всякую возможность передвижения, так как над Енисеем в течение девяти недель стались густые облака дыма. Подобные стихийные силы не поддаются никакому учету. Коротко говоря, этот путь до настоящего времени еще очень ненадежен, к тому же Карское море доступно для мореплавания не более 8—10 недель в году.

Поэтому давно уже изыскиваются возможности других путей, комбинированных из железных дорог и водных путей. Сюда относится проект соединения<sup>1)</sup> Оби (от Обдорска, Мушинска и Мало-Алтымского) и Камы (от Солеварни) с Белым морем (у Варанды, Куи, Мезени, Архангельска), чем устранялись бы опасности Карского моря. На ряду с этим возникают другие проекты в более тесных границах, имеющие целью лучшее использование Сибирских рек, как это могло бы быть осуществлено сооружением короткого, длиною всего в 7 верст, канала от Чусовой (притока Камы) к Решетке (притоку Исети, открывающей путь к Туре-Тоболу-Иртышу). Если, кроме того, течение Туры и Тобола будет урегулировано и шлюзованием сделано доступным для больших пароходов и буксирных барж, то станет возможно, по исчислению компетентных официальных органов, доставлять водным путем из плодороднейших местностей Алтая, Бийска, Барнаула, Семипалатинска и т. д. пуд хлеба за 10 к. до Тюмени. По Иртышу путь ведет к Оби; по Оби от города Нарыма чрез Кеть и Кась, посредством короткого (в 7 верст) канала между ними достигается Енисей<sup>2)</sup> и его обширный бассейн. Таким образом, мыслимо создание пригодных путей для имеющихся в изобилии дешевых экспортных товаров, быть-может, даже с не особенно большою затратою средств. Но здесь не место решать, какой путь должен быть избран, железные ли дороги или водные пути, или оба вместе.

1) См. Д-р Мертенс, «Север Европейской России и путь к океану». С картою. «Железнодорожный Архив», 1916 г., стр. 316 и сл.

2) См. Д-р Мертенс, «Водные пути в Сибирь и в Сибири». С картою. «Железнодорожный Архив», 1896 г., стр. 839 и след.

как дополнение одни к другим; важно, чтобы что-нибудь было сделано. Ибо одно понимание того, что Сибирь — необычайно богатая страна, еще не дает ничего, если в то же время не будет дана возможность передвижения урожая и других ее произведений. Разрешение этого чрезвычайно важного вопроса становится для Сибири все настоятельнее с каждым днем, по мере роста переселений и, вместе с тем, по мере роста производительности. Нет смысла собирать богатые урожаи пшеницы и иметь громадные запасы прекрасного леса, если в то же время нет возможности доставить покупателю эти предметы, столь желанные на мировом рынке. К услугам торговли здесь должны быть созданы дешевые пути сообщения.

### Глава XXVIII.

К исследуемому периоду истории экономического развития России относится также тот подъем, который пережила русская промышленность. Правда, к этому же периоду относится и тот кризис конца XIX и начала XX-го столетия, который разразился не только над Россией, но и над всею Западною Европой. Если не считать с этим обстоятельством, то получается тот общий вывод, что время с 1882 — 1911 г.г. было временем крупного прогресса России. В изложении предшествующих глав Россия представляется сильно прогрессирующим земледельческим государством, сделавшим во второй половине XIX столетия громадные успехи. Эти успехи проявляются не только в доступе, вследствие сооружения железных дорог, к громадным, пригодным для земледелия пространствам, но и в постепенном введении улучшенной обработки земли. Это было возможным лишь при помощи усовершенствованных земледельческих орудий. В обоих отношениях—в постройке железных дорог и в снабжении сельского хозяйства машинами и орудиями—Россия всецело зависела от заграницы. Это вынуждало во что бы то ни стало к изготовлению внутри страны необходимейших машин и орудий.

Если в этих обеих важных в экономическом отношении областях требовалось покрыть потребности страны собственными силами, то открывалось широкое поле для создания промышленности, обнимавшее в то же время и добычу руды, добычу угля и машино-



строение. Рядом с этим возникли требования почти во всех областях: химии, текстильной промышленности, и по всем потребностям быденной жизни, так как нужно было дать средства отдельным лицам и целым крупным общественным слоям, которые бы обеспечили возможность выполнения ими надлежащей работы. Весь вопрос в том, была ли Россия в состоянии удовлетворить всем этим требованиям. Возможность эта существовала бесспорно, если речь идет о материальных предпосылках, ибо в ее обширных областях находились и находятся все те сырые материалы, которые необходимы почти для всякой промышленности. Достаточно вспомнить, ограничиваясь лишь Европейскою Россиею, о богатых залежах железной руды на Урале, в Криворожском районе, на Кавказе; о запасах угля в Домбровском районе, в Донецком бассейне (здесь имеется и антрацит), под Москвою и на Урале, чтобы увидеть, что два важнейших вида сырья — руда и уголь — имелись в стране в изобилии. Не говоря уже о лесе, представляющем особенно большое богатство, земледелие доставляет текстильной промышленности ценные лен и пеньбу, свеклосахарному производству — свекловицу для покрытия как потребностей населения, так и потребностей экспортной торговли. Сюда же надо присоединить Урал с его обилием драгоценных и цветных металлов — платины, золота, меди и т. д., — Кавказ с его неизмеримыми богатствами нефти, ценной марганцевой руды, а также большими количествами меди. Конечно, не может быть нашею задачею перечисление всех сокровищ в недрах земли, служащих залогом промышленного развития страны. Напомним еще о залежах в Южной России фосфоритов и копролитов, могущих дать химической промышленности в избытке сырья для выработки искусственного удобрения.

Если даже в Европейской России имеется достаточно сырья для обильного снабжения промышленности в широком масштабе, то не следует забывать об азиатской части государства, с ее богатствами угля, руды, нефти, но в особенности с ее среднеазиатским хлопком. Для Азии и посейчас имеются лишь намеки на то, какие еще источники сырья могут со временем оказаться там; эти области исследованы слишком мало. Здесь подвигаются вперед шаг за шагом и почти регулярно находят совершенно неожиданно все новые и новые богатства. Отсюда в широких кругах населения России сложилось убеждение, что Азия, а главным образом, Сибирь и Алтай-

ская область таят несметные богатства в виде металлов, руд, угля, соли, нефти и т. д., хотя пока еще никто не может сказать, где можно найти эти богатства. Несмотря на это, в сознании народа укоренилось мнение, что Сибирь и другие азиатские владения России с их скрытыми сокровищами—залог всей будущности России. Может быть, это и так.

Во всяком случае, уже и теперь можно сказать, что Россия богато наделена природою всевозможным сырьем, необходимым для основания и развития самостоятельной промышленности. Но одной этой возможности еще недостаточно, чтобы вызвать к жизни деятельную промышленность и поддержать ее. Вторым чрезвычайно важным и решающим фактором является вложенный в промышленность капитал. Этим мы затрогиваем предмет, вызвавший в России значительные затруднения, с которым связан вопрос о покровительственной таможенной политике России, а также и разрешение рабочего вопроса, т.-е. вопроса о руководящих, технических и исполнительных силах труда.

В России не хватало капитала, готового участвовать в создании промышленности. Это относительно России, как страны земледельческой, вполне понятно, так как ее капитал прикреплен к ее громадным земельным владениям. Поэтому капитал в ней менее подвижен, чем в других—западно-европейских—государствах. Но этим мы не хотим указать на какую-либо особенность России; мы хотим лишь сказать, что России находилась в то время еще в первой стадии своего экономического развития, на ступени чисто земледельческого государства, каковую ступень уже переступили западно-европейские страны с более высокой культурой. Характер земледельческого государства не исчез, впрочем, и с притоком капиталов в 1893—1902 г.г. и даже позже. Было только сделано начало насаждения на ряду с земледелием внутри земледельческой страны промышленности, которая должна была использовать природные богатства страны и, таким образом, вступить на путь, ведущий к той цели, которая должна быть достигнута, чтобы поднять страну на высшую ступень. Россия, таким образом, идет по тому же пути, по которому шло развитие западно-европейских государств, лишь с тою разницею, что она для этого должна была привлечь больше иностранного капитала и, следовательно, не могла прогрессировать исключительно собственными силами. При разборе положения нефтяной промышленно-



ети мы увидим, что относительно притока денег из-за границы можно установить три периода. То, что там сказано о нефтяной промышленности, относится и вообще к участию иностранного капитала в русской промышленности. Тогда как министр финансов Витте в начале девяностых годов прошлого столетия энергично защищал мысль о необходимости широкого притока в Россию иностранного капитала, вообще, чтобы обеспечить промышленное ее развитие,—министр торговли и промышленности Тимирязев выступал в 1909 г. в Государственной Думе в особенности на защиту английского капитала: «В Англии имеется избыток капитала, опыта, знания и предприимчивости, т.-е. всего того, чего недостает России для надлежащего развития ее производительных сил. Сближение с Англией должно повести к тому, чтобы привлечь в Россию английский капитал и английскую предприимчивость...» Это пожелание министра исполнилось в полной мере, в особенности, в области нефтяной промышленности, которая, как мы увидим далее, находится целиком во власти Англии. Насколько тормозил развитие промышленности недостаток капиталов, ощущавшийся очень остро до последней четверти XIX столетия, видно из того, что Россия, еще в середине прошлого столетия, не была даже в состоянии создать для своего сельского хозяйства самого необходимого, а именно—дорог для доставки урожая хлебов на рынок. Крымская война совершенно истощила финансовые силы страны, страна нуждалась в полном восстановлении своих сил. Скорее всего на это можно бы было рассчитывать, если бы сельскому хозяйству была дана возможность свободного развития. К этому и стремились сооружением железных дорог. Но дальнейший прогресс в этой области, если желали, чтобы и барыши оставались в стране, не мог быть достигнут, так как не было промышленности, которая могла бы дать рельсы, подвижной состав и вообще все то, что требуется от промышленности для постройки и эксплуатации железных дорог. Следовательно, покамест нужно было привлечь за границу к поставке всего необходимого. Что такое положение вещей ощущалось весьма тягостно в большой стране, сознававшей, что внутри ее границ имеется, по большей части, все нужное для этого производства, ясно само собою. Но для того, чтобы отдать в распоряжение экономического развития страны покоящиеся в недрах земли сокровища, нужен был капитал и даже очень много свободного капитала. А его-то и не доставало. Поэтому не мог существовать тот

круговорот, который имеет место в других экономически более развитых странах, где промышленность создается с помощью больших капиталов, а сама опять отдает свои барыши в распоряжение страны, облегчая создание новых выгодных предприятий. Этот круговорот не был возможен в России, так как не доставало необходимого для него условия — свободного капитала. Его нужно было добыть, чтобы располагать первейшими условиями для всякой промышленности — железом и углем. Но в мероприятиях, предпринятых министром финансов Витте в 1893 — 1902 г.г., очень живо поддержанных правительством и клонившихся к добыче за границу денег для России, дело шло не только о поднятии каменноугольной и железодельательной промышленности. Витте со свойственной ему дальновидностью понял, конечно, очень скоро, что, прежде всего, привлечение иностранных капиталов должно сделать жизнеспособными существующие уже зачатки промышленности, а затем должны быть созданы и новые отрасли промышленности. И это намерение в значительной степени удалось министру финансов, пока он находился у власти. С помощью этих иностранных капиталов русская промышленность достигла громадного под'ема. Но чрезвычайно трудно установить, насколько велики были эти капиталы. Лишь часть этих денег помещена в предприятия, обязанные публичною отчетностью, и даже в них точное разграничение невозможно. К этому присоединяется еще и то, что, кроме акционерных обществ и товариществ на вере, значительные капиталы, притекшие из-за границы, работали также в предприятиях отдельных лиц. Лишь в немногих отраслях промышленности можно установить с некоторою точностью степень участия иностранного капитала (в нефтяной, в химической промышленности). Во многих отраслях промышленности лишь по расцвету и по обороту предприятий можно догадываться, что в них участвуют новые могучие силы. Сам Витте выразился, что «для промышленности в стране нет свободных средств; где капиталы есть, там они и закреплены». Если это мнение верно, то министр финансов поступил очень последовательно, привлекая деньги из-за границы. Поэтому можно оставить вопрос о том, как велик был капитал, привлеченный в Россию из-за границы<sup>1)</sup>; остается тот факт, как

1) С. Н. Прокопович в своей книге: «Об условиях экономического развития России» высказывает, в отличие почти от всех, кто занимался этим вопросом что Россия, в своем стремлении привлечь



мы увидим дальше, что промышленность в России за время около 1900 г. значительно развилась; к тому же общепризнано, что иностранный капитал содействовал этому в значительной степени и что

иностраный капитал посредством покровительственной таможенной политики потерпела полнейшее фиаско. Почему?—По исчислениям автора, русская промышленность получала из-за границы в период 1893 — 1908 г.г. круглым счетом по 55 миллионов рублей ежегодно. «Для того, чтобы получать ежегодно по 55 миллионов рублей, совсем не нужно взвинчивать наши таможенные ставки и вызывать соответственное повышение таможенных пошлин за границы для нашего вывоза. Эти же 55 миллионов можно было бы получить дешевле при некотором напряжении нашего государственного кредита». О том пути, который был избран, здесь спорить не приходится; возможно, что жертвы, принесенные финансовым ведомством для того, чтобы заставить за границу выложить деньги, были слишком велики и все же иностранный капитал был настолько сдержан, что приток его составлял всего 55 миллионов рублей ежегодно в среднем, из которых лишь 20%, согласно указанному источнику, поступали в частную промышленность, тогда как 80% шли на укрепление государственных фондов. Спрашивается, кроме того, верен ли этот расчет распределения капиталов. Это вопрос, на который очень трудно дать утвердительный ответ, так как даже сам Прокопович не без основания обращает внимание на то, что в России не собиралось цифровых материалов, нужных для суждения по этому очень важному вопросу. Расчет составлен по этому косвенным путем при помощи данных, которые, может быть, и верны, но не обладают гарантиями достоверности. Кроме того, в вопросе об этих 55 миллионах речь идет только о капиталах, которые поступили в акционерные общества, обязанные публичной отчетностью. Значит, не зафиксированы все те капиталы, которые поступили из-за границы в иные, несомненно, весьма многочисленные частные предприятия. Все это, по моему мнению, такие факторы, которые выставляют вышеуказанные исчисления в неблагоприятном свете, ибо результат мероприятий министерства финансов назван самим Прокоповичем блестящим образцом влияния правительства на расцвет русской промышленности в 1895 — 1901 г.г. Если не забывать, что министр финансов Витте сам высказал, что в России нет свободных капиталов для промышленных предприятий, и что поэтому нужно по возможности содействовать широкому притоку иностранного капитала для создания промышленности, и так как эта промышленность действительно была создана, то ясно, что едва ли можно говорить о полном фиаско. По существующим в России условиям, нужно довольствоваться в суждении об успехе или неуспехе принятых мер оценкою их результатов.

промышленность, расцветшая в тот начальный период, спяло разви-  
лась и в дальнейшем, так что уже и теперь можно сполным правом  
говорить о значительной промышленности, имеющейся в России,  
хотя и все еще не о значительной русской промышленности <sup>1)</sup>.

Русским является пока в промышленности только сырье, тогда  
как все остальное, считая в том числе и руководящие умственные  
силы, поставлялось, а отчасти поставляется и до сих пор, заграни-

1) «Правда», официальный партийный орган большевиков,  
констатирует в № 169 от 11/24 августа 1918 г., что к 1 января  
1914 г. сумма основного капитала зарегистрированных в России  
иностранных акционерных обществ составляла всего 587.346.700 р.  
Из этой суммы приходится на:

В тысячах рублей.

текстильную промышленность . . . . .	40.537,5
производство предметов питания . . . . .	1.857,8
использование животных продуктов . . . . .	375,0
лесную деревообрабатывающую промышленность.	2.562,0
химическую промышленность . . . . .	9.316,9
добычу и обработку металлов (кроме железа) . .	60.335,1
добычу и обработку железа . . . . .	78.108,2
машиностроение. . . . .	100.683,3
металлическую промышленность . . . . .	11.920,5
добычу и обработку других ископаемых . . . . .	178.477,7
обработку минералов . . . . .	13.233,8
торговлю . . . . .	1.587,7
городское благоустройство . . . . .	78.811,2
складские, транспортные и комиссионные пред- приятия. . . . .	9.535,0

Установить долю участия иностранного капитала в русских  
акционерных обществах, по мнению газеты, гораздо труднее.

Но труднее всего установить это относительно частных пред-  
приятий.

В. С. Зив в своей брошюре: «Банкротство государства и ино-  
странный капитал», указывает, что участие иностранного капитала  
в этих русских торговых и промышленных предприятиях должно  
исчисляться, по меньшей мере, в 1.500 миллионов рублей по номи-  
налу. Это, правда, только приблизительное исчисление, но так как  
оно исходит от Зива, прибравшего известный авторитет в этой  
области, то нужно полагать, что расчет довольно верен и, во вся-  
ком случае, не преувеличен.



цею. Поэтому значительная доля барышей также утекала за границу, что дало повод русским патриотам поднять вполне неосновательную шумиху, будто Россию лишают ее богатств, будто жадность иностранного капитала ведет выжимательную политику, и высказывать другие подобные близорукие выводы. При этом упускалось из виду, что без этого притока иностранных денег железная руда, каменный уголь, нефть и другие сокровища продолжали бы покоиться в недрах земли во вред России, но, конечно, не на пользу и иностранным пособникам. К тому же не следует забывать, что дело касается, главным образом, акционерных обществ и что, следовательно, участие иностранцев в прибылях может выражаться лишь в известном росте на предоставленный капитал и в участии в прибыли в виде дивиденда. Все остальное остается в России<sup>1)</sup>, равным образом проценты

<sup>1)</sup> Очень интересный обзор того, какую пользу приносит или может приносить стране крупная промышленность, даже, если она целиком основана и работает на иностранном капитале, мы находим в юбилейном сборнике по случаю тридцатилетия существования товарищества Бр. Нобель в Баку. В нем противопоставляется отдельным статьям обыкновенных доходов государственного бюджета, а под конец и всем сметным доходам, доля участия в них деятельности предприятия Бр. Нобель и устанавливается процентное отношение этих величин:

	Г О Д Ы	Обыкновенные государственные доходы.	Выплачено товариществом Нобель.	Процент выигран последнего.
		В миллионах рублей.		
Казенные железные дороги . . . . .	1903	453,4	7,0	1,54
	1904	454,6	6,3	1,38
	1905	431,5	3,7	0,85
	1906	491,1	4,1	0,84
	1907	510,3	4,1	0,80

и дивиденд на капитал, поскольку они обратно вновь оказываются в предприятиях. Это, правда, имело место, насколько можно учесть, не в обширных размерах. Это—явление, объясняющееся историческим развитием Западной Европы и большинства государств, проделавших процесс превращения в промышленное государство. При этом, конечно, можно констатировать небезразличные отличительные черты в отношении степени участия иностранного капитала в различных странах. Но при оценке самого явления вообще это и не имеет значения; важно лишь установить, что это явление не представляет

	Г О Д Ы.	Обликовенные государственные доходы.	Выплачено товариществом Нобель.	Процент вылаг последнего.
		В миллионах рублей.		
Акциз на керосин . . . . .	1903	32,0	11,6	36,30
	1904	34,8	10,9	31,27
	1905	30,0	7,3	24,72
	1906	29,9	16,7	56,09
	1907	36,8	19,6	53,12
Налоги . . . . .	1903	80,7	1,1	1,31
	1904	75,3	1,0	1,29
	1905	71,8	1,0	1,41
	1906	92,9	1,6	1,71
	1907	110,4	1,7	1,58
Почта и телеграф . . . . .	1903	58,2	0,3	0,46
	1904	66,4	0,2	0,33
	1905	71,2	0,2	0,28
	1906	74,2	0,3	0,37
	1907	76,5	0,3	0,45



какой-либо особенности именно в России, что это есть, наоборот, явление, наблюдаемое более или менее постоянно в истории развития народов.

На ряду с этим участием иностранного капитала, дальнейшее явление, а именно доставление из-за границы рабочих умственных сил, имеет не менее важное значение. Рабочих рук в России с ее 120-ти миллионным населением было, конечно, вполне достаточно, и эти рабочие имели даже некоторые преимущества перед другими рабочими. Они не были избалованы высокой заработной платой, были

	Г О Д Ы.	Обыкновенные государственные доходы.	Выплачено товариществам Нобель.	Процент выплаты последнего.
		В миллионах рублей.		
Аренда казенных земель . . . . .	1903	24,0	1,1	4,66
	1904	24,4	1,3	5,29
	1905	26,8	1,0	3,92
	1906	22,0	1,3	5,72
	1907	29,8	1,8	6,05
В с е г о . . . . .	1903	648,2	21,0	3,24
	1904	655,5	19,6	3,00
	1905	631,3	13,2	2,10
	1906	710,2	24,0	3,38
	1907	763,9	27,5	3,61
Доля участия Нобеля в обыкновенных сметных доходах государства.	1903	2.202,8	21,0	0,95
	1904	2.013,3	19,6	0,97
	1905	2.024,6	13,2	0,65
	1906	2.273,5	24,0	1,05
	1907	2.342,5	27,5	1,17

трудолюбивы и отличались значительной степенью смывшленности. Не пускаясь в мудрствования по поводу связи явлений между собою, русский рабочий старается в точности подражать тому, что ему показано. При этом он обнаруживает в большинстве случаев большую ловкость. Неизбежным последствием этого является, однако, то обстоятельство, что малейшая неправильность в ходе работы делает его беспомощным, и правильный ход ее должен быть восстановлен постороннею помощью, так как он сам не может рассудить, в чем кроется причина неожиданно приключившейся неправильности. Поэтому он в большинстве случаев и не может ее исправить, нуждается в посторонней помощи. Это было последствием того, что не имелось хорошо обученных рабочих. «Но чего русским особенно недостает, это творческой созидательной силы и удовлетворения как самую работу, так и ее результатами... Русский может быть хорошим исполнителем, но редко он становится сотрудником, от которого, по его собственной инициативе, исходят указания к улучшению постановки дела, как это в большинстве случаев бывает с немцем. В общем ходе работы русский поэтому чаще всего остается просто частью инвентаря, нередко очень полезною и ценною, но которую всегда пужно подгонять»<sup>1)</sup>.

Но для того, чтобы сделать возможным возникновение промышленности, даже и при наличии таких вспомогательных сил, пужно было компенсировать это отсутствие подготовленных, самостоятельных и интересующихся делом рабочих извне. Это и было сделано и при том, вначале, в крупном масштабе<sup>2)</sup>. Хотя этот период в истории

1) Д-р Е. Дженни — «Немцы в экономической жизни России» — «Мировое хозяйство», 1919 г., март, стр. 81.

2) Согласно статистическим данным за 1897 г., в России было занято в промышленности, горном и строительном деле всего 170.473 иностранца обоого пола (только служащих, не считая членов их семейств). Из них:

немцев . . . . .	127.778	или 76,00/о
китайцев . . . . .	11.103	„ 6,40/о
греков . . . . .	8.289	„ 5,40/о
чехов . . . . .	5.149	„ 3,00/о
турок . . . . .	3.633	„ 2,10/о
персов . . . . .	3.158	„ 1,80/о



развития промышленности в России уже давно закончился и хотя с тех пор значительно уменьшилась доля участия в ней иностранных технических сил, все же и по настоящее время Россия не в состоянии удовлетворить сама свою потребность в технически подготовленной обученной рабочей силе. Это в особенности относится к ответственному высшему техническому персоналу, но и число обыкновенных технических работников-иностранцев немного уменьшилось. Статистические данные по этому предмету относительно новейшего времени отсутствуют. Но еще в 1903 году была произведена анкета по вопросу о том, сколько высших и низших служащих с техническим образованием занято в предприятиях, подчиненных фабричной инспекции <sup>1)</sup>.

Вообще было занято в 1903 году:

	Русских подданных.		Иностранцев.	
	Вообще.	В процентах.	Вообще.	В процентах.
Высших служащих . . . . .	15.013	91,3	1.421	8,7
Низших „ . . . . .	14.330	83,4	2.855	16,6

болгар . . . . .	2.629	или 1,5%
французов . . . . .	2.019	„ 1,2%
шведов . . . . .	1.850	„ 1,1%
англичан . . . . .	1.243	„ 0,7%
итальянцев . . . . .	967	„ 0,5%
японцев . . . . .	655	„ 0,4%

Б. Ипханиан — «Иностранный элемент в русском народном хозяйстве», стр. 74 и след.

<sup>1)</sup> Сергей Прокопович — «Об условиях промышленного развития России», стр. 83 и след.

Из общего числа этих служащих получили техническое образование в высших, средних и низших учебных заведениях:

	Русских подданных.		Иностранцев.	
	Вообще в процентах.	Из них за границей в процентах.	Вообще в процентах.	Из них за границей в процентах.
Высших служащих. . . . .	13,7	4,2	40,0	38,8
Низших „ . . . . .	13,7	2,8	29,1	26,9

При этом обнаружилось поразительное явление, что среди русских высших служащих оказалось даже 97 неграмотных, а среди низших служащих 265 неграмотных. И это было в 1903 году! Эти факты, основанные на официальных обследованиях фабричных инспекторов, обнаруживают своеобразное культурное явление. А каково было положение вещей в этом отношении в начале обозреваемого нами периода, т.-е. тридцатью годами ранее? Тогда, в 1881 году, в Европейской России было всего 22.700 народных школ с числом учеников в 1.140.916, а в 1911 году было уже 100.295 школ с 6.180.510 учениками <sup>1)</sup>. Это очень большой прогресс, который окажет, конечно, благоприятное влияние и на промышленных рабочих. И это тем более, что правительство вовсе не остановилось на народных школах. Можно даже наблюдать обратное явление, ибо пытались заменить отсутствие общего образования учреждением технических подготовительных классов при крупных предприятиях, чтобы дать хотя бы специальную подготовку. Тогда как этому элементарному обучению было посвящено некоторое внимание лишь в позднейшее время, высшее техническое образование озабочивало правительство гораздо раньше. Подобного рода институты в Петербурге, Риге, Москве, Варшаве и т. п. основаны частью уже в начале второй половины прошлого столетия. Но, как кажется, развитие про-

<sup>1)</sup> А. В. Куломзин — «Современное состояние народного образования в России». Петербург, 1912 г.



мышленности надо значительно скорее, чем было возможно усиление подготовки технических сил<sup>1)</sup>, так как еще в 1903 году, как выше указано, в промышленных предприятиях, находившихся под правительственным надзором, было занято 4.276 иностранцев в качестве высших и низших технических служащих, что составляет 12,76%. И здесь оказывается, что Россия в значительной мере зависит от Западной Европы. И ее помощь, паверное, больше, чем это выражено цифрою в 12,76%, ибо, во-первых, в это число входят лишь те служащие, которые заняты в предприятиях, подлежащих надзору правительства, а затем в нем не значатся те немцы, которые, под давлением правительства, оставили германское подданство и перешли в русское. Число таких лиц не должно быть преуменьшаемо. Если бы было возможно подсчитать всех этих лиц и прибавить к этому числу всех иностранцев, занятых в предприятиях, не подлежащих правительственному надзору, то зависимость промышленности в России от заграницы представилась бы еще и не в таком свете.

Для поддержания промышленности в ее борьбе за существование с затруднениями и препятствиями, которые встречались на ее пути, правительство воспользовалось имевшимися в его распоряжении средствами и затруднило конкуренцию остальных культурных стран таможенными рогаками. И это происходило не только в течение того тридцатилетнего периода, который мы здесь исследуем особенно внимательно. Россия издавна закрывала свои границы мерами тамо

1) «Журнал Министерства Путей Сообщения» (1916 г., вып. 10, стр. 139 и след.) в статье, озаглавленной: «Меры для увеличения технического персонала», занят вопросом об удовлетворении всюду ощущаемой потребности в технически образованных силах. При этом выясняется, что по части постройки железных дорог, водных путей и шоссеиных дорог ежегодно выпускается соответствующими учебными заведениями, по крайней мере, на 500 человек менее, чем это нужно для дела. Поэтому приходится довольствоваться менее подготовленными силами, если нет помощи иностранцев. Официальный орган прибавляет к этому, что то же явление наблюдается в других областях, напр., в электротехнической. Чтобы устранить это явление, в 1916 г. возникла мысль по возможности расширить существующие высшие технические учебные заведения. Трудно судить о том, что будет предпринято в России в настоящее время, но не без основания можно предположить, что война и революция сильно ухудшили положение вещей.

жендой полетки, и лишь причины, по которым это делалось, были не одни и те же, ибо Россия отчасти преследовала фискальные цели—таможенные сборы сделались важным источником государственных доходов; с другой стороны, сборы эти служили средством покровительственной таможенной политики—отечественной промышленности хотели помочь удорожанием произведений иностранной промышленности и этим дать ей возможность сбывать свои произведения на внутреннем рынке по более высоким ценам; наконец, таможенные пошлины должны были содействовать проведению задач торговой политики—они должны были по возможности сократить ввоз, чтобы сделать возможным благоприятный России торговый баланс. Нельзя сказать, чтобы Россия проводила всегда одну и ту же таможенную политику; наоборот, с изменением той цели, которая преследовалась в данный момент, менялись и применявшиеся средства. Так, значительное повышение пошлины на железные изделия в 1884 году, а затем и в 1887 г. имело последствием повышение добычи железа в стране. Тогда как еще в 1875 году<sup>1)</sup> из 3,4 миллионов пудов чугуна было ввезено беспошлинно 2,2 миллиона пудов, и рынок чугуна находился еще в определенной зависимости от иностранного ввоза, повышение пошлин уже в 1884 году вызвало усиление внутренней добычи для частичного удовлетворения собственной потребности. Но, очевидно, влияние было недостаточно. Если ввозная пошлина составляла в 1884 году 9 копеек золотом, то она быстро возрастала в последующие годы и уже составляла в 1885 году—12 коп., в 1886 г.—15 коп., в 1887 г.—25 коп., при ввозе морем и 30 коп. при ввозе чрез сухопутную границу и, наконец, в 1891 г. составляла 30 и 35 коп. золотом. Эта беспокойная таможенная политика показывает, насколько правительство стремилось к возможному содействию отечественной промышленности путем защиты ее от иностранного ввоза. И это удалось, хотя и не так, как было предположено и как хотелось—не собственными силами, а при помощи иностранного капитала. Так как вывоз в Россию был сильно затруднен, капитал был вынужден сам перекочевать в Россию, чтобы перерабатывать имеющуюся там руду. Поэтому и получилось, что, напр., германский капитал сначала устроил в Польше, на границе

1) В. Ф. Брандт—«Иностранные капиталы» и т. д. Часть II. стр. 36 и след.



Силезии, филиальные отделения уже существующих германских заводов и этим содействовал добыче чугуна в России. Подобное же явление имело место и относительно выработки железа и стали, только таможенное покровительство было еще усилено более высокими ставками. Но руководящая идея оставалась все та же. Для иллюстрации приведем следующие данные: в России в 1885 году было добыто 2,6 миллионов пудов чугуна и 5,4 миллиона пуд. железа и стали, а в 1897 году уже 14 миллионов пудов чугуна и 13,7 пудов стали и железа. Если, следовательно, в 1885 году добыча чугуна составляла лишь половину производства стали и железа, и недостающее количество поэтому должно было ввозиться из-за границы, картина изменилась совершенно через 14 лет. То же явление имело место и в области добычи каменного угля.

В этих двух особенно важных областях желанный успех был налицо. Точно так же правительство покровительствовало развитию промышленности и во всех остальных областях<sup>1)</sup> и этим покрови-

1) В 1914 году таможенный департамент опубликовал очень интересное исследование: «Привоз иностранных товаров в Россию и поступление таможенных пошлин», из которого мы приводим в извлечении следующие данные:

Г О Д Ы.	Ввезено това- ров на сумму.	За них уплаче- но таможенных сборов.	Таким образом, таможенные сбо- ры в отношении к стоимости това- ров составляли в процентах.
	В миллионах рублей.		
1900	550,4	182,7	33
1901	509,7	201,1	39
1902	505,4	204,0	40
1903	579,8	218,4	38
1904	556,7	208,3	37

тельством достигло того, что иностранный капитал стал притекать в Россию в избытке для основания промышленных предприятий. За капиталом последовали руководящие и технические рабочие силы, и в России возникла своя промышленность. Министр Витте, управ-

Г О Д Ы.	Ввезено това- ров на сумму.	За них уплаче- но таможенных сборов.	Таким образом, таможенные сбо- ры в отношении к стоимости това- ров составляли в процентах.
	В миллионах рублей.		
1905	531,6	203,3	38
1906	589,8	222,9	37
1907	671,1	234,6	35
1908	731,0	252,9	34
1909	752,4	244,6	33
1910	915,2	279,4	31
1911	982,1	297,1	30
1912	994,1	295,1	30

Отсюда следует, что за время с 1900 по 1912 г.г. в среднем ежегодно стоимость ввезенных товаров составляет 682,2 миллионов рублей, а взываемая за них таможенная пошлина выразилась в сумме 234,2 миллиона рублей, что составляет 34,3% стоимости товаров. Для отдельных годов это процентное отношение колеблется весьма значительно, при чем весьма заметна тенденция к уменьшению. Но это уменьшение вовсе не означает, что таможенные пошлины понизились; нужно скорее предположить, как полагает цитированный нами источник, что поднялась цена тех товаров, с которых взывалась так называемая спецификационная пошлина (таможенные пошлины, нечислящиеся не со стоимости товаров, а с определенных количеств их). При повышении стоимости товаров в этом случае всегда имеет место понижение процентного отношения



данный министерством финансов с 1893 года, выразил это в речи, произнесенной в 1897 году, о задачах покровительственной таможенной системы. Он сказал: «Покровительственная таможенная система есть школа для промышленности, развитие которой полезно для всех слоев населения. Поэтому нужно стремиться к тому, как бы

между стоимостью товара и таможенной пошлиною. Этот факт подтверждается следующими процентными отношениями: отношение таможенных сборов к стоимости товаров составляло:

Г О Д Ы.	Предметы питания.	Сырье и полуфабри- каты.	Изделия промышлен- ности.	В среднем.
1900	81	25	26	33
1901	91	31	26	40
1902	95	31	27	40
1903	89	30	26	38
1904	90	28	26	37
1905	95	27	25	33
1906	90	25	29	38
1907	75	25	29	35
1908	69	27	29	35
1909	75	24	26	33
1910	77	22	26	30
1911	69	23	26	30
1912	67	22	27	30

избавиться от этого бремени (т.-е. от покровительственной таможенной системы). Избавление это может быть достигнуто привлечением в Россию из-за границы капиталов. Этих капиталов у нас достать пельзя; а где они имеются, они прикреплены. Привлечение капиталов удешевит школу протекционизма. Нужно поэтому по возможности содействовать широкому притоку иностранного капитала»<sup>1)</sup>.

Министр энергично проводил этот взгляд о необходимости привлечения иностранного капитала. В осуществлении его намерения ему в значительной степени помогло обилие в России минералов, угая, сырья для текстильной промышленности и т. д., составлявшее фундамент, на котором могла быть основана промышленность. Но Витте был вполне прав, когда он заявлял, что все это мертвые ценности, пока капитал не даст возможности пустить их в оборот. А так как капитал устремляется лишь туда, где ему с некоторою вероятностью предвидится прибыль, то являлось необходимым создать для него это условие.

Это было осуществлено при помощи системы покровительственных пошлин; правда, с тем последствием, что страна должна была нести на себе тяжесть высоких цен. Ибо промышленность устанавливала цены на таком уровне, который соответствовал стоимости иностранных товаров плюс величина пошлины. В самом деле, большинство предприятий оправдало возложенные на них надежды, как это и признает «Вестник Финансов, Промышл. и Торговли» в

---

Из этой сводки видно также, что %% отношения, относящиеся к изделиям промышленности, за исключением 1906—1908 г.г., довольно постоянны и держатся почти на одной высоте. Это значит, что таможенное покровительство, повидимому, влияло довольно равномерно, поскольку средняя стоимость изделий промышленности не менялась в значительной степени. Но что русская таможенная политика преследует не только цели покровительства, но и фискальные, видно, между прочим, из того, что, напр., в 1912 г. наибольший таможенный доход дала пошлина на чай, а именно 44,4 миллиона рублей, или 15% всех таможенных сборов, что апельсины дали 5,6 миллиона рублей, или 1,9%, хотя ни чай, ни апельсины не произрастают в России.

1) В. Зив — «Иностранные капиталы в русской промышленности» — «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли», 1913 г. № 48, стр. 289.



очень подробном перечне всех предприятий, обязанных публичною отчетностью<sup>1)</sup>, сопоставляя конечные результаты каждого отдельного предприятия. Можно сказать, что меры правительства привели здесь к успеху, давшему России возможность сделать очень большой шаг вперед, так как было положено начало созданию промышленности, которая может покрыть часть потребностей народа, опираясь на собственное сырье. И против этого нельзя возражать указанием на то, что в дальнейшем, как и прежде, привоз из-за границы постоянно увеличивается<sup>2)</sup> и что, следовательно, собственная промышленность не в состоянии задержать или, тем менее, совершенно остановить приток из-за границы, а это, собственно, и являлось конечною целью. Эта цель еще весьма далека от осуществления, ибо в период 1898—1913 г.г. ввоз сырья и полуфабрикатов увеличился на 110,5%, а готовых изделий на 140,7%. Но при этом забывают учесть необычайный прирост населения и вследствие этого и рост потребностей. Этим предъявляются к молодой промышленности такие требования, которые ей не под силу и не могли обзаться под силу ей за это короткое время, так как более старая западно-европейская промышленность обладает иными средствами и иным опытом и поэтому все еще имеет возможность выдерживать конкуренцию. В особенности в тех кругах, которые считают необыкновенною заботу правительства о создании промышленности, любят указывать на то, что жертвы, которые вынуждена приносить страна, очень тяжелы, так

1) П. Оль—«Статистика акционерных обществ и паевых товариществ, обязанных публичною отчетностью»—«Вестник Финансов, Промышленности и Торговли», 1913 г., № 18 и след.

2) Ввезено в миллионах рублей:

	1898/02	1903/07	1908/12	1912	1913
Продуктов питания . . .	113,0	157,2	200,4	209,6	237,9
Сырья и полуфабрикатов	313,2	361,7	508,0	555,5	618,0
Животных . . . . .	4,0	5,0	9,9	12,0	17,6
Изделий . . . . .	187,1	199,4	329,0	394,6	450,5
<b>Всобщее . . .</b>	<b>617,4</b>	<b>723,3</b>	<b>1.017,4</b>	<b>1.171,8</b>	<b>1.374,0</b>

См. «Обзор внешней торговли России в 1913 г.», изд. таможенного департамента.

как покровительственные пошлины удорожают чисто механически цены на произведения собственной промышленности. И все же надо признать, что правительство избрало единственный путь, который, по данным опыта, представляется верным до тех пор, пока промышленность не вырастет и не окрепнет настолько, чтобы стать на собственные ноги. А это для России еще дело далекого будущего. Быть-может, при наличии таких взглядов можно стать и на ту точку зрения, что охрана промышленности проведена еще недостаточно последовательно, так как таможенные тарифы с их почти правильно проведенными повышениями по родам предметов представляют собою скорее фискальную, чем покровительственную таможенную систему. Из этого существует в России лишь немного исключений. Так, напр., таможенный тариф при ввозе каменного угля делает различие между балтийскою границею и черноморско-азовскою. Для этой последней границы задачей тарифа является, очевидно, покровительство каменноугольной промышленности юга, между тем как для балтийской границы пошлина имеет лишь фискальное значение, так как вся северо-западная часть России и ее промышленность должна снабжаться иностранным—германским или английским—углем, если она желает выдержать конкуренцию. Отсюда совершенно логично вытекает тот вывод, что ввоз каменного угля должен был бы производиться здесь совсем беспошлинно, если бы задачей таможенных пошлин являлось только покровительство нарождающейся промышленности. Для вывоза отдельных товаров правительство сделало именно такой вывод и освободило их совершенно от вывозной пошлины. Сюда относятся, главным образом, хлопчатобумажные, льняные, пеньковые ткани, далее бумажная и льняная пряжа, спички и, наконец, некоторые металлические изделия (предметы украшений)<sup>1)</sup>, всего на сумму: в 1912 г.—38.119.000 рублей, а в 1913 г.—44.838.000 рублей.

Это явление может служить подтверждением того, что выше было сказано относительно беспошлинного ввоза каменного угля. Из этого видно, что русское правительство правильно сознало, что таможенные пошлины представляют собою препятствие для проявления деятель-

---

<sup>1)</sup> По данным «Обзора внешней торговли России» (изд. таможенного департамента), предметы эти распределяются по странам назначения следующим образом:



ности промышленности и что при известных обстоятельствах отмена их необходима, чтобы произведения промышленности могли найти

Вывезено.	Тканей.		Шражи.		Слячек.		Управления на отаго-рогных ле-галов.						
	Льняных и пеньковых.		Бумажной.		Льняной и пеньковой.								
	1912	1913	1912	1913	1912	1913	1912	1913					
	В т ы с я ч а х р у б л е й.												
	1912	1913	1912	1913	1912	1913	1912	1913					
Всобще . . .	35.786	41.644	382	447	1.063	1.150	15	14	872	1.309	388	274	
В том числе:													
В Персию . . .	20.191	23.171	344	374	818	967	—	—	521	768	3	—	
„ Китай . . .	9.450	12.372	22	57	146	160	—	—	66	80	—	—	
„ Афганист. . .	5.544	5.095	—	—	18	22	—	—	11	22	—	—	
„ Турцию . . .	405	956	10	16	—	—	—	—	52	35	310	182	
„ Румынию . . .	151	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ Германию . . .	14	18	5	1	1	—	—	—	—	19	—	—	
„ Японию . . .	8	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ Авст.-Вен. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ Бельгию . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ Англию . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ Данию . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ Америку . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ Болгарию . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ Голландию . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ Ост-Инд. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
													20

сбыт за границу. Таким образом, правительству удалось при проведении твердой покровительственной таможенной политики привлечь иностранный капитал для использования природных богатств страны и заставить его принять участие в создании новых отраслей промышленности и в расширении уже существующих, так что, начиная с 1887 г., обозначилась заметная эпоха промышленного грюндерства, широко развившегося особенно при Витте. Но было бы ошибкою думать, как это делает Прокопович, что преобладало намерение сделать из России чисто промышленное государство, говоря, что покровительственная таможенная политика не была в состоянии превратить в него Россию. Министру, вероятно, было в достаточной мере известно, что переход всякого земледельческого государства на высшую ступень должен проходить через развитие промышленности и что средства для такого развития должны быть найдены и использованы в самой стране. Поэтому первую задачу вновь создаваемой промышленности было изготовление того, в чем нуждается страна, в данном случае земледельческая, для того, чтобы понемногу поставить ее на собственные ноги в этой важнейшей области. Но насколько промышленность была далека от разрешения этой задачи тогда, и далека еще и теперь, видно из обзора таможенного департамента за 1913 год. Из него явствует, что еще через десять лет после оставления Витте управления министерством финансов Россия была вынуждена для снабжения своего сельского хозяйства ввозить из-за границы на 40,3 милл. рублей машин и орудий. При этом речь идет не только о сложных земледельческих машинах; наоборот, среди них находятся самые необходимые, простейшие предметы, как, напр., косы (на 1,5 милл. р.), плуги непаровые (на 4,5 милл. рублей), бороны (на 1,0 милл. р.) и т. д. В других областях, напр., в области железнодорожного строительства России удалось стать на собственные ноги. Так, в 1913 г. паровозов совсем не ввезено, подвижного состава ввезено на 0,7 милл. рублей, а рельсов всего на 0,13 милл. руб. Обнаруживаются даже скромные зачатки возможности вывоза, так как в этом году (1913) вывезено рельсов на 0,7 милл. р. (в Персию и Финляндию).

При таких данных и если принять во внимание приведенные нами ранее цифры, и притом заметить, куда именно вывозились произведения промышленности, то можно смело сказать, что Россия находится на правильном пути для сбыта произведений своей промышленности. Ибо, не считая спичек, которые вывозятся и в Запад-



ную Европу, Азия представляется естественным рынком сбыта, хотя бы вследствие ее соседства, главным же образом, вследствие того, что Россия со своею промышленностью стоит на более высокой ступени технического развития. Эта зависимость Азии легко усматривается и из отношения стоимости предметов вывоза в разные страны. Россия вообще вывезла произведений промышленности:

	В 1903 году.		В 1913 году.	
	Милл. р.	в %.	Милл. р.	в %.
Всего на . . . . .	48,6	—	84,9	—
Из них вывезено:				
В Западную Европу . . . . .	10,1	20,9	19,4	23,0
В Азию . . . . .	28,6	58,8	55,5	65,3
В Финляндию . . . . .	9,9	20,3	9,9	11,6

Как видно из соответствующих цифр, на Азию за эти одиннадцать лет приходится наибольший рост вывоза, тогда как вывоз в Финляндию пропорционально даже сократился. В абсолютных цифрах вывоз вообще увеличился на 36,3 милл. р., что составляет рост вывоза на 74,7%, из коих 26,9 милл. р. приходится на Азию. Азия, во всяком случае, представляет собою часть света, подающую наибольшие надежды для русской промышленности, если последняя сумеет идти в ногу с общим прогрессом. Но нужно прибавить: если русская промышленность будет в состоянии производить в таком количестве, чтобы не только покрывать потребности собственной страны, но, кроме того, иметь еще достаточно сил, чтобы удовлетворять спрос ближайших областей Азии.

## ГЛАВА XXIX.

На предыдущих страницах мы сделали попытку в кратких чертах изложить историю развития промышленности в России. При этом мы старались доказать, насколько эта промышленность постоянно поддерживалась извне, насколько она вообще сделалась возможною в основе только при иностранной помощи. И тут-то и нужно признать, что в начале этого движения, при самом возникновении промышленности, Россия сама, кроме сырья, дала очень мало или, вернее, ничего не дала. Все руководящие и созидющие духовные силы доставлялись за границею, и необходимые капиталы получались из того же источника. Таким образом, доля участия России выразилась в сырье, поскольку оно имелось в стране, и в рабочих руках, которые имелись в изобилии, хотя и совершенно необученные. Теперь надлежит проследить, насколько применимо наше утверждение к отдельным отраслям промышленности. Мы рассмотрим только важнейшие отрасли: нефтяную, железоделательную и каменноугольную,—и выясним, как сложились обстоятельства при их возникновении и при дальнейшем их развитии.

## А. Нефтяная промышленность.

Начало ее развития приходится приблизительно на то же время, когда можно говорить и об образовании в Европейской России промышленности железоделательной, каменноугольной и др. И до того, конечно, нефть применялась как горючее, но использование нефтяных богатств в виде специальной отрасли промышленности, с целью сбыта нефти потребителям за пределами месторождения ее в России и даже за пределами самой России, началось едва ли раньше конца шестидесятих годов прошлого столетия. Само министерство финансов указывает на 1872 г., как на время начала промышленной эксплуатации нефтяных богатств на Кавказе. Эта дата, конечно, слишком запоздалая. Предположение министерства финансов основывается на том, что в этом именно году, 1-го февраля, высочайший указ разрешил свободную разработку нефти, отменил аренду нефтяных источников и разрешил приобретать в собственность нефтеносные земли с



тем, однако, ограниченным, что собственники должны были вносить за пользование площадью участка ежегодную плату в 10 р. за десятину, каковая плата через 24 года поднялась до 100 рублей. Этим была дана государству возможность обеспечить за собою хотя бы небольшую долю участия в использовании нефтяных богатств. Во всяком случае, этим указом от 1 февраля 1872 года был открыт свободный путь для развития нефтяной промышленности на Кавказе. Последствия не замедлили обнаружиться. Нефть до тех пор добывалась почти исключительно туземцами и немногими русскими капиталистами, и добытый продукт перевозился весьма примитивным образом — в бурдюках — и поэтому едва ли мог выдерживать большие расстояния, чтобы попасть на отдаленные рынки; но с 1-го февраля 1872 г. эти порядки изменились. Трое русских предпринимателей-капиталистов приобрели порознь участки земли, чтобы эксплуатировать их каждый для себя. Однако очень скоро, уже в 1874 г., они соединились и основали первое крупное акционерное общество: «Бакинское Нефтяное Товарищество». Этим был сделан первый шаг в том направлении, в котором могло пойти дальнейшее развитие промышленности, да и должно было пойти, если вообще могла идти речь об эксплуатации нефти, подобно тому, как она уже давно производилась в Америке. Основанием первого большого предприятия был сделан первый опыт эксплуатации нефти в более крупном масштабе с помощью затраты больших средств и в таких размерах, которые позволили бы выбрасывать нефтяные продукты сначала на русский, а затем и на мировой рынок. Маленькие предприятия, основанные на местных средствах и работавшие до тех пор, не могли удовлетворить требованиям столь обширного сбыта этих продуктов. Но и Бакинское Нефтяное Товарищество успеха не имело. Уже в 1877 г. оно было вынуждено уменьшить свой основной капитал (с 7,5 милл. р. до 4 милл. р.) и, наконец, дошло в 1894 г. до цифры в 2 милл. р. Если бы в данном случае и нашлся русский капитал, чтобы вызвать к жизни такую отрасль промышленности, которая имела за себя все шансы на успех и на хорошую прибыль, то, очевидно, кроме капитала, недоставало еще многого, что служит залогом успеха в таком предприятии. Дальнейшие события подтвердили это. В 1879 г. шведская фирма Бр. Нобель основалась в Баку, устроила не только большой нефтеочистительный завод, но организовала вместе с тем в широких размерах вывоз нефтяных продуктов и сравнительно скоро упрочилась

на русском рынке, на котором до тех пор господствовал почти исключительно американский керосин, а вскоре была в состоянии сбывать свои продукты и за пределами России. Товарищество Бр. Нобель показало себя в ином виде, чем Бакинское Нефтяное Товарищество. Его обороты все время расширялись, акционерный капитал возрос с 3 милл. р. до 15 милл. р.; предприятие процветало и приносило товариществу большую прибыль.

Несмотря на этот бесспорный успех, достигнутый умелым ведением дела, и несмотря на то, что имеющиеся богатые запасы нефти обеспечивали промышленность на многие годы сырьем, в России не оказалось ни достаточного капитала, ни предприимчивости, чтобы использовать природные богатства прежде всего в интересах собственной страны. Иначе отнесся к этому иностранный капитал. Он пустил в дело все свои средства на Кавказе, чтобы использовать нефтяные залежи к собственной выгоде. Риск, очевидно, не был велик, так как нефтяная промышленность обещала большую прибыль при наличии богатых месторождений нефти. И получилось то, что английский, французский, германский капитал, в особенности первые два, упрочили за собою господствующее положение во всей нефтяной промышленности России. И именно во всей России, а не только на Кавказе. Если ознакомиться с цифрами, освещающими это положение и под'ем этой отрасли промышленности, то можно согласиться с Витте, что в России для таких дел нет ни интереса, ни свободных средств. Едва ли найдется в России другая отрасль промышленности, которая дает капиталу столько уверенности в верной прибыли, как именно нефтяная промышленность. И все же не удалось привлечь к этому делу отечественного капитала.

На ряду с этим исключительным положением нефтяной промышленности, благоприятствуемой самою природою, и правительство охраняло ее таможенною пошлиною. Эта охрана потребовалась, конечно, лишь с тех пор, когда правительство пожелало извлечь из этой цветущей отрасли некоторую пользу и для казны. Можно не останавливаться на первом периоде (с 1821 по 1873 г.), когда правительство производило добычу осветительных минеральных масел на монопольных началах и при этом достигало ничтожных результатов — около 90.000 р. ежегодно в среднем.

Следующий затем период (с 1873 по 1877 г.) дал от нефтеочистительной промышленности акциз в размере 25 к. с пуда. Но уже



в 1877 г. этот акциз был отменен. Казна поступилась при этом доходом в  $\frac{1}{4}$  милл. р., но этим должна была быть облегчена конкуренция с американским керосином, что и было достигнуто. Однако правительство вскоре отступило от этой тенденции и возвратилось к акцизу. Но при этом в дополнение к этой мере была введена таможенная охранительная пошлина <sup>1)</sup> на ввозимый керосин. Затем законом 21-го декабря 1887 г. <sup>2)</sup> был введен акциз в размере 40 коп. на пуд легких и 30 к. на пуд тяжелых осветительных масел. Но одновременно была установлена ввозная пошлина в размере 1 рубля золотом на пуд легких и 70 к. золотом на пуд тяжелых осветительных масел. Последнее повышение пошлин последовало на основании указа 1892 г., по которому как осветительные масла, так и продукты химической или иной обработки нефти были обложены 60-ю коп. на 1 пуд легких и 50-ю коп. на пуд тяжелых масел <sup>3)</sup>. Таковы были условия, при действии которых нефтяная промышленность в России достигла теперешней своей высоты, при чем иностранный капитал захватил в ней господствующее положение.

При рассмотрении вопроса об участии иностранного капитала, можно различить три периода, в течение которых этот капитал оказывал особенно сильное влияние на развитие русской нефтяной промышленности:

1 период . . . . .	1880—1892 гг.,
2    "   . . . . .	1898—1904 гг. и
3    "   . . . . .	1910—1913 гг.

При этом нужно отметить, что иностранный капитал участвовал в русских предприятиях без всяких гарантий или привилегий со

1) Эта ввозная пошлина составляла в 1873 г. 55 коп. с пуда.

2) а) Д-р Иоганн фон Кейслер — «Русский нефтяной акциз» — «Финансовый Архив для всего финансового дела», 1889 г., стр. 343, и след. (на немецком языке); б) «К 25-летию нефтяного акциза» — «Промышленность и Торговля», 1913 г. Том XI, стр. 145 и след.

3) Д-р Зодовский, «Источники государственных доходов России» — «Финансовый Архив для всего финансового дела», 1909 г. (на немецком языке). Из этого источника поступило в доход государства в миллионах рублей:

В 1902 г.	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
29,6	32,0	34,8	29,9	29,7	36,9	38,1	38,8

стороны правительства. И в дальнейшем не давалось никаких привилегий или гарантий. Это своеобразное для России явление в истории развития промышленности почти не повторяется ни в одной из других ее отраслей.

В первый период <sup>1)</sup> товарищество Бр. Нобель занимало бесспорно

1) Относительно развития нефтяной промышленности до этого первого периода мы, к удивлению, не нашли в столь словоохотливой официальной литературе никаких цифровых данных. Только в книге, изданной Товариществом Бр. Нобель по случаю 30-летия существования товарищества, можно найти некоторые данные, из которых я составил нижеследующие. Согласно этим данным, добыча нефти равнялась:

ГО Д Ы.	В миллио- нах п. дов.	ГО Д Ы.	В миллио- нах пудов.
1859/63 . . . . .	0,3	1875 . . . . .	5,8
1864/69 . . . . .	0,7	1876 . . . . .	11,0
1870/72 . . . . .	1,5	1877 . . . . .	15,0
1873 . . . . .	3,9	1878 . . . . .	20,0
1874 . . . . .	4,9	1879 . . . . .	24,0

Это впервые обнаруживает влияние иностранного капитала. Отныне добыча нефти возрастает быстро и составляет в среднем:

ГО Д Ы.	В миллио- нах пудов.	ГО Д Ы.	В миллио- нах пудов.
1880/84 . . . . .	52,6	1900/04 . . . . .	624,0
1885/89 . . . . .	160,0	1905/09 . . . . .	458,0
1890/94 . . . . .	300,9	1910/14 . . . . .	563,9
1895/99 . . . . .	429,0		



господствующее положение в нефтяной промышленности. До 1892 года у товарищества не было собственных источников; оно приобретало нефть у мелких промышленников. В то время товарищество располагало капиталом около 40 милл. р., который был вложен в различные предприятия, и в этом отношении стояло бесспорно на первом месте.

Со времени этого первого периода (1880—1892 г.) сохранилось к концу 1915 г. десять предприятий, из которых лишь три было основано на русские деньги, а семь, главным образом, на основе иностранного капитала и продолжали работать при его помощи. Из

На ряду с добычей сырой нефти, составляющей главную основу всего промышленного развития в этой отрасли, вывоз нефтяных продуктов из Бакинской области также обнаруживает развитие, соответствующее предшествующим данным. А именно — из Баку было вывезено:

	1885/89.	1890/94.	1895/99.	1900/04.	1905/09.	1910.	1911.
В миллионах пудов.							
1) Осветительных масел . . . . .	42,9	75,5	91,2	134,5	84,3	80,1	83,3
2) Смазочных масел . . . . .	2,1	5,6	9,3	14,8	13,6	15,4	16,4
3) Нефтяных остатков . . . . .	52,0	130,9	214,9	304,5	225,1	225,0	244,6
4) Сырой нефти . . . . .	3,1	11,7	26,5	30,7	37,9	52,0	47,5
5) Прочих продуктов . . . . .	—	0,4	1,5	1,8	2,3	—	—
6) Солярового масла . . . . .	—	—	—	—	—	4,4	4,1
7) Бензина и газойля . . . . .	—	—	—	—	—	1,2	1,2

этих товариществ располагали капиталом:

При основании. К концу 1915 г.

а) Три русских товарищества . . .	4,14 милл. р.	13,71 милл. р.
б) Семь остальных " " . . .	13,88 " "	80,62 " "
Так. обр., основной капитал товариществ увеличился:		
		а) на 228,7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
		б) на 480,1 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

По окончании этого первого периода в 1892 г. сюда направился французский капитал; в особенности большое участие в нефтяной промышленности принял банкирский дом Ротшильда (около 9 милл. р.).

В больших размерах приток капиталов из-за границы возобновился лишь в 1898 г. В особенности Англия обратила свое внимание на эту отрасль промышленности, но не ограничилась лишь бакинскими месторождениями, а распространила свою деятельность на Дагестан, Кубанскую область и т. д. В особенности в этой последней области Англия с 1893 по 1903 г. затратила капитал в 10,2 милл. р., а всего она вложила в нефтяную промышленность России за этот период капитал в 85,7 милл. р.

За этот период развития русской нефтяной промышленности, согласно вышеуказанному официальному источнику<sup>1)</sup>, в ней выступает впервые и германский капитал под эгидой Deutsche Bank. Германский капитал направился, главным образом, в Грозненский округ. Здесь русский официальный орган министерства финансов называет германскую фирму Шинс, Штукен и К-о с основным капиталом в 1902 г. в 7 милл. р., возросшим к 1915 г. до 8,4 милл. р. Не этим далеко не ограничивается участие германского капитала в русской нефтяной промышленности. Уже при первом проникновении иностранного капитала при посредстве товарищества Бр. Нобель в нем принял участие и германский капитал, руководимый банком «Disconto-Gesellschaft». Вестник Финансов, Промышленности и Торговли также указывает на то, что германский капитал участвовал в этой отрасли промышленности в большей степени, чем значится с приведенных им цифрах, и он особенно подчеркивает, что германский капитал «проникает часто под русским, английским или бельгий-

<sup>1)</sup> «Иностранные капиталы в русской нефтяной промышленности» — «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли», 1915 г., вып. 45, 48, 50, 52.



ским флагом». Сюда относятся и синдикат «Казбек», для финансирования коего Deutsche Bank основал трест под названием: «Германское нефтяное акционерное общество».

Относительно второго периода (1898—1904 г.) оказывается, что иностранный капитал первоначально участвовал в 17 предприятиях суммою в 57,25 милл. р., к концу же 1903 года достиг суммы в 66,9 милл. р., т.-е. увеличился на 16,85%. На ряду с этим за тот же период основано 18 русских предприятий с затратою 22,15 милл. р., однако складочный капитал их составлял в 1903 г. лишь 21,38 милл. р., т.-е. уменьшился на 3,60%. Из этих немногих цифр мы видим, насколько значительно было участие иностранного капитала в русской нефтяной промышленности и во второй указанный нами период.

В 1904 г. приток английского капитала прекратился почти сразу. В следующие годы (до 1909 г.), согласно русским источникам, имеет значение для нефтяной промышленности французский капитал и в ничтожной доле—германский; всего вложено иностранного капитала 16,5 милл. р. На ряду с 11 новыми иностранными предприятиями возникло 8 русских с капиталом в 8,2 милл. р.

Лишь с 1910 г., когда Англия и политически и экономически сблизилась с Россией, положение вещей в нефтяной промышленности изменилось в значительной степени; вновь возобновился приток значительных капиталов из-за границы. Наш источник сообщает, что за период от 1910 до 1913 г. возникло 50 английских предприятий с основным капиталом в 293,3 милл. р., из коих было вполне оплачено 134,6 милл. р., тогда как Россия была в состоянии основать лишь 7 обществ с основным капиталом в 9,6 милл. р. 1). На ряду с этим участием английского капитала, в нефтяную промышленность за этот период, как достоверно известно, вложило новый капитал товарищество Бр. Нобель (5,2 милл. р.), а также и германский капитал (6,0 милл. р.). Но это незначительные суммы по сравнению с теми капиталами, которые вложила в русскую промышленность Англия.

1) Относительно распределения предприятий по местонахождению нефти содержатся сведения в № 36, на стр. 412 и след. «Вестника Финансов, Промышленности и Торговли» за 1913 год в статье: «Статистика акционерных обществ и паевых товариществ, обязанных публичною отчетностью».

В конечном выводе мы должны констатировать, что вся нефтяная промышленность России, т.-е. не только та, которая группируется около Баку, но и в Дагестане, на Урале, на Сахалине и везде, где встречается в России столь ценная нефть, находится под господством иностранного капитала. Важнейшую роль здесь играет капитал английский. Может-быть, и верно, что и немецкий капитал принимал участие в использовании этих богатств в гораздо большей степени, чем это непосредственно видно, так как он отчасти проникает сюда под английским или другим флагом, но во всяком случае нельзя и думать, чтобы он равнялся хотя бы приблизительно тем суммам, которые вложены в это дело Англиею. Поэтому влияние Англии является решающим, ибо только под влиянием этих громадных денежных средств русская промышленность могла достигнуть теперешних своих размеров. Нам было важно показать здесь, насколько промышленность в России зависит от заграницы и в этой области.

Если цифровой материал относительно участия иностранного капитала не особенно обилен и, во всяком случае, не имеет исчерпывающего значения, то причиною этому скудость наличных официальных сведений: насколько они были доступны мне, они ограничивались данными об основных капиталах обществ и товариществ. Не показаны, таким образом, капиталы, вложенные в предприятия, принадлежащие отдельным лицам, и не показан весь оборотный капитал, работающий в отдельных предприятиях, а он несомненно очень велик. Но при всей этой неполноте все же наши сведения в связи с отчетами о деятельности нефтяной промышленности в Баку дают наглядную картину того, насколько иностранный капитал оживил эту отрасль промышленности и сделал вообще возможным ее развитие до столь значительных размеров.

На ряду с недостатком отечественного капитала имело значение еще и то обстоятельство, что русский народ не обладал ни предприимчивостью, ни организаторскими способностями. Эти два существенных фактора также поставляла заграница, и это дало возможность приступить к переработке найденного впервые на Кавказе сырья—нефти, а затем и пустить его на рынок. В особенности последнее было делом нелегким и к тому же было сопряжено с большими расходами, так как перевозка производилась самым первобытным способом. Лишь когда товарищество Бр. Нобель на-



чаде организовать торговлю нефтью, обстоятельства изменились. Прежде всего фирма устроила большие бондарни, в которых выделялись бочки для перевозки керосина. Это было сопряжено с довольно значительными трудностями, так как на Кавказе нет требуемого дерева и его нужно было получать издалека по Волге. И все же без этого вспомогательного средства—бочек—нельзя было обойтись и до последнего времени. Но значительные расходы, а также несовершенство перевозки в бочках привели фирму Бр. Нобель к мысли об организации перевозки керосина, сырой нефти и нефтяных остатков совершенно новым способом. Фирма начала с того, что устроила трубопроводы от нефтяных источников-скважин к заводам, совершенно устранив здесь доставку нефти в бочках гужом. Но этого было мало. Гораздо важнее то, что место бочки для доставки керосина на русский рынок водою заняла наливная баржа. Но это нововведение могло привести к значительным результатам лишь тогда, когда керосин мог быть перегружаем на волжских пристанях опять-таки наливом, ибо в противном случае его все же нужно было бы перегружать из баржей в бочки, и устранение бочек только на расстоянии от Баку, напр., до Паришина доставило бы, конечно, лишь очень небольшую выгоду. Поэтому на волжских пристанях были сооружены большие нефтяные баки. Из них керосин перекачивался в вагоны-цистерны, в которых он уже доставлялся до мест потребления. Таким образом керосин достигал, наконец, той лампы, в которой сгорал. В лице фирмы Бр. Нобель Россия, таким образом, выступила как первый производитель, устранивший бочку в перевозке. Это было организационным сдвигом весьма крупного значения. А если бочки находят себе применение в Баку и по настоящее время, то это ограничивается отправкою в такие местности, из которых дальнейшее передвижение доставленной наливом нефти уже не может производиться наливом же и, следовательно, керосин все равно должен был бы перегружаться в бочки. В этих случаях, т-е. в Малую Азию, Среднюю Азию, Персию и т. д. выгоднее сразу грузить керосин в бочках уже в Баку.

На самом Кавказе организация транспорта нефти сделала еще шаг вперед заменю железнодорожных наливных цистерн нефтепроводами, доставляющими керосин из пентров производства прямо к портам, главным образом, в Поти и в Батум. В развитии системы перенравки керосина и др. нефтепродуктов посредством трубопро-

водов пример показала Америка. Но для современной организации торговли нефтью самое важное значение имеют дальнейшие достижения фирмы Нобель. Большой флот наливных судов курсирует по Каспийскому морю и совершает также рейсы по Черному морю в порты Южной России, Малой Азии и Западной Европы, доставляя им керосин и нефть, откуда эти продукты перевозятся по этим дорогам в вагонах-цистернах. В России было в 1913 году 27.030 таких вагонов-цистерн.

Таким образом, если возникновение мощной нефтяной промышленности в Баку бесспорно связано с именем фирмы Бр. Нобель, то ей же принадлежит и честь блестящей организации перевозки нефти. Этим Россия обязана уму шведов и их предприимчивости.

В другой весьма важной отрасли техническое умение немцев содействовало также крупному успеху. Речь идет о выгодном использовании нефтяных остатков для отопления. Немецкий инженер О. К. Ленц, выстроивший в Баку фабрику инструментов (главным образом буровых), сконструировал на ней также аппараты для сжигания нефтяных остатков и усовершенствовал их настолько, что стало возможным употреблять нефтяные остатки, как жидкое топливо, в большом масштабе. Уже к концу семидесятых годов прошлого столетия его собрание этих аппаратов вызвало те успехи, которые были сделаны в их конструкции и которые давали возможность использовать нефтяные остатки на паровозах, пароходах и фабриках. В настоящее время для этой цели уже употребляется и сырая нефть. Все это достигнуто немецким трудом и изобретательностью и явилось экономическим успехом особенно большого значения, что явствует и из приведенных выше цифр вывоза нефтепродуктов из Баку. И здесь Россия использовала иностранный духовный капитал, давший ей возможность разработать свои природные богатства <sup>1)</sup>.

---

1) Когда я был в Баку в 1879 г., улицы города два раза в неделю поливались нефтяными остатками (и даже сырою нефтью), для того, чтобы связать мелкий песчаник, измолотый стадами верблюдов, и этим устранить уличную пыль. Теперь эти продукты, столь поднявшиеся в цене, едва ли употребляются для этой цели.



## Б. Железодельательная промышленность.

Железодельательная промышленность возникла в России довольно давно. Зачатки ее относятся к 1569 году и находятся в связи с концессиею, полученною одним англичанином на постройку завода для переработки железной руды в Вычегде (Вологодской губернии). Но весьма сомнительно, удалось ли действительно вызвать к жизни это предприятие; по всей вероятности, не удалось. Если оно и возникло, то оно просуществовало недолго. Первый завод, действительно работавший, как это документально установлено, возник в 1631 г. на Урале; он был построен правительством. Если и не удалось сразу обосновать промышленность на Урале этим заводом, просуществовавшим, впрочем, также очень недолго, то все же внимание широких кругов было обращено на эту отрасль промышленности и вскоре были построены еще заводы в Туле (в 1632 г. голландцами) и в Олонце (в 1674 г. датчанами). Эти и некоторые другие заводы вырабатывали под руководством иностранцев пушки, ружья и разные железные изделия и, кроме того, они должны были, как сказано было в учредительных грамотах, обучать назначенных правительством людей обработке железа и не скрывать от них никакого ремесла. Эти заводы, принадлежавшие голландцам, обнаружили экономическую устойчивость. Не только снабжали правительство необходимыми железными изделиями, но и получили право беспошлинного вывоза<sup>1)</sup>.

Таким образом, до сих пор только иностранцы заботились о развитии железодельательной промышленности в России. В 1696 г. впервые выступил русский—Никита Демидов—и в 1754 г. другой русский—граф П. И. Шувалов; оба они выплавляли главным образом на Урале чугун и основали там железодельательные заводы. Эти заводы развились чрезвычайно быстро, и в течение всего 5 лет

<sup>1)</sup>Весьма характерно ограничительное условие, связанное с этим разрешением: стоимость изделий должна была выплачиваться заводу в звонкой монете, которую завод обязан был сдавать в государственную казну и получать взамен русские деньги по твердой расценке. Это чрезвычайно интересно: уже 250 лет тому назад, так же точно, как и теперь, иностранные деньги ценились в России выше, чем собственные.

число рабочих возросло с 3.100 до 33.000. В следующие затем годы мы видим уже большое число помещиков, имевших громадные, даже по русским масштабам, имения на Урале, в которых они устраивают чугуноплавильные и железоделательные заводы. Производство возросло настолько быстро, что покрывало всю потребность страны и даже допускало значительный вывоз за границу различного сортового железа. Б. Ф. Брандт<sup>1)</sup> сообщает относительно второй половины XVIII столетия следующие цифры; было вывезено в тысячах пудов:

в 1762 г. . . . .	1.158	в 1779 г. . . . .	3.055
" 1766 " . . . . .	2.335	" 1780 " . . . . .	3.849
" 1769 " . . . . .	2.473	" 1793 " . . . . .	2.996
" 1773 " . . . . .	2.744	" 1794 " . . . . .	3.885

Что потребление внутри страны не могло быть очень значительным, видно, пожалуй, из того, что в 1767 г. на всех 140 казенных и частных заводах было добыто всего 9.600.000 пудов чугуна<sup>2)</sup>. Очевидно, самые заводы не были очень велики и все же производительность их давала еще и возможность вывоза, к тому же из столь отдаленных мест, как Урал, к которому вели самые первобытные гужевые дороги, если только перевозка не облегчалась Волгой и ее притоками. Итак, мы видим, что железоделательная промышленность была пущена в ход вначале при весьма деятельном участии иностранцев и что лишь спустя более 100 лет и русские принялись за эту отрасль промышленности. Производительность стала возрастать весьма регулярно и достигла своей кульминационной точки в 1806 г. добычею в 12,2 милл. пудов, из которых 10,3 милл. пудов было добыто на частных заводах, а остальное количество приходилось на казенные заводы. Начиная с этого года, производительность стала постепенно сокращаться, что поражает тем более, что самое производство было чрезвычайно прибыльно, так как частные заводы давали 164,8% прибыли. Однако конкуренция с Западною Европою

<sup>1)</sup> «Иностранные капиталы. Их влияние на экономическое развитие страны». Ч. II, стр. 11.

<sup>2)</sup> Брандт замечает по этому поводу, что в 1790 г. в Англии и во Франции было добыто в каждой по 4,5 милл. пудов, в Пруссии не более 1 милл. пудов, а в Соединенных Штатах Америки — 0,5 милл. пудов.



не допускала не только увеличения сбыта, но даже и сохранения занятого положения, и в результате явилось сокращение производства до того момента, когда спрос в самой России начал увеличиваться. Это имело место, повидимому, в середине 50-х годов, так как по официальной статистике за 1860 год на уральских заводах было выплавлено 14,5 милл. пудов чугуна. При этом не следует забывать, что на уральских заводах изготовлялось и изготовляется и в настоящее время, главным образом, листовое железо особенно высокого качества. Утверждают, что это достигается там применением в производстве древесного угля, ибо до последнего времени каменного угля там нельзя было достать. Это обстоятельство и является, должно-быть, причиною того, что промышленность Урала находит до настоящего времени некоторый сбыт на западно-европейском железном рынке.

Как бы все это ни было значительно и ценно, все же это было не тем, в чем нуждалась Россия: она нуждалась в мощной железоделательной промышленности, работающей в широком масштабе и могущей удовлетворить спрос собственной страны по таким ценам и в таких количествах, которые бы исключали возможность иностранной конкуренции. Этим условиям железоделательная промышленность Урала не удовлетворяла по многим причинам. Прежде всего не было хороших путей сообщения, могущих удешевить сбыт. Эта оторванность уральской промышленности вредила ей и во всех других отношениях. Еще в 1894 г., когда на юге России стала быстро развиваться совсем молодая железоделательная промышленность, работавшая во всеоружии последних успехов и завоеваний техники, профессор Екатеринославского горного института Тиме высказался следующим образом: если в промышленности Урала и можно заметить некоторые отдельные успехи, то все же в общем она остается рутинною. Достаточно сказать, что и до настоящего времени сырье и топливо—руда и дрова—доставляются к доменным печам гужом; смазочным материалом служит березовый деготь; электрическое освещение встречается лишь в виде исключения, вообще же для освещения служат костры и лучина. Приспособления для передвижения предметов внутри заводских помещений весьма примитивны. Самые помещения на большинстве заводов тесны, темны и содержатся не в надлежащем порядке.

Помимо Урала существовали еще производственные районы Центральной России и Польши, дававшие, однако, очень небольшие количества железа. Лишь с 70-х годов прошлого столетия, когда внимание промышленных кругов все более и более обращалось на Юг, картина русского железного и стального рынка начала постепенно изменяться. Небольшие зачатки на юге, возникшие в 1860 году, опирались первоначально на собственные средства страны. Правительство сделало попытку основания на Юге железоделательной промышленности, которая должна была питаться имевшимися там богатыми каменноугольными залежами. Попытка эта не имела успеха. После этого пытались привлечь к железоделательной промышленности частную предприимчивость; князь Кочубей получил концессию и ему была гарантирована премия в 50 к. на пуд добытого чугуна. Но и эти старания и жертвы, приносившиеся государством с целью содействия промышленности, не имели успеха; не удалось не только развить дело, но даже и сохранить размеры производства. Россия и здесь опять дошла до той точки, когда пришлось убедиться, что она не может достать собственными стараниями те средства и те силы, которые дали бы возможность использовать имеющиеся на юге в изобилии естественные богатства. К тому же на этот раз не удалось вначале заставить за границу вложить в русские предприятия капиталы в достаточном размере. Наконец, князю Кочубею удалось передать свою концессию англичанину Джону Юзу, который учредил первое большое предприятие с основным капиталом в 3 милл. рублей под фирмой: «Новороссийское общество каменноугольного, железоделательного и рельсового производства». Это предприятие получило деятельную поддержку правительства: оно безвозмездно предоставило землю, необходимую для возведения завода и для закладки каменноугольных шахт. И здесь была гарантирована предприятию премия в 50 к. за каждый пуд поставленных рельс, признанных железною дорогою годными. Отсюда можно видеть, с какими трудностями было сопряжено насаждение жизнеспособной промышленности, если правительство должно было согласиться на столь значительные льготы, чтобы привлечь, наконец, иностранный капитал к разработке обильных природных богатств, так как имеющимися в России средствами не удавалось и не могло удасться насаждение на юге России новой промышленности. Теперь дело пошло на лад. Концессия была выдана 18 апреля 1869 года, а 24 ян-



варя 1872 года заработала первая доменная печь. Сначала дело развивалось очень медленно, но оно постепенно расширялось, как это ясно видно из следующей таблицы выплавки чугуна:

Г О Д Ы.	Вообще.	В том числе в следующих районах:			
		На Урале.	В средней России.	В Поль- ше.	На Юге.
В м и л л и о н а х п у д о в .					
1860	19,6	14,5	3,2	1,4	—
1865	17,4	12,3	3,2	1,4	0,2
1870	20,8	14,8	3,5	1,7	0,4
1875	24,9	17,7	3,6	2,0	0,9
1880	26,1	18,4	3,3	2,7	1,3
1885	31,0	21,6	3,6	2,8	2,4
1890	55,2	27,7	5,8	7,8	13,4
1895	86,8	33,1	7,8	11,6	33,6
1900	176,8	50,2	14,3	18,2	91,6
1905	165,9	41,1	5,2	15,4	103,1
1910	185,6	39,1	4,7	15,3	126,4
1911	219,1	44,9	5,2	21,2	147,7
1912	С в е д е н и й н е т .				173,4
1913	280,3	53,8	11,8	25,0	189,7
1914	249,5	52,4	10,5	—	186,2
1915	227,0	51,0	8,0	—	168,0

Отсюда явствует, что Россия за год до начала мировой войны удовлетворяла сама почти всю свою потребность в чугуна, так как ввозилось всего в год в среднем 13 милл. пудов<sup>1)</sup>. Этот удовлетворительный результат был достигнут приблизительно через 40 лет после того, как на юге была сооружена первая домна и иностранцы решили последовать примеру Джона Юза. В этом движении участвовала, однако, не только Англия: обширные заводы были построены французскими, бельгийскими и германскими фирмами. К концу XIX-го столетия существовало уже 45 обществ с основным капиталом в 108 милл. р., занятых исключительно железодельательной промышленностью. Продукцией этой промышленности могла быть покрыта почти целиком вся потребность страны, как на это указывалось выше. Правда, потребность эта в то время была еще не слишком велика и занимала среди государств Европы последнее место: в России приходилось на каждого жителя 1,31 пуда чугуна, тогда как в Англии приходилось 6,8 пуда, в Бельгии—6,6 пуда, в Германии 5,4 пуда<sup>2)</sup>. Ясно, что развитию железодельательной промышленности в России открыто еще широкое поле, так как с культурным ростом страны возрастает и потребность в железе.

Судя по тому, что до сих пор известно о месторождениях железной руды в России, нужно думать, что удовлетворение даже значительно повышенного спроса со стороны населения будет возможно и в дальнейшем без всяких затруднений. К тому же за последнее время открылось новое месторождение руды в районе Кривого Рога. Но ко всяким ходатайствам относительно разработки этих южнорусских залежей железной руды русское правительство, против ожидания, оставалось совершенно глухим и не оказывало никакого содействия лицам, неоднократно указывавшим на обильные находки руды, так как профессор Петербургского горного института француз Н. Варбо-де-Морни дал неблагоприятный отзыв о ней и даже утверждал, что малопенный кварцит Криворожского района, содержащий 20—42% железа, совсем непригоден для выплавки чугуна. Однако этот неблагоприятный отзыв профессора прямо про-

---

1) По данным Известий Центрального Военно-Промышленного Комитета, перепечатанным в «Журнале Министерства Путей Сообщения» за 1916 г.

2) А в Америке даже 8,8 пуда.



тиворечил результатам научного исследования, произведенного фрейбургским горным инженером Штрительманом, который установил наличие богатых залежей железной руды с содержанием железа в 70%. Но это было для России недостаточно, чтобы попытаться хотя бы установить, кто же, наконец, прав. Однако заинтересованные в деле лица, стоявшие на стороне немецкого горного инженера, не успокоились и нашли капитал во Франции для организации добычи железной руды в Кривом Роге. Это дало прочное основание всей южно-русской железодобывающей промышленности, и здесь она будет занимать первенствующее в России положение, покамест не удастся создать на Урале лучших путей сообщения, а в особенности пока не начнут лучше и дешевле использовать богатые залежи уральской руды при помощи кокса. До настоящего времени Урал в техническом отношении не мог поспевать за югом вследствие его отдаленности и малой доступности. Если это препятствие будет преодолено, то Урал займет первое место в снабжении страны железом, так как его залежи железной руды и более ценны, и более мощны.

Если такой момент наступит, то для Европейской России главным образом будут иметь значение следующие три района добычи железа: Криворожский, Уральский и район Центральной России. Добыча в Азии сейчас невелика, а что могло бы быть добыто в ней, не поддается вычислению, так как еще никто не знает определенно, где именно и в каком количестве может быть добыта там железная руда.

Из всего изложенного видно, что Россия в настоящее время может рассчитывать, главным образом, на Криворожский район, где наряду с обыкновенною железною рудою добывается в большом количестве и марганцевая руда. Последняя до сих пор добывается в Екатеринославской губернии на Днестре; район ее местонахождения занимает пространство в 80 кв. килом., а содержание в нем руды оценивается в 700 милл. пудов. Но все подобные русские вычисления страдают очень большою неточностью, и даже если они в данном случае сколько-нибудь и соответствуют действительности, то это еще не значит, что в других более отдаленных местностях не находится еще больших залежей марганцевой руды.

Так как уголь и антрацит мог поставляться в большом количестве Донецким бассейном, то этим создавались все условия для возникновения здесь железодобывающей промышленности, в кото-

рой страна крайне нуждалась, в целях содействия развитию своих железных дорог хотя бы отчасти собственными силами. Так как в самом Донецком бассейне железная руда не встречается в таких количествах, которые бы делали выгодною ее разработку в настоящее время, то уже очень скоро добыча угля и добыча железа пошли совершенно самостоятельно, а это имело ту невыгоду, что для выплавки чугуна пришлось перевозить на сравнительно большие расстояния либо уголь, либо руду. Так, напр., крупное Никополь-Мариупольское Общество горного и металлургического производства с основным капиталом в 4,5 милл. р. (капитал бельгийско-французский) вынуждено перевозить потребное ему количество руды в 55 милл. пудов на расстояние в 550 верст для того, чтобы приблизить ее на расстояние в 100 верст к месту добычи угля<sup>1)</sup>. Так как большинство заводов находится в подобном же положении, то нужно было определить, где выгоднее всего расположить завод, чтобы понизить до минимума расходы по перевозке. Поэтому в 1893 году путем тщательного исследования было установлено<sup>2)</sup>, что из 100 пудов руды получается 49,2 п. чугуна, а с другой стороны, что при сжигании 100 пудов кокса вырабатывается 31,5 п. чугуна. Этим вызывалась необходимость в перевозке руды из Криворожского района в Донецкий бассейн, что могло быть выполнено только с помощью железных дорог, так как водных путей сообщения в этом направлении не имеется.

Все это побуждало к более продуктивному использованию имеющихся в наличности хозяйственных сил для того, чтобы поспеть за Западною Европою в деле постройки железных дорог. Правда, Россия и с самого начала эпохи железнодорожного строительства не была бездеятельна. Существовавший уже близ Петербурга чугуноплавильный завод был в свое время перестроен с тем, чтобы на нем

1) Б. Ф. Брандт, «Иностранные капиталы» и т. д. Часть II, стр. 59.

2) «Производительные силы России», Петербург, 1896 г. Издание министерства финансов. Глава VII, стр. 22.

Более подробно занялся этим вопросом, и в особенности вопросом о высоте расходов в зависимости от того, перевозится ли уголь к руде или обратно, XXI съезд горнопромышленников Юга России. См. «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли», 1897 года, вып. 8, стр. 416 и след. См. также в том же журнале за 1896 г., вып. 48, стр. 783 и след.: «Влияние возникновения на юге новых железоделательных и механических заводов».



могла производиться постройка паровозов и вагонов. Но это предприятие оказалось неудачным. Для того, чтобы все же сделать возможным производство в России необходимого железнодорожного оборудования, был сдан в аренду англичанам Гаррисону и Уайнсену находящийся близ Петербурга Александровский завод и в то же время им был разрешен беспошлинный ввоз необходимых для постройки подвижного состава материалов. В то же время им были переданы заказы для строившейся в то время Николаевской железной дороги на паровозы, вагоны и т. д. Но английское предприятие выполнило принятые на себя обязательства лишь благодаря тому, что ему было разрешено, в виду недостаточной выплавки чугуна, получать почти все без исключения материалы из-за границы. Ему для успешного хода работ было разрешено ввозить беспошлинно все необходимые принадлежности, машины и металлы в необработанном виде. Так возник первый завод, занимавшийся изготовлением подвижного состава. На ряду с этим иностранным предприятием возникли на Урале заводы, изготовлявшие даже сравнительно не плохие рельсы, но они обходились очень дорого. Заводы поэтому не могли выдерживать конкуренции и вскоре должны были прекратить выделку рельс, в особенности потому, что по качеству они все же не выдерживали сравнения с заграничными. Более оправдало себя производство по постройке паровозов и вагонов. Для их постройки возникли, кроме Александровского завода, еще два завода в Москве, один в Коломне, один в Брянске и т. д., которые, однако, все вместе не могли удовлетворить всей потребности русских ж. д. в подвижном составе. До 1865 года<sup>1)</sup> русские железные дороги снабжались:

	Из-за границы.	Русскими заводами.
Рельсами . . . . .	20.906.115 пуд.=89,3%	2.499.483 пуда=10,6%
Паровозами . . . . .	450 шт.=70,6%	187 шт.=29,4%
Вагонами: пассажир.	1.140 „ =92,2%	96 „ = 7,8%
„ товарными	8.857 „ =74,6%	3.015 „ =25,4%

<sup>1)</sup> «Наша железнодорожная политика», Т. IV, стр. 222, Петербург, 1902 г.

По этим немногим цифрам легко составить себе понятие о производственных возможностях тогдашних русских заводов. К этому нужно еще заметить, что их работа, по всей вероятности, заключалась в существенной своей части лишь в сборке и соответственном применении материалов, полученных беспошлинно из-за границы. Словом, еще не могло быть речи о русском производстве в этой области. Тогда еще чувствовался недостаток в сырье, в иностранном капитале и в руководящих умственных силах. Но начало было сделано и вместе с тем был указан путь для достижения дальнейших успехов; нужно было выделывать больше железа, чтобы могла преуспевать промышленность, главное назначение которой заключалось в снабжении железных дорог необходимым оборудованием. Падлиатив, заключавшийся в том, что ввезенные из-за границы старые рельсы перерабатывались на русских рельсопрокатных заводах, был явно неудовлетворителен и к тому же это был лишь замаскированный способ получения из-за границы дешевого чугуна.

Все это побуждало к использованию имеющихся в самой стране богатых источников железной руды и заставляло строить заводы там, где было местонахождение этой руды, т.-е. на юге. Как мы указывали выше, добыча чугуна сначала пошла сравнительно медленно; за нею тем же темпом шла и промышленность. Лишь когда англичанин Джон Юз (в 1869 г.) занялся металлургическою и машиностроительною промышленностью на юге с помощью английского капитала, построил там большие заводы и блестяще выполнил данные ему правительством заказы, а правительство выразило согласие на дачу ему этих заказов и в дальнейшем, лишь тогда стало возникать все больше и больше заводов. Начали прокатывать рельсы, строить пассажирские и товарные вагоны, изготовлять рельсовые скрепления, и, кроме того, поставлять на рынок железо для построек и для домашних надобностей. Около середины восьмидесятых годов основалось Александровское машиностроительное общество (английское предприятие), а в 1889 году возникло бельгийское Южно-Днепровское металлургическое общество (с. Кокериль) с основными капиталами в 5 милл. руб. и в 2,5 милл. р. К этому времени производительность чугуноплавильной промышленности достигла 50 милл. пудов в год. Тогда именно промышленность, развивавшаяся до того столь медленно, достигла этого момента, когда при содействии министра финансов Витте начался



период грюндерства, в течение которого иностранный капитал стал притекать в страну с лихорадочною стремительностью, чтобы принять участие в разработке ее природных богатств и в развитии этой отрасли промышленности, от которой он ожидал наибольших барышей.

Однако приток иностранного капитала прекратился с началом войны. Правда, на промышленности Урала это явление не отразилось. Там некоторые отрасли промышленности даже значительно увеличили свою выработку при помощи предоставленной им субсидии в 40 милл. рублей.

В России в 1896 г. всего числилось уже 45 более значительных заводов, основанных иностранцами, с основным капиталом в 63,2 милл. рублей.

В 1911 году статистика предприятий, обязанных публично отчетностью, показывает уже 177 заводов с основным капиталом в 346,6 милл. руб. Из этих предприятий основано:

В Прибалтийском крае	49	или 27,7%	с основн. капит. в 121,1 милл. р.
В центральном промышленном районе	45	„ 25,4%	„ „ 97,6 „
На Урале . . . . .	2	„ 1,2%	„ „ 3,7 „
В черноземной полосе	5	„ 2,8%	„ „ 26,0 „
На Юге . . . . .	25	„ 14,1%	„ „ 51,8 „
На Западе . . . . .	13	„ 7,3%	„ „ 7,1 „
В Привислинском крае	31	„ 17,5%	„ „ 34,9 „
На Кавказе . . . . .	7	„ 4,0%	„ „ 4,4 „

Эти 177 предприятий были заняты изготовлением или переработкою:

	В Прибалтийском крае.	В центральн. промышленн. районе.	На Урале.	В черноземной полосе.	На Юге.	На Западе.	В Привислинском крае.	На Кавказе.
Чугуна и железа . . . . .	11	12	1	1	9	5	18	1
Паровозов . . . . .	2	2	—	1	1	—	—	—
Железнодорожных вагонов . .	4	2	1	—	—	—	—	—

	В Прибалтийском крае.	В централн. промышлн. районе.	На Урале.	В черноземной полосе.	На Юге.	На Западе.	В Приволжнском крае.	На Кавказе.
Оборудования узкоколейных дорог . . . . .	1	—	—	—	—	—	1	—
Машин . . . . .	12	11	—	1	6	5	6	5
Сельскохозяйственных машин и орудий . . . . .	1	2	—	2	9	1	—	1
Электротехнических принадлежностей . . . . .	10	2	—	—	—	1	2	—
Остальных металлов . . . . .	8	14	—	—	—	1	4	—

В эти предприятия было вложено капиталов (в миллионах руб.) в производство:

Чугуна и железа . . . . .	16,0	22,3	1,1	14,6	15,9	3,1	12,6	0,2
Паровозов . . . . .	24,5	22,0	—	5,2	9,0	—	—	—
Железнодорожных вагонов . .	17,9	9,5	2,6	—	—	—	—	—
Оборудования узкоколейных дорог . . . . .	2,4	—	—	—	—	—	0,7	—
Машин . . . . .	24,1	12,3	—	0,7	11,8	2,7	16,4	3,9
Сельскохозяйственных машин и орудий . . . . .	0,6	8,7	—	5,5	15,1	0,7	—	0,4
Электротехнических принадлежностей . . . . .	21,9	8,0	—	—	—	0,4	1,5	—
Остальных металлов . . . . .	13,6	14,8	—	—	—	—	3,7	—



Развитие достаточно провозоспособных путей сообщения было, конечно, делом первостепенного значения. Если поэтому промышленность занялась прежде всего снабжением железных дорог, то это было вполне своевременно и, кроме того, содействовало и самой промышленности, ибо удовлетворение требований в этой области двало ей много работы и притом весьма прибыльной. Но из этого вовсе не следовало, что и остальные потребности страны должны были оставаться неудовлетворенными. В особенности сельское хозяйство нуждалось в машинах и орудиях не только для обработки пашни, но и для уборки хлеба и для рационального использования урожая. Пока Россия находилась в примитивной стадии сельского хозяйства и довольствовалась тем, что производила столько зернового хлеба, сколько приблизительно было нужно для собственного потребления, она могла удовлетворяться примитивными сельско-хозяйственными орудиями, которые изготовлялись в деревенской кузнице и в мелких мастерских. Но как только ей пришлось вступить на путь конкуренции с другими производителями и предлагать на мировом рынке избыток собственного урожая, то выяснилась необходимость поднять производительность сельского хозяйства более интенсивною обработкою и расширением площади запашки, а также вывозить на рынок тщательно обмолоченный и отсортированный хлеб. Поэтому явилась необходимость присоединить к обычным орудиям сельского хозяйства машины, ввозившиеся первоначально целиком из-за границы. Уже в 1802 году англичанин Вильсон основал в Москве первый завод для изготовления молотилок; вскоре после этого в 1818 г. Лильон основал в Варшаве, а в 1830 г. в Москве подобные же заводы. Сначала эти предприятия не имели успеха; лишь в Польше спрос был так велик, что едва мог быть удовлетворен<sup>1)</sup>. Наш источник, к сожалению, не указывает, какие машины и орудия изготовлялись внутри страны и какие доставлялись из-за границы. По таким данным можно было бы судить и о тех успехах, которые сделала техника в этой области. Но литература, по крайней мере, та, которую я мог располагать в настоящее время, не дает по этому предмету

---

<sup>1)</sup> См. в «Вестнике Финансов, Промышленности и Торговли» за 1902 г. в выпуске 26, Приложение: «Материалы, полученные особою комиссией по обсуждению потребностей сельскохозяйственной промышленности».

никаких указаний. Лишь за 1869 и 1870 г.г. официальные источники сообщают, что сельско-хозяйственных машин и орудий ввезено в среднем на 800.000 руб. Эта цифра возрастает за 1871—75 г.г. до 3.020.000 р., а за 1876—1880 г.г. до 3.334.000 р.; в 1887 г. ввоз составлял 1,7 милл. р., а стоимость собственного производства— 5,1 милл. р.; в 1897 г. ввозилось на 4,6 милл. р., а стоимость собственного производства составляла 9,2 милл. р.

Уменьшение ввоза в 1887 г. объясняется везанным повышением таможенной пошлины на 70 к. золотом на пуд; но эта пошлина была отменена уже в 1894 г. Последствием этого явилось увеличение ввоза из-за границы. Относительно производительности внутри страны за время с 1897 г. в официальных источниках отсутствуют какие бы то ни было сведения. Лишь за 1908 год в статистическом годовом отчете съезда представителей промышленности и торговли сообщается, что производство сельско-хозяйственных машин и орудий в Европейской России составляло в общем 34 милл. р.<sup>1)</sup> Кроме того, статистика акционерных обществ и паевых товариществ, обязанных публичною отчетностью, показывает, что в конце 1911 года в России действовало 16 предприятий с основным капиталом в 30,9 милл. р., занимавшихся специально изготовлением сельско-хозяйственных орудий, из которых находилось:

в Прибалтийском крае . . . . .	1	с основн. кап.	в 0,6 милл. руб.
„ централ. промышл. районе . . . . .	2	„ „ „ „	8,7 „ „
„ черноземной полосе . . . . .	2	„ „ „ „	5,5 „ „
„ Южном крае . . . . .	9	„ „ „ „	15,1 „ „
„ Западном крае . . . . .	1	„ „ „ „	0,7 „ „
на Кавказе . . . . .	1	„ „ „ „	0,4 „ „

1) В отдельности, согласно этому отчету, изготовлено:

	Штук.	На сумму в милл. р.
Плугов . . . . .	387030	7,7
Других сельскохозяйственных орудий . . . . .	—	1,3
Сеялок . . . . .	39614	4,8
Жатвенных машин . . . . .	61102	7,1
Молотилок . . . . .	18081	2,6
Вейлок . . . . .	30060	0,9
Соломорезок . . . . .	6344	0,2
Кос, лопат, вил и пр. . . . .	—	4,8



Однако здесь совершенно отсутствуют сведения о видах изготовленных машин и орудий.

Что спрос страны далеко не удовлетворялся этим отечественным производством, явствует из официальной таможенной статистики, согласно которой ввезено сельско-хозяйственных машин и орудий:

	В 1893 г.	В 1898 г.	В 1903 г.	В 1908 г.	В 1912 г.	В 1913 г.
В миллионах рублей.						
Всего . . . . .	7,0	11,5	17,4	27,4	60,1	48,5
В том числе:						
Сельскохозяйственных машин без паровых двигателей . . . . .	3,6	7,2	8,4	14,7	23,7	24,8
Локобилей с молотилками и паровых плугов . .	1,6	1,8	5,0	3,5	6,3	7,3
Сложных сельскохозяйственных машин, особо не поименованных . . . . .	—	0,6	12,2	7,4	26,6	13,9
Кос, серпов, лопат, грабель и других орудий . . . . .	1,8	1,9	1,8	1,8	3,5	2,5

При бесспорном возрастании потребности и в будущем, трудно рассчитывать на то, что спрос будет удовлетворяться собственным производством, даже если бы можно было ожидать значительного расширения производства, так как из предыдущей таблицы ввоза машин и орудий видно, что даже приборы с ручным приводом, т.-е. менее сложные, ввозятся в громадном количестве. Пока промышленность не может удовлетворить даже этого спроса, едва ли может дать многое производство сложных машин.

## В. Каменноугольная промышленность.

В тесной связи с железодельательной промышленностью находится промышленность каменноугольная. Правда, в России, как мы видели, имелась на Урале железодельательная промышленность и до того, как стал добываться каменный уголь. Но Урал имел в своем распоряжении на протяжении от берегов Карского моря до Волги и до Оренбурга пространство земли площадью в 44,5 милл. десятин, из которых 31,2 милл. дес. или 70,5% было покрыто лесом, а потому уже в 1623 году мог быть устроен первый железодельательный завод, работавший на древесном угле, который получался из огромных окружающих лесов. Но для широкого развития железодельательная промышленность должна была располагать каменным углем и коксом. К тому же каменный уголь имелся в России в изобилии, только добыча его была незначительна, да и качество его было весьма различно. По официальным сведениям Горного Ученого Комитета, откуда мы заимствуем эти и дальнейшие данные относительно качества угля, каменный уголь на Урале, поскольку он встречается на его западном склоне, не очень хорошего качества. Он содержит 20% золы и 4—6% серы; все же этот уголь употребляется в производстве в большом количестве. Залежи на восточном склоне Урала значительно ценнее, содержат лишь 5—8% золы, 8—10% летучих составных частей и не более 0,5% серы. Но эти местонахождения не имели до 1910 года железнодорожного сообщения со страной и потому не могли быть использованы.

Следующим угольным районом является так называемый Подмосковный промышленный район, уголь которого, по отзывам того же источника, плох. Он очень богат золою и серою и легко распадается на воздухе. Потребителем его являются, главным образом, железные дороги.

К группе районов, дающих уголь невысокого качества, относится также и Кавказ. Здесь известны многие залежи угля, но они еще не разрабатываются и в этом сказывается могущественная конкуренция нефти. Лишь в Кутаисской губернии около Тквибула добывается уголь с начала XX столетия. Но уголь этот невысокого качества, содержит значительные количества золы и серы и быстро распадается



на воздухе. Он пригоден для выделки брикетов. Этот уголь идет, главным образом, для Кавказских железных дорог.

Совершенно другую картину представляет собою Домбровский бассейн, продолжение Верхнесилезской угольной области. Добываемый здесь уголь хорошего качества, расположен пластами мощностью в сажень и более <sup>1)</sup>, но не годится для коксования и для добывания газа. Это—недостаток, который здесь ощущается весьма резко, так как железоделательная промышленность очень развита в юго-западной части Польши.

Но на самом первом месте оказывается Донецкий бассейн с его неизмеримо богатыми залежами угля и антрацита. Притом Донецкий бассейн богат не только количественно, но и в качественном отношении дает сорта угля, которые могут быть использованы для любого назначения. В подтверждение этого можно привести следующие цифры добычи:

	В 1902 г.	В 1904 г.	В 1906 г.	В 1907 г.
	В миллионах пудов.			
Угля для топлива . . . . .	93.715	152.215	183.552	219.247
Газового угля . . . . .	40.283	23.957	33.293	40.066
Кузнечного угля . . . . .	70.818	63.952	55.485	67.937
Коксующегося угля . . . . .	351.647	455.366	467.722	539.049
Тощего угля . . . . .	5.410	4.188	10.339	30.188
Антрацита . . . . .	57.982	75.192	70.722	96.522

<sup>1)</sup> В «Производительных силах России», издании министерства финансов, сказано (в гл VII на стр. 37), что уголь залегают пла-

И. Корсухин<sup>1)</sup> замечает по поводу богатства Донецкого бассейна различными видами угля, что если в Донецком бассейне и встречаются почти все виды угля, то все же залежи каждого из них далеко не одинаковы. К сожалению, до настоящего времени нет еще геологической карты Донецкого бассейна, которая дала бы возможность определить хотя бы с некоторою вероятностью запасы различных видов угля. Это в особенности важно здесь, так как характерною чертою Донецкого бассейна является то обстоятельство, что в нем встречаются разные виды угля даже в одном и том же пласте. Но вообще не подлежит сомнению, что главную массу донецкого угля составляет полуантрацит, или вернее — уголь, более или менее подходящий к антрациту. На основании исчислений Л. И. Лугина можно предположить, что до глубины в 100 сажен имеется запас в размере около 210 миллиардов пудов угля.

Отсюда ясно, что Донецкий бассейн является самым богатым местонахождением каменного угля в России, — конечно, насколько об этом можно судить до настоящего времени. Ибо не следует забывать, что в России очень мало осведомлены о том, какие богатства имеются в стране и где таятся ее сокровища. Так, напр., восточный склон Урала, хотя он расположен на границе обеих частей государства, еще не исследован в отношении залежей угля, хотя там, где случайно наталкивались на такие местонахождения, оказывались большие залежи вполне пригодного угля. Поэтому всё не представляется невозможным, что и здесь со временем откроются больше его количества.

Сообразно найденным до сих пор месторождениям угля, каменноугольная промышленность России развивалась в следующих размерах, показывающих рост производительности по отдельным районам:

---

стами мощностью до 2 — 5 сажен, а в шахте «Реден» в Домбровском районе пласты достигают в толщину от 4 до 7 сажен. Крайние западные участки этой шахты, расположенные на силезской границе, дают уголь, годный для коксования.

1) «Каменноугольная промышленность России в 1908 г.» — Вестник Финансов, Промышленности и Торговли, 1910 г., №№ 2 и 3.



Г О Д.	Донец- кий.	Домбров- ский.	Ураль- ский.	Подмо- сковный.	Кавказ.	Итого.
	В миллионах пудов.					
1860	6,0	10,8	0,4	0,7	—	17,9
1870	15,0	20,2	0,4	5,0	0,2	41,4
1880	86,3	78,4	7,2	25,1	0,4	198,1
1890	183,2	150,8	15,2	14,3	0,6	364,8
1900	671,7	251,8	22,7	17,6	3,9	967,8
1910	1018,7	341,1	43,0	13,9	3,0	1419,7
1911	1217,9	361,1	42,4	10,9	3,4	1635,4
1912	1299,0	390,0	44,0	12,0	4,5	1758,5
1913	1543,8	426,3	73,5	18,3	4,3	2066,2
1914	1683,3	231,0	84,2	20,0	4,1	2022,6
1915	1623,0	—	80,0	24,5	3,6	1731,1

Кокс производится лишь в Донецком бассейне и в ничтожном количестве (0,04%) в Сибири. Следовательно, столь важное производство кокса сосредоточено почти исключительно в Донецком бассейне, так что здесь только и добываются побочные продукты коксования, а именно:

	1910 г.	1911 г.
	В пудах.	
амменноугольная смола . . . . .	701.787	673.193
аммиачный раствор (25%) . . . . .	259.316	249.122
сернистый аммиак . . . . .	31.339	31.813

	1910 г.	1911 г.
	В пудах.	
Нашатырный спирт . . . . .	3.329	13.284
Бензол . . . . .	5.793	3.813
Тяжелые масла . . . . .	222.525	160.143
Деготь . . . . .	243.796	203.922

Наконец, в настоящее время изготавливаются брикеты почти исключительно в Донецком районе и притом в значительном количестве (свыше 11 милл. пудов). Приведенные здесь цифры показывают, какое огромное значение имеют угольные залежи в Донецком бассейне. Найденный до сих пор в России в других местах уголь почти сплошь низкого качества и не выдерживает сравнения с донецким. Единственное исключение представлял домбровский уголь. Но с ним, в виду неудачного исхода войны, России в будущем едва ли придется считаться, так что Донецкий бассейн приобретает для нее еще большее значение.

Из сопоставления добычи угля за время с 1860 по 1915 г. видно, как и здесь отражается общее развитие промышленности в России. Годы лихорадочного грядундства во многих отраслях промышленности имели своим последствием и здесь внезапный рост производительности, начавшийся в десятилетие 1890/1900 г.г. и продолжавшийся затем непрерывно.

В развитии угольной промышленности иностранный капитал принимал также деятельное участие. В 1897 г. существовало 15 акционерных обществ с основным капиталом в 83,3 милл. р.<sup>1)</sup>, а в 1906 году их было уже 46 с основным капиталом в 195,7 милл. р.<sup>2)</sup>.

1) Брандт, часть II, стр. 235.

2) Ф. А. Рассинский, «Доходность русских каменноугольных акционерных предприятий в 1905—06 годах» — «Вестник Финансов, Промышленности и Торговли» за 1907 г., № 6, стр. 235.



Относительно дальнейшего времени нет сведений о росте числа предприятий и их капиталов, но из роста добычи можно сделать вывод о быстром развитии промышленности именно после 1906 года, из чего можно заключить и о дальнейшем притоке капиталов. До сих пор в каменноугольной промышленности участвовали своим капиталом, главным образом, Франция и Бельгия.

---

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Тридцатилетие с 1882 по 1911 год в России представляет собою картину мощного порыва хозяйственной жизни к прогрессу. Правительственная железнодорожная политика дала стране такую сеть железных дорог, которая могла удовлетворить важнейшие нужды страны; к ней присоединилась последовательно проводимая тарифная политика, которая водворила порядок на место необузданной конкуренции между собою отдельных железных дорог. Торговля и промышленность получили вследствие этого возможность производить заранее точный подсчет предстоящих расходов по перевозкам, а это такой успех, которого нельзя оценить достаточно высоко. К этому присоединяется еще то обстоятельство, что железнодорожное строительство сделало доступными громадные производительные районы. Не говоря уже об огромной культурной работе, которая сделалась возможною в азиатской половине государства лишь с проведением железных дорог, даже в Европейской России последствия железнодорожного строительства были чрезвычайно велики. При помощи железных дорог и при поддержке земельной реформы удалось не только удовлетворить потребности быстро увеличивающегося населения, но и выступить на мировом рынке с большими количествами сельскохозяйственных продуктов и в то же время создать для отечественной промышленности возможность дальнейшего развития в снабжении страны своими произведениями. Одним словом, Россия готовилась сделаться силою, с которою пришлось бы серьезно считаться на мировом рынке не только как с потребителем, но и как с производителем.

лем, и готовилась занять положение, могущее обеспечить ей решающее влияние на мировом рынке. Это развитие продолжалось и в течение 1912 — 1914 годов.

Но война и последовавшая за нею революция уничтожили в значительной части плоды работы ряда десятилетий.

К о н е ц .



## Список использованной литературы.

1. Верховский, В. М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. Петербург, 1898 г.
2. W. Graf Reutern—Baron Nolken. Die finanzielle Sanierung Russlands nach der Katastrophe des Krim Krieges 1862—878 durch den Finanzminister Michael v. Reutern. Berlin. 1914.
3. Куломзин. Наша железнодорожная политика. На основании документов архива комитета министров. Т. I—IV. Петербург, 1902 г.
4. К. И. Загорский. Наша железнодорожная тарифная политика. Петербург, 1910 г.
5. О положении тарифного дела на русских железных дорогах. Памятная записка, предложенная Государственной Думе министерством финансов. Петербург. Ноябрь, 1909 г.
6. А. А. Головачев. История железнодорожного дела в России. Петербург, 1881 г.
7. П. И. Георгиевский. Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и в западно-европейских государствах. Петербург, 1887 г.
8. К. И. Зворский. Обзор железнодорожных тарифов Франции, Германии и Австро-Венгрии сравнительно с тарифами русских железных дорог. Петербург, 1910 г.
9. Dr. K. Frankenstein. Materialien zur Beurteilung der Eisenbahnpolitik und des Eisenbahntarifs in Russland. Berlin 1894.
10. N. L. Brühl. Das Allgemeine Gesetz für die russischen Eisenbahnen vom 12 Juni 1885 mit den darauf bezüglichen Erläuterungen und Vollziehungsverordnungen. Luzern. 1900.
11. А. Никитин, инженер. Постройка и эксплуатация узкоколейных подъездных железных дорог. Петербург. 1909 г.
12. В. И. По ровский Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России. Петербург, 1902 г. Издание таможенного департамента.
13. С. С. Бехтеев. Лозьяственные итоги последнего сорокапятилетия и меры к хозяйственному подъему. Петербург, 1902 г.
14. Материалы, подготовившие в особое совещание о нуждах сельскохозяйственной промышленности. Вестник Финансов, Пром. и

- Торговли. 1902 г., вып. 22—28. Отпечатано особым приложением.
15. Железнодорожное Дело. Журнал, издаваемый VIII отделом Русского Технического Общества. Петербург.
  16. Mertens. Zur Frage der Zufuhrbahnen in Russland. Riga 1889. Verlag von N. Kummel. (Вышла также и на русском языке).
  17. А. А. Клопов. Bericht über die Untersuchung des Getreidehandels an der Wolga. 1886. Deutsch im Rigaer Handels Archiv XIV, Jahrgang 1887.
  18. С. Hennings und O. Mertens. Beitrag zur Lösung der Lagerhaus- und Warrant lehnungsfrage für Riga. 1879.
  19. Dr. Oskar Mertens. Russlands Bedeutung für den Weltgetreidemarkt. Allgemeines Statistisches Archiv. II und III Jahrgang. Herausgegeben von Dr. Georg v. Mayr.
  20. Rigasche Industrie-Zeitung. Organ des technischen Vereins zu Riga. 1885. № 2, 3, 4. Bericht der Kommission für die Vorarbeiten zur Errichtung eines öffentlichen Lagerhauses für den Getreidehandel in Riga.
  21. Всеподданнейший отчет о деятельности министерства путей сообщения за 1913 г. Петербург, 1914 г.
  22. Paul Rohrbach. Die russische Gefahr. Heft 4. Russische Selbstzeugnisse. 1916 Verlag J. Enghornas Nachfolger, Stuttgart.
  23. Raul Rohrbach. Russland und Wir. Stuttgart. 1915. J. Enghornas Nachf.
  24. Сельскохозяйственные промыслы в России. Петербург, 1914 г. Издание департамента земледелия.
  25. Землеустроительные хозяйства. Канцелярия сельскохозяйственного комитета. Петербург, 1915 г. Издано главным управлением землеустройства и земледелия.
  26. Итоги землеустройства. Графическое изображение деятельности землеустроительных комиссий за первые 5 лет. Канцелярия сельскохозяйственного комитета. Петербург, 1912 г. Издание главного управления землеустройства и земледелия.
  27. Обследование землеустроительных хозяйств, произведенное в 1913 г. в 12 уездах Европейской России. Канцелярия сельскохозяйственного комитета. Петербург, 1915 г. Издание главного управления землеустройства.
  28. К. В. Трубников. Богатства России. Петербург, 1901 г.
  29. Denkschrift über die russische Agrarreform 1909—1913. Verfasst vom russischen Landwirtschaftsministerium (следует читать: vom Minister Kriwoschein—прим. автора). Petersburg 1914. Erschienen bei Gust Kiepeuheuer. Weimar 1916.
  30. В. К. Кузнецов. Сборник статистических сведений об экономическом положении переселенцев в Сибири. I том: текст; II, III и IV т.: таблицы. Петербург, 1912 г.
  31. Н. Синельников. Опыт исследования имущественного положения водворяющихся переселенцев. Петербург, 1906 г.



32. Землеотводное и землеустроительное дело за Уралом в 1909 г. Переселенческое управление при главном управлении землеустройства.
33. Prokopowitsch Sergei. Ueber die Bedingungen der industriellen Entwicklung Russlands. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Ergänzungsheft X. Tübingen. 1913.
34. Проф. Соболев. Таможенная политика России во второй половине XIX столетия. Петербург, 1911 г.
35. Тридцать лет деятельности Товарищества нефтяного производства Братьев Нобель. 1879—1909 гг. 326 страниц, богато иллюстрировано.
36. Ischchanian Dr. phil. B. Die ausländischen Elemente in der russischen Volkswirtschaft. Berlin, 1913.
37. W. D. Preyer. Die russische Agrarreform. Jena, 1914. Verlag von Gustav Fischer.
38. Б. Ф. Брандт. Ино транные капиталы, их влияние на экономическое развитие страны. 4 части. Составлено по поручению русского министерства финансов. Петербург, 1899 г.
39. Quellen und Studien. Erste Abt: Recht und Wissenschaft. Herausgegeben vom Osteuropa - Institut in Breslau. Verfasser Dr. Wlad. W. Kaplun—Kolan, 1919. B. G. Teubner in Leipzig und Berlin.
40. Неурожай и народное бедствие. Петербург, 1892 г. (Автором является А. С. Ермолов, впоследствии министр земледелия. Примеч. автора).
41. Fridtjof Nansen. Sibirien ein Zukunftsland. II Auflage. Brockhaus 1916. Leipzig.
42. Archiv für Eisenbahnwesen. Herausgegeben im Kgl. Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin.
43. Журнал министерства путей сообщения. Петербург.
44. Вестник Финансов, Промышленности и Торговли. Издание министерства финансов. Петербург.
45. Торгово-Промышленная Газета. Издание министерства финансов. Петербург.
46. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам. Издание таможенного департамента. Петербург.
47. Производительные силы России. Издание министерства финансов. Петербург, 1896 г.
48. Valentin Wittschewsky. Russlands Handels, Zoll—und Industriepolitik von Peter dem Grossen bis auf die Gegenwart. Berlin 1905. Verlag Ernst Siegfried Mittler und Sohn.
49. Technik und Wirtschaft. Monatsschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin. Jahrgang, 1912.
50. Промышленность и Торговля, орган совета с'ездов представителей промышленности и торговли. Петербург.
51. Статистический ежегодник. Издание совета с'ездов представителей промышленности и торговли.

52. Статистический сборник министерства путей сообщения: железные дороги. Петербург.
53. Сибирь и великая сибирская железная дорога. Петербург, 1893 г. Издание департамента торговли и мануфактур министерства финансов.
54. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. Петербург, 1903 г. К празднованию десятилетия существования комитета сибирской железной дороги. 1893—1903.
55. А. С. Ермолаев. Наши неурожаи и продовольственный вопрос. Петербург, 1909 г.
56. Вестник Европы. Петербург.



# ОГЛАВЛЕНИЕ.

Главы.

Стр.

- I. Вступительный обзор. Борьба за сооружение железных дорог. Россия проигрывает Крымскую войну. Сооружение частных железных дорог. Сооружение жел. дорог в Средней Азии . . . . . 4
- II. Предварительные шаги. Частные железные дороги злоупотребляют своею независимостью. Государственные интересы должны быть ограждены казенными железными дорогами . . . . . 6
- III. Идея казенных железных дорог. Министр финансов осуждает хозяйничанье частных железных дорог. Россия возвращается к сооружению дорог на средства казны. Влияние правительства должно быть усилено. . . . . 8
- IV. Переход дорог в казну и образование крупных правительственных окружных управлений. Одной только построкою новых дорог невозможно достигнуть руководящего влияния правительства. Переход дорог в казну. Финансовые основания этого перехода. Образуется 16 округов для управления казенными железными дорогами. . . . . 12
- V. Сооружение железных дорог казною. Строится 16.599 верст казенных железных дорог . . . . . 17
- VI. Дальнейшее участие частного капитала. Кажущаяся непоследовательность. Спор министра финансов с министром путей сообщения. . . . . 21
- VII. Образование шести больших групп частных железных дорог. Ограждение государственного кредита. Доходные частные железные дороги достраиваются. Возникают новые небольшие частные железные дороги. Участие казны в прибылях част-

ных железных дорог. Чистая доходность казенных железных дорог . . . . .

27

VIII. Дороги местного значения. Название их может ввести в заблуждение. Сооруженные узкоколейные дороги не выполняют своего назначения. Район, обслуживаемый железною дорогою, распространяется на 20 верст. Закон 14 апреля 1887 года. Витте поощряет сооружение под'ездных железных дорог. Тарифные уступки как гарантия для предпринимателей. Ничто не помогло . . . . .

33

IX. Сибирское железнодорожное строительство. Спор о направлении линии в пределах Европейской России. Линия не должна обходить городов в Сибири. Ширина колеи. Слишком легкие рельсы. Дорога заложена наследником во Владивостоке 19 марта 1891 г. Дорога начинает строиться и с запада. Постройка Восточно-Китайской железной дороги. Портсмутский мирный договор. Амурская железная дорога . . . . .

39

X. Сооружение дороги в Средней Азии. Экономические мотивы. Достижение Кушки, как стратегическая необходимость. Соединение Ташкента с Самарою. Частный капитал принимает участие в постройке.

45

XI. Конечные результаты строительной деятельности. В 1882—1911 гг. Россия построила 44.274 версты. Соединение границ с Волгою. Построено три моста через Волгу. Граф Витте против постройки Амурской железной дороги . . . . .

47

XII. Тарифная политика до 1882 г. Свобода тарифов частных железных дорог. Совершенствование дорог между собою. Образование трех групп железных дорог. Комиссия по обследованию состояния русских железных дорог (графа Баранова). Уничтожающая критика тарифного хозяйства частных дорог. Бессилие правительства по отношению к частным железным дорогам . . . . .

51

XIII. Тарифная политика после 1882 г. Установление единообразия дополнительных сборов. Общий устав Российских железных дорог (12 июля 1882 г.) оставляет открытым тарифный вопрос. Свобода тарификации ограничивается лишь пределами самой дороги. Правительство решается на вмешательство. Не следовало ли вмешаться ранее или



совсем не вмешиваться? Новые задачи. Пересмотр хлебных тарифов. Что было достигнуто? Государственная Дума и тарифы. Частные дороги поднимаются общего повышения тарифов на 10%. Кто должен нести расходы по стратегическим дорогам?

57

XIV. Пассажирский тариф. Четвертый класс только для групповых поездов. Налог на железнодорожные билеты. Реформа пассажирского тарифа. Допускаются и единичные поездки в 4 классе. Повышение пассажирского и багажного тарифов. . .

75

XV. Передача тарифного дела в министерство финансов. Обоснование этой перемены. Новый круг деятельности. Создание совета по тарифным делам, тарифного комитета, департамента железнодорожных дел. . . . .

79

XVI. Контроль ведения хозяйства частных железнодорожных обществ. Программа. Контролю подвергается все дело производство. Единобразная форма смет и отчетов. Представление смет на утверждение правительства. Контролируется также расходование строительных сумм, гарантированных правительством. Контроль и шесть крупных частных обществ

83

XVII. Урегулирование денежного оборота частных обществ с границею. Оборот происходит только при посредстве правительства. Влияние на курс рубля . . . . .

90

XVIII. Общий устав Российских железных дорог. Правила движения. Барановская железнодорожная комиссия составляет первый проект. Общий устав вводит прямое сообщение. Переработка общего устава. . . . .

94

XIX. Некоторые цифры о развитии движения . . . . .

102 ✓

XX. Конечный результат организаторской деятельности . . . . .

109

XXI. Влияние железных дорог на развитие товарного оборота вообще. Внешняя торговля после 1851 г. Деление на торговлю ввозную и вывозную, группы товаров, страны импорта. Торговые сношения между Россиею и Германиею. Вывоз продуктов питания. Соперничество между Россиею и Англиею. Участие отдельных пограничных областей в торговом обороте. . . . .

112

- XXII. Влияние железных дорог на земледелие. Водные пути. Район, обслуживаемый реками и железными дорогами. Расстояния, на которые перевозился хлеб по железным дорогам. Забота о хлебопашестве. Снабжение городского населения. Прирост населения. Применение сельскохозяйственных машин и орудий, их изготовление внутри страны и ввоз. Косы. Недостаток еще многих железных дорог . . . . . 126
- XXIII. Организация перевозки хлеба. Хлебная монополия. В имениях нет помещиков. Ход хлебной торговли в прежнее время. Возможность перевозки урожая. Хлеб на станции отправления. Перевозка насыпью. Постройка элеваторов. Железные дороги содействуют их сооружению. Государственный банк берет на себя руководство. Ссуды под хлеб. Правила для пользования элеваторами. Первые результаты организации. Хлебная монополия. В 1913 г. хлебная монополия была вторично предметом обсуждения Государственной Думы. Монополия во время войны . . . . . 147
- XXIV. Яйца. Масло. Мясо. Фрукты. Овощи. Развитие сельскохозяйственных побочных промыслов. Птицеводство и яичная торговля. Молочное хозяйство в Европейской России и в Сибири. Вывоз масла. Организация холодильного дела. Мясная торговля. Рыбный промысел. Фрукты. Овощи. . . . . 167
- XXV. Хлопок. Лен. Быстрое развитие хлопководства в Средней Азии и на Кавказе. Льноводство сращается. Овцеводство. Обзор сельского хозяйства и его побочных промыслов . . . . . 182
- XXVI. Земельная реформа. Цель ее. Последствия общинного владения. Суждения крестьян о так называемом малоземелье. Достигнутые успехи. Просветительская работа и ее последствия. Огнестойкие постройки. Цифровые данные. Крестьянский поземельный банк . . . . . 188
- XXVII. Переселение в Азию. Сооружение сибирской железной дороги. Предварительные меры для направления переселения. Сооружение проезжих рунтовых дорог. Колодцы. По тройки для людей и для скота. Объем переселенческого движения. Обратное переселение. Отчет о поездке председателя совета министров. Отграничение владений туземцев. Кир-



гизская степь. Хозяйственное положение переселенцев. Лен в Енисейске. Промышленность. Шерсть. Дороги для перевозки урожая и лесных материалов. . . . .

202

**XXVIII. Промышленность.** Начинающееся развитие. Сырье. Капитал. Умственный труд. Технически подготовленные работники. Покровительственные пошлины. Начинающийся вывоз . . . . .

220

**XXIX. Нефть. Железо. Уголь** а) **Нефть:** возникновение этой отрасли промышленности. Первое акционерное предприятие. Братья Нобель обосновываются в Баку. Иностраный капитал. Акциз и покровительственная пошлина. Три периода в деле участия иностранного капитала. Нобель. Франция, Англия, Германия. Нобель организует перевозку нефти. Нефтяное отопление. б) **Железо:** начало добычи железа. На Урале. На Юге. Правительство производит первые опыты. Англичанин Джон Юз. Западно-европейский капитал проникает в южную промышленность. Криворожский район. Марганцовая руда. Заводы должны строиться в Донецком районе. Промышленность строит подвижной состав и прокатывает рельсы. При Витте усиливается приток иностранного капитала. Сельскохозяйственные машины и орудия. в) **Уголь:** На Урале. На Кавказе. Под Москвою. В Домбровской районе. В Донецком бассейне. Добыча его. Иностраный капитал . . . . .

244

**Заключение** . . . . .

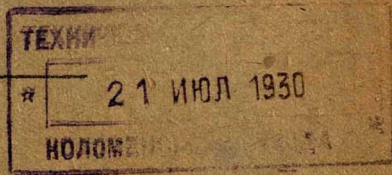
275

**Приложения:**

а) литература . . . . .

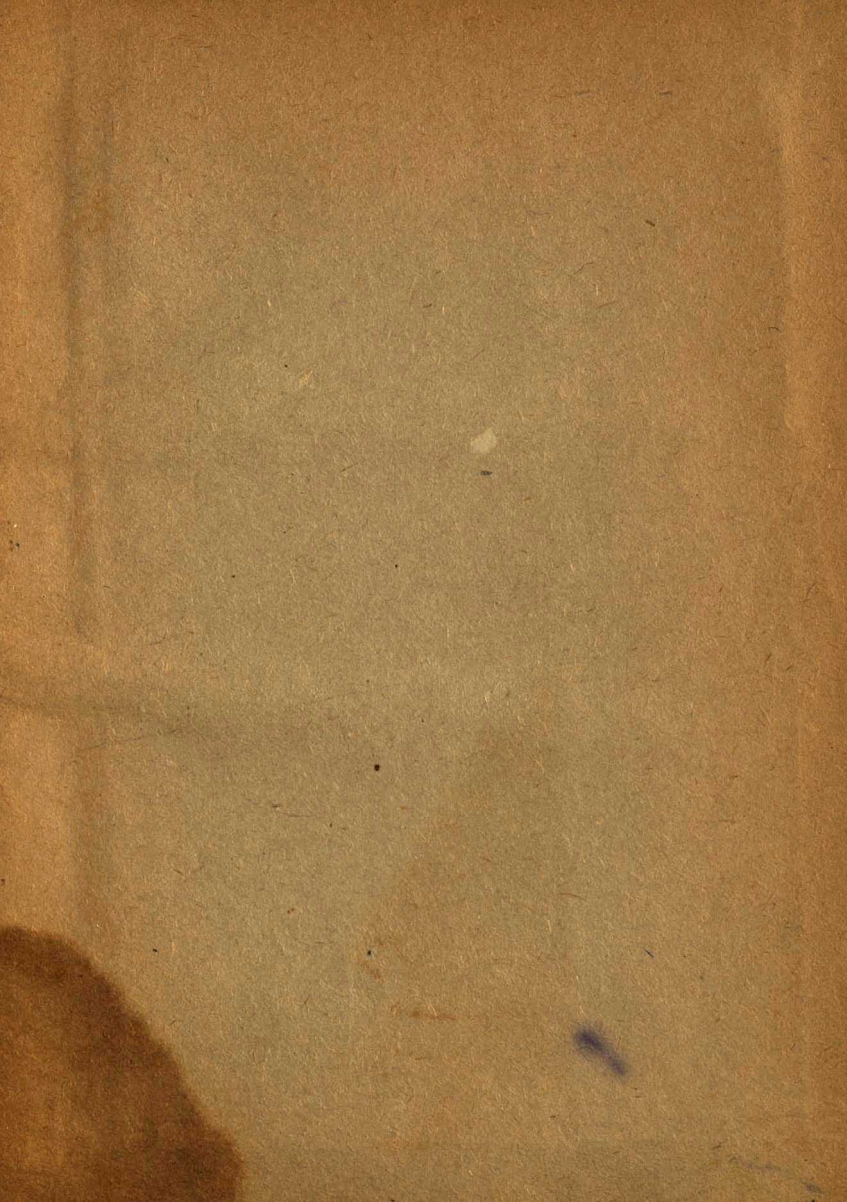
281

б) таблица развития железнодорожной сети.













1127  
0.5.









2011119062