4793

7616
10,213.
БИБЛІОТЕКА
УЧЕНАГО КОМИТЕТА МИН. ОТН.

7616
4793
БИБЛІОТЕКА УЧЕНАГО КОМИТЕТА МИН. ...
10,713

ИСТОРІЯ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА

ВЪ РОССІИ

А. А. Головачова.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Р. Голике, Невскій, 106.
1881.

39
Библиотека ЛИИЖТ СССР

634824

БИБЛІОТЕКА
УЧЕНАГО КОМИТЕТА МИН. ФПД.

СОДЕРЖАНІЕ.

стр.

Введеніе 1

ГЛАВА I.—Исторія сооруженія Царскосельской, Николаевской и 1-го участка Варшавской желѣзныхъ дорогъ 10

ГЛАВА II. Появленіе на нашемъ горизонтѣ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Надежды, связанныя съ этимъ обществомъ. Разочарованіе въ обществѣ. Другія дороги, вызванныя концессіей Главнаго Общества: Риго-Динабургская и Московско-Саратовская. Неудача послѣдней. Мѣры къ развитію нашей сѣти въ южномъ направленіи. Тяжелыя условія, на которыя соглашалось Правительство. Безуспѣшность этихъ попытокъ. Сооруженіе Рязанско-Козловской дороги 19

ГЛАВА III. Окончаніе Московско-Курской дороги. Условія сооруженія Курско-Кіевской. Постройка Ряжско-Моршанской и Козлово-Воронежской дорогъ. Динабурго-Витебская и Орловско-Витебская дороги. Результатъ сооруженія Одесско-Балтской дороги. Договоръ съ барономъ Унгернъ-Штернбергомъ на сооруженіе Балтско-Елизаветградско-Кременчугской линіи. Предложеніе Офенгейма. Сооруженіе Балтско-Кіевской дороги съ вѣтвью къ Волочиску. Новое несостоявшееся предположеніе о постройкѣ южной дороги къ Таганрогу. Соображенія по поводу этой неудачи. Образованіе желѣзно-дорожнаго фонда въ 1867 году. Четыре концессіи, выданныя въ этомъ году: Елецко-Грязская, Поти-Тифлисская, Шуйско-Ивановская и Риго-Митавская 60

ГЛАВА IV. Общая характеристика положенія желѣзнодорожнаго вопроса въ 1867 году. Передача Николаевской дороги въ частныя руки 101

ГЛАВА V. Сооруженіе Московско-Ярославской, Рыбинско-Бологовской и Курско-Харьково-Азовской дорогъ 170

ГЛАВА VI. Орловско-Грязская, Тамбовско-Козловская, Грязе-Борисоглѣбская, Тамбово-Саратовская, Балтійская и Харьково-Кременчугская желѣзныя дороги 194

ГЛАВА VII. Новыя правила выдачи концессій по конкуренціи. Московско-Брестская дорога и Новоторжская. Новая сѣть желѣзныхъ дорогъ. Обсужденіе ея въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ и въ Комитетѣ Министровъ 237

ГЛАВА VIII. Передача въ вѣденіе частныхъ обществъ желѣзныхъ дорогъ, оставшихся за Правительствомъ 293
Предположеніе, разсмотрѣніе и утвержденіе новой сѣти желѣзныхъ дорогъ 301
ГЛАВА IX. Сооруженіе Кіево-Брестской, Лозово-Севастопольской и Ландваро-Роменской желѣзныхъ дорогъ 320
ГЛАВА X. Сооруженіе Моршанско-Сызранской, Ряжско-Вяземской и Ростово-Владикавказской желѣзныхъ дорогъ 357
ГЛАВА XI. Попытка измѣнить порядокъ образованія желѣзнодорожныхъ обществъ и послѣдствія этой попытки 367
Заключеніе 382

Отъ Автора.

Издавая отдѣльной книгой статьи, помѣщенныя въ „Сборникѣ Государственныхъ Знаній“ въ IV, V, VII и VIII томахъ, мы подчиняемся неоднократно выраженному намъ желанію лицъ, интересующихся у насъ желѣзнодорожнымъ дѣломъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ мы думаемъ, что появленіе этихъ статей въ теченіи довольно продолжительнаго времени мѣшало отчасти цѣльности впечатлѣнія. Полагаемъ, что теперь это неудобство устраняется. Мы печатаемъ эти статьи безъ всякихъ измѣненій, раздѣливъ ихъ лишь на главы и исправивъ только нѣкоторыя цифры по послѣднимъ изданіямъ Сборника статистическихъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ, изд. Министерства Путей Сообщенія.

ИСТОРІЯ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА ВЪ РОССІИ.

ВВЕДЕНІЕ.

Сорокъ пять лѣтъ уже прошло послѣ того, какъ въ Россіи разрѣшена первая желѣзная дорога, минуло 30 лѣтъ, какъ выстроена Николаевская дорога и 24 года — съ того времени, какъ главное общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ взялось облагодѣтельствовать Россію и построить ей разомъ цѣлыя четыре тысячи верстъ рельсовыхъ путей по главнымъ магистральнымъ направленіямъ. Съ тѣхъ поръ въ Россіи выстроено и эксплоатируется болѣе 20 тысячъ верстъ, — и постройка все еще продолжается. На первоначальное ихъ устройство затрачено слишкомъ два милліарда рублей, въ томъ числѣ средствъ Государственнаго казначейства 1.112 мил. руб. Кромѣ того, уплата гарантированнаго дохода, недоимки по уплатѣ процентовъ съ облигаціоннаго капитала и различныя ссуды обществамъ образовали значительный долгъ послѣднихъ Государственному Казначейству; этотъ долгъ къ 1-му января 1879 года, составлялъ цифру не менѣе 450 мил. рублей [1]). Если къ этимъ суммамъ мы прибавимъ затраты для постройки Николаевской желѣзной дороги, доходящія съ процентами за время постройки до 100 мил. руб. [2]) и суммы, затраченныя на развитіе рельсоваго производства и постройки вагоновъ и паровозовъ въ Россіи, на что израсходовано изъ желѣзно-дорожнаго фонда, къ 1-му января 1879 года, болѣе 70 мил. руб. [3]), то общая

---

[1]) Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ изд. Ст. Отд. М. П. С. 1880 года.
[2]) Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ за 1868 годъ изд. Деп. Ж. Д.
[3]) Отчетъ Государственнаго Контроля за 1878 годъ (приложеніе ст. 79).

сумма всѣхъ пожертвованій казны на желѣзнодорожное дѣло дойдетъ до 1,732 мил. руб. Повидимому, и время и денегъ потрачено было достаточно и работъ произведено не мало, чтобы разрѣшить вопросы о болѣе выгодной системѣ постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, а между тѣмъ вопросъ этотъ у насъ до сихъ поръ остается вопросомъ не только нерѣшеннымъ, но, повидимому, въ правительственныхъ сферахъ не имѣется въ виду и достаточныхъ данныхъ для его рѣшенія. Мы не умѣемъ себѣ объяснить иначе постоянное колебаніе въ условіяхъ концессій и въ порядкѣ ихъ утвержденія точно также, какъ и образованіе особой коммисіи, внѣ вѣдомствъ министерства финансовъ и путей сообщенія, для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла во всѣхъ отношеніяхъ.

Образованію этой коммисіи мы серьезно порадовались, такъ какъ до сихъ поръ у насъ вопросъ о желѣзнодорожномъ дѣлѣ никогда не обобщался и не разсматривался во всемъ общемъ его значеніи для государственной жизни. При самомъ внимательномъ разсмотрѣніи этого вопроса у насъ принимались въ соображеніе только тѣ потребности, которымъ могли удовлетворять желѣзныя дороги, наличность средствъ къ ихъ сооруженію и возможность ихъ изысканія, но никогда не обращалось серьезнаго вниманія, по крайней мѣрѣ, мы не знаемъ ни одного случая, когда бы подвергались серьезному обсужденію вопросы, напр., такого рода: на сколько настоятельна та потребность, для которой строились желѣзныя дороги, достаточно ли будетъ одного проведенія рельсоваго пути для того, чтобъ удовлетворить этой потребности, и нѣтъ ли необходимости въ другихъ параллельныхъ мѣропріятіяхъ для того, чтобы желанная цѣль была достигнута? Если же эти мѣропріятія нужны, то въ чемъ они состоятъ и какихъ потребуютъ средствъ? Не отвлечетъ ли быстрая постройка желѣзныхъ дорогъ капиталовъ отъ другихъ видовъ производительной дѣятельности и будемъ ли мы имѣть достаточно средствъ, чтобы развитіе нашего производства шло параллельно съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ дороги составляютъ только средство для развитія производства, а средства должны быть соразмѣряемы съ тѣми цѣлями, для которыхъ они служатъ, въ противномъ случаѣ средства не приблизятъ, а удалятъ отъ цѣли и могутъ заслонить собою самую цѣль? Если же такое опасеніе могло возникать, то съ нимъ вмѣстѣ возникалъ вопросъ: какъ привлечь капиталы на нашъ рынокъ не для одной постройки дорогъ только, но и для развитія производства вообще?—Затѣмъ, вопросъ о пользѣ и необходимости дорогъ дол-

женъ былъ разрѣшаться только по отношенію къ ихъ стоимости: наши желѣзныя дороги могли быть выгодны, достигать вполнѣ тѣхъ цѣлей, для которыхъ онѣ предприняты и отнюдь не вредить другимъ производствамъ, если бы онѣ стоили половину той цѣны, въ которую онѣ обошлись, и напротивъ, едва ли не убили окончательно много отраслей производства, поглотивъ двойную сумму капиталовъ. Онѣ подняли цѣну топлива и возвысили рыночный процентъ на столько, что другія отрасли промышленности были не въ силахъ съ ними бороться, не говоря уже о дальнѣйшемъ развитіи производительной промышленности, безъ котораго желѣзныя дороги всегда останутся мало производительными по недостатку грузовъ, и это становится очень замѣтнымъ въ настоящее время. Ни одинъ изъ исчисленныхъ нами вопросовъ не былъ и не могъ быть серьезно затронутъ при обсужденіи какъ общей сѣти желѣзныхъ дорогъ, такъ и отдѣльныхъ проектовъ на постройку различныхъ линій. Мы говоримъ *не могъ быть затронутъ* на томъ основаніи, что для сужденія о подобныхъ вопросахъ не доставало данныхъ, а эти данныя могли быть собраны только спеціальными изслѣдованіями, предпринятыми въ видахъ всесторонняго изученія нуждъ и потребностей страны. Такимъ образомъ, наше желѣзнодорожное дѣло испытало ту же участь, какъ и другія наши законодательныя работы. Оно пострадало вслѣдствіе отсутствія болѣе широкой общей точки зрѣнія и сосредоточилось на ближайшихъ подробностяхъ и преимущественно на изысканіи денежныхъ средствъ, выборѣ направленія дороги и разработкѣ техническихъ условій постройки. Что же касается вопроса о значеніи желѣзныхъ дорогъ въ общей системѣ государственнаго хозяйства, то, повидимому, подобнаго вопроса въ нашей административной практикѣ вовсе не возникало. По своей непрактичности, наше общество вѣрило въ безусловную пользу желѣзныхъ дорогъ, чего бы онѣ не стоили и гдѣ бы ни строились, лишь бы только строились. Недостатокъ нашихъ внутреннихъ сообщеній былъ дѣйствительно великъ: всѣмъ казалось, что только одно это препятствіе и задерживаетъ развитіе нашего производства; вѣрили, что стоитъ намъ только устранить это неудобство сооруженіемъ рельсовыхъ путей — и развитіе нашихъ производительныхъ силъ двинется гигантскими шагами. Въ то время, о которомъ мы говоримъ, никто не хотѣлъ и думать, что удобные пути сообщенія есть только одно изъ средствъ, и при томъ далеко не главное, къ развитію производства. Никто не хотѣлъ думать о томъ, что для достиженія этой цѣли нужны, прежде всего, капиталы и при

томъ не одни матеріальные, но и умственные, т. е. знаніе и предпріимчивость. Между тѣмъ, послѣднихъ у насъ вовсе не было въ наличности, да и первыми мы были небогаты. Положимъ, что матеріальные капиталы могли пріобрѣтаться за извѣстный процентъ на иностранныхъ рынкахъ, но все же при особыхъ порядкахъ и условіяхъ цѣлаго общественнаго строя, которыя у насъ, однакоже, далеко еще не осуществились; что же касается знанія и предпріимчивости, то купить ихъ нельзя, а въ нихъ-то всего болѣе и былъ у насъ недостатокъ, котораго наше общество отнюдь не сознавало, да и въ силу всей прошлой своей жизни, основанной на крѣпостныхъ порядкахъ, и сознавать не могло. Всѣ требовали желѣзныхъ дорогъ во что бы то ни стало и какъ можно скорѣе— такъ было сильно увлеченіе общества.

Къ сожалѣнію, такая безусловная вѣра въ могущество желѣзныхъ путей не могла не перейти и въ правительственныя сферы, которыя, повидимому, также не допускали сомнѣнія въ безусловной пользѣ и необходимости желѣзныхъ дорогъ. Всѣ бывшія по этимъ вопросамъ работы, какъ мы увидимъ ниже, сосредоточивались исключительно на томъ, какое число верстъ можетъ быть разрѣшено къ постройкѣ, какой линіи слѣдуетъ отдать преимущество и какое направленіе должна принять извѣстная линія. Это убѣжденіе было на столько сильно, что цѣны постройки дорогъ, не смотря на всю важность этого вопроса, при бѣдности нашего капитала, мало обращали на себя вниманія, такъ что иногда отдавалось предпочтеніе менѣе выгоднымъ предложеніямъ въ виду болѣе выгодныхъ, только на основаніи одного соображенія о большей или меньшей благонадежности предпринимателя, хотя сужденіе о такой благонадежности всегда бываетъ очень шатко. Даже количество предположеннаго подвижнаго состава, существенно вліяющее на стоимость сооруженія, подвергалось разсмотрѣнію только въ техническихъ учрежденіяхъ министерства путей сообщенія, и никогда не входило на разсмотрѣніе высшихъ правительственныхъ учрежденій. При такихъ воззрѣніяхъ и надеждахъ на желѣзнодорожное дѣло не было никакой надобности въ обобщеніи вопроса и въ разрѣшеніи его съ точки зрѣнія общаго государственнаге хозяйства. Вопросъ о пользѣ и необходимости желѣзныхъ дорогъ, съ этой точки зрѣнія, казался внѣ всякихъ сомнѣній: онъ былъ, такъ сказать, заранѣе предрѣшенъ вслѣдствіе общаго и молчаливаго согласія.

Вотъ почему мы сказали выше, что серьезно порадовались образованію спеціальной коммисіи для всесторонняго изслѣдованія

желѣзнодорожнаго дѣла. Эта первая попытка опредѣлить его значеніе въ общей системѣ государственнаго хозяйства не можетъ остаться безъ послѣдствій. Пожелаемъ только, чтобы подробности дѣла, безпорядки, а иногда и явныя злоупотребленія желѣзнодорожныхъ дѣятелей, съ которыми коммисія необходимо должна будетъ встрѣтиться, не поглотили всецѣло ея вниманія и не отвлекли ее отъ главной, какъ намъ кажется, задачи, т. е. отъ опредѣленія того значенія, какое имѣетъ забота объ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ среди многоразличныхъ функцій правительственной власти. Нельзя не пожелать, чтобъ эти безпорядки послужили поводомъ къ возбужденію главнаго вопроса, на сколько правильна нынѣ существующая система предоставленія частнымъ анонимнымъ обществамъ монопольнаго права эксплоатаціи дорогъ на долгій періодъ 80 лѣтъ. Мы выражаемъ такое пожеланіе, во-первыхъ, въ виду того обстоятельства, что положеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ до такой степени неудовлетворительно, что стремленіе немедленно устранить эти недостатки, не касаясь главнаго вопроса, можетъ весьма естественно увлечь на путь палліативныхъ мѣръ, забота о которыхъ можетъ оставить въ тѣни предстоящее зло въ будущемъ. Во-вторыхъ, въ виду того обстоятельства, что движеніе по желѣзнымъ дорогамъ развивается прогрессивно и если такое развитіе пойдетъ въ той же степени, какъ было до сихъ поръ, то порядокъ этотъ, въ теченіи 80 лѣтъ, дастъ возможность акціонерамъ обществъ безъ всякаго труда, безъ всякаго созданія новыхъ цѣнностей, создать колоссальныя состоянія единственно вслѣдствіе пользованія монопольнымъ правомъ передвиженія пассажировъ и грузовъ между двумя пунктами государственной территоріи. Мы думаемъ, что если удовлетвореніе какой нибудь общественной потребности по существу своему должно оставаться монопольнымъ, то оно ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть предоставлено въ распоряженіе частнаго лица или общества и въ особенности, когда доходность этого дѣла возрастаетъ въ такой прогрессивной степени, какъ въ настоящемъ случаѣ. Въ видахъ соблюденія справедливости такое дѣло должно находиться только въ рукахъ правительства. Чеканка монеты, почта, телеграфы, улучшеніе водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній, а слѣдовательно и сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, составляютъ такія серьезныя потребностя общественной жизни, раціональное удовлетвореніе которыхъ не можетъ и не должно быть поставлено въ зависимость отъ интересовъ частныхъ лицъ или отдѣльныхъ обществъ.

Къ этому необходимо прибавить, что возможность образованія колоссальныхъ состояній безъ всякаго труда и заслугъ, только вслѣдствіе расширенія сѣти желѣзныхъ дорогъ, т. е. новыхъ пожертвованій Государственнаго Казначейства, создаетъ возможность проѣданія не дѣйствительныхъ, а будущихъ доходовъ. Конечно, никто не станетъ спорить съ нами, что цѣнность акцій возвышается въ виду будущихъ, возрастающихъ доходовъ желѣзной дороги и что это возвышеніе идетъ тѣмъ сильнѣе и быстрѣе, чѣмъ болѣе вѣроятна прогрессивность доходности. На этомъ основаніи, человѣкъ, заплатившій двойную сумму за акцію, получаетъ съ своего капитала существующій рыночный процентъ, между тѣмъ какъ продавецъ этой акціи удвоилъ свой капиталъ безъ всякаго труда, не создавъ никакой новой цѣнности. Но, удвоивъ такимъ образомъ свой капиталъ, онъ весьма естественно можетъ позволить себѣ и лишнія траты вовсе непроизводительнаго характера и притомъ не только единовременно, но и постоянно. Чѣмъ менѣе развито общество, тѣмъ неизбѣжность подобныхъ тратъ становится вѣроятнѣе, а степень ихъ сильнѣе и всѣ эти траты должны быть покрыты не дѣйствительно полученнымъ доходомъ, но ожидаемымъ въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ, теперь же онѣ удовлетворяются изъ оборотнаго капитала страны и слѣдовательно необходимо уменьшаютъ ея производительныя силы. Необходимымъ послѣдствіемъ такого порядка является пониженіе средняго размѣра заработной платы, который равняется частному отъ дѣленія общей суммы оборотныхъ капиталовъ на число рабочихъ рукъ. Намъ могутъ возразить, что эти барыши рѣдко достаются въ однѣ руки, а вслѣдствіе постепеннаго перехода акцій изъ однѣхъ рукъ въ другія, распредѣляются между многими лицами и поэтому способствуютъ развитію благосостоянія въ большей массѣ лицъ. Но такое возраженіе нисколько не устраняетъ вреднаго вліянія того обстоятельства, на которое мы указывали, и создаетъ только для большаго числа лицъ возможность или жить безъ труда или позволять себѣ непроизводительныя траты.

Если обратить серьезное вниманіе на указанное нами явленіе, то мы невольно приходимъ къ обобщенію этого факта и должны замѣтить, что развитіе благосостоянія тогда только полезно и выгодно въ экономическомъ отношеніи, когда оно развивается въ массахъ. Всякое же развитіе благосостоянія между отдѣльными лицами или въ отдѣльныхъ классахъ общества (тогда какъ массы остаются въ прежнемъ безотрадномъ положеніи) имѣетъ тѣмъ бо-

лѣе невыгодныя послѣдствія, чѣмъ быстрѣе оно совершается и чѣмъ менѣе развито общество. Послѣднее обстоятельство важно потому, что чѣмъ менѣе развитъ въ нравственномъ и умственномъ отношеніи случайно разбогатѣвшій индивидумъ, тѣмъ менѣе производительными становятся его траты и тѣмъ чаще онъ позволяетъ себѣ расходы, удовлетворяющіе только его тщеславію. На этомъ основаніи всякое быстрое возвышеніе окладовъ служащихъ лицъ, всякія операціи правительства, дающія возможность значительныхъ барышей, а тавже внезапное возвышеніе цѣнъ недвижимой собственности имѣютъ тѣ же вредныя въ экономическомъ отношеніи послѣдствія, какъ и сильное вздорожаніе акцій. Все это вызываетъ непроизводительныя траты въ ожиданіи будущихъ, а не дѣйствительно полученныхъ доходовъ, въ минуту же производства этихъ тратъ онѣ удовлетворяются изъ оборотнаго капитала страны.

Къ этому мы должны прибавить еще одно соображеніе. Помимо указаннаго вреднаго вліянія, эти траты необходимо ведутъ за собою повышеніе общаго уровня потребностей обыденной жизни, удовлетвореніе которыхъ становится необходимымъ, чтобы не отстать отъ своихъ близкихъ и знакомыхъ. Вслѣдствіе этого жизнь дорожаетъ съ каждымъ днемъ, а эта дороговизна обрушивается всею своею тяжестью на людей, не имѣвшихъ возможности воспользоваться извѣстной долей барышей и оставшихся при прежнихъ средствахъ или прежнихъ заработкахъ, т. е. на людей бѣдныхъ, которыхъ всегда болѣе, нежели богатыхъ. Если мы пристально вглядимся въ наше недалекое прошлое, то увидимъ, что переживаемое нами трудное время, на которое слышатся жалобы со всѣхъ сторонъ, и существующій денежный кризисъ, въ значительной степени обусловливаются причинами нами указанными. Быстрое возрастаніе тратъ достаточныхъ классовъ и возвышеніе общаго уровня потребностей обыденной жизни далеко опередили производительность страны и должны были удовлетворяться не дѣйствительными доходами, а на счетъ оборотныхъ капиталовъ, вслѣдствіе чего явились неизбѣжныя послѣдствія: общая задолженность страны и паденіе производства. Само собою разумѣется, что если бы общій строй нашей общественной жизни и характеръ нашего населенія были иные, то этотъ кризисъ въ виду дешевизны рыночнаго процента на западѣ Европы (въ Берлинѣ учетный процентъ въ настоящее время менѣе $2^1/_2{}^0/_0$) прошелъ бы для насъ гораздо легче; но къ сожалѣнію недостатокъ какъ практическихъ, такъ и теоретическихъ знаній и предпріимчивости, въ

средѣ нашихъ капиталистовъ, съ одной стороны, и необезпеченность капиталовъ, съ другой, лишаютъ насъ возможности воспользоваться этой дешевизной роста. Западно-европейскіе капиталы, не смотря на всѣми признанный космополитизмъ капитала вообще, какъ-то туго рѣшаются искать помѣщенія на нашемъ рынкѣ. Явленіе замѣчательное и вполнѣ достойное серьезнаго вниманія.

Мы просимъ извиненія у нашихъ читателей за это отступленіе отъ нашего предмета, и думаемъ, что они не посѣтуютъ на насъ за обобщеніе встрѣченнаго нами явленія и за наше уклоненіе въ область общихъ воззрѣній. Оно казалось намъ совершенно необходимымъ и можетъ служить повѣркою частныхъ положеній по вопросу, которымъ мы занимаемся. Но возвратимся къ нашему предмету.

Мы сказали выше, что завѣдываніе сооруженіемъ и эксплуатаціей желѣзныхъ дорогъ мы считаемъ одной изъ функцій правительственной власти, такъ какъ потребность передвиженія на столько существенна для всѣхъ общественныхъ интересовъ, что не можетъ быть поставлена въ зависимость отъ интересовъ частныхъ лицъ. Противъ такого положенія обыкновенно возражаютъ, что казенное хозяйство вполнѣ доказало свою несостоятельность и въ виду этой несостоятельности всякая безурядица частнаго хозяйства все-таки будетъ выгоднѣе, нежели казенное хозяйство. Какъ примѣръ такой невыгодности обыкновенно выставляется постройка и эксплуатація Николаевской желѣзной дороги. Такое возраженіе вовсе не выдерживаетъ критики, такъ какъ оно ничего не говоритъ противъ самой системы, а указываетъ только на частный случай нехозяйственности или невыгодности распоряженій. Противъ такого возраженія можно привести цѣлую массу случаевъ частнаго хозяйства, которые были ведены гораздо болѣе убыточно, нежели хозяйство Николаевской желѣзной дороги. Повсемѣстно можно встрѣтить цѣлую массу хозяйствъ частныхъ, изъ которыхъ одни ведутся очень выгодно, другія убыточно, несмотря на то, что, повидимому, они находятся въ одинаковыхъ условіяхъ. Развѣ можно утверждать, что сами сельскія хозяйства, основанныя у насъ большею частью на чисто хищническомъ началѣ, выгодны, не смотря на то, что въ нихъ вполнѣ осуществляется принципъ частнаго хозяйства. Почему же напримѣръ въ Пруссіи становится возможной казенная эксплуатація не только желѣзныхъ дорогъ, но даже казенныхъ земель и притомъ съ значительной выгодой? Подобные факты были бы невозможны, если бы казен-

ное хозяйство было обречено въ самомъ принципѣ на безусловную несостоятельность. На этомъ основаніи мы полагаемъ, что всѣ неудобства и невыгодность бывшихъ примѣровъ казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ кроются въ тѣхъ порядкахъ и условіяхъ, при которыхъ она производилась. Стоитъ только измѣнить эти условія,—и результаты будутъ другіе. Наше казенное хозяйство, какъ и всякое другое дѣло, не могло идти хорошо, потому что оно обставлялось чисто путемъ бюрократическимъ. Во главѣ предпріятія ставились люди не по способностямъ и знанію, а по старшинству службы, и они не имѣли никакого интереса въ успѣхѣ дѣла; свѣтъ гласности не проникалъ сюда и дѣло велось подъ покровомъ канцелярской тайны на столько, что полной отчетности какъ по постройкѣ, такъ и по эксплуатаціи Николаевской дороги до сихъ поръ не опубликовано и эти свѣдѣнія трудно собрать, даже путемъ офиціальнымъ. Мы утверждаемъ это на томъ основаніи, что какъ въ прежнихъ изданіяхъ „Сборника свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ“ точныхъ данныхъ по этому предмету не имѣлось, такъ и въ послѣднихъ они не пополнены. Что же касается отвѣтственности за успѣхъ предпріятія даже вслѣдствіе небрежности и безпорядковъ, то ее вовсе не существовало. При такихъ условіяхъ даже недурные люди очень склонны относиться къ дѣлу на столько безучастно, что кромѣ убытковъ оно ничего не доставитъ; люди же себѣ на умѣ найдутъ возможнымъ эксплуатировать дѣло для своихъ личныхъ интересовъ. Но установите отчетность не формальную только, а дѣйствительную, освѣтите эту отчетность свѣтомъ гласности и, главное, вырвите съ корнемъ чисто бюрократическое начало чиновничьей безотвѣтственности, тогда и казенное хозяйство не только сдѣлается возможнымъ, но и выгоднымъ. Противники казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства въ оправданіе своихъ мнѣній должны бы доказать, что въ частныхъ обществахъ немыслимы тѣ безпорядки и злоупотребленія, которыя случались при казенномъ управленіи. Но они доказать этого не могутъ, такъ какъ въ частныхъ обществахъ бывали случаи такихъ злоупотребленій и такого безцеремоннаго обращенія съ общественными и казенными суммами, какихъ ни одинъ чиновникъ себѣ не позволитъ, да если бы и пожелалъ сдѣлать что либо подобное, то не въ состояніи будетъ исполнить. Вообще въ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществахъ, благодаря отсутствію дѣйствительнаго контроля акціонеровъ, которыхъ въ большинствѣ обществъ вовсе не имѣется, образовались также бюрократическіе порядки, какъ и въ прежнемъ казенномъ хозяйствѣ, порядки, при которыхъ

даже лица, стоящія во главѣ дѣла, становятся безсильными. Разница между казеннымъ управленіемъ и нынѣшнимъ, за весьма немногими исключеніями, состоитъ только въ томъ, что при первомъ есть какая нибудь отвѣтственность, а при послѣднемъ никакой.

Чтобы высказанное нами мнѣніе не казалось голословнымъ, мы представимъ читателю во-первыхъ исторію постройки нашихъ желѣзныхъ дорогъ и этимъ ограничимъ на этотъ разъ нашу задачу. Сравнительное изученіе данныхъ дастъ намъ возможность критической ихъ оцѣнки, при чемъ, конечно, не будутъ забыты техническія и мѣстныя условія каждой дороги.

ГЛАВА I.

Исторія сооруженія Царскосельской, Николаевской и 1-го участка Варшавской желѣзныхъ дорогъ.

Исторія постройки нашихъ желѣзныхъ дорогъ начинается съ учрежденія акціонернаго общества для постройки Царскосельской желѣзной дороги на основаніи положенія 21 марта 1836 года. Капиталъ этого общества по послѣднему уставу, утвержденному 29 декабря 1852 года и дополненій къ нему 31 марта 1867 и 5 апрѣля 1869 годовъ, опредѣляется въ 1.050,000 рублей съ раздѣленіемъ на 17,500 акцій, по 60 рублей каждая. Дорога эта предоставлена въ полную собственность общества. Это единственный примѣръ подобнаго рода концессіи: всѣ послѣдующія выдавались съ опредѣленіемъ срока, въ который акціонерный капиталъ долженъ быть погашенъ и дорога со всѣми ея принадлежностями должна поступить въ собственность правительства. Правда, что сроки эти очень продолжительны, простираются почти на вѣковой періодъ времени, т. е. 80—88 лѣтъ, и такимъ образомъ для настоящаго времени мало чѣмъ отличаются отъ полной собственности. Впрочемъ, здѣсь весьма важно самое установленіе принципа. Государство, установляя его, тѣмъ самымъ признало желѣзныя дороги государственной, а не частной собственностію и передаетъ частному обществу только право эксплуатаціи на опредѣленный срокъ, въ видахъ вознагражденія за употребленный имъ на постройку капиталъ. Такимъ образомъ установляется то общее начало, по которому удовлетвореніе потребности населенія въ передвиженіи признается одной изъ тѣхъ функцій правительствен-

ной власти, которыя не могутъ и не должны быть передаваемы частному обществу въ монопольное право на вѣчныя времена. Если исключеніе изъ этого общаго правила мы встрѣчаемъ въ положеніи о Царскосельской дорогѣ, то оно объясняется лишь тѣмъ обстоятельствомъ, что желѣзныя дороги въ то время не имѣли и тѣни того общегосударственнаго значенія, какое онѣ пріобрѣли впослѣдствіи. Никому и въ голову тогда не приходило, чтобы эти пути могли сдѣлаться когда-нибудь главными артеріями передвиженія и людей и грузовъ. На этомъ основаніи, мы вполнѣ убѣждены, что недалеко то время, когда, въ силу измѣнившагося значенія желѣзныхъ дорогъ, должно исчезнуть изъ нашего законодательства и это единственное, чисто монопольное, право общества царскосельской желѣзной дороги съ установленіемъ способа погашенія акцій.

Не смотря однакожъ на ничтожную длину дороги въ 25 верстъ, она строилась въ теченіи двухъ лѣтъ и открыта для движенія только 4 апрѣля 1838 года. Такимъ образомъ дорога обошлась въ 42,000 руб. на версту; но этого капитала было далеко не достаточно и общество принуждено было еще въ 1837 году прибѣгнуть къ займу у правительства. По отчетамъ общества, стоимость желѣзной дороги въ годъ ея открытія, т. е. въ 1838 году, доходила уже до 1.437,619 руб., что составитъ 57,504 руб. на версту (Сборникъ свѣдѣній желѣзныхъ дорогъ, изд. 1875 г., отдѣлъ II, таб. II). Но этимъ еще не исчерпывается вся стоимость Царскосельской желѣзной дороги, такъ какъ доходы ея долго не позволяли ей удовлетворять потребностей эксплуатаціи и правленіе должно было прибѣгать къ займамъ у правительства въ 1839 и въ 1859 году, которые, въ совокупности съ займомъ на окончаніе дороги, доходили до 625,000 руб. и погашались ежегодными уплатами. Въ послѣднее же время общество выпустило на 1.800,000 рублей облигацій для устройства 2-го пути. На этомъ основаніи стоимость Царскосельской желѣзной дороги въ настоящее время доходитъ до 2.850,000 руб., что составитъ 114 тыс. руб. на версту, независимо отъ долга правительству, котораго въ 1875 году состояло 252,000 руб., что увеличиваетъ ея стоимость еще на 10,000 руб. съ версты.

Имѣя въ виду, что чистый доходъ дороги представляетъ цифру отъ 180 до 200,000 руб., можно было бы сказать, что наша старѣйшая желѣзная дорога достигла блестящаго положенія, если бы издержки ея первоначальнаго сооруженія и устройства втораго пути не доходили до такихъ громадныхъ размѣровъ. Но при

такой стоимости этого сказать нельзя и акціи ея стоятъ по сю пору ниже номинальной ихъ стоимости, не принося въ послѣднее время даже процентовъ на вложенный капиталъ. Результатъ далеко не утѣшительный, если принять въ соображеніе, сколько лѣтъ акціонеры не получали никакого дохода за первое время эксплуатаціи.

Этотъ первый опытъ постройки желѣзныхъ дорогъ не могъ поощрить новыхъ предпріятій въ томъ же родѣ, и потому, не смотря на то, что правительство въ то время стремилось привлечь частные капиталы къ постройкѣ желѣзной дороги между двумя столицами, охотниковъ взяться за это дѣло не оказывалось. Самое главное, разумѣется, препятствіе состояло въ недостаткѣ капиталовъ и въ высотѣ роста на нашемъ рынкѣ, но конечно не малую долю препятствій составляли отсутствіе умѣнья взяться за дѣло, недостатокъ гарантій для предпринимателя, а также недостатокъ предпріимчивости. Заграничные капиталисты также не рѣшались взяться за это дѣло въ виду того обстоятельства, что весь строй нашей общественной жизни не представлялъ никакого вѣрнаго обезпеченія для капитала: всякое предпріятіе въ Россіи казалось иностранцу весьма рискованнымъ и только правительственные займы могли еще отчасти привлекать заграничные капиталы.

Въ виду такого положенія дѣлъ въ 1842 году было рѣшено строить желѣзную дорогу между Москвою и Петербургомъ на счетъ правительства, пріобрѣтая средства для того путемъ займовъ по мѣрѣ надобности. Постройка Николаевской желѣзной дороги была предположена по самому кратчайшему направленію. Говорятъ, что покойный Государь Николай Павловичъ въ отвѣтъ на вопросъ, по какому направленію вести дорогу, положилъ на картѣ линейку и, проведя черту между С.-Петербургомъ и Москвою, сказалъ: "вотъ вамъ направленіе". Конечно, мы не можемъ ручаться за достовѣрность этого факта, но если онъ справедливъ, то указываетъ, что Государь имѣлъ положительно вѣрный взглядъ на дѣйствительное значеніе желѣзныхъ дорогъ. Еслибы въ послѣдующее время распорядители держались этого взгляда, то Россія сохранила бы много милліоновъ, хотя быть можетъ и не имѣла бы столькихъ тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ. Намъ памятно такое рѣшеніе о направленіи Николаевской дороги, памятны и тѣ толки, которые тогда были имъ вызваны. Какъ, говорили, можно было обойти Новгородъ? какъ можно прокладывать путь по пустырямъ между Волгою и Волховымъ? Не лучше ли строить дорогу по мѣстности густо населенной вдоль линіи существующаго шоссе? Удобство подвозки ма-

теріаловъ значительно бы удешевило постройку. Такъ говорили тогда. Но что же вышло? Николаевская дорога, несмотря на эти толки, прошла по самому кратчайшему направленію и оказалась на 70 верстъ короче, нежели по направленію на Новгородъ. Со времени ея постройки прошло не болѣе 30 лѣтъ и она перевозитъ около 180 милліоновъ пудовъ груза малой скорости по $^1/_{30}$ коп. съ версты по среднему тарифу. Весь этотъ грузъ долженъ былъ бы заплатить за лишнія 70 верстъ провозу по $^1/_{30}$ коп. съ пуда и версты, что составило бы 4.200,000 руб. Такимъ образомъ, не считая той экономіи, которую дѣлаетъ каждый пассажиръ отъ сокращенія пути, наша промышленность выигрываетъ ежегодно всю вышеозначенную сумму, которая представляетъ собою процентъ съ капитала въ 85 милл. рублей. Но если приложить къ этой цифрѣ ту экономію, которую дѣлаютъ пассажиры, то тогда результаты будутъ еще поразительнѣе. Въ самомъ дѣлѣ, если мы возьмемъ средній проѣздъ каждаго пассажира и увеличимъ его пропорціонально удлиненію пути на 70 верстъ, то онъ будетъ составлять не 261 версту, какъ показываютъ отчеты главнаго общества, а 291 версту, т. е. увеличится на 30 верстъ; помножая же общее число пассажировъ на 30 верстъ, получимъ цифру излишнихъ пассажироверстъ, за которыя публика должна была бы платить, еслибы дорога была длиннѣе; но такъ какъ число всѣхъ пассажировъ по Николаевской дорогѣ превышаетъ 1.600,000, а средній пробѣгъ каждаго изъ нихъ увеличился бы на 30 верстъ, то всѣ они должны бы сдѣлать 48 мил. лишнихъ пассажироверстъ; считая же за каждую пассажироверсту только по тарифу третьяго класса $1^1/_4$ коп. оказывается, что переплата представила бы цифру 600.000 рублей, т. е. общая экономія русскаго общества отъ уменьшенія длины линіи Николаевской дороги составляетъ 4.800,000 руб. или капиталъ въ 96 мил. руб. Къ этому слѣдуетъ прибавить, что цифра этой экономіи съ увеличеніемъ движенія возрастаетъ постоянно и мы не можемъ себѣ представить, на чемъ она остановится.

Мы нарочно указали на этотъ яркій примѣръ, чтобъ указать дѣйствительное значеніе прямолинейнаго направленія желѣзныхъ дорогъ и дѣйствительную выгоду подобной постройки, не смотря на излишнюю быть можетъ затрату при первоначальномъ ихъ сооруженіи. Обстоятельство это въ особенности важно у насъ, такъ какъ частныя общества стремятся во что бы то ни стало удешевить постройку дороги, хотя бы на счетъ ея удлиненія. Съ другой стороны, и техники, производящіе изысканія, стараются по

возможности вести линіи по направленіямъ водораздѣловъ, вполнѣ забывая, а можетъ быть даже не сознавая, что они такимъ образомъ жертвуютъ гораздо болѣе важными общими и постоянными интересами будущаго въ пользу интересовъ настоящей минуты. Но бывали примѣры разрѣшенія удлиннить дорогу безъ увеличенія стоимости ея сооруженія и, къ сожалѣнію, это послѣднее обстоятельство служило почти всегда достаточнымъ и единственнымъ мотивомъ такого разрѣшенія. Подобная уступка представляется намъ тѣмъ болѣе ошибочною, что она допускается въ интересахъ частнаго лица, которое такимъ образомъ получаетъ возможность сдѣлать экономію въ издержкахъ сооруженія на счетъ излишнихъ издержекъ будущато передвиженія пассажировъ и грузовъ.

На этомъ основаніи мы утверждаемъ, что въ рѣшеніи покойнаго Государя вести дорогу между С.-Петербургомъ и Москвою по кратчайшему направленію выразился весьма вѣрный взглядъ на дѣйствительное значеніе желѣзныхъ путей и должны пожалѣть, что этотъ взглядъ на дѣло не удержался впослѣдствіи. Постройка Николаевской желѣзной дороги продолжалась 9 лѣтъ и открыта для движенія въ концѣ 1851 года. По даннымъ, опубликованнымъ въ Сборникѣ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ за 1868 г. стоимость ея содержанія достигаетъ цифры 76 мил. рублей, но при этомъ не принимаются въ расчетъ ни проценты на затраченный капиталъ, ни расходы по реализаціи займовъ, ни дефициты за первое время эксплуатаціи. Если же всѣ эти расходы принять въ соображеніе, то стоимость этой дороги далеко перейдетъ за цифру 100 мил. руб. Но принимая въ соображеніе только эту послѣднюю цифру, окажется, что постройка этой дороги обошлась въ 165 т. на версту. Конечно, постройка этой дороги самая капитальная: такихъ сооруженій нѣтъ ни на одной изъ нашихъ дорогъ, длина прямыхъ ея путей составляетъ 95%, чего также нѣтъ ни на одной изъ нашихъ дорогъ (искючая Царскосельскую, прямизна которой въ виду ничтожнаго ея протяженія и условій мѣстности нисколько не удивительна), она устроена въ два пути и уклоны ея не превышаютъ 0,006 сажени. Всѣ эти условія, въ связи съ пустынной и болотистой мѣстностью, по которой она проходитъ на значительномъ протяженіи и съ продолжительностію времени ея постройки, должны были сильно повліять на возвышеніе стоимости ея сооруженія. Но все же цѣна эта представляется намъ чрезмѣрною. Такая дороговизна только и можетъ быть объяснена той вѣрою въ свою непогрѣшимость, которая господствовала въ то время въ нашихъ административныхъ сферахъ. Ни

общество, ни литература не имѣли права высказывать своихъ мнѣній въ дѣлѣ столь новомъ для самой администраціи и столь важномъ для будощности Россіи; между тѣмъ какъ администрація вовсе была незнакома съ тѣми практическими свѣдѣніями и хозяйственными условіями, которыя здѣсь требовались. Цѣны на земляныя работы были опредѣлены различныя, смотря по крѣпости грунта, по глубинѣ выемки и высотѣ насыпи, и по разстоянію подвозки и отвозки земли, что давало поводъ выводить совершенно произвольную стоимость земляныхъ работъ. Цѣны на строительные матеріалы, въ различныхъ мѣстностяхъ линіи, вовсе были неизвѣстны и мы съ полною увѣренностью можемъ сказать, что многія поставки, даже въ настоящее время, когда цѣны возрасли значительно, производятся дешевле, нежели это было во время постройки. При такихъ условіяхъ понятно, какой просторъ представлялся для произвола нисшихъ агентовъ администраціи и производителей работъ, тѣмъ болѣе, что въ силу возможности канцелярской отписки и отсутствія дѣйствительнаго контроля, являлась полная безотвѣтственность.

Этотъ печальный опытъ примѣненія правительственной инициативы въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ послужилъ основаніемъ тому убѣжденію, что система казенной постройки не возможна. Это убѣжденіе, къ сожалѣнію, господствуетъ у насъ до сихъ поръ и вызвало послѣдствія, гораздо болѣе вредныя въ экономическомъ отношеніи, нежели издержки лишнихъ 20 или 30 мил. рублей на постройку Николаевской дороги. Въ настоящее время причины дороговизны этой дороги очевидны до осязательности; многія издержки, которыхъ можно было избѣжать въ то время, оказались впослѣдствіи весьма полезны; къ устраненію же другихъ, непроизводительныхъ тратъ и возможныхъ злоупотребленій не представляется, повидимому, никакихъ препятствій, а между тѣмъ, достойное сожалѣнія мнѣніе о невыгодности казенной постройки продолжаетъ господствовать въ нашихъ административныхъ сферахъ, несмотря на то, что результаты частной инициативы нисколько не утѣшительны и пожертвованія государственнаго казначейства на поддержаніе шаткаго положенія желѣзнодорожныхъ обществъ растутъ съ каждымъ годомъ.

Само собою разумѣется, что опытъ постройки Николаевской дороги не могъ привлечь частныхъ капиталовъ къ этого рода предпріятіямъ; напротивъ того, значительные займы, заключенные правительствомъ съ этою цѣлью и медленность постройки, утвердили въ обществѣ мнѣніе, что подобное дѣло немыслимо для

частныхъ лицъ. Затрата значительныхъ капиталовъ безъ всякой надежды на полученіе дивиденда въ теченіе продолжительнаго срока для частныхъ лицъ была положительно невозможна, а механизмъ реализаціи ихъ былъ въ то время у насъ вовсе неизвѣстенъ. Въ виду такихъ обстоятельствъ правительство не могло разсчитывать на содѣйствіе частныхъ капиталовъ, между тѣмъ, какъ развитіе цѣлой желѣзнодорожной сѣти на западѣ Европы ясно уже указало ту роль, которую эти улучшенные пути должны играть въ общемъ прогрессѣ человѣчества и въ особенности у насъ въ Россіи, гдѣ огромныя пространства, не связанныя между собою никакими естественными путями сообщенія, представляютъ громадныя препятствія къ улучшеніямъ всякаго рода. Но въ особенности обращало на себя вниманіе, въ силу господствовавшихъ тогда инѣній,—стратегическое значеніе желѣзныхъ дорогъ.

На этомъ основаніи, дальнѣйшая постройка желѣзныхъ дорогъ должна была производиться во что бы то ни стало, и 15-го февраля 1851 года состоялось высочайшее повелѣніе, которымъ предписывалось приступить къ сооруженію с.-петербурго-варшавской желѣзной дороги также на счетъ правительства. Нельзя при этомъ не замѣтить, что экономическіе интересы страны и даже выгоды правительства требовали тогда постройки отнюдь не этой линіи, а продолженія Николаевской желѣзной дороги на югъ до соединенія ея съ южными портами на Азовскомъ и Черномъ моряхъ. Такое направленіе, прорѣзывая цѣлую Россію, соединило бы плодородныя мѣстности съ обѣими столицами и двумя морями, чѣмъ давало бы возможность сбыта избытка нашихъ произведеній на внутреннемъ и внѣшнемъ рынкахъ. Обезпечивая доходность Николаевской линіи, оно дало бы скорѣйшую возможность къ устройству тѣхъ путей, которые, не имѣя особеннаго экономическаго значенія, важны въ стратегическомъ или политическомъ отношеніи. Къ тому же послѣдующія историческія событія доказали, что южная дорога, помимо своего экономическаго значенія, имѣла не меньшую важность и въ стратегическомъ отношеніи. Несмотря однакоже на эти, не лишенныя основанія, соображенія, с.-петербурго-варшавской линіи, связывающей нашу столицу съ западноевропейскимъ міромъ, отдано было предпочтеніе, хотя эта линія даже и въ настоящее время, послѣ сооруженія цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ, имѣетъ очень второстепенное экономическое значеніе. Изъ этого факта можно вывести только одно заключеніе, что въ силу господствовавшихъ тогда взглядовъ, стратегическіе интересы шли далеко впереди экономическихъ, не-

смотря на то, что первые не могутъ даже и возникать, если послѣдніе не находятся въ благопріятныхъ условіяхъ. Какъ бы ни были удобны стратегическіе пути государства, оно не можетъ дѣйствовать энергично, если средства плательщиковъ скудны. Если Петръ I-й, построивъ Петербургъ, прорубилъ окно въ Европу, то постройкой варшавской дороги это окно обращено въ открытую дверь, въ которую, съ одной стороны, устремился весь нашъ праздношатающійся людъ, чтобы тратить свои доходы за границею и по возвращеніи разсказывать, что былъ тамъ-то и тамъ-то, съ другой, весь заграничный людъ, жаждущій хорошихъ Geschäft'овъ, бросился эксплуатировать нашъ рынокъ. Такимъ образомъ варшавская дорога прежде всего удовлетворяла пустому тщеславію нашего бомонда и подчинила нашу биржу берлинскимъ и вѣнскимъ дѣльцамъ. Именно только эти свойства дороги и могли въ данную минуту одержать верхъ надъ всѣми другими соображеніями, такъ какъ мнѣнія и интересы только такимъ образомъ заинтересованныхъ лицъ совпадали съ стратегическими соображеніями. Впрочемъ, на постройку этой линіи правительствомъ было затрачено не болѣе 18 мил. рублей, такъ какъ военныя дѣйствія въ 1853 году помѣшали продолженію работъ: открытое въ этомъ году движеніе между Петербургомъ и Гатчиною на этомъ и остановилось.

Съ окончаніемъ крымской войны въ общественномъ мнѣніи является переломъ. Всѣ пережитыя нами бѣдствія этой эпохи, бывшія слѣдствіемъ положительной безурядицы, которая царствовала въ то время въ казенномъ хозяйствѣ, заставили призадуматься очень многихъ, а недостатокъ путей сообщенія, имѣвшій такое гибельное вліяніе на ходъ борьбы подъ Севастополемъ, заставилъ пожалѣть не только о дороговизнѣ постройки Николаевской дороги, но и о чрезвычайной ея медленности. Всѣ были убѣждены въ необходимости широкаго развитія желѣзнодорожной сѣти и, вмѣстѣ съ тѣмъ, въ невозможности вести подобныя операціи за счетъ казны. Несостоятельность казеннаго хозяйства была у всѣхъ на виду, между тѣмъ какъ средствъ исправить эти недостатки не предвидѣлось никакихъ, въ особенности при господствовавшихъ тогда крѣпостныхъ порядкахъ въ цѣломъ строѣ общества. К этому присоединилось въ то время и бѣдственное положеніе финансовъ. Ликвидація военныхъ расходовъ требовала огромныхъ средствъ, между тѣмъ какъ кассы государственнаго казначейства не имѣли ихъ давно и давно уже военные расходы покрывались выпускомъ кредитныхъ билетовъ. Тѣмъ же средствомъ покрыва-

лись и по заключеніи мира всѣ дефициты 1856 и 1857 годовъ. Объ изысканіи новыхъ средствъ для постройки желѣзныхъ дорогъ на счетъ правительства и думать было нечего. Конечно, при болѣе правильномъ взглядѣ на условія денежнаго обращенія, можно было поступать иначе. По заключеніи мира не слѣдовало продолжать выпускъ новыхъ кредитныхъ билетовъ, а напротивъ, надлежало воспользоваться тѣмъ избыткомъ денежныхъ знаковъ, который образовался на рынкѣ вслѣдствіе ихъ усиленныхъ выпусковъ во время военныхъ дѣйствій, и объявить внутренній заемъ на условіяхъ, которыя были выгоднѣе нежели взносъ капиталовъ въ кредитныя установленія. Но мы въ то время еще не доросли до подобныхъ взглядовъ и продолжали ликвидацію военныхъ расходовъ покрывать новыми выпусками, а накоплявшіеся денежныя знаки въ кредитныхъ учрежденіяхъ принимали за дѣйствительные капиталы, искавшіе помѣщенія. Заблужденіе было на столько сильно, что наши банки стали дѣйствовать по примѣру европейскихъ, когда въ нихъ скопляется наличность звонкой монеты, и понизили процентъ на вклады. Это вызвало настоящую акціонерную горячку, которая, въ свою очередь была принята за развитіе промышленности и народнаго богатства.

Печальнѣе всего то обстоятельство, что эти мнѣнія общества проникли даже въ правительственныя сферы. Безпорядки въ казенномъ хозяйствѣ во время войны такъ были значительны, что само правительство прониклось увлеченіемъ общества, и убѣжденіе о невозможности правительственной иниціативы въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ явилось именно въ эту эпоху и продолжаетъ держаться до сихъ поръ, не смотря на всю шаткость его основанія. Мы называемъ шаткими эти основанія потому, что опираясь на нихъ, можно дойти логическимъ путемъ до чистаго абсурда. Въ самомъ дѣлѣ, если государство не въ силахъ устроить правильное хозяйственное управленіе для постройки и эксплуатаціи желѣзной дороги, то отсюда прямо слѣдуетъ, что для него еще менѣе возможно управленіе всѣми государственными силами во всей ихъ совокупности, такъ какъ подобное дѣло представляется гораздо болѣе труднымъ и сложнымъ, а такое положеніе равнозначительно отрицанію самаго понятія о государствѣ.

ГЛАВА II.

Появленіе на нашемъ горизонтѣ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Надежды связанныя этимъ въ обществѣ. Розочарованіе въ обществѣ. Другія дороги, вызванныя концессіей Главнаго Общества; Риго-Динабургская и Московско-Саратовская. Неудача послѣдней. Мѣры къ развитію нашей сѣти въ южномъ направленіи. Тяжелыя условія, на которыя согласилось правительство. Безуспѣшность этихъ попытокъ. Сооруженіе Рязанско-Козловской дороги.

Въ виду соображеній высказанныхъ въ предыдущей главѣ общество и правительство были того убѣжденія, что въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ необходима частная иниціатива. Подъ вліяніемъ этого настроенія и при содѣйствіи банкировъ Петербурга, Варшавы, Лондона, Амстердама и, въ особенности, Парижа, образовалось Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, которому и предоставлена была концессія первыхъ четырехъ тысячь верстъ. Высочайшій указъ объ утвержденіи этого общества послѣдовалъ 28 января. Линіи, предоставленныя обществу, были: С.-Петербурго-Варшавская, Нижегородская, Московско-Ѳеодосійская и Орловско- или Курско-Либавская. Такимъ образомъ выдачею этой концессіи утверждены, повидимому, магистральныя линіи, проведеніемъ которыхъ обусловливалось дальнѣйшее развѣтвленіе цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ. Россія перерѣзывалась отъ сѣвера къ югу, отъ Балтійскаго до Чернаго моря, главной магистральной линіей; наиболѣе важный пунктъ на рѣкѣ Волгѣ, этой главной артеріи торговаго движенія въ Россіи, Нижній Новгородъ соединялся съ центромъ промышленности Москвою, и одинъ изъ центровъ наиболѣе производительной черноземной полосы соединялся на Балтійскомъ прибрежьѣ съ портомъ, свободнымъ отъ замерзанія въ теченіи почти цѣлаго года. Вмѣстѣ съ этимъ были намѣчены и два пункта въ центральной Россіи, которые должны были сдѣлаться главными желѣзнодорожными узлами—Москва и Курскъ или Орелъ. Эти три первыя линіи вполнѣ соотвѣтствовали дѣйствительнымъ экономическимъ интересамъ Россіи; но нельзя, конечно, сказать того же о Варшавской дорогѣ, хотя, тѣмъ не менѣе, продолженіе ея было возложено прежде всего на обязанность Главнаго Общества. Потребность высшихъ классовъ Петербурга сблизиться съ Западной Европой была настолько сильна, что ей были принесены въ жертву самые существенные интересы промышленности, и вмѣсто того, чтобы приступить къ постройкѣ южной линіи, прежде всего Главное Общество обязывалось строить линію, проходящую по безлюдной и безплодной мѣстности, не имѣвшей ничего

для сбыта на заграничныхъ рынкахъ, линію, создававшую возможность для Пруссіи доставлять въ Россію предметы роскоши и эксплуатировать нашъ рынокъ. Безошибочно можно утверждать, что Варшавская линія была сооружена въ интересахъ прусской торговли и въ первое десятилѣтіе служила исключительно этимъ интересамъ. Мы возвратимся къ этому вопросу, если намъ случится разсматривать статистическія данныя эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, а теперь попросимъ читателя повѣрить намъ на слово, что и до сихъ поръ значительная часть выручки этой дороги получается доставкою въ Петербургъ такихъ предметовъ, которые идутъ не на производительное употребленіе. Убѣжденіе въ необходимости постройки этой дороги такъ было сильно, что его не могла поколебать даже крымская война, доказавшая самымъ положительнымъ образомъ, на сколько южная Россія страдаетъ отъ недостатка путей сообщенія и на сколько южная дорога необходима даже въ стратегическомъ отношеніи. Эта необходимость, конечно, сознавалась, но все-таки прежде всего предположено было строить дорогу, главная выгода которой была на сторонѣ Пруссіи, а не Россіи.

Другой характеристичный признакъ тогдашняго настроенія какъ общества, такъ и правительственныхъ сферъ, представляетъ то безусловное довѣріе, съ которымъ относились тогда къ предстоявшему образу дѣйствій вновь образующагося общества. Мы живо помнимъ блестящія упованія, возлагавшіяся на его дѣятельность: „Вотъ, говорилось вездѣ, наконецъ-то взялись за правильную систему! въ состояніи ли наше казенное хозяйство сдѣлать что нибудь хорошее? намъ необходимо поучиться этому дѣлу у иностранцевъ, и нѣтъ сомнѣнія, что при ихъ содѣйствіи мы будемъ имѣть желѣзныя дороги“. Что такая увѣренность существовала, что наше самоуничиженіе доходило до крайности, то доказательства этому имѣются даже въ самомъ указѣ 28 января 1857 года, которымъ утверждалось главное общество. Во-первыхъ, обращеніе къ иностранной промышленности по устройству желѣзныхъ дорогъ мотивируется въ этомъ законодательномъ актѣ необходимостью *„воспользоваться значительною опытностію, пріобрѣтенною при устройствѣ многихъ тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ на западѣ Европы“*, — а во-вторыхъ, главному обществу предоставляется преимущественное право предъ всѣми соискателями строить тѣ линіи, которыя будутъ впослѣдствіи признаны нужными, если только онѣ гдѣ-либо будутъ соприкасаться съ линіями главнаго общества, такъ что въ этихъ случаяхъ правительство ограничивало свое право на выдачу

концессій и только при отказѣ главнаго общества оно могло выдавать концессіи другимъ соискателямъ.

Изъ этого читатель легко можетъ убѣдиться, на сколько были извѣстны не только нашему обществу, но даже высшимъ сферамъ, учредительскія махинаціи, которыя даже въ то время пріобрѣли уже громкую извѣстность на парижской биржѣ. Подъ покровительствомъ шайки бонапартистовъ, захватившихъ власть въ свои руки, и даже съ ея участіемъ различные Миресы и Перейры, говоря языкомъ нашего сатирика, совершенно законнымъ путемъ перемѣщали капиталы французскаго общества въ свои собственные карманы, учреждая различныя банковыя, желѣзнодорожныя, пароходныя и другія акціонерныя общества и играя ихъ бумагами при содѣйствіи своихъ друзей, стоящихъ во главѣ правительства,—друзей, которымъ, конечно, ничего не стоило повышать и понижать курсъ этихъ бумагъ не только распоряженіями, но даже какимъ нибудь словомъ, сказаннымъ публично. Напрасно г. Струсбергъ на судѣ, во время процесса Московскаго Ссуднаго Банка, съ большимъ нахальствомъ увѣрялъ, что система обиранія общества, которой онъ держался, была изобрѣтена его геніемъ: это неправда. Всѣ подобныя системы были примѣняемы въ размѣрахъ гораздо болѣе широкихъ и притомъ гораздо ранѣе во Франціи и принадлежатъ къ знаменитымъ idées Napoléoniennes, отъ которыхъ Франція страдаетъ до сихъ поръ. Только богатство этой страны, замѣчательная бережливость ея населенія и его трудолюбіе спасли Францію отъ окончательнаго раззоренія. Никакая другая страна не въ состояніи была бы выдержать подобной, дерзкой эксплуатаціи, производившейся съ участіемъ правительственной власти. L'affaire deplumée, такъ хорошо переведенное на русскій языкъ выраженіемъ *общипанное дѣло*, есть выраженіе, происхожденіе котораго можетъ быть отнесено именно къ той эпохѣ, когда Франція, измученная политическими смутами и лишившаяся въ борьбѣ съ узурпаторомъ своихъ честныхъ руководителей, искала только спокойствія, а такое настроеніе французскаго общества было какъ разъ на руку эксплуататорамъ, которые не останавливались ни передъ какими средствами, чтобъ ковать свои милліонныя состоянія изъ ничего; къ тому же красный призракъ, такъ напугавшій Францію, всегда былъ у нихъ подъ руками для того, чтобы снова усыплять общество, какъ только оно начинало просыпаться. Весь механизмъ учредительскихъ операцій французскихъ предпринимателей состоялъ въ томъ, чтобъ возвысить капитальную стоимость предпріятія до наибольшихъ размѣровъ, затѣмъ получить отъ

правительства гарантію на акціонерный капиталъ, представляющій собою извѣстную долю этой стоимости, и, наконецъ, ссуду въ размѣрахъ недостающихъ средствъ. Какъ скоро дѣло обставлено такимъ образомъ и концессія получена, остается заключить договоры съ однимъ или нѣсколькими лицами на производство нужныхъ работъ и поставокъ съ тѣмъ, чтобъ весь исчисленный капиталъ былъ ими поглощенъ номинально, въ дѣйствительности же съ тѣмъ, чтобы или всѣ, или большая часть акцій оставалась въ рукахъ учредителей, а затѣмъ, какъ только всѣ эти распоряженія будутъ утверждены общимъ собраніемъ акціонеровъ, возвысить искусственно цѣну акцій и сбыть ихъ на биржѣ, часто не дождавшись даже окончанія дѣла, чему значительно способствуетъ гарантія чистаго дохода, дарованная правительствомъ. Если впослѣдствіи контрагенты или самое общество оказываются несостоятельными, то учредители тутъ не причемъ и остается или акціонерамъ дѣлать дополнительные взносы по акціямъ, или правительству дѣлать новыя ссуды обществу въ тѣхъ видахъ, чтобъ не потерять вовсе тѣхъ суммъ, которыя были затрачены прежде, и привести дѣло къ окончанію. Этотъ учредительскій механизмъ всеобщаго обмана, повидимому, совершенно не былъ извѣстенъ у насъ и мы искали спасенія въ средѣ именно этой оргіи биржевыхъ спекуляцій у тѣхъ же самыхъ гг. Перейровъ, которымъ становилось уже тѣсно во Франціи, и вотъ они являются у насъ во главѣ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Само собою разумѣется, что означенный выше способъ наживы у насъ былъ еще несвоевременъ, такъ какъ русскій кредитъ еще не установился и нельзя было разсчитывать прямо на ссуды правительства. Средства его были въ то время ограничены и не только ликвидація военныхъ расходовъ, но даже дефицитъ въ обыкновенныхъ расходахъ покрывались выпусками кредитныхъ билетовъ, а также билетовъ государственнаго казначейства, что отнюдь не указываетъ на хорошее положеніе государственныхъ финансовъ. На этомъ основаніи, прежде всего, необходимо было втянуть правительство въ извѣстныя, постепенныя затраты, а затѣмъ уже требовать болѣе дѣйствительныхъ пособій. Вслѣдствіе такихъ соображеній, учредители ограничились только гарантіей правительства на капиталъ общества, который опредѣленъ въ 275 милліоновъ руб. и долженъ былъ образоваться выпускомъ акцій и облигацій. По утвержденіи общества, оно выпустило акцій на 75 милліоновъ рублей, которыя всѣ были разобраны, и на нихъ скоро

образовалась премія. [1]) Главное распоряженіе дѣлами общества сосредоточено было въ Парижскомъ Комитетѣ, а для завѣдыванія дѣлами здѣсь учрежденъ былъ совѣтъ изъ 20 членовъ, изъ коихъ половина русскихъ подданныхъ. Ближайшее же распоряженіе дѣломъ поручено было французскому инженеру Колиньону съ званіемъ главнаго директора. На всѣ высшія и даже второстепенныя должности приглашены были французскіе техники и инженеры съ громадными окладами, и оргія безобразныхъ расходовъ началась. Намъ памятны роскошь обстановки этихъ господъ и ихъ разъѣзды съ цѣлыми свитами экипажей, благо эти расходы дѣлались на счетъ общества; памятны также и путешествія парижскихъ дамъ къ гг. техникамъ въ Россію тоже на счетъ общества. Затѣмъ баснословныя цѣны на различныя работы и поставки, о которыхъ мы здѣсь въ Россіи и не слыхивали. Достаточно упомянуть, что за шпалы по нижегородской дорогѣ, проходящей большею частью по лѣсной мѣстности, платилось за шестивершковыя пластины по 1 р. 25 коп. за штуку и такъ какъ пропитка ихъ мѣднымъ купоросомъ не могла стоить болѣе 25 коп., то, стало быть, самый лѣсъ стоилъ 1 р. тогда какъ шпалы въ 1874 году на той же дорогѣ обходились въ 36 к. Въ соразмѣрность съ этимъ производились и всѣ другіе расходы.

Впрочемъ, не говоря уже ни слова о той обстановкѣ, которую сдѣлали себѣ французскіе инженеры на счетъ общества, не говоря даже о тѣхъ процентахъ, которые они могли оставлять въ свою пользу при заключеніи условій на работы и поставки, одно уже то обстоятельство, что главными распорядителями подобнаго громаднаго и сложнаго хозяйства являются люди положительно незнакомые съ нашими мѣстными условіями и притомъ въ самыхъ разнообразныхъ мѣстностяхъ отъ С.-Петербурга до Ѳеодосіи и отъ Нижняго до Варшавы, повидимому достаточно говоритъ противъ раціональности подобныхъ пріемовъ. Мы, русскіе, будучи здѣсь у себя дома, имѣя возможность изучить каждый уголокъ нашего отечества отдѣльно, признаемъ себя неспособными вести такое сложное хозяйственное предпріятіе, а эти люди, незнающіе русскаго языка, что называется ни въ зубъ толкнуть, пріѣзжаютъ къ намъ и съ полной беззастѣнчивостію становятся во главѣ предпріятія и нисколько не сомнѣваются въ своихъ силахъ,

---

[1]) Если вѣрить запискамъ одного очевидца, которыя мы имѣли въ виду въ рукописи, то подписка, производившаяся въ Петербургѣ была крайне курьезна и публика подъѣзжавшая въ каретахъ къ отелю, гдѣ она производилась, вовсе не имѣла аристократическаго пошиба.

а напротивъ всячески стараются показать намъ, что мы въ этомъ дѣлѣ ничего не понимаемъ. Такъ по крайней мѣрѣ держали себя и Колиньоны и Перейры. Конечно, не удивительно, что эти господа такъ поступали: они и не могли иначе дѣйствовать, но для насъ всего удивительнѣе, что подобный образъ дѣйствій могъ быть допущенъ съ нашей стороны, что это съ перваго же раза не шокировало никого, какъ будто это такъ и быть должно. Какъ можно было подумать, что люди, не имѣющіе ни малѣйшаго понятія о мѣстныхъ условіяхъ и цѣнахъ, въ состояніи сколько-нибудь раціонально вести предпріятіе, тѣмъ болѣе, что всѣ эти господа, исключительно распоряжавшіеся дѣломъ, были люди вовсе неизвѣстные и нисколько не были заинтересованы въ успѣхѣ дѣла. Дѣйствительно страннымъ кажется, какъ всѣ эти соображенія самаго элементарнаго свойства не приходили въ голову даже лицамъ, засѣдавшимъ въ совѣтѣ главнаго общества, которыя, конечно, могли бы помѣшать осуществленію тѣхъ порядковъ, которые привели къ несостоятельности общества.

Въ результатѣ получилось то, что при окончательной достройкѣ Варшавской и Нижегородской линій, одни общіе расходы содержанія администраціи и составленіе проектовъ и смѣтъ обошлись обществу около 32 мил. руб., не считая процентовъ по купонамъ акцій и облигацій, на уплату которыхъ правительство выдало особыя суммы [1]).

На другой годъ по открытіи дѣйствій общества, а именно въ началѣ 1858 года, уже оказалось, что собранный по подпискѣ на акціи капиталъ въ 75 мил. руб. былъ издержанъ и представилась необходимость выпустить облигацій на 35 мил. рублей, а затѣмъ въ 1861 году еще на 2.359,625 руб.

Капиталъ на постройку двухъ линій Варшавской и Нижегородской, съ котораго доходъ былъ сначала гарантированъ правительствомъ, былъ исчисленъ въ слѣдующихъ размѣрахъ: на С.-Петербурго-Варшавскую линію 85 мил. руб. Вѣтвь къ прусской границѣ отъ Ландварово до Вержболова по 69,000 руб. на версту, а за за 161 версту 11.109,000 руб., на Московско-Нижегородскую линію по 62,000 на версту, всего 25,626,000 рублей, всего на сумму 121.735,000 руб., а такъ какъ обществомъ было выпущено бумагъ всего на сумму 112.359.652 руб., то эта цифра и составляетъ основной капиталъ общества, которому присвоена гарантія чистаго дохода.

---

[1]) Сбор. свѣд. о желѣзныхъ дорогахъ 1867 года, стр. 91 и 92.

Въ 1861 году оказалось до очевидности яснымъ съ одной стороны, что капиталовъ, собранныхъ за выпущенныя обществомъ бумаги, далеко недостаточно даже на окончаніе двухъ начатыхъ постройкою дорогъ, а съ другой, паденіе цѣнности акцій и облигацій общества отнимало всякую надежду на возможность выпуска новыхъ бумагъ. Впрочемъ, учредители, конечно, отъ этого не потеряли, такъ какъ они имѣли полную возможность сбыта своихъ акцій до ихъ паденія; затѣмъ общіе расходы помимо самаго сооруженія дорогъ не могли же въ самомъ дѣлѣ стоить 32 мил. руб. и, конечно, значительная часть этой суммы составляетъ барышъ предпринимателей, въ видѣ коммиссіонныхъ и куртажныхъ денегъ. Наконецъ, заграничные заказы для дорогъ также были не безвыгодны для предпринимателей и слѣдовательно могли понизить цѣну оставшихся въ рукахъ учредителей акцій, продажа которыхъ даже по пониженнымъ цѣнамъ не могла быть убыточна. Мы думаемъ, что самое паденіе цѣны акцій явилось только слѣдствіемъ ихъ продажи учредителями, когда сливки съ этого дѣла были уже сняты, т. е. когда всѣ работы и поставки были сданы другимъ лицамъ. Такъ исчезла возможность окончанія первой сѣти желѣзныхъ дорогъ, устройство которыхъ приняло на себя главное общество, и Россія осталась безъ южнаго, наиболѣе производительнаго пути, тогда какъ путь отъ С.-Петербурга до Варшавы, наименѣе желательный въ экономическомъ отношеніи, подвинулся настолько, что продолжать его слѣдовало во что бы ни стало. Постройка Нижегородской линіи шла довольно быстро; земляныя работы были окончены на всемъ пути, а на участкѣ отъ Москвы до Владиміра даже открыто было движеніе 14-го іюня 1861 года.

Положеніе дѣлъ общества было самое печальное. Оно вовсе не имѣло средствъ для окончанія даже и тѣхъ двухъ линій, постройка которыхъ была начата, и обратилось къ правительству съ ходатайствомъ о пособіи. Такое ходатайство повидимому должно бы вызвать строгое и внимательное изслѣдованіе причинъ, по которымъ общество впало въ несостоятельность, тѣмъ болѣе, что на общихъ собраніяхъ 1859 и 1860 годовъ, меньшинство акціонеровъ заявляло громкія жалобы на дѣйствія распорядителей, но было подавлено искусственно составленнымъ большинствомъ собранія. Повидимому справедливость этихъ жалобъ вполнѣ подтверждалась несостоятельностію общества и въ интересахъ цѣлой Россіи, въ интересахъ самаго желѣзнодорожнаго дѣла строгая ревизія дѣйствій управленія и преслѣдованіе судебнымъ порядкомъ винов-

ныхъ въ расхищеніи общественныхъ суммъ, если бы таковые открылись, были необходимы. Такое отношеніе правительства къ дѣйствіямъ распорядителей главнаго общества поставило бы наше желѣзнодорожное дѣло прямо въ правильную колею, оно раскрыло бы всѣ изворотъ французской спекуляціи, созданные для обиранія своихъ ближнихъ. и во время предупредило бы противъ нихъ и высшія правительственныя сферы и наше общество; оно указало бы стоимость постройки даже при полномъ незнакомствѣ распорядителей съ мѣстными хозяйственными условіями и, слѣдовательно, возможность громадной экономіи; оно разсѣяло бы ту туманную завѣсу на глазахъ нашего общества, которая заставляла преувеличивать трудность подобнаго рода операцій и нашу собственную несостоятельность. Однимъ словомъ, подобныя мѣры подтвердили бы еще разъ русскую пословицу „не боги горшки обжигаютъ, а тѣ же люди". Поступить такъ правительство имѣло полное право на томъ основаніи, что оно уже уплатило въ то время до 27 мил. рублей гарантированнаго по акціямъ и облигаціямъ дохода и отъ него требовались новыя жертвы на достройку дорогъ и избавленіе общества отъ обязанности строить наиболѣе необходимыя для Россіи линіи. Но главная польза подобнаго образа дѣйствій состояла бы въ томъ, что правительство имѣло бы въ виду противъ какихъ махинацій слѣдуетъ принимать мѣры, входя въ подобный договоръ съ частнымъ обществомъ, а учредители не имѣли бы повода убѣдиться, что они внѣ всякой отвѣтственности и могутъ позволять себѣ все, что угодно, если только внѣшняя сторона дѣла обставлена сколько нибудь сносно. Но ничего подобнаго сдѣлано не было. Повидимому, какъ въ то время, такъ и впослѣдствіи господствовало у насъ такое убѣжденіе, что несостоятельность перваго желѣзнодорожнаго общества можетъ повредить нашему кредиту и задержать постройку нашихъ желѣзныхъ дорогъ. между тѣмъ какъ сооруженіе цѣлой сѣти считалось единственнымъ средствомъ для развитія всѣхъ экономическихъ силъ. Повидимому въ то время еще не сознавалась та великая истина, что желѣзныя дороги представляютъ, конечно, весьма сильный рычагъ для промышленнаго развитія, но далеко не единственный, и что слишкомъ быстрая ихъ постройка можетъ имѣть совершенно обратное дѣйствіе въ странѣ бѣдной капиталами. Отвлекая ихъ отъ промышленнаго производства и направляя на постройку дорогъ надеждой на значительные барыши при самой постройкѣ, можно создать такое положеніе, что промышленность не только не будетъ развиваться, но

можетъ даже сократиться, вслѣдствіе отсутствія и дороговизны капиталовъ. Такимъ образомъ затраченный капиталъ будетъ лежать впустѣ, а страна будетъ поставлена въ необходимость платить за него проценты и нести новыя податныя тягости. Такъ это и случилось въ нашемъ отечествѣ, при быстрой, несоотвѣтствующей потребностямъ промышленнаго развитія постройкѣ желѣзныхъ дорогъ; доказательство этому мы имѣемъ въ данныхъ о настоящемъ положеніи нашихъ желѣзныхъ дорогъ, указанныхъ въ предисловіи къ нашей книгѣ. Во всякомъ организмѣ, а тѣмъ болѣе въ сложномъ политическомъ, только равномѣрное удовлетвореніе всѣхъ потребностей, только параллельное развитіе всѣхъ жизненныхъ силъ могутъ оказаться благотворными; всякое же одностороннее направленіе дѣятельности общества не приноситъ ничего кромѣ вреда. Итакъ, опасеніе повредить дальнѣйшему развитію желѣзнодорожнаго дѣла помѣшало принятію радикальныхъ мѣръ къ искорененію открытаго зла и заставило остановиться на полумѣрахъ. Уставъ общества былъ измѣненъ. Общество было освобождено отъ обязанности сооруженія, какъ южной, такъ и Либавской линій, изысканія, работы и матеріалы по Одесской линіи, стоившія обществу 6.400,000 рублей, переданы правительству въ уплату 18 мил., должныхъ обществомъ за Варшавскую дорогу, а на довершеніе двухъ линій правительство даровало обществу пособіе въ 28 мил. рублей серебромъ. Парижскій комитетъ, въ которомъ сосредоточивалась главная распорядительная власть, былъ упраздненъ, въ совѣтъ общества назначено 4 члена отъ правительства, а число членовъ отъ акціонеровъ уменьшено до 10-ти. Уставъ этотъ по соглашенію съ уполномоченными представителями общества утвержденъ 3-го ноября 1861 года.

Несмотря однакожъ на сдѣланныя обществу льготы, несмотря на сокращеніе штатовъ, составленныхъ прежнимъ управленіемъ, и уменьшеніе расходовъ по работамъ, на сколько дозволяли заключенныя прежде невыгодныя для общества обязательства, пособіе правительства оказалось недостаточнымъ, и долгъ общества къ 1-му января 1867 года возросъ до 47,238,583 руб., независимо отъ уплаты процентовъ по гарантіи, на что правительствомъ употреблено было къ тому же времени до 32 мил. руб.

По послѣднему же отчету Совѣта Главнаго Общества за 1880 годъ весь долгъ главнаго общества къ 1880-му году простирается до 130.079,614 р., изъ которыхъ долгъ по достройкѣ линій составляетъ 46.083,274 р., остальная же сумма представляетъ проценты на эту сумму, приплаты по гарантіи и проценты

на эти приплаты. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что главное общество считаетъ 4% на полученныя суммы безъ причисленія процентовъ на проценты. Такимъ образомъ, считая первоначальную сумму выданную правительствомъ вмѣстѣ съ основнымъ капиталомъ въ 112.329,625 р. стоимость двухъ линій въ 1,616 верстъ длины будетъ равняться 159.568,208 руб., что составитъ 98,742 руб. на версту. Такая цѣна немногимъ ниже стоимости Николаевской дороги, если принять въ разсчетъ проценты на капиталъ во время сооруженія, но не слѣдуетъ забывать, что послѣдняя дорога на всемъ протяженіи идетъ въ два пути, имѣетъ монументальныя сооруженія и снабжена большимъ количествомъ подвижнаго состава.

Изъ всего сказаннаго читатель видитъ, что обѣ системы постройки дорогъ какъ на счетъ казны, такъ и при посредствѣ частнаго общества оказались далеко неудовлетворительны и обошлись весьма дорого. Стало быть, корень зла лежалъ не въ той или другой системѣ постройки, а совершенно въ другихъ условіяхъ, которыя и слѣдовало поэтому подвергнуть тщательному и всестороннему изслѣдованію прежде нежели окончательно усвоить одну изъ нихъ. Такое изслѣдованіе указало бы какъ достоинства, такъ и недостатки обѣихъ системъ и дало бы средства устранить послѣдніе въ той, и другой. Затѣмъ, такое изслѣдованіе привело бы необходимо къ опредѣленію дѣйствительнаго значенія желѣзныхъ дорогъ въ народномъ хозяйствѣ и слѣдовательно къ опредѣленію того отношенія, въ которомъ должно находиться правительство, какъ главный организаторъ этого хозяйства, къ желѣзнодорожному дѣлу. Въ этомъ случаѣ монопольный характеръ этого дѣла, безусловная необходимость быстраго и наиболѣе дешеваго способа передвиженія, какъ одного изъ главныхъ средствъ развитія промышленности, постоянное возрастаніе движенія по дорогамъ и потому прогрессивное увеличеніе ихъ доходности, въ особенности съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, не могли бы ускользнуть отъ вниманія добросовѣстныхъ изслѣдователей и поэтому должны были бы необходимо привести ихъ къ заключенію, что такое право ни въ какомъ случаѣ не могло быть предоставлено частнымъ обществамъ на долгій періодъ времени, въ виду необходимости основывать всѣ разсчеты только на условіяхъ настоящаго времени и полной невозможности предусмотрѣть доходность дорогъ въ отдаленномъ будущемъ. Въ виду этихъ соображеній, результатъ изслѣдованія привелъ бы къ устраненію изъ системы казенной постройки тѣхъ безпорядковъ и

злоупотребленій, которые возвышали ея стоимость. Другимъ послѣдствіемъ такого изслѣдованія были бы нѣкоторыя замедленія въ постройкѣ дорогъ, что дало бы возможность правильнѣе разрѣшить направленіе главныхъ магистральныхъ линій, опредѣляющихъ дальнѣйшее развитіе желѣзнодорожной сѣти и, вмѣстѣ съ тѣмъ не только не отвлекло бы внутреннихъ капиталовъ отъ параллельнаго съ улучшеніемъ путей развитія производительной промышленности, но направило бы туда-жъ и ту часть заграничныхъ капиталовъ, которые нашли помѣщеніе въ нашихъ бумагахъ. Но ничего подобнаго, какъ мы видимъ, у насъ не случилось. Заграничные капиталы, устремившіеся на нашъ рынокъ съ 1866 года, вслѣдствіи выпуска выигрышныхъ займовъ, закладныхъ листовъ поземельнаго кредита, акцій желѣзнодорожныхъ и банковыхъ обществъ и, наконецъ, консолидированныхъ облигацій, вовсе не шли на усиленіе нашего производства, а затрачивались исключительно на устройство перевозочныхъ средствъ, на устройство банковъ и на биржевую спекуляцію. Мало того, даже выкупныя бумаги, которыя были выданы помѣщикамъ за отведенныя крестьянамъ земли, поступили не на образованіе оборотныхъ капиталовъ въ ихъ имѣніяхъ, а на уплату ихъ долговъ, или очутились въ рукахъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей, получавшихъ ихъ за извѣстный процентъ для представленія залогами по своимъ обязательствамъ съ казною. Такимъ образомъ мы имѣемъ значительныя средства для развитія производства, желѣзныя дороги и кредитныя учрежденія, но не имѣемъ самаго производства въ размѣрахъ, достаточныхъ, чтобы дать работу желѣзнымъ дорогамъ, а слѣдовательно и цѣнностей, дѣйствительный обмѣнъ которыхъ могъ бы создать твердую почву какъ для желѣзнодорожной такъ и для банковой дѣятельности. Понятно, что при такомъ положеніи дороги остаются бездоходными, а банки производятъ рискованныя операціи, опираясь на фиктивныя цѣнности. Такой порядокъ вещей, конечно, не могъ бы долго держаться, если бы желѣзныя дороги не пользовались содѣйствіемъ правительства, а частные банки содѣйствіемъ государственнаго, опиравшагося до сихъ поръ на выпуски неразмѣнныхъ бумажныхъ денегъ. Къ чему все это приведетъ—покажетъ будущее, но и въ настоящее время есть зловѣщіе признаки.

Мы сдѣлали это небольшое отступленіе отъ изложенія исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла съ цѣлью, во-первыхъ, уяснить читателю нашъ взглядъ на направленіе этого дѣла, котораго слѣдовало бы держаться для правильнаго удовлетворенія потребно-

стей общественнаго организма, и во-вторыхъ, указать тѣ послѣдствія, которыя возникли вслѣдствіе уклоненія отъ элементарныхъ правилъ общественной гигіены. Теперь же будемъ продолжать изложеніе фактической стороны дѣла.

Мы не будемъ говорить о дорогахъ, построенныхъ въ то же время въ привислянскихъ губерніяхъ, такъ какъ онѣ не имѣли существеннаго вліянія на положеніе нашей внутренней торговли. Но не можемъ не упомянуть объ одномъ фактѣ, совершившемся также на нашей западной окраинѣ. Мы говоримъ о постройкѣ Риго-Динабургской линіи. Выдача главному обществу концессіи на постройку желѣзной дороги отъ Орла или Курска до Либавы не могла не возбудить въ рижскомъ обществѣ значительныхъ и не безосновательныхъ опасеній относительно будущности города Риги и возможной впослѣдствіи конкуренціи города Либавы, портъ котораго, открытый почти въ теченіи всего года, при соединеніи съ внутренними губерніями Россіи, могъ привлечь къ себѣ значительную долю рижской торговли. Чтобъ парализовать планъ правительства по крайней мѣрѣ на первое время, оставалось построить дорогу, которая укорачивала бы значительно линію, проектированную правительствомъ для соединенія внутреннихъ губерній съ Балтійскимъ моремъ. Въ виду недостаточности средствъ для осуществленія необходимыхъ въ Россіи путей разсчетъ былъ сдѣланъ вѣрно. Трудно было предположить, чтобы правительство рѣшилось, въ близкомъ будущемъ, строить лишнихъ четыреста верстъ дороги, когда цѣль соединенія внутреннихъ губерній съ Балтійскимъ моремъ достигается направленіемъ дороги изъ внутреннихъ губерній къ оконечному пункту дороги, идущей отъ Риги. Этимъ пунктомъ избранъ былъ Динабургъ, лежащій на линіи Варшавской дороги. Такимъ образомъ желѣзный путь изъ внутреннихъ губерній не могъ миновать города Риги, и конкуренція устранялась. Если бы даже впослѣдствіи (какъ это дѣйствительно и было) дорога въ Либаву и была выстроена, то конкуренція для города Риги была не страшна. Она имѣетъ за себя и краткость пути и давность торговли, а разъ установившаяся практика рутинна по преимуществу и способна удержаться долго въ силу инерціи.

Въ виду этихъ соображеній необходимо было парализовать правительственный проектъ, тѣмъ болѣе, что къ выполненію его не предполагалось приступить немедленно, а лишь по окончаніи первыхъ трехъ линій. Стало быть, времени было достаточно. Тѣмъ не менѣе рижскій биржевой комитетъ, до этого времени никогда

не думавшій о соединеніи Динабурга съ Ригою рельсовымъ путемъ, тотчасъ же взялся за агитацію этого вопроса и дѣйствовалъ на столько энергично, что не далѣе какъ черезъ годъ со дня утвержденія устава главнаго общества, а именно 23 января 1858 года, былъ утвержденъ уставъ общества Риго-Динабургской желѣзной дороги *), такъ какъ главное общество не пожелало оставить за собою постройки этой линіи, не усматривая, вѣроятно, особыхъ при этомъ выгодъ. Дѣйствительно, дорога эта могла имѣть только одно значеніе, именно помѣшать будущему осуществленію проекта соединенія Балтійскаго моря съ внутренними губерніями помимо города Риги. Мы утверждаемъ это на томъ основаніи, что въ виду дѣйствительныхъ интересовъ того времени, гораздо было выгоднѣе вести дорогу на Псковъ или Островъ, такъ какъ это направленіе значительно сокращало бы путь къ Петербургу, проходило бы по мѣстности, въ которой особенно развито производство льна, и за тѣмъ составляло бы начало линіи, имѣющей громадную будущность при соединеніи съ Рыбинско-Бологовской дорогой, о которой въ то время не только говорили, но производились даже изысканія и въ этихъ изысканіяхъ принимали участіе лица, имѣвшія, какъ намъ извѣстно, не малую долю вліянія на осуществленіе проекта Риго-динабургской дороги. Перевѣшивать эти интересы могло только желаніе перехватить одинъ изъ пунктовъ будущаго направленія Орлово-Либавской линіи и упразднить или отсрочить необходимость продолженія ея къ западу отъ Варшавской линіи.

Первоначальный капиталъ Риго-Динабургской линіи опредѣленъ въ 10.200,000 рублей акціонернаго капитала, на который обществу дана гаранція въ $4^1/_2\%$ чистаго дохода. Но дѣйствительная ея стоимость обошлась въ 10.926,629 рублей или 53,562 рубля на версту [1]). Дорога открыта 12 сентября 1861 года.

Мы приводимъ этотъ фактъ на томъ основаніи, что онъ указываетъ ясно, какъ шатки были въ то время воззрѣнія на важность и значеніе разъ избранныхъ и утвержденныхъ магистральныхъ линій. Достаточно было мѣстному интересу города Риги столкнуться съ проектомъ, выработаннымъ въ видахъ общаго государственнаго интереса, и послѣдній уступилъ первому. Если же интересъ города Риги совпадалъ съ общегосударственнымъ инте-

---

*) Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ 1867 года (стр. 107).

1) Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ 1867 года (стр. 109)

ресомъ, то мы позволимъ себѣ спросить, почему же онъ не былъ принятъ въ соображеніе при утвержденіи устава главнаго общества и почему восточная магистральная линія, утвержденная этимъ уставомъ, направлена на Либаву, а не на Ригу? Отсюда слѣдуетъ, что твердаго основанія при начертаніи главной сѣти не было. Это колебаніе проходитъ чрезъ всю исторію развитія нашего желѣзнодорожнаго дѣла, а утвержденіе Риго-динабургской линіи представляетъ только первый примѣръ такого колебанія. Впослѣдствіи три раза утверждалась сѣть самонужнѣйшихъ линій и ни одна изъ нихъ не была выполнена въ точности. Напротивъ того, дороги, не входившія въ сѣть, строились вслѣдствіе особыхъ распоряженій, между тѣмъ, какъ сооруженіе признанныхъ самонужнѣйшими отсрочивалось, а затѣмъ, при утвержденіи новой сѣти, вовсе изъ нея исключалось, — такъ что существующая сѣть нашихъ дорогъ представляетъ послѣдствіе случайныхъ распоряженій, а вовсе не есть исполненіе строго обдуманнаго плана. Все это мы увидимъ ниже,—но теперь позволимъ себѣ поставить вопросъ: какое значеніе имѣла бы Риго-динабургская дорога, еслибы Главное общество оказалось состоятельнымъ и построило бы путь, разрѣшенный ему концессіей, отъ Орла до Либавы, оставивъ въ сторонѣ и Динабургъ и Ригу? Очевидно, что правительство стало бы платить гарантію дохода по такой дорогѣ, которая, конечно, не покрывала бы расходовъ эксплуатаціи, такъ какъ Динабургъ, не соединенный съ хлѣбородными губерніями, вовсе не представляетъ такого пункта, который могъ бы обезпечить достаточное движеніе по дорогѣ. Поэтому утвержденіе проекта на постройку этой дороги можно объяснить только тѣмъ *вниманіемъ, которымъ пользуются у насъ всѣ интересы этого края*. Во всякомъ случаѣ оно, представляется преждевременнымъ, такъ какъ въ то время нельзя было еще предполагать несостоятельности Главнаго общества.

Эта несостоятельность однакожъ совершилась, а вмѣстѣ съ нею предположеніе объ устройствѣ Либавской дороги было отсрочено надолго. При нынѣшнемъ же ея осуществленіи она не можетъ вредить торговлѣ города Риги. Риго-динабургская линія имѣетъ полную возможность получать грузы прямо съ Динабургвитебской дороги, тогда какъ Либавская получаетъ черезъ Варшавскую, и Либавскій портъ далеко не приведенъ въ то положеніе, до котораго предполагалось его довести, если бы Главное общество устроило прямой путь отъ Орла или Курска и при которомъ онъ могъ бы конкурировать съ Рижскимъ или Кенигсбергскимъ. Вслѣдствіе такого положенія дѣлъ, Либавкая дорога недр-

ставляетъ теперь постоянный дефицитъ по эксплуатаціи и затраченный на ея постройку капиталъ пропадаетъ безслѣдно.

Хотя положительная несостоятельность Главнаго общества оказалась только въ 1861 году, но уже и въ 1859 году можно было видѣть, что дѣло это не можетъ кончиться ни чѣмъ инымъ. Въ особенности это можно было замѣтить по тѣмъ жалобамъ, которыя возбудило меньшинство акціонеровъ въ общемъ собраніи 1859 года. Если бы на эти жалобы было обращено должное вниманіе, то конечно пересмотръ устава совершился бы раиѣе и, Главное общество было бы освобождено также ранѣе отъ постройки новыхъ линій, а правительство было бы свободно предоставить южную линію въ другія руки. Но такъ какъ эта линія была въ рукахъ этого общества, то образовавшееся въ 1859 году Русское общество обратило вниманіе на юго-восточную линію для соединенія Москвы съ Саратовомъ. По утвержденному 17 іюля 1859 года уставу, учредители общества обязывались въ теченіе 6 лѣтъ построить дорогу черезъ Коломну, Рязань и Моршанскъ съ вѣтвями ко всѣмъ судоходнымъ рѣкамъ, которыя она будетъ пересѣкать, а также къ Волгѣ и Николаевской дорогѣ, съ правомъ владѣнія этой дорогою въ продолженіе 80 лѣтъ со дня окончанія опредѣленнаго на постройку срока. Основной капиталъ общества опредѣленъ въ 45 мил. рублей, долженствовавшихъ образоваться посредствомъ выпуска акцій. Правительство гарантировало $4^1/_2$% чистаго дохода, включая сюда и погашеніе, но не свыше какъ на 62,000 руб. съ версты дѣйствительнаго протяженія главной линіи и съ тѣмъ, чтобы сумма гарантированнаго дохога не превышала 2.025,000 руб.

Такія условія могли быть дѣйствительны для Риго-динабургской линіи, которая на всемъ протяженіи идетъ долиной рѣки Западной Двины, слѣдовательно постройка ея не могла обойтись дорого и предпринималась Рижскимъ биржевымъ купечествомъ въ видахъ самосохраненія; сверхъ того капиталъ въ остзейскихъ провинціяхъ всегда можно было имѣть дешевле, нежели на нашемъ внутреннемъ рынкѣ. Ничего подобнаго у насъ не было и понятно, что общество, выпустивъ 100,000 акцій по 100 руб., на томъ и остановилось, такъ какъ значительное количество акцій не были оплачены послѣдующими взносами. Дальнѣйшій выпускъ акцій былъ невозможенъ и общество по истеченіи трехъ лѣтъ, т. е. 20 іюля 1862 года, было въ состояніи открыть для движенія только участокъ въ 117 верстъ отъ Москвы до Коломны. Въ виду такого положенія, общество обратилось еще прежде съ ходатайствомъ объ

увеличеніи какъ срока постройки, такъ и гарантіи чистаго дохода, вслѣдствіе чего 20 апрѣля 1862 года Высочайше утверждено измѣненіе устава, по которому гарантія увеличена до 5% на ту же поверстную стоимость 62,000 руб., а срокъ окончанія постройки продолженъ до 1868 года. Но и эти условія не представили возможности собрать весь основной капиталъ, необходимый для окончанія всей линіи, и въ концѣ того же 1862 года общество обратилось съ ходатайствомъ къ Правительству о дозволеніи ограничиться постройкою дороги отъ Москвы до Рязани. Новый уставъ утвержденъ 8 января 1863 г., по которому общество приняло наименованіе Общества Московско-рязанской желѣзной дороги. Основной его капиталъ опредѣленъ въ 15 мил. руб., образуемый 10,000 акцій, по 100 рублей каждая, и выпускомъ облигацій на остальную сумму. Что же касается гарантіи, то таковая назначена въ томъ же размѣрѣ 5% на капиталъ въ 62,000 руб. на версту, а на 196 верстъ длины дороги на сумму въ 12.152,000 руб. Облигаціи общества на 5 мил. металлическихъ руб. выпущены въ прусскихъ талерахъ, по 200 тал. каждая, и дорога открыта для движенія 26 августа 1864 года. Такимъ образомъ, переводя металлическіе рубли въ кредитные по 20%, стоимость Рязанской дороги обошлась въ 16 мил. руб., или 81,632 руб. кредит. на версту. Такая громадная стоимость сооруженія дороги въ сравненіи съ стоимостію Риго-динабургской дороги объясняется новизною дѣла, продолжительностію ея сооруженія и, быть можетъ, дороговизною реализаціи облигаціоннаго капитала, такъ какъ это былъ первый примѣръ реализаціи облигацій русскаго акціонернаго общества за границею. Хотя этому обществу и дарована была гарантія правительства, но однакожь не на весь его капиталъ, а лишь на три его четверти. Несмотря однакожь на всѣ неудачи и промахи перваго русскаго желѣзнодорожнаго общества, вслѣдствіе которыхъ рушились блестящія надежды на устройство юго-восточнаго пути къ низовьямъ Волги, нельзя не замѣтить, что оно выполнило свою задачу болѣе удовлетворительно, нежели Главное общество, которое построило свои дороги гораздо дороже и съ большими пособіями правительства.

Тѣмъ не менѣе намъ кажется, что выдача концессіи на постройку этой дороги была важною ошибкою, которая дала неправильное направленіе развитію нашей желѣзнодорожной сѣти. Въ настоящее время, мы имѣемъ двѣ дороги по направленію отъ Москвы къ Ростову и Таганрогу. Но если бы дорога была проведена по среднему, между этими двумя линіями, направленію,

соединялась вѣтвями съ губернскими городами и раздваивалась бы только въ какихъ-нибудь ста верстахъ отъ конечныхъ пунктовъ Ростова и Таганрога, то, во-первыхъ, эта линія была бы короче линіи Москва—Ростовъ по крайней мѣрѣ на сто верстъ, а Москва—Таганрогъ гораздо болѣе; во-вторыхъ, не было бы надобности строить двухъ дорогъ, а потребность передвиженія была бы удовлетворена вполнѣ вѣтвями, протяженіе которыхъ вмѣстѣ взятое не превысило бы той разницы, на которую главная линія была бы короче; въ третьихъ, общая сумма валоваго сбора, доставляемаго обѣими линіями, сосредоточилась бы на одной линіи и Правительство давно бы перестало доплачивать гарантію чистаго дохода и давно уже получало бы исправные проценты съ облигаціоннаго капитала, выданнаго обществамъ; наконецъ, въ-четвертыхъ, самая главная выгода состоитъ въ томъ, что промышленность не переплачивала бы лишняго за провозъ товаровъ вслѣдствіе удлиненія главныхъ путей,—а это удешевленіе провоза въ свою очередь имѣло бы большое вліяніе на увеличеніе движенія. Такой результатъ былъ бы необходимымъ слѣдствіемъ, еслибъ въ 1859 году не поспѣшили выдать концессію на постройку Московско-Саратовской дороги.

Мы позволимъ себѣ обратить вниманіе читателей на то обстоятельство, что даже и въ 1859 году можно было ожидать несостоятельности Главнаго общества и, слѣдовательно, требовать отъ него или положительныхъ доказательствъ, что оно будетъ въ состояніи устроить южную дорогу, или прямаго отказа отъ устройства линіи. Въ послѣднемъ случаѣ, Правительство могло свободно предоставить постройку этой линіи каждому. Но обществу капиталистовъ, предположившихъ строить Саратовскую дорогу, конечно, было гораздо выгоднѣе строить южную линію, такъ какъ потребность въ этомъ пути была гораздо болѣе настоятельна въ виду того движенія, которое было по этой линіи даже въ то время. Если же это общество предположило строить Саратовскую линію, то это потому только, что постройка южной линіи была предоставлена уже Главному обществу. На этомъ основаніи, если бы выдача концессіи была отсрочена только до слѣдующаго года, въ видахъ уясненія вопроса, насколько будетъ состоятельно Главное общество, то въ 1860 году уже не было никакого сомнѣнія въ необходимости искать новаго строителя и оставалось только оформить это право Правительства особымъ соглашеніемъ съ обществомъ. Такимъ образомъ нѣтъ ничего невѣроятнаго въ томъ, что отсрочка утвержденія устава Саратовской дороги навела бы прямо на мысль

предложить этому обществу постройку южной линіи. Важное же значеніе этой линіи въ государственномъ и экономическомъ отношеніи позволяло предложить обществу и болѣе выгодныя условія и болѣе значительныя пособія. Намъ, можетъ быть, возразятъ, что общество Саратовской дороги едва могло дотянуть дорогу до Рязани, стало быть, и на южномъ направленіи его ожидала та же участь. Но подобное возраженіе вовсе не выдерживаетъ критики. Потребность юго-восточной или Саратовской дороги вовсе не настолько была настоятельна, какъ потребность южной; доказательствъ этому цѣлая масса. Прежде всего количество движенія тутъ и тамъ. Затѣмъ, правительство включало южную линію въ самыя первыя предположенія сѣти дорогъ, тогда какъ Саратовская линія не вошла ни въ одно изъ нихъ, даже и тогда, когда первое общество Саратовской дороги переименовалось въ общество Московско-Рязанской. Ясно, что значеніе южной дороги, признаваемое правительствомъ, не могло быть неизвѣстно капиталистамъ, которые просили о постройкѣ юго-восточной линіи только потому, что южная уже была сдана Главному обществу, наконецъ, въ виду того значенія, которое придавало этой дорогѣ Правительство, и въ виду тѣхъ затратъ, которыя оно само сдѣлало для осуществленія этой линіи, содѣйствіе Правительства могло быть оказано въ болѣе существенной формѣ, чѣмъ для Саратовской линіи, а это содѣйствіе облегчило бы реализацію капитала на заграничныхъ биржахъ. Но особенныя выгоды первоначальной постройки южнаго направленія состояли въ томъ, что тогда дорога прошла бы по среднему направленію между двухъ нынѣ существующихъ южныхъ дорогъ и подходя вѣтвями къ губернскимъ городамъ, лежащимъ на этихъ путяхъ, захватила бы районы дѣятельности того и другаго. При этихъ условіяхъ недостатка въ средствахъ для постройки ожидать было трудно. Точно также не можетъ быть возраженіемъ противъ нашего мнѣнія значительное движеніе по Московско-Рязанской и Рязанско-Козловской дорогамъ, съ одной стороны, и Московско-Курской, съ другой, такъ какъ отъ замѣны этихъ двухъ линій одною движеніе на послѣдней могло только усилиться. Если бы предположеніе наше было осуществлено, то оно дало бы значительный толчекъ развитію каменноугольнаго дѣла, такъ какъ тогда дорога проходила бы по самой срединѣ каменноугольнаго бассейна и путь къ Москвѣ могъ сократиться болѣе, чѣмъ на 100 верстъ; уменьшеніе же цѣны этого продукта даже на одну копѣйку имѣетъ громадное значеніе въ развитіи производства. Еще большее значеніе имѣло бы сбереженіе капиталовъ, которое оказалось бы при

постройкѣ одной линіи вмѣсто двухъ, а эти капиталы въ свою очередь могли бы идти на другія промышленныя предпріятія и создавать новые предметы перевозки, далеко не лишніе для нашихъ южныхъ дорогъ.

Но ничего подобнаго у насъ не случилось. Юго-восточное направленіе остановилось на Рязани и обратилось въ южное, проходя на Козловъ и Воронежъ и конкурируя, такимъ образомъ съ Московско-Курской дорогой.

Послѣ несостоятельности Главнаго общества и общества Саратовской дороги, наше желѣзнодорожное дѣло вступаетъ въ весьма трудный періодъ. Новыя общества не образуются, а между тѣмъ живо сознается необходимость цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ и, въ особенности, южной дороги отъ Москвы черезъ Тулу, Орелъ, Курскъ, Харьковъ и Екатеринославъ до Севастополя.

Въ виду такихъ обстоятельствъ, въ Министерствѣ Путей Сообщенія былъ составленъ первый проектъ сѣти самонужнѣйшихъ дорогъ, который и разсмотрѣнъ въ декабрѣ 1862 и въ январѣ 1863 годовъ въ Совѣтѣ Министровъ. По этому проекту предполагалось выстроить слѣдующія линіи:

	Вер.
1) *Южную*, какъ выше сказано, отъ Москвы до Севастополя	1440
2) *Восточную*, отъ Орла чрезъ Тамбовъ до Саратова	680
3) Западную, отъ Орла чрезъ Смоленскъ и Витебскъ до Динабурга	945
4) Юго-западную, отъ Одессы черезъ Балту, Брацлавъ, Кіевъ, Черниговъ на соединеніе съ западной линіей между Брянскомъ и Ракосовлемъ	1065
5) Юго-восточная или антрацитная, отъ Екатеринослава до Грушевки	380
Всего . . .	4510

Но этимъ благимъ начинаніямъ не суждено было исполниться, также какъ и предположеніямъ въ уставѣ Главнаго общества. Изъ указанныхъ дорогъ первая осуществилась только впослѣдствіи по частямъ, окончена въ 1874 году и представляетъ значительныя уклоненія отъ прямаго пути; восточная линія была признана далеко не существенною, не была внесена впослѣдствіи ни въ одинъ изъ проектовъ сѣти желѣзныхъ дорогъ; участокъ же ея отъ Козлова до Тамбова и отъ Тамбова до Саратова былъ выстроенъ по осо-

бому ходатайству земскихъ собраній и подъ ихъ гарантіею, на что дано разрѣшеніе только въ 1868 году; третья дорога выстроена вполнѣ согласно предположенію и также частями; четвертая осуществилась только частью, и въ измѣненномъ видѣ, а пятая и вовсе не осуществилась. Взамѣнъ оставленныхъ такимъ образомъ дорогъ было разрѣшено строить нѣсколько новыхъ, вовсе не входившихъ въ число первостепенныхъ, но допущенныхъ какъ въ силу ходатайства мѣстныхъ властей Южнаго края, такъ и вслѣдствіе ходатайства частныхъ лицъ о продолженіи выстроенныхъ и строющихся линій. Вслѣдствіе этого потребовалось составить новый проектъ сѣти желѣзныхъ дорогъ „наиболѣе необходимыхъ и нетерпящихъ отлагательства, на которыя, такимъ образомъ, прежде всего должны быть обращены усилія и средства государства“ [1]). Проектъ этой сѣти составленъ по соглашеніи Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, и по разсмотрѣніи въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ былъ Высочайше утвержденъ 23 апрѣля 1865 года. Но прежде нежели мы перейдемъ къ изложенію исторіи постройки этой сѣти, мы должны сказать нѣсколько словъ о постройкѣ тѣхъ дорогъ, которыя не были внесены въ сѣть, а выстроены по отдѣльнымъ разрѣшеніямъ.

Къ числу такихъ дорогъ относится Рязанско-Козловская желѣзная дорога, постройка которой измѣнила окончательно первоначальное направленіе юго-восточной линіи и обратила его въ южное, вслѣдствіе чего осуществленіе одной магистральной линіи по направленію къ югу съ широкимъ развѣтвленіемъ въ сторону сдѣлалось невозможнымъ. Мы уже указывали на это, говоря о постройкѣ Рязанской дороги, и теперь можемъ прибавить къ этому только то, что Рязанская дорога могла еще обратиться въ юго-восточную впослѣдствіи, если бы Рязанско-Козловская дорога не была выстроена и не вошла бы въ районъ южной дороги; но эта постройка окончательно парализировала возможность развѣтвленія южной дороги и сдѣлалась линіей конкурирующей съ этой послѣдней. Затѣмъ она отодвинула эту линію нѣсколько на западъ, вслѣдствіе чего разстояніе между Москвою и каменноугольнымъ бассейномъ увеличилось. Повидимому, главное направленіе между исходной и конечной точкой дороги должно опредѣляться прямою линіею и уклоненія отъ этой линіи могутъ быть допускаемы только вслѣдствіе естественныхъ препятствій, представляемыхъ почвою, и притомъ въ тѣхъ только случаяхъ, когда эти укло-

[1]) «Сборникъ свѣдѣній» 1867 г., № 56.

ненія при ничтожномъ удлиненіи пути представляютъ возможность значительныхъ сбереженій въ издержкахъ постройки. Но никакіе мѣстные интересы не должны отклонять главную магистральную линію въ сторону, такъ какъ подобное уклоненіе будетъ тяжело падать на промышленность и мѣшать ея развитію впродолженіи долгаго времени. Мѣстные интересы никогда не должны заслонять собою интересовъ общихъ и вполнѣ удовлетворяются вѣтвью отъ главнаго пути, устройство которой не можетъ представить затрудненій.

Прежде, нежели мы будемъ говорить объ условіяхъ концессіи на Рязанско-Козловскую дорогу, необходимо прослѣдить ходъ вопроса о попыткахъ къ сооруженію линій для соединенія Москвы съ Одессой и Севастополемъ. Только тогда для читателя уяснятся причины, подъ вліяніемъ которыхъ совершился этотъ печальный эпизодъ, на цѣлыя поколѣнія отодвинувшій у насъ устройство раціональной сѣти и повлекшій за собою непроизводительныя затраты на устройство въ южномъ направленіи двухъ линій вмѣсто одной.

Еще въ апрѣлѣ 1857 года образовалась компанія учредителей при участіи торговаго дома Томсона Бонаръ и Комп. и многихъ высокопоставленныхъ русскихъ лицъ, которая просила о дозволеніи составить акціонерное общество для сооруженія желѣзной дороги отъ Одессы черезъ Балту, Брацлавъ, Кіевъ, Нѣжинъ и Кролевецъ до встрѣчи съ предположенными къ сооруженію Ѳеодосійскою или Либавскою дорогами и съ вѣтвью отъ Брацлава къ Бродамъ на протяженіи 1,400 верстъ. Капиталъ общества предположенъ былъ въ 92.800,000 рублей, что составляло 66,286 руб. на версту. Общество просило на 48 лѣтъ гарантію чистаго дохода въ $5^1/_2$ процентовъ, а на послѣднія 27 лѣтъ въ 4%. Въ виду тѣхъ условій, которыя были предоставлены Главному обществу, общая поверстная стоимость дорогъ котораго опредѣлена въ 68,750 руб. металлическихъ, такая поверстная стоимость не могла быть названа высокою, тѣмъ болѣе, что въ этомъ предложеніи (какъ значится въ Сборникѣ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ 1867 года) о металлической валютѣ вовсе не упоминается, и если гарантія дохода потребована на $^1/_2$% выше, то она все-таки не достигла цифры той поверстной гарантіи, которая предоставлена была Главному обществу, вслѣдствіе ея назначенія въ металлической валютѣ. Несмотря однакожъ на это, повидимому болѣе выгодное предложеніе, просителямъ, по опредѣленію Комитета желѣзныхъ дорогъ 31 мая 1857 года, объявлено, что гарантія можетъ быть дана въ 5 процентовъ на

60 лѣтъ при поверстной стоимости въ 53,000 руб. и въ 4½% на 75 лѣтъ при поверстной стоимости въ 50,000 руб. и что во всякомъ случаѣ необходимо прежде всего произвести точныя изысканія для опредѣленія направленія и длины дороги, а также составить смѣтныя исчисленія.

Мы не имѣемъ въ виду подлиннаго опредѣленія Комитета желѣзныхъ дорогъ и потому, конечно, не можемъ судить о тѣхъ мотивахъ, которые послужили основаніемъ для подобнаго отвѣта; но если необходимость соединенія Одессы съ общей предположенной сѣтью дѣйствительно сознавалась и было желательно скорѣйшее осуществленіе такого соединенія, то намъ непонятно, чѣмъ руководствовался комитетъ при назначеніи такой цѣны, за которую въ то время не мыслимо было сдать постройку какой бы то ни было желѣзной дороги, въ особенности въ виду принятыхъ и утвержденныхъ условій Главнаго общества. Вѣроятнѣе всего, что предложеніе это считалось необходимымъ отклонить на томъ основаніи, чтобы не помѣшать Главному обществу дальнѣйшую реализацію акцій на заграничныхъ биржахъ и тѣмъ не затруднить постройку уже разрѣшенныхъ линій. Если такое опасеніе дѣйствительно существовало и отказъ мотивировался этимъ опасеніемъ, то послѣдствія доказали, что мѣра, принятая для содѣйствія Главному обществу, вовсе не достигла своей цѣли. Первый выпускъ акцій уже былъ помѣщенъ, а послѣдующихъ выпусковъ Главное общество все-таки сдѣлать не могло, несмотря на оказанное ему такимъ образомъ содѣйствіе. Отсюда можно вывести одно практическое правило, не лишнее для будущаго, что кредитъ общества, принявшаго на себя серьезныя обязательства, поддерживается раціональностію его распоряженій, а отнюдь не косвенными мѣрами, имѣющими въ виду освободить его отъ конкуренціи. Подобныя мѣры влекутъ за собою только пожертвованія собственными интересами, нисколько не спасая контрагентовъ отъ конкуренціи, которая все-таки является съ другой стороны, такъ какъ капиталы не остаются праздными и—изыскиваютъ для себя новыя помѣщенія. Конечно, нѣтъ никакихъ гарантій въ томъ, что общество, предложенное торговымъ домомъ Томсонъ Бонаръ, было бы болѣе состоятельно, чѣмъ Главное общество, но позволительно думать, что участіе въ нашемъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ другой крупной компаніи не поставило бы въ необходимость спасать отъ несостоятельности Главное общество во что бы то ни стало. Къ тому же и послѣднее, имѣя въ виду, что въ Россіи дѣйствуетъ также англійскій финансовый міръ, быть-можетъ, повело бы свои дѣла иначе.

Ровно черезъ годъ, т. е. 31 мая 1858 года, такой же отвѣтъ былъ данъ другой компаніи учредителей, къ которой присоединилась и прежняя. Эта компанія просила разрѣшенія на постройку дорогъ отъ Одессы до Бердичева и отъ Радзивилова черезъ Бердичевъ и Кіевъ до Курска на протяженіи 1,200 верстъ. Несостоятельность главнаго общества въ то время еще не выяснилась, а потому и мотивы отказа, по всей вѣроятности были тѣже.

Затѣмъ 4 декабря 1862 года представленъ былъ новый проектъ общества Одесско-Кіевской дороги. Въ число учредителей этого общества вступили нѣкоторые изъ прежней компаніи, а также представители высшей администраціи и инженернаго дѣла въ Россіи. По уставу предполагалось вести дорогу отъ Одессы на Крыжаполь до Кіева съ вѣтвью черезъ Тирасполь до Парканъ на Днѣстрѣ. Отъ Крыжаполя къ Кіеву предполагалось направить дорогу не на Брацлавъ и Бѣлую Церковь, а по водораздѣлу, вслѣдствіе чего достигалась экономія въ постройкѣ на 8 мил. рублей. Длина проектированной линіи опредѣлялась въ 647 верстъ, при чемъ испрашивалось 5% гарантіи чистаго дохода на капиталъ 85,000 руб. кредитныхъ на версту. Уставъ общества на этихъ условіяхъ утвержденъ по постановленію комитета гг. министровъ 21 марта 1863 года. Между тѣмъ по ходатайству Новороссійскаго генералъ-губернатора 15 января того же 1863 года было разрѣшено начать постройку дороги отъ Одессы къ колоніи Парканы на Днѣстрѣ на счетъ казны хозяйственнымъ образомъ, поручивъ производство работъ барону Унгернъ-Штернбергу подъ надзоромъ генералъ-адъютанта Коцебу. Вслѣдствіе этого, вмѣстѣ съ утвержденіемъ устава, учредителямъ объявлено, что разрѣшенная постройка будетъ продолжаться и произведенныя работы, если общество состоится, будутъ ему переданы по дѣйствительной ихъ стоимости, при чемъ за участки оконченные, гарантія правительства будетъ считаться не съ 85,000 руб. за версту, а съ той суммы, въ которую они обойдутся правительству.

Въ этомъ ходѣ дѣла обращаютъ на себя особенное вниманіе два обстоятельства, характеризующія тогдашніе взгляды на дѣло какъ въ высшихъ правительственныхъ сферахъ, такъ и въ средѣ предпринимателей. Прежде всего бросаются въ глаза два противуположныхъ теченія въ стремленіяхъ мѣстной и центральной администраціи. Проектъ устава общества былъ подписанъ многими вліятельными лицами, такъ что не довѣрять серьезности сдѣланныхъ предложеній не было основанія, и это выразилось въ его утвержденіи. Сверхъ того онъ былъ представленъ 4-го декабря

1862 года и поэтому, въ виду существовавшихъ шансовъ на его утвержденіе простой расчетъ требовалъ отложить утвержденіе ходатайства Новороссійскаго генералъ-губернатора, по крайней мѣрѣ, до разрѣшенія вопроса объ утвержденіи устава общества, тѣмъ болѣе, что разсмотрѣніе этого устава предстояло въ ближайшемъ будущемъ. Вмѣсто того былъ избранъ путь, имѣвшій, какъ кажется, въ виду согласить желаніе мѣстной власти строить немедленно дорогу хозяйственнымъ способомъ, помимо всякаго вліянія главнаго управленія путей сообщенія, съ желаніемъ центральной администраціи вести это дѣло согласно общепринятому порядку. Само собою разумѣется, что такое стремленіе, согласить совершенно два противуположныя требованія, должно было потерпѣть неудачу, такъ какъ утвержденное общество не состоялось именно потому, что возникло затрудненіе въ немедленной передачѣ обществу работъ, произведенныхъ правительствомъ по линіи между Одессой и Парканами, что и было заявлено предсѣдателемъ временнаго правленія графомъ Барановымъ въ засѣданіи комитета желѣзныхъ дорогъ 29 апрѣля 1864 года. Хотя обязательство на передачу этихъ работъ и было обусловлено, какъ мы видѣли выше, при самомъ утвержденіи устава общества, но затрудненіе дѣйствительно возникло вслѣдствіе тѣхъ порядковъ, которые были введены при производствѣ работъ, а именно: онѣ производились сформированными для этой цѣли арестантскими командами изъ лицъ, содержавшихся въ арестанскихъ ротахъ гражданскаго вѣдомства. Дѣйствительно, если бы работы эти передать частному обществу, то расходы по формированію этихъ командъ, только что произведенные, были бы чистою потерею. Такимъ образомъ, разрѣшеніе на производство работъ хозяйственнымъ образомъ, котораго также настоятельно требовала мѣстная власть и тѣ порядки, которые при этомъ введены, парализовали впослѣдствіи не только возможность исполненія обязательствъ, принятыхъ комитетомъ гг. министровъ въ отношеніи учреждаемаго общества, но и помѣшали образованію самаго общества, а вслѣдствіе этого отсрочили на значительный періодъ времени постройку желѣзной дороги отъ Одессы къ Кіеву.

Другое обстоятельство, на которое мы желали указать, это та шаткость взглядовъ на значеніе денежной валюты, которая господствовала въ то время въ нашемъ обществѣ и которая до извѣстной степени остается до сихъ поръ. Дѣло въ томъ, что предпріятіе, о которомъ мы говоримъ, представляло собой цѣнность въ 55 мил. рублей, которые могли быть реализованы только

на заграничныхъ рынкахъ и подлежали затратѣ на длинный періодъ времени въ 85 лѣтъ, а между тѣмъ учредители оцѣнивали его на кредитный рубль, стоимость котораго значительно уже понизилась, и никто не могъ сказать, остановится ли это пониженіе и гдѣ именно? Весьма естеетвенно, что при дальнѣйшемъ пониженіи курса гарантированный доходъ, выдаваемый кредитными рублями, представлялъ бы собою процентъ ниже того, на что капиталисты разсчитывали при подпискѣ на акціи. Вслѣдствіе этого подписка не состоялась и временное правленіе общества ходатайствовало о дарованіи ему гарантіи въ металлической валютѣ, о чемъ и представлено прошеніе Главноуправляющему Путей Сообщенія 7 марта 1864 года. Само собою разумѣется, что такое ходатайство не встрѣтило бы затрудненій, такъ какъ подобной гарантіей пользовалось уже главное общество, но въ виду невозможности передать обществу работы на линіи между Одесской и Парканами и заявленія предсѣдателя правленія о невозможности безъ этой передачи образовать общество, опредѣленіемъ комитета желѣзныхъ дорогъ 29 апрѣля 1864 года дѣйствіе устава общества прекращено. Вмѣстѣ съ тѣмъ, вслѣдствіе ходатайства Новороссійскаго генералъ-губернатора, предписано работы на линіи отъ Одессы къ Днѣстру вести на тѣхъ же основаніяхъ и продолжить ихъ до Балты, а по окончаніи дороги оставить этотъ путь въ вѣдѣніи правительства.

Просматривая наши замѣчанія по поводу несостоявшагося общества Одесско-Кіевской дороги, читатель можетъ замѣтить какъ бы оттѣнокъ сожалѣнія объ этой неудачѣ и на этомъ основаніи упрекнуть насъ въ противорѣчіи основнымъ нашимъ принципамъ, по которымъ мы считаемъ вреднымъ предоставленіе частнымъ обществамъ права постройки желѣзныхъ дорогъ и ихъ эксплуатаціи на продолжительные сроки. Но читатель очень ошибется, если выведетъ изъ нашихъ словъ подобное заключеніе. Въ нашихъ словахъ есть дѣйствительно сожалѣніе, но только о томъ, что тенденціи мѣстнаго управленія взяли такъ сказать верхъ надъ соображеніями центральной администраціи и такимъ образомъ средства государственнаго казначейства раздвоились. Вмѣсто того, чтобъ быть направленными исключительно на скорѣйшую постройку южной линіи отъ Москвы къ портамъ Азовскаго моря, часть ихъ была употреблена на постройку Одесско-Балтской и Балтско-Кременчугской дорогъ, не имѣвшихъ почти никакого значенія для устройства Балтско-Кіевской и Харьково-Кременчугской. Кромѣ того, съ постройкой Знаменско-Николаевской дороги значеніе Кре-

менчугско-Балтскаго участка совершенно исчезаетъ. Такимъ образомъ, наше сожалѣніе можетъ относиться лишь къ тому обстоятельству, что была сдѣлана непроизводительная затрата въ видахъ удовлетворенія тенденціи мѣстной администраціи въ ущербъ общегосударственнымъ интересамъ. Послѣ этой оговорки мы возвращаемся къ нашему предмету.

Въ теченіи 1861 года наше общество было сильно заинтересовано вопросомъ о направленіи южной линіи и въ печати того времени серьезно обсуждался вопросъ: должна ли идти дорога на югъ отъ Москвы, на соединеніе съ ближайшими портами Азовскаго моря, черезъ Тулу, Орелъ, Курскъ и Харьковъ, или на соединеніе съ Одессой, черезъ Калугу и Кіевъ? Вопросъ этотъ возбудилъ очень горячую полемику между газетами, и защитники послѣдняго направленія основывали свои доводы преимущественно на политическихъ и стратегическихъ соображеніяхъ. Принимая въ соображеніе смуты, возникшія въ юго-западномъ краѣ вмѣстѣ съ польскимъ мятежемъ, они доказывали необходимость парализовать сепаратистическія стремленія польской интеллигенціи, притянувъ матерь городовъ земли Русской къ ея центру самымъ кратчайшимъ путемъ. Противники же ихъ, не отрицая политическаго и стратегическаго значенія желѣзныхъ дорогъ, утверждали, что главное ихъ значеніе есть чисто экономическое и что только удовлетворяя прежде всего экономическимъ интересамъ, государство можетъ получить средства для дальнѣйшаго преслѣдованія своихъ политическихъ и стратегическихъ цѣлей, дѣйствуя же наоборотъ, оно рискуетъ не достигнуть ни тѣхъ, ни другихъ. Средства на постройку желѣзныхъ дорогъ, говорили они, требуются громадныя, а имѣются таковыя въ очень ограниченномъ количествѣ, поэтому весь вопросъ сводится къ тому, какія линія должны строиться напередъ, а вовсе не въ томъ, нужна ли та или другая линія. Но такъ какъ насущная потребность промышленности въ данную минуту состоитъ въ томъ, чтобы сблизить производительныя губерніи, съ одной стороны, съ моремъ, а съ другой съ Москвою, какъ съ центромъ торговой и мануфактурной дѣятельности, и кратчайшій путь для этого идетъ изъ Москвы черезъ Тулу, Орелъ и Харьковъ, къ портамъ Азовскаго моря, то слѣдуетъ отдать предпочтеніе этому направленію. По мнѣнію первыхъ, впереди должны были идти политическія требованія, по мнѣнію послѣднихъ—экономическія. Ниже мы укажемъ рѣшеніе, которое положило конецъ возникшей между газетами полемикѣ, а теперь посмотримъ, что сдѣлано было со времени несостоятельности Главнаго общества для осуществленія желѣзной

дороги по южному направленію отъ Москвы, поставленному во главѣ всѣхъ при утвержденіи въ 1862 году сѣти главныхъ магистральныхъ линій.

Въ виду неуспѣха осуществленія Ѳеодосійской линіи средствами Главнаго Общества, 25 іюля 1863 года заключенъ уступочный договоръ на постройку линіи отъ Москвы до Севастополя съ вѣтвью къ антрацитовымъ копямъ съ англійскими учредителями Пальмеромъ, Фрюлингомъ и Комп. По этому договору учредители обязывались въ теченіи года составить въ Англіи общество для постройки этой дороги въ продолженіи 6 лѣтъ и эксплуатаціи ея въ теченіи 99 лѣтъ со времени ея окончанія. Нарицательный капиталъ общества опредѣленъ въ $22^1/_2$ м. фунтовъ или 140,625,000 металлическихъ рублей, что составитъ по расчету 1,446 верстъ по 97,251 руб. металлическихъ за версту. На этотъ капиталъ условлена гарантія правительства по $5^1/_{24}$ процентовъ и погашенія даже во время постройки дороги по мѣрѣ взноса капитала. Кромѣ этихъ и обыкновенныхъ правъ, даруемыхъ обществамъ, Московско-Севастопольскому обществу даны были слѣдующія привиллегіи: 1) Безплатный отводъ участка въ донецкомъ бассейнѣ для исключительнаго добыванія каменнаго угля и гарантія въ тѣхъ же размѣрахъ на капиталъ, который будетъ затраченъ обществомъ на устройство шахтъ и добываніе каменнаго угля и на постройку желѣзной дороги отъ Екатеринослава или другой точки дороги къ шахтамъ. 2) Безплатная уступка обществу части казенной мѣстности у Севастополя съ находящимися при ней строеніями, пристанями и магазинами подъ товарную станцію, съ распространеніемъ гарантіи правительства на капиталъ, израсходованный обществомъ на улучшеніе порта, набережныхъ, магазиновъ и проч., и 3) объявленіе мѣстности при Севастопольскомъ портѣ у оконечности желѣзной дороги вольнымъ портомъ.

Такія необычайныя привиллегіи, и такая громадность поверстной цѣны могутъ быть объяснены, съ одной стороны, тѣмъ экономическимъ значеніемъ, которое придавало правительство осуществленію этой линіи, съ другой же стороны, полнымъ отсутствіемъ данныхъ для сужденія о количествѣ земляныхъ работъ и о дѣйствительной стоимости какъ этихъ работъ, такъ и другихъ принадлежностей дороги. Но какъ бы велика ни была поверстная стоимость сооруженія дороги, все-таки эта величина данная и точно опредѣленная; но всего удивительнѣе въ этомъ договорѣ то, что правительство рѣшалось обезпечить извѣстнымъ чистымъ доходомъ тотъ капиталъ, который будетъ употребленъ на устрой-

ство каменноугольныхъ шахтъ, желѣзной дороги къ нимъ, а также на улучшеніе порта, набережныхъ и магазиновъ, безъ ограниченія цифры этого капитала. На такіе предметы и при такихъ условіяхъ можно затратить баснословныя суммы въ видахъ сокращенія расходовъ производства, хотя бы это сокращеніе равнялось даже ничтожной долѣ процента на затраченный капиталъ.

Несмотря, однакожь, на такія баснословно выгодныя условія, учредители не могли образовать общества и, къ счастію Россіи, принуждены были отказаться отъ исполненія договора. Какъ объяснить подобный фактъ, въ особенности въ виду тѣхъ цѣнъ, за которыя нынѣ дорога эта вполнѣ осуществилась? Намъ кажется, что въ этомъ случаѣ нежеланіе англійскихъ капиталистовъ принять участіе въ такомъ выгодномъ дѣлѣ можетъ быть объяснено причинами двоякаго рода. Прежде всего надо вспомнить, что до этого времени русскій бюджетъ представлялъ государственную тайну и государственная роспись только въ 1863 году была опубликована въ первый разъ, и притомъ въ самыхъ общихъ чертахъ, такъ что даже и для русскаго читателя представлялось очень мало возможности судить о дѣйствительномъ положеніи русскихъ финансовъ, англійскій же капиталистъ не могъ объ нихъ имѣть никакого понятія. Съ другой стороны, самая громадность предоставленныхъ обществу привиллегій заставляла практическихъ людей опасаться и предполагать, нѣтъ ли въ этомъ дѣлѣ какихъ-нибудь непреодолимыхъ препятствій, если Главное общество отказалось отъ постройки этой линіи, а правительство соглашается на такія обременительныя условія. Практическій умъ англичанъ не могъ допустить предположенія, что точныя изысканія по этой линіи начаты только въ этомъ году, при заключеніи же договора ихъ вовсе въ виду не имѣлось. Такое предположеніе казалось тѣмъ менѣе возможнымъ, что Главное общество, которому была предоставлена первоначально эта линія, начинало работы по этой линіи и передавало ихъ правительству вмѣстѣ съ проектами и смѣтами. Поэтому съ точки зрѣнія практическаго человѣка необходимо было предположить особыя затрудненія въ дѣлѣ, если правительство соглашается на подобныя рискованныя условія, при которыхъ оно можетъ быть втянуто въ такіе непроизводительные расходы, которыхъ оно и не предполагаетъ. Подобная точка зрѣнія могла имѣть тѣмъ большее оправданіе, что сами учредители также не имѣли подробныхъ изысканій. Наконецъ всякое отсутствіе въ то время даже судебныхъ гарантій для затраченнаго въ Россіи капитала и обыкновенное предубѣжденіе англичанъ противъ

нашихъ порядковъ могли также повліять на невозможность образованія въ Англіи общества съ такимъ значительнымъ капиталомъ. Какъ бы то ни было, но общество не состоялось, и сожалѣть объ этомъ, конечно, нечего.

Но еще прежде договора съ учредителями, а именно въ апрѣлѣ 1863 года, сдѣлано было распоряженіе о производствѣ изысканій между Москвою и Орломъ. По окончаніи этихъ изысканій избранное направленіе утверждено 21 мая 1864 года, а въ іюлѣ того же года приступлено къ работамъ на участкѣ между Москвою и Серпуховомъ. За уничтоженіемъ уступочнаго договора на постройку Севастопольской дороги работы велѣно продолжать. Выше мы говорили о той полемикѣ, которая возникла въ газетахъ по поводу направленія южной дороги въ теченіи 1863 года. Около этого же времени Новороссійскій генералъ-губернаторъ въ виду продолженія строившейся желѣзной дороги отъ Одессы до Балты возбудилъ вопросъ о направленіи этой линіи не на Кіевъ, а на Кременчугъ и Харьковъ. Въ то время мысль о возможности быстрой постройки цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ, конечно, никому не приходила въ голову и подобное измѣненіе въ направленіи южной желѣзной дороги могло оставить внѣ всякаго рельсоваго сообщенія съ одной стороны Кіевъ и Подольскую губернію, а съ другой Крымъ и Азовское побережье съ его портовыми городами. Весьма естественно, что такое мнѣніе, дошедшее до свѣдѣнія публики, возбудило еще большую полемику въ газетахъ. Аргументы противъ подобнаго предположенія были настолько сильны, что породили разномысліе въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ, которое разрѣшено однакожь состоявшимся, 28 декабря 1864 года, рѣшеніемъ, удовлетворившимъ до извѣстной степени обѣ стороны: „южную дорогу, начатую отъ Москвы до Серпухова и отъ Одессы до Балты, продолжать строить средствами казны по возможности дѣятельно съ одной стороны отъ Серпухова черезъ Тулу, Орелъ и Курскъ до Кіева, а съ другой отъ Балты, на Кременчугъ и Харьковъ, предоставивъ дальнѣйшему соображенію изысканіе средствъ для соединенія сего послѣдняго города съ Курскомъ“ (Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ 1867 года).

Такимъ образомъ вопросъ о южной желѣзной дорогѣ, признанной уже нѣсколько разъ наиболѣе необходимой, опять не былъ рѣшенъ окончательно, а раздѣленіе средствъ Государственнаго Казначейства на постройку двухъ путей, не имѣющихъ между собою связи, отсрочило на нѣсколько лѣтъ соединеніе внутреннихъ губерній Россіи съ портами Азовскаго моря и Кіева съ Одессой.

Такое раздвоеніе средствъ Государственнаго Казначейства замедляло постройку дороги къ югу отъ Курска, мѣшало производительности капитала, употребленнаго на постройку дороги отъ Москвы до Курска, и вмѣстѣ съ тѣмъ давало совершенно другое направленіе вопросу о способѣ дальнѣйшаго продолженія этой линіи; наконецъ, оно было причиною совершенно непроизводительной затраты на постройку дороги отъ Балты до Кременчуга, которая въ настоящее время представляется тяжелымъ бременемъ для двухъ желѣзнодорожныхъ обществъ [1]), между которыми она раздѣлена, такъ какъ доходы этихъ участковъ не покрываютъ расходовъ эксплуатаціи.

Несмотря, однакожь, на такое категорическое рѣшеніе, исполненіе его замедлилось значительно. Много было выстроено и открыто для движенія другихъ дорогъ прежде, чѣмъ это предположеніе осуществилось. Немедленно было приступлено только къ постройкѣ дороги отъ Балты до Елизаветграда и затѣмъ отъ Елизаветграда до ст. Крюкова, лежащаго на берегу Днѣпра противъ Кременчуга, такъ какъ это зависѣло отъ распоряженія мѣстной власти. Что же касается участка отъ Харькова до Кременчуга, то концессія на постройку его выдана три съ половиною года спустя, т. е. 24 августа 1868 года; движеніе же на немъ окончательно открыто только 15 іюня 1871 года. Обстоятельство это, вмѣстѣ съ тѣмъ, что въ этотъ промежутокъ времени выстроено много такихъ дорогъ, о которыхъ и не думали въ 1864 году, прямо указываетъ, что особенной потребности въ этой дорогѣ отнюдь не существовало. Мало этого, возникалъ даже вопросъ, доходившій до Комитета желѣзныхъ дорогъ, объ относительной важности направленія дороги отъ Харькова къ Севастополю и къ Кременчугу и о замѣнѣ послѣдняго первымъ, причемъ возникло разногласіе. Постановленіемъ большинства голосовъ 31 мая 1868 года вопросъ этотъ разрѣшенъ однакожь въ смыслѣ одинаковой важности обѣихъ линій и предположено приступить къ постройкѣ какъ той, такъ и другой: но объ этомъ послѣ.

Во исполненіе означеннаго выше рѣшенія совѣта министровъ 28 декабря 1864 года, въ комитетѣ министровъ 23 февраля 1865 года утверждено положеніе о постройкѣ Московско-Орловской желѣзной дороги: строителю дороги предоставлено право дѣлать на мѣстѣ всѣ распоряженія по производству работъ и

---

[1]) Харьково-Николаевской и Одесской желѣзныхъ дорогъ, изъ которыхъ первая владѣетъ участкомъ отъ Кременчуга до Елизаветграда, а послѣдняя остальнымъ.

поставокъ и утверждать подряды до 10,000 руб., а въ крайнихъ случаяхъ даже отступать отъ утвержденныхъ проектовъ, безъ ущерба однакожь прочности сооруженій. Заказъ же рельсовъ и подвижнаго состава возложенъ на Департаментъ желѣзныхъ дорогъ. Поверстная стоимость сооруженія, кромѣ расхода на рельсы и подвижной составъ, опредѣлена среднимъ числомъ въ 45,000 руб. кредитныхъ съ версты. Если изъ этой суммы сдѣлано будетъ сбереженіе заботами строителей, то предоставлено въ пользу ихъ 10% съ суммы этого сбереженія. Это послѣднее распоряженіе, въ виду трудности окончанія счетовъ по постройкѣ, повидимому до сихъ поръ еще не приведено въ исполненіе, —хотя не подлежитъ никакому сомнѣнію, что работы по первоначальной постройкѣ оказались ниже этой разцѣнки.

Между тѣмъ какъ дѣлались всѣ эти распоряженія для постройки линіи, долженствующей соединить Москву съ портами Азовскаго и Чернаго морей, одновременно, и, быть можетъ, даже вслѣдствіе медленности рѣшенія этого вопроса, возникала по частямъ новая линія, которая сдѣлалась впослѣдствіи серьезнымъ конкурентомъ дороги, предположенной строить на счетъ правительства. Мы говоримъ о линіи отъ Рязани до Ростова, первый участокъ которой — Рязанско-Козловская дорога разрѣшена 12 марта 1865 г. и выстроена на протяженіи 197 верстъ съ небывалою до сихъ поръ быстротою: она открыта для движенія менѣе чѣмъ черезъ полтора года, а именно 5 сентября 1866 года. Неудачи, колебанія и споры, происходившіе по поводу направленія главной магистральной линіи къ югу отъ Москвы, замедлили настолько эту постройку, что дали возможность другому направленію пройти почти параллельно главной линіи и сдѣлаться не только линіей конкурирующей съ нею, но и получить первенствующее значеніе въ системѣ желѣзныхъ дорогъ. При такихъ обстоятельствахъ Московско-Харьково-Севастопольская линія едва ли когда-нибудь будетъ имѣть возможность достигнуть такого положенія, на которое она могла бы расчитывать, еслибъ она составляла единственный путь къ югу отъ Москвы, развѣтвляясь постоянно на всемъ своемъ протяженіи. Постройка Рязанско-Козловской дороги, быть можетъ, даже, помимо желанія ея строителей, какъ мы сказали выше, повернула предполагавшуюся юго-восточную магистральную линію къ югу и тѣмъ опредѣлила дальнѣйшее ея направленіе и тяготѣніе отнюдь не къ низовьямъ Волги, а къ Воронежу и Ростову. На этомъ основаніи разрѣшеніе постройки дороги къ Козлову и далѣе мы считаемъ очень важной ошибкой,

несмотря на то, что результаты эксплуатаціи, повидимому, противорѣчатъ этому мнѣнію и вполнѣ оправдываютъ постройку. Мы убѣждены въ томъ, что потребность этой мѣстности въ передвиженіи точно также была бы удовлетворена вѣтвью дороги, проходящей чрезъ Рязань и Моршанскъ. Разстояніе до Саратова сократилось бы значительно и не пришлось бы строить бездоходной линіи отъ Козлова до Воронежа и Грушевки, что было уже необходимо какъ только желѣзная дорога отъ Рязани дошла до Козлова. Какъ бы то ни было, но фактъ совершился, и мы должны говорить объ условіяхъ постройки этой дороги.

Концессія была выдана статскому совѣтнику фонъ-Дервизу, бывшему директору въ правленіи Московско-Рязанской дороги. Основной капиталъ общества опредѣленъ въ 14.965,252 руб. металлическихъ, изъ которыхъ акціонерный капиталъ представлялъ собою цифру 4.886,625 руб. и облигаціонный 10.078,627 руб. Акціи были выпущены въ 100 фун. стерлинговъ, а облигаціи въ 200 прусскихъ талеровъ. Капиталъ этотъ при длинѣ дороги въ 197 верстъ составляетъ поверстную стоимость въ 75,965 руб. 75 коп. металлическихъ, что въ переводѣ на кредитные рубли по тогдашнему курсу составляетъ 91,158 р.

Въ это самое время уже имѣлись въ виду поверстныя цѣны Рязанской, Риго-Динабургской и Динабурго-Витебской дорогъ, также какъ и цѣны, которыя предлагали предприниматели южныхъ дорогъ между Одессою и Кіевомъ, а потому цѣна Рязанско-Козловской дороги можетъ показаться громадной даже и для того времени, не говоря уже о цѣнахъ, по которымъ строились дороги нѣсколько лѣтъ спустя. Но если мы примемъ въ соображеніе техническія условія постройки, то громадность этой цѣны поразитъ всякаго. Начать съ того, что общество въ Рязани не имѣетъ своего дебаркадера, а отправляетъ пассажировъ со станціи Московско-Рязанской дороги. Затѣмъ, всѣ промежуточныя станціи деревянныя; ширина полотна дороги предположена въ одинъ путь, точно также, какъ и желѣзныя части мостовъ; продольные склоны допускались въ 0,01 сажени, тогда какъ на другихъ дорогахъ они не превышали 0,008; всѣхъ мостовъ 14 и самый большій изъ нихъ черезъ рѣку Проню имѣетъ длину не болѣе 40 саж., 1 мостъ въ 25 саж., 2 моста по 20 саж., 2 по 15 саж. и 1 въ 10 саж., остальные не могутъ даже быть названы мостами, такъ какъ ни одинъ изъ нихъ не достигаетъ и двухъ саженъ. При этомъ надо обратить вниманіе, что мѣстность, по которой проходитъ дорога, не представляла ни малѣйшихъ затрудненій и

земляныя работы въ нѣсколько большихъ размѣрахъ встрѣчаются только на первыхъ 35 верстахъ отъ Рязани, но и тутъ выемки не превышаютъ 4 саженъ; на всемъ же остальномъ протяженіи количество земляныхъ работъ ничтожно. Что же касается второй половины дороги, отъ Ряжска до Козлова, то она идетъ по мѣстности, имѣющей характеръ совершенной равнины и почти безъ всякихъ земляныхъ работъ: здѣсь просто по грунту насыпанъ баластъ и положены шпалы, а вдоль дороги проведены канавки. Кромѣ того, необходимо принять въ соображеніе, что и количество подвижнаго состава, которымъ была первоначально снабжена дорога, было далеко ниже другихъ дорогъ. Такъ на Нижегородской дорогѣ 1 паровозъ приходился на 4 версты, и 4 вагона всѣхъ наименованій на версту, тогда какъ на Рязанско-Козловской дорогѣ 1 паровозъ приходился на 6 верстъ и только $3^1/_2$ вагона на версту. Но если сравнить эти условія съ Варшавско-Вѣнской дорогой, то они окажутся еще болѣе поразительными. Стоимость этой дороги обошлась 55 т. рублей съ версты, а между тѣмъ количество подвижнаго состава представляется въ слѣдующемъ видѣ: 1 паровозъ приходится на 4,7 версты, и 5 вагоновъ на 1 версту дороги. При такихъ условіяхъ, основный капиталъ Рязанско-Козловской дороги представляется преувеличеннымъ чуть не вдвое. Утвержденіе этой цѣны можетъ быть объяснено только совершеннымъ отсутствіемъ данныхъ для сужденія какъ объ условіяхъ мѣстности и количествѣ предстоявшихъ работъ, такъ и о дѣйствительной стоимости желѣзнодорожныхъ принадлежностей. Нельзя, конечно, отвергать и того, что неудача проекта общества Севастопольской дороги вызвала такое настроеніе въ правительственныхъ сферахъ, которымъ учредитель весьма ловко воспользовался. При отсутствіи точныхъ данныхъ дѣйствительно могло казаться, что если одно общество отказывается строить дорогу за 97 т. рублей металлическихъ, а другое берется ее выстроить за 91 т. рублей кредитныхъ съ версты, то при поверхностномъ сравненіи только этихъ двухъ цифръ (а другихъ, по всему вѣроятію, въ виду не было) можно придти къ заключенію, что послѣдняя цифра нисколько не преувеличена. Конечно, человѣкъ, знакомый съ дѣломъ, скажетъ, что подобные вопросы не могутъ быть разрѣшаемы такимъ образомъ, что здѣсь необходимо прежде всего принять въ соображеніе цифру необходимаго для предпріятія капитала, такъ какъ найти 10 или 15 милліоновъ гораздо легче, чѣмъ 140 мил. и что условія мѣстности и постройки могутъ разнообразить значительно поверстную стоимость. Все это, конечно, будетъ правда, но она выразитъ

только личное воззрѣніе этого человѣка, отнюдь не обязательное для нашихъ желѣзнодорожныхъ предпринимателей.

Разсматривая поверстную стоимость Рязанско-Козловской дороги, мы можемъ положительно утверждать, безъ опасенія сдѣлать значительную ошибку, что одного облигаціоннаго капитала было достаточно для постройки этой дороги, хотя бы онъ и былъ реализованъ по невыгодному курсу, и что акціонерный капиталъ остался чистымъ барышомъ отъ этого дѣла, т. е. что взноса по акціямъ не приходилось дѣлать и что весь капиталъ, представляемый ими, не болѣе какъ фикція, которая приноситъ однакожъ далеко не призрачный доходъ.

Со времени постройки Рязанско-Козловской дороги наше желѣзнодорожное дѣло принимаетъ другой характеръ и на нашемъ рынкѣ является цѣлая масса предпринимателей, которыхъ прежде правительство искало, но не находило.

Интересно вглядѣться въ причины возникновенія этой предпріимчивости, и мы позволимъ себѣ остановить на нихъ вниманіе читателя. Постройка Рязанско-Козловской дороги дала, какъ намъ кажется, сильный толчекъ этому дѣлу. Прежде всего она представила наглядный примѣръ, что реализація капитала при извѣстныхъ условіяхъ возможна и для русскихъ предпринимателей, что при той поверстной стоимости, которую правительство готово гарантировать, не только можно дѣлать значительныя скидки банкирамъ съ цѣны облигацій, но можно построить дорогу на одинъ облигаціонный капиталъ и оставить за собою всѣ акціи, не внося за нихъ ни одной копѣйки. Мы утверждаемъ это на томъ основаніи, что акцій нѣкоторыхъ обществъ ни во время постройки, ни послѣ въ продажѣ вовсе не было; затѣмъ Рязанско-Козловская дорога также наглядно доказала, что постройка желѣзныхъ дорогъ въ Россіи можетъ производиться быстро и не встрѣчаетъ затрудненій; наконецъ, она показала, что желѣзная дорога, входящая въ нашу черноземную полосу, получаетъ разомъ достаточное количество грузовъ и развиваетъ значительно движеніе ихъ на той дорогѣ, продолженіемъ которой она служитъ (примѣръ Московско-Рязанской дороги, доходы которой сильно возросли и акціи поднялись именно съ открытіемъ движенія по Рязанско-Козловской дорогѣ). Такимъ образомъ постройка этой дороги съ одной стороны указала экономическое значеніе, по крайней мѣрѣ, нѣкоторыхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, опровергнувъ положительно устачовившееся на европейскомъ денежномъ рынкѣ со времени несостоятельности Главнаго общества мнѣніе о ихъ невыгодности; съ другой же, представила до оче-

видности наглядный примѣръ, во что обходится постройка дорогъ при умѣньѣ распорядиться и какія выгоды можетъ получить строитель, когда дѣйствительная стоимость сооруженія остается неизвѣстною. Слѣдствіемъ успѣшнаго и быстраго сооруженія этой дороги явилась цѣлая масса предложеній со стороны разныхъ предпринимателей, осаждавшихъ правительство предложеніями о разрѣшеніи изысканій и постройки дорогъ по всѣмъ направленіямъ. Кому только не приходило въ голову сдѣлаться желѣзнодорожнымъ строителемъ? Этого общаго увлеченія не избѣгли даже земскія учежденія, и представители ихъ, пользуясь тѣмъ авторитетомъ, который придавало имъ ихъ избраніе и ссылаясь на желаніе и ручательство своихъ довѣрителей, конкуррировали съ различными предпринимателями, желая заручиться правомъ на устройство желѣзной дороги. Нѣкоторыя изъ земствъ даже успѣли получить это право, но, какъ доказали послѣдующія событія, особыхъ выгодъ собственно для земства изъ этого не произошло, хотя участіе это и не осталось безъ послѣдствій, очень выгодныхъ для лицъ, дѣйствовавшихъ отъ имени земства. Такія печальныя явленія, характеризующія состояніе нашего общества, говорятъ сами за себя и не требуютъ поясненій; но мы опасаемся, чтобы насъ не обвинили въ голословности утвержденія, что постройка желѣзныхъ дорогъ приноситъ баснословныя выгоды. Поэтому мы не считаемъ лишнимъ сдѣлать сравненіе разцѣнки Рязанско-Козловской дороги съ Привислянской линіей. Мы пользуемся для этого той разцѣнкой, которая публикована въ Сборникѣ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ 1867 года, и разцѣночной вѣдомостью, предъявленной при подпискѣ на акціи Привислянской дороги. Изъ этой послѣдней мы беремъ цѣны за работы и поставки на металлическіе рубли и расчитываемъ ихъ на число верстъ Рязанско-Козловской дороги и количество подвижнаго состава, которымъ эта дорога была снабжена первоначально. Мы думаемъ, что цѣны съ 1863 года по 1874 могли только повыситься и что цѣна желѣзныхъ рельсовъ, принятая въ разцѣночной вѣдомости въ 145 коп. метал., была не выше въ 1865 г. Что касается количества земляныхъ работъ, то, въ виду совершенно ровной плоскости, по которой проходитъ дорога отъ Козлова до Ряжска, это количество можетъ быть гораздо ниже, но ни въ какомъ случаѣ не выше, чѣмъ на Привислянской желѣзной дорогѣ, а потому мы предположили для Рязанско-Козловской дороги то же самое количество, т. е. 2,302 куб. саж. на версту. Судя же по суммѣ, которая значится въ разцѣнкѣ этой дороги, слѣдовало бы предположить, что на ней

число кубичес. саженъ земляныхъ работъ доходило до 7,783 на версту, если только принять тѣ же цѣны, которыя предположены въ разцѣночной вѣдомости Привислянской дороги, чему, конечно, не повѣритъ ни одинъ техникъ.

	Во что обошлись работы и поставки по Рязанско-Козловской дорогѣ.	Что они дѣйствительно могли стоить по цѣнамъ Привислянской дороги.
1. Изысканія	60,000 р.	19,700 р.
2. Отчужденіе земель. .	461,000 „	140,700 „ [1]
3. Земляныя работы . .	2.513,300 „	766,921 „ [2]
4. Укрѣпленіе откосовъ и огражденіе земель . .	305,000 „	82,543 „
5. Мосты, трубы, переѣздные мосты	1.587,180 „	512,973 „
6. Переѣзды въ уровнѣ пути	135,000 „	15,620 „
7. Баластный матеріалъ .	739,045 „	278,755 „
8. Матеріалы верхняго деревяннаго строенія. .	296,392 „	154,251 „
9. Поставка рельсовъ и скрѣпленій. . . .	1.715,415 „	1.578,955 „
10. Стрѣлки, крестовины, поворотные круги, передвижныя телѣжки и проч.	156,000 „	89,044 „
11. Укладка верхняго строенія и рельсовъ . .	150,579 „	112,141 „
12. Станціи, пассажирскіе дома, паровозные и вагонные сараи и другія станціонныя зданія . .	1.162,120 „	449,620 „ [3]
13. Водоснабженіе станцій.	230,000 „	65,096 „ [4]
14. Сторожевые дома, будки, казармы . . .	240,000 „	73,632 „

[1]) Мы принимаемъ по 6 десятинъ на версту, по 15 десятинъ подъ второклассныя станціи и по 5 десятинъ подъ трехклассныя. Цѣна за землю подъ дорогу по 100 и подъ станціи по 300 руб.

[2]) По 2,302 куб. саж. на версту и по 1 р. 60 к. метал. за кубикъ.

[3]) По этой статьѣ мы взяли расходы на Привислянской дорогѣ пропорціонально количеству верстъ Рязанско-Козловской линіи.

[4]) Тожс.

	Во что обошлись работы и поставки по Рязанско-Козловской дорогѣ.	Что они дѣйствительно могли стоить по цѣнамъ Привислянской дороги.
15. Верстовые и указательные столбы . . .	4,900 „	1,970 „
16. Электрическій телеграфъ	71,500 „	34,475 „
17. Подвижной составъ .	2.174,110 „	1.896,520 „
18. Оборудованіе мастерскихъ	65,000 „	65,000 „ [1])
19. Управленіе работами и содержаніе центральнаго управленія	835,000 „	436,085 „ [2])
20. Проценты за время постройки	718,000 „	718,000 „
21. Проценты на залоги .	90,000 „	90,000 „
22. Печатаніе акцій и облигацій	9,750 „	9,750 „
23. Коммиссія по уплатѣ o/o по облигаціямъ. .	5,062 „	5,062 „
24. Проценты и прибыль курса контрагенту . .	280,159 „	280,000 „
Итого . .	14.004,962 р.	7.786,942 р.

Въ разцѣнкѣ стоимости сооруженія Рязанско-Козловской дороги, напечатанной въ Сборникѣ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ, не показано, на какую валюту она сдѣлана. Но такъ какъ сюда не вошла стоимость реализаціи капитала, то мы и предполагаемъ, что она сдѣлана на кредитный рубль, иначе былъ бы дефицитъ. Свѣдѣній о судьбѣ остальной части капитала общества мы въ виду не имѣемъ. Замѣчательно, что въ Сборникѣ желѣзныхъ дорогъ за 1868 и 1869 годы реализація облигацій этого общества показана по 82o/o; слѣдовательно по реализаціи облигаціоннаго капитала должно было поступить 8.856,000 талеровъ, или 8.260,876 р. металлическихъ. А такъ какъ цифры втораго столбца нашей таблицы показаны, согласно разцѣнкѣ Привислянской дороги, въ металлическихъ рубляхъ, за исключеніемъ лишь цифръ, перенесенныхъ нами въ полной цифрѣ изъ разцѣнки Рязанско-Козлов-

[1]) Для этой статьи мы приняли цифру, показанную въ разцѣнкѣ Рязанско-Козловской дороги, такъ какъ подобный расходъ не зависитъ отъ длины дороги.

[2]) Для этой статьи мы взяли изъ цифры расхода Привислянской дороги сумму пропорціонально времени, употребленному на постройку Рязанско-Козловской дороги.

ской, значащихся въ нашей вѣдомости подъ №№ 18, 20, 21, 22, 23 и 24, то общую сумму этихъ статей слѣдуетъ уменьшить на 20% по тогдашнему курсу. Поэтому общій итогъ по второму столбцу долженъ уменьшиться на сумму 233,562 руб. и представить цифру въ 7.553,380 руб., которая и выразитъ собою дѣйствительную стоимость сооруженія Рязанско-Козловской дороги по цѣнамъ, принятымъ для сооруженія Привислянской. А такъ какъ эта цифра на 707,496 руб. менѣе чѣмъ капиталъ, вырученный по реализаціи однѣхъ облигацій, и этой суммы съ избыткомъ достаточно для оборотнаго капитала, то мы имѣли полное право сказать, что никакого денежнаго взноса по акціямъ для сооруженія дороги не требовалось и что онѣ достались учредителю общества въ видѣ чистаго барыша.

При этомъ, мы должны обратить вниманіе читателя еще на два обстоятельства. Во-первыхъ, что земляныя работы и искусственныя сооруженія приняты нами согласно ихъ поверстной стоимости на Привислянской дорогѣ, тогда какъ на Рязанско-Козловской условія мѣстности гораздо болѣе благопріятны и, слѣдовательно, должны были обойтись дешевле. Во-вторыхъ, что цѣны на сооруженіе Привислянской дороги далеко выше дѣйствительной ихъ стоимости. Въ доказательство этого напомнимъ читателю ту борьбу, которая возникла при подпискѣ на акціи, и тѣ громадные расходы, которые должны были сдѣлать предприниматели, чтобъ удержать за собою постройку этой линіи. Само собою разумѣется, что эти расходы должны были упасть также на стоимость сооруженія и быть покрыты изъ барышей по постройкѣ. Мы не будемъ утомлять вниманіе читателя подробнымъ вычисленіемъ этихъ барышей, но не можемъ не замѣтить, что при внимательномъ изученіи разцѣночной вѣдомости Привислянской дороги, она представляетъ на нашъ взглядъ увеличеніе до $2^1/_2$ мил. рублей, или болѣе 5,000 руб. на версту противъ дѣйствительной стоимости. Только этимъ увеличеніемъ и возможно объяснить борьбу, которая возникла при подпискѣ на акціи. Вслѣдствіе этого, дѣйствительная стоимость постройки Рязанско-Козловской дороги безъ значительной ошибки можетъ быть уменьшена еще на милліонъ рублей, что вмѣстѣ съ суммой, показанной по разцѣнкѣ въ пользу контрагента 280,000 руб., составитъ 1.280,000 руб. барыша изъ суммы, вырученной по реализаціи облигацій, независимо отъ акціонернаго капитала. Такимъ образомъ, за исключеніемъ этой суммы изъ опредѣленной нами выше и съ прибавленіемъ къ ней стоимости реализаціи (7.553,380—

1.280,000+1.813,463) получимъ полную стоимость 8.086,743 рубля, или 41,050 руб. на версту.

Мы нарочно остановились такъ долго на стоимости сооруженія Рязанско-Козловской дороги, чтобы впослѣдствіи не возвращаться къ этому вопросу на другихъ дорогахъ. Изъ этого изслѣдованія мы можемъ также вывести, что самая большая часть издержекъ постройки одинакова на всѣхъ дорогахъ и что разница обусловливается количествомъ земляныхъ работъ и искусственныхъ сооруженій и разницею въ стоимости лѣсныхъ матеріаловъ. По цифрамъ, приведеннымъ во второмъ столбцѣ нашей вѣдомости, эти расходы составляютъ около 20% и только эта часть строительнаго капитала можетъ представлять сколько-нибудь значительное колебаніе. Вся же остальная необходимая сумма, или $^4/_5$ стоимости постройки, колеблется въ ничтожныхъ предѣлахъ и можетъ быть опредѣлена приблизительно вѣрно по числу верстъ протяженія дороги и количеству назначаемаго для нея подвижнаго состава. Исчисленіе стоимости сооруженія въ настоящее время облегчается кромѣ того существованіемъ биржевыхъ цѣнъ на всѣ необходимые предметы. Количество фабрикъ и заводовъ въ Европѣ, работающихъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ велико и конкуренція между ними такъ значительна, что можно получить предложенія и заключить договоры на поставку всѣхъ принадлежностей дороги на самыхъ выгодныхъ условіяхъ, даже не выходя изъ кабинета. Точно также легко сдать съ подряда производство земляныхъ работъ и станціонныхъ сооруженій, для которыхъ имѣются вполнѣ выработанные типы. Если и представляется нѣкоторое затрудненіе, то это только по части значительныхъ мостовыхъ сооруженій; для менѣе же значительныхъ также выработаны вполнѣ извѣстные типы. Стало быть, постройка дорогъ и контроль за этой постройкой облегчены въ настоящее время до крайнихъ предѣловъ, а потому теперь нѣтъ никакой надобности искать такихъ благодѣтелей рода человѣческаго, какъ строитель Рязанско-Козловской линіи, оцѣнивающихъ слишкомъ дорого свои услуги государству. На этомъ основаніи мы считаемъ совершенно ошибочнымъ мнѣніе, что для правительства невозможно строить дороги простымъ подряднымъ способомъ. Только люди, не желающіе выпустить изъ рукъ средства для наживы, могутъ поддерживать это мнѣніе, вопреки полной очевидности. Если учрежденіе частныхъ обществъ еще имѣетъ какіе-нибудь значеніе въ этомъ дѣлѣ, то это только потому, что подобный порядокъ ставитъ во главѣ дѣла не техниковъ, а людей практическихъ и дѣловыхъ. Мы не хотимъ этимъ сказать

что-нибудь непріятное для гг. техниковъ и не думаемъ этимъ отрицать значеніе техники въ дѣлѣ постройки дорогъ. Нѣтъ, мы совершенно далеки отъ этой мысли. но мы думаемъ, что самая спеціальность ихъ образованія, сосредоточивая постоянно ихъ вниманіе на вопросахъ, нисколько не касающихся обыденной практической жизни, мѣшаетъ вѣрному пониманію экономическаго и юридическаго значенія вопросовъ, представляющихся въ этомъ дѣлѣ на каждомъ шагу. Вполнѣ естественно, что въ глазахъ техника эти двѣ серіи вопросовъ всегда будутъ заслонены вопросами техническими, которые у него всегда будутъ на первомъ планѣ. Между тѣмъ, какъ техника есть только средство къ достиженію цѣли, а далеко не самая цѣль. На этомъ основаніи роль техники въ каждомъ промышленномъ дѣлѣ должна быть чисто служебная и подчиненная. Мы не отрицаемъ того, что между техниками могутъ встрѣтиться люди съ замѣчательными административными способностями, но это можетъ быть только исключеніемъ, а для того, чтобы сдѣлаться хорошимъ администраторомъ, техникъ долженъ позабыть, что онъ техникъ. Эти двѣ функціи требуютъ совершенно различнаго отношенія къ дѣлу. На этомъ основаніи неудовлетворительное положеніе желѣзнодорожнаго дѣла въ рукахъ правительства и нѣкоторый, повидимому только, успѣхъ его въ рукахъ частныхъ обществъ обусловливаются исключительно тѣмъ обстоятельствомъ, что въ первомъ случаѣ, во главѣ промышленнаго дѣла ставится техникъ, тогда какъ во второмъ техникъ подчиняется до извѣстной степени людямъ практическимъ, сознающимъ первостепенное значеніе хозяйственныхъ вопросовъ. Къ сожалѣнію, эта истина мало сознается въ нашихъ административныхъ сферахъ, и до сихъ поръ остается дѣйствующимъ правиломъ, что управляющимъ дорогою въ частныхъ обществахъ можетъ быть только техникъ, утвержденный правительственной властью, тогда какъ его дѣятельность имѣетъ характеръ скорѣе хозяйственно-распорядительный, чѣмъ техническій. Точно также непонятно, на какомъ основаніи признается необходимымъ имѣть техника въ должности начальника движенія, тогда какъ здѣсь нужны только распорядительность и умѣнье удовлетворить интересамъ публики, нуждающейся въ услугахъ желѣзной дороги. Совсѣмъ другое нужно сказать о службѣ ремонта пути или подвижнаго состава: здѣсь техники необходимы, и только эти два вида желѣзнодорожной дѣятельности должны быть въ ихъ вѣдѣніи. Само собою разумѣется, что управляющимъ дороги долженъ быть человѣкъ образованный, хорошо знакомый съ желѣзнодорожною службой, долженъ понимать

значеніе техническихъ вопросовъ и твердо знать границу, гдѣ кончается вопросъ хозяйственный и начинается техническій. Такого знанія не можетъ дать никакое спеціальное образованіе, всегда склонное преувеличивать значеніе спеціальныхъ вопросовъ: это знаніе дается только общимъ образованіемъ. Вотъ почему мы думаемъ, что желѣзнодорожное дѣло у насъ до тѣхъ поръ не станетъ на вѣрную дорогу, пока вліяніе техники въ немъ будетъ оставаться преобладающимъ и не будетъ поставлено въ надлежащіе предѣлы, то есть. пока это вліяніе не будетъ ограничено строгою необходимостью.

Но кто же мѣшаетъ правительству установить въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ порядокъ, основанный на этихъ началахъ? Конечно, мы вполнѣ убѣждены, что гг. техники сильно вооружатся противъ нашего мнѣнія, но намъ кажется, что къ рѣшенію этого вопроса они не могутъ и не должны быть допущены, такъ какъ это вопросъ отнюдь не ихъ компетентности: это есть вопросъ чисто административный и только малое знакомство съ значеніемъ технической стороны дѣла могло установить существующій порядокъ вещей и предоставить дѣло чисто административное и хозяйственное исключительно въ вѣдѣніе техники, которая требуетъ отъ человѣка совершенно другого склада ума и другихъ способностей и знаній, не имѣющихъ ничего общаго съ тѣмъ, что требуется отъ администратора. Разъ установившійся порядокъ вещей, разумѣется, поддерживается силою инерціи, такъ какъ практика рутинна по преимуществу, и мы понимаемъ вполнѣ, какъ трудно усвоить обществу понятіе, что желѣзнодорожное дѣло отнюдь не есть какое-то священнодѣйствіе, которымъ могутъ завѣдывать только посвященные. Но разъ такой взглядъ будетъ устраненъ и во главѣ дѣла будутъ находиться просто образованные и практически опытные люди, возможность контроля надъ этими людьми сдѣлается для всѣхъ очевидною, и затѣмъ исчезнетъ и предубѣжденіе противъ правительственной иниціативы въ этомъ дѣлѣ.

Что такая иниціатива желательна и необходима, то это мы, повидимому, достаточно доказали, приведя цифры стоимости сооруженія Рязанско-Козловской дороги, и смѣемъ утверждать, что никакой безпорядокъ, никакія злоупотребленія со стороны агентовъ правительственной власти не могли обойтись такъ дорого, какъ обошлось содѣйствіе частнаго предпринимателя. Намъ могутъ возразить, что правительству ничего не стоило устройство этой дороги и что даже гарантія чистаго дохода, выплаченная обществу за первое время, давно уже возвращена: но это плохой аргу-

ментъ противъ нашего мнѣнія. Доходъ, приносимый этой дорогой, есть слѣдствіе тѣхъ пожертвованій, которыя сдѣланы государственнымъ казначействомъ на постройку другихъ дорогъ, служащихъ ея продолженіемъ, и могъ принадлежать правительству, еслибъ дорога была построена на его счетъ. Предоставленіе въ частныя руки такого важнаго источника дохода, по всей справедливости принадлежащаго государству, есть чистѣйшій убытокъ, увеличивающій податныя тягости народа. Милліонные доходы строителя Рязанско-Козловской дороги не съ неба къ нему свалились, а поступаютъ изъ той же скудной сумы русскаго человѣка.

При дальнѣйшемъ разсмотрѣніи исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла, мы найдемъ еще болѣе ясное доказательство этой истины, такъ какъ цѣны на постройку дорогъ долго еще держались этихъ размѣровъ и до сихъ поръ представляются сильно преувеличенными, доказательствомъ чему служитъ та борьба, которая происходила при подпискѣ на акціи четырехъ дорогъ, утвержденныхъ въ 1873 году.

ГЛАВА III

Окончаніе Московско-Курской дороги. Условія сооруженія Курско-Кіевской. Постройка Ряжско-Моршанской и Козлово-Воронежской дорогъ. Динабургo-Витебская и Орловско-Витебская дорога. Результатъ сооруженія Одесско-Балтской дороги. Договоръ съ барономъ Унгарнъ-Штаренбергомъ на сооруженіе Балтско-Елизаветградско-Кременчугской линіи. Предложеніе Офенгейма. Сооруженіе Балтско-Кіевской дороги съ вѣтвью къ Волочичку. Новое несостоявшееся предположеніе о постройкѣ южной дороги къ Таганрогу. Соображенія по поводу этой неудачи. Образованіе желѣзно-дорожнаго фонда въ 1867 году. Четыре концессіи, выданныя въ этомъ году: Елецко-Грязская, Поти-Тифлисская, Шуйско-Ивановская и Риго-Митавская.

Въ предыдущей главѣ мы указали нѣкоторыя черты тѣхъ попытокъ, которыя были сдѣланы правительствомъ для развитія нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ въ южномъ направленіи. Намъ было это необходимо, чтобъ познакомить читателя съ тѣми воззрѣніями, которыя господствовали въ то время и тѣмъ объяснить до извѣстной степени тѣ выгоды, которыя достались на долю учредителя общества Рязанско-Козловской дороги. Теперь же перейдемъ къ подробному изложенію всѣхъ относящихся сюда событій въ ихъ хронологическомъ порядкѣ.

Въ виду того обстоятельства, что мы уже сказали о началѣ работъ отъ Москвы до Орла мы не будемъ повторять этого и

перейдемъ къ тѣмъ распоряженіямъ, которыя были послѣдствіемъ постановленія Совѣта Министровъ 28 декабря 1864 г., которымъ предписывалось строить дорогу отъ Москвы на Тулу, Орелъ и Курскъ до Кіева средствами государственнаго казначейства. Во исполненіе этого постановленія министерство Путей Сообщенія сдѣлало распоряженіе о производствѣ изысканій отъ Орла на Курскъ до Кіева; изслѣдованіе же Кременчугской линіи было предоставлено распоряженію новороссійскаго генералъ-губернатора. По изысканіямъ, произведеннымъ Министерствомъ, въ теченіи лѣта 1865 г., стоимость дороги отъ Орла до Курска опредѣлилась, не считая процентовъ на капиталъ за время постройки и стоимости реализаціи капитала, въ 55,235 р. за версту, а за исключеніемъ стоимости рельсовъ и подвижного состава, въ 35.568 р. Высочайшимъ повелѣніемъ 8 іюля 1865 г. предписано строить участокъ отъ Орла до Курска распоряженіемъ правительства на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и дорогу отъ Москвы до Орла, къ которой и присоединенъ этотъ участокъ съ назначеніемъ высшей предѣльной стоимости въ 35,000 руб. съ версты, кромѣ рельсовъ и подвижного состава. При этомъ напомнимъ читателю, что предѣльная цѣна дороги отъ Москвы до Орла при тѣхъ же условіяхъ назначена въ 45,000, и что расчитывая на рельсы и подвижной составъ даже по 15,000 съ версты, вся дорога должна была стоить отъ Москвы до Орла 60.000, а отъ Орла до Курска 55,000 на версту. Такія цѣны установлены несмотря на то, что постройка полотна этой дороги назначена въ два пути, предѣльные уклоны въ 0,008 сажени, что только незначительное количество кривыхъ разрѣшено дѣлать радіусомъ въ 300 саж., а наибольшее ихъ количество радіусомъ въ 500 саж. Кромѣ того, на этой дорогѣ встрѣчаются два моста чрезъ рѣки Москву и Оку, изъ которыхъ первый въ 88 саж. длины, а другой въ 249 саж. Въ виду такихъ условій постройки и въ виду гораздо болѣе перерѣзанной мѣстности, чѣмъ на Рязанско-Козловской линіи, предѣльная поверстная стоимость линіи могла считаться вовсе не высокой. На этомъ основаніи оказывается просто непонятнымъ, какимъ образомъ стоимость Рязанско-Козловской дороги въ одинъ путь и при значительно менѣе затруднительныхъ условіяхъ могла быть утверждена по 91,000 руб. за версту, не смотря на то, что эта цѣна утверждена 12 марта, а стоимость постройки линіи отъ Москвы до Орла 23 февраля, т.-е. гораздо ранѣе. Не могли же реализація капитала и проценты за время постройки поглотить болѣе трети всей вообще затраты.

Дѣйствительное исполненіе предположеній о постройкѣ Московско-Курской дороги подтвердило вполнѣ безошибочность сдѣланныхъ распоряженій, такъ какъ по указанію Сборника свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ, изд. 1875 года, стоимость ея за 1868 годъ составила 30.065,698 р., а за исключеніемъ стоимости рельсовъ и подвижнаго состава, которая (согласно того же изданія 1868 года) показана въ 9.978.929 руб., представляетъ цифру 20.086,769 р., или съ небольшимъ 40 т. руб. на версту. Такая умѣренная цифра стоимости сооруженія, въ особенности для того времени, повидимому, должна бы убѣдить всѣхъ и каждаго, что казна можетъ строить желѣзныя дороги и на свой счетъ, такъ какъ эта стоимость съ прибавленіемъ къ ней процентовъ за время постройки, а также 18% на реализацію капитала, составляетъ цифру 76,821 руб. съ версты, что далеко ниже стоимости сооруженія Рязанско-Козловской линіи и многихъ другихъ дорогъ, впослѣдствіи устроенныхъ. Къ этому надо прибавить, что стоимость Московско-Курской дороги увеличивается дороговизной вѣтви, проходящей по городу Москвѣ, которая обошлась съ процентами за время постройки и стоимостію реализаціи капитала въ 150,763 руб. [1]) съ версты, а за 7 верстъ болѣе милліона руб.

Къ сожалѣнію этотъ опытъ не послужилъ ни къ чему и не убѣдилъ никого. Казенная постройка дорогъ продолжала и продолжаетъ считаться невыгодной, несмотря на то, что система, избранная при постройкѣ Курской дороги, далеко не представляетъ собою совершенства и могла быть значительно улучшена. Что же касается эксплуатаціи, то она признается положительно убыточной, и это мнѣніе повело за собою продажу въ частныя руки выстроенныхъ уже казною дорогъ. Мы однакожь вовсе не раздѣляемъ того мнѣнія, что казенная эксплуатація не можетъ быть правильно устроена, на томъ простомъ основаніи, что неудачные примѣры прежняго времени не могутъ служить доказательствомъ, а требуютъ только установленія другихъ порядковъ, при которыхъ, конечно, и результаты будутъ другіе. Тѣмъ не менѣе мы готовы согласиться, что установленіе этихъ новыхъ порядковъ довольно затруднительно и наблюденіе за правильностію дѣйствій мѣстнаго дорожнаго управленія усложнило бы обязанности центральнаго управленія. Но желаніе освободить центральную администрацію отъ подобной трудной обязанности вовсе не влечетъ за собою необходимости отчуждать казенныя дороги на 85 лѣтъ и устано-

---

[1]) Сборникъ свѣд. о желѣзныхъ дорогахъ 1868 года.

влять монополію частныхъ лицъ на такой длинный періодъ времени. Не только на 85 лѣтъ впередъ, но даже на 20 лѣтъ мы не можемъ предусмотрѣть тѣхъ условій, въ которыхъ будетъ находиться желѣзно-дорожное дѣло, а между тѣмъ рѣшаемся заключать договоры на этотъ срокъ, имѣя въ виду только условія настоящаго времени. Почему знать, какія средства для извлеченія этихъ доходовъ будутъ тогда въ рукахъ правительства, а между тѣмъ мы — только въ виду тѣхъ затрудненій, которыя намъ представляются въ настоящую минуту — позволяемъ себѣ связывать свободу дѣйствій будущихъ правительствъ и налагать на нихъ такія обязательства, которыя для нихъ могутъ быть весьма невыгодны. По свойству недвижимыхъ имуществъ вообще и желѣзно-дорожныхъ въ особенности, приносящихъ доходъ постоянно возрастающій съ возрастаніемъ населенія и развитіемъ промышленности, въ договорахъ на отдачу ихъ въ частныя руки вся невыгода лежитъ исключительно на сторонѣ правительства, и потому мѣра эта представляется намъ не чѣмъ инымъ, какъ кабалой будущаго, ничѣмъ не оправдываемой. Если, дѣйствительно, трудно установить правильные порядки въ казенномъ желѣзно-дорожномъ хозяйствѣ, то мы, конечно, не имѣемъ ничего противъ передачи его въ вѣдѣніе частныхъ лицъ; но мы возражаемъ положительно противъ образованія для этой цѣли акціонерныхъ обществъ съ ограниченной отвѣтственностію и противъ передачи въ ихъ руки казенной собственности на такіе продолжительные сроки. Мы убѣждены въ томъ, что и двѣнадцатилѣтній періодъ времени совершенно достаточенъ для того, чтобы нашлись желающіе положить на это дѣло и свой трудъ и свои капиталы, тѣмъ болѣе, что для правительства нѣтъ никакой надобности требовать возврата капитальной стоимости сооруженія, а достаточно обусловить контрагентовъ взносомъ извѣстной арендной платы въ опредѣленные сроки. При такихъ условіяхъ желѣзнодорожное хозяйство, хотя и будетъ находиться въ частныхъ рукахъ, но такая передача казенной собственности будетъ производиться по соображенію съ порядкомъ вещей болѣе современнымъ. Всякая ошибка при заключеніи арендnаго контракта не будетъ тяготѣть надъ будущими правительствами и можетъ быть исправлена при возобновленіи договора, тогда какъ существующій порядокъ вещей можетъ вести къ весьма вѣроятнымъ аномаліямъ, которыя устранить будетъ не легко. Что наши опасенія нисколько не преувеличены, мы представимъ въ примѣръ условія передачи Николаевской дороги. За 1867 годъ дорога эта доставила чистаго дохода

5.471,828 руб., и эта цифра принята основаніемъ при ея передачѣ главному обществу. Хотя при этой передачѣ, въ виду постояннаго увеличенія движенія, возвышеніе дохода предусмотрѣно и цифра платежей увеличена, но, конечно, никто не предполагалъ и не имѣлъ основанія предполагать, что возвышеніе пойдетъ въ такой сильной прогрессіи. Но вотъ проходитъ 8 лѣтъ и чистый доходъ этой дороги въ 1875 году возвышается до 12.136,608 р., т. е. возвышается на 121%. Кто можетъ поручиться, что въ слѣдующіе 8 или 10 лѣтъ доходъ этотъ не возрастетъ въ той же степени и т. д. Но вѣрнѣе всего, что съ развитіемъ производительности Россіи, прогрессія эта пойдетъ сильнѣе и сильнѣе. Конечно, при этомъ доходы государственнаго казначейства будутъ возрастать, но вмѣстѣ съ тѣмъ будутъ возрастать и доходы акціонеровъ главнаго общества безъ всякой съ ихъ стороны заслуги передъ обществомъ и государствомъ. Но спрашивается, на сколько справедливъ такой порядокъ вещей? Гдѣ же наконецъ предѣлъ этого возрастанія? И чѣмъ можно будетъ остановить подобную вопіющую несправедливость? Мы не видимъ для этого никакихъ средствъ, такъ какъ выкупъ подобныхъ правъ былъ бы слишкомъ обременителенъ. Юридическія права на сторонѣ акціонеровъ, и эти наразиты на русскомъ государственномъ организмѣ будутъ высасывать его жизненныя силы въ теченіи всѣхъ 85 лѣтъ. Вотъ плоды ошибочнаго взгляда на дѣло.

Отсюда можно вывести только одно практическое правило о положительномъ вредѣ передавать государственныя имущества вообще и возрастающіе источники государственнаго дохода въ особенности въ пользованіе частнымъ лицамъ на долгіе сроки, а тѣмъ болѣе предоставлять имъ полное право собственности на эти имущества.

Но возвратимся къ нашему изложенію. По изысканіямъ 1865 года правительственными инженерами стоимость дороги отъ Курска до Кіева, не считая моста черезъ рѣку Днѣпръ, опредѣлилась въ 45,567 р. кредитныхъ, съ уплатою же процентовъ за время производства работъ въ 50,118 руб. съ версты; прибавляя къ этой цифрѣ на реализацію капитала 18%, поверстная цѣна составила бы цифру въ 59,139 руб. кредитныхъ. Вслѣдъ за окончаніемъ этихъ изысканій гг. фонъ-Дервизъ и фонъ-Мекъ въ январѣ 1866 года сдѣлали предложеніе о постройкѣ дороги отъ Орла черезъ Курскъ до Кіева за 56,010 руб. съ версты, при чемъ проценты за время постройки, а равно и стоимость реализаціи капитала, оставались на отвѣтственности правительства.

Кромѣ того, контрагенты требовали себѣ полной свободы дѣйствій безъ предварительнаго разсмотрѣнія и утвержденія министромъ путей сообщенія проектовъ сооруженій и ограниченія правъ инспекторовъ и министерства при надзорѣ за производствомъ работъ. Не говоря уже о томъ, что означенная цѣна превышала почти на 10 т. руб. цѣну, опредѣлившуюся по правительственнымъ изысканіямъ, одно требованіе объ освобожденіи строителей отъ надзора министерства было уже достаточнымъ основаніемъ къ отклоненію подобнаго предложенія, что и было сдѣлано министерствомъ путей сообщенія. Если мы приводимъ фактъ подобнаго предложенія, то это только потому, что онъ въ нашихъ глазахъ служитъ извѣстнымъ признакомъ времени. Конечно, надо очень много думать о своемъ значеніи въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ и быть слишкомъ убѣжденнымъ въ затрудненіяхъ правительства, чтобъ позволить себѣ обратиться къ нему съ подобными требованіями.

Въ такомъ положеніи, дѣло оставалось до конца 1866 года, т. е. до времени заключенія 2-го выигрышнаго займа. Съ этого времени, правительство получаетъ возможность оказывать содѣйствіе частнымъ обществамъ не одной гарантіей дохода, но и снабженіемъ денежными средствами. На этомъ основаніи задача частныхъ обществъ облегчается до нельзя, такъ какъ нѣтъ надобности хлопотать о реализаціи капитала. Примѣръ постройки Рязанско-Козловской дороги былъ у всѣхъ передъ глазами и весьма убѣдительно доказывалъ, что нѣтъ никакой надобности реализовать акціонернаго капитала, а достаточно для постройки одного облигаціоннаго. Если же правительство снабдитъ общество суммой этого капитала, тогда не представится ни малѣйшихъ затрудненій предпринимателю. Само собою разумѣется, что такимъ выгоднымъ положеніемъ дѣла предприниматели поспѣшили воспользоваться.

Гг. фонъ-Дервизъ и фонъ-Мекъ исключили изъ своихъ предложеній всѣ условія, освобождающія ихъ отъ надзора инспекціи и министерства и вошли съ новымъ предложеніемъ о предоставленіи имъ постройки Курско-Кіевской дороги по договору, *имѣющему видъ концессіи* и состоящему изъ двухъ частей: одной собственно подрядной на постройку дороги за оптовую сумму со сдачею по окончаніи правительству и съ прекращеніемъ отвѣтственности строителей и ихъ отношеній къ правительству,—и другой, относящейся къ образованію акціонернаго общества для эксплуатаціи дороги по окончаніи постройки и по принятіи ея правительствомъ. Условія первой части состоятъ въ томъ, что контрагенты обя-

зуются выстроить дорогу въ одинъ путь, полотно же и каменныя части мостовъ для двухъ путей; искуственныхъ сооруженій на дорогѣ было назначено: мостъ на Днѣпрѣ и мостовъ отъ 10 до 25 саж. 47. Оптовая плата за сооруженіе дороги назначена 1.200,000 фунтовъ стерл., что по тогдашнему курсу 7.80 к. за фунтъ составляетъ 9.360,000 р. кредитныхъ и 20.469,425 кредитныхъ, а всего 29.829,425 р. при наибольшей длинѣ въ 440 верстъ; въ дѣйствительности же оказалось въ 438 верстъ. Поэтому поверстная стоимость постройки опредѣляется въ 68,103 руб. кред. съ версты. Средствами для этой уплаты должны были служить суммы государственнаго казначейства, а также суммы по выпуску учредителями облигацій на 3.000,000 ф. ст.; цѣна и условія продажи ихъ опредѣлялись по соглашенію учредителей съ Министромъ Финансовъ. Условія второй части предложенія состояли въ томъ, что по окончаніи дороги образуется акціонерное общество съ акціонернымъ капиталомъ 1.500,000 фунт. стерл., изъ которыхъ четвертую часть удерживаютъ за собою учредители, по нарицательной ихъ цѣнѣ, а три четверти правительство впредь до окончанія дороги оставляетъ за собою, внося за оныя деньги также по нарицательной цѣнѣ (эти акціи до сего времени остаются за правительствомъ). Такимъ образомъ основной капиталъ предпріятія опредѣленъ въ 4.500,000 фунт. стерлинговъ или 35.100,000 кредитныхъ рублей и на этотъ капиталъ правительство гарантируетъ доходъ обществу въ 5% и 1/12% погашенія.

Кромѣ этого правительство получило и другія предложенія на постройку Курско-Кіевской дороги отъ гг. Похитонова и К° и отъ гг. Де-Вріеръ и К° на основаніяхъ, сходныхъ съ первымъ предложеніемъ, при чемъ первое товарищество опредѣлило оптовую цѣну постройки въ 28.858,508 р. и второе въ 28.829,000 руб. Такимъ образомъ эти два предложенія были почти на милліонъ рублей кредитныхъ выгоднѣе цѣнъ гг. Дервиза и Мека, къ которымъ впослѣдствіи присоединился князь С. А. Долгоруковъ.

Независимо отъ этихъ предложеній, министерство путей сообщенія имѣло въ виду еще одно предложеніе гг. Мамонтова, Горбова и Бусурина, по которому лица эти обязывались выстроить дорогу во всемъ согласно съ требованіемъ министерства, не принимая на себя поставки рельсовъ, подвижнаго состава и машинъ для мастерскихъ. Эти предметы они предлагали правительству пріобрѣсти черезъ особыхъ контрагентовъ и въ мѣрѣ дѣйствительной надобности. Поверстную цѣну постройки они опредѣ-

лили въ 28,100 руб. съ версты. По расчету министерства путей сообщенія, прибавляя сюда стоимость снабженія дороги всѣми необходимыми принадлежностями, поверстная цѣна обошлась бы въ 51,109 руб. кредитныхъ. Въ Сборникѣ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ не указано, входило ли въ эту разцѣнку устройство моста на Днѣпрѣ, а потому присоединяя къ этой цифрѣ стоимость этого сооруженія по 5,000 руб. на версту, что составитъ 2.200,000 руб. вся поверстная стоимость гг. Мамонтова и К° составляла 56,109 руб., т. е. почти на 13,000 руб. съ версты менѣе, чѣмъ предложеніе гг. Дервиза и К°. Министерство путей сообщенія, разсмотрѣвъ всѣ эти предложенія, высказалось въ пользу послѣдняго, какъ наиболѣе выгоднаго, и это весьма понятно. Имѣя въ виду, что заготовленіе рельсовъ и подвижнаго состава производится въ различныхъ государствахъ и при томъ въ большихъ размѣрахъ, министерство, по всей вѣроятности, не могло считать сколько нибудь затруднительнымъ пріобрѣтеніе всѣхъ необходимыхъ принадлежностей дороги и снабженіе ими строителей; а между тѣмъ это избавляло строителей отъ весьма серьезныхъ заботъ по заграничнымъ заказамъ и доставляло имъ возможность сосредоточить все свое вниманіе на болѣе выгодномъ сооруженіи дороги и зданій. Но еще важнѣе то обстоятельство, что строители освобождались этимъ путемъ отъ риска потерь на курсѣ, и слѣдовательно могли уменьшить цѣну, такъ какъ частное лицо, не имѣя въ виду тѣхъ причинъ, которыя обусловливаютъ пониженіе курса, необходимо должно считать шансы подобныхъ потерь гораздо выше дѣйствительныхъ. Еслибъ подобное предложеніе одержало верхъ надъ другими, то мы убѣждены въ томъ, что наше желѣзнодорожное дѣло пошло бы иначе и мы имѣли бы дороги съ несравненно меньшими затратами, чѣмъ теперь. Система постройки, предложенная гг. Мамонтовымъ, Горбовымъ и К°, значительно упрощала дѣло, вводя впервые новое начало раздробительныхъ подрядовъ. Уменьшая цифру предпріятія, система эта дѣлала его доступнымъ для большаго числа конкурентовъ и тѣмъ, конечно, вызывала удешевленіе постройки. Явное доказательство этого послѣдняго обстоятельства представляетъ самое предложеніе этого товарищества, вслѣдствіе котораго стоимость сооруженія обходилась на 5.720,000 руб. дешевле перваго предложенія. Несмотря однакожъ на всѣ эти выгоды, было признано неудобнымъ принять это предложеніе на томъ основаніи, что оно имѣетъ видъ простаго подряднаго обязательства, вслѣдствіе чего при дальнѣйшихъ обсужденіяхъ оно было просто устранено (отношеніе Мин. Фин. 30-го сентября 1866

года № 6463; см. Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ 1867 года стр. 173).

Сравнивая однакожъ подобную систему постройки съ тѣми, которыя были предложены первыми тремя товариществами, мы не находимъ существеннаго въ нихъ различія, такъ какъ всѣ онѣ являются простымъ подряднымъ обязательствомъ, съ тою разницею, что гг. Мамонтовъ и К° не брались за снабженіе дороги рельсами и подвижнымъ составомъ, а остальныя товарищества рѣшались взяться и за это дѣло. Но такъ какъ министерство путей сообщенія не находило затрудненій въ этомъ случаѣ, то повидимому не было и основаній отвергать гораздо болѣе выгодный способъ постройки. Что же касается до того обстоятельства, что товарищество гг. Мамонтова и К° не предлагало никакой финансовой комбинаціи для покрытія издержекъ, т. е. образованія акціонернаго общества, то во первыхъ, это представляло правительству полную свободу дѣйствій впослѣдствіи, слѣдовательно не могло считаться для него невыгоднымъ; во вторыхъ, какъ въ томъ такъ и другомъ случаѣ, правительство покрывало издержки сооруженія своими средствами, а акціонерное общество образовывалось по окончаніи постройки и только для эксплуатаціи дороги; слѣдовательно постройка производилась во всякомъ случаѣ подряднымъ способомъ. Въ теченіи же четырехъ лѣтъ, назначавшихся для постройки линіи, правительсто имѣло полную возможность учредить акціонерное общество для эксплуатаціи дороги помимо строителей и не связывая себя никакими продолжительными сроками. Тѣмъ не менѣе предложеніе это было отклонено какъ *неудобное* въ финансовомъ отношеніи, хотя это неудобство ни чѣмъ не подтверждается. Мы позволяемъ себѣ остановиться на подчеркнутомъ нами выраженіи, такъ какъ оно къ сожалѣнію очень часто встрѣчается въ нашей административной практикѣ. Повидимому у насъ считается достаточнымъ употребить это выраженіе, чтобъ доказать невозможность какого либо мѣропріятія, не прибѣгая ни къ какой другой аргументаціи, въ особенности, если можно указать на какія либо спеціальныя соображенія въ родѣ финансовыхъ, судить о которыхъ по общепринятому мнѣнію могутъ только посвященные. Остальнымъ смертнымъ, хотя бы они принадлежали и къ высшимъ правительственнымъ сферамъ, вовсе не полагается имѣть въ виду, въ чемъ именно состоитъ признаваемое неудобство. Подобный взглядъ на дѣло тормозитъ очень часто успѣхъ нашей государственной дѣятельности. Такова къ сожалѣнію установившаяся практика, вслѣдствіе которой совершен-

но темное и непонятное выраженіе считается яснымъ и убѣдительнымъ.

За устраненіемъ наиболѣе выгоднаго предложенія гг. Мамонтова и К°, три остальныя были внесены въ комитетъ министровъ и, по разсмотрѣніи въ особой коммиссіи изъ трехъ членовъ комитета желѣзныхъ дорогъ, предпріятіе оставлено за гг. Дервизомъ, Мекомъ и Долгоруковымъ по журналу комитета министровъ 24 декабря 1866 г. Дорога эта выстроена въ теченіи двухъ лѣтъ и открыта для движенія 17 декабря 1868 г. Затѣмъ акціонерное общество считается состоявшимся, хотя три четверти акцій принадлежатъ правительству, а четвертая часть оставлена за собою учредителями. Повидимому эта часть акцій съ самаго начала состоитъ въ однѣхъ и тѣхъ же рукахъ, такъ какъ ихъ въ продажѣ на биржѣ вовсе не имѣется и никогда не было. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что правительство, владѣя тремя четвертями акцій, пользуется лишь $^1/_4$ частью голосовъ въ общемъ собраніи и такимъ образомъ управленіе дорогой, выстроенной исключительно на казенныя средства, въ сущности состоитъ въ распоряженіи одного лица, имѣющаго полную возможность оставаться вполнѣ безотвѣтственнымъ, прикрываясь постановленіями общаго собранія акціонеровъ. Намъ могутъ возразить, что управленіе Курско-Кіевской дорогой идетъ вполнѣ безукоризненно и что слѣдовательно установленный порядокъ отнюдь не вредитъ дѣлу. Положимъ, что все это такъ въ настоящее время, и что дорога эта при валовомъ сборѣ, не достигающемъ $8^1/_2$ тысячъ рублей съ версты, даетъ 4,376 руб. съ версты чистаго дохода. Но при этомъ не слѣдуетъ забывать, что права единственнаго акціонера во всякое время могутъ перейти къ другому лицу, вслѣдствіе его каприза или смерти, а установленный порядокъ управленія остается неизмѣннымъ въ теченіи 85 лѣтъ со дня открытія движенія. Кто же можетъ поручиться, что и при наслѣдникахъ нынѣшняго собственника акцій дѣло пойдетъ тѣмъ же порядкомъ и не обратится во вредъ государственнаго казначейства. Не лишнимъ будетъ также замѣтить, что эти права учредителей пріобрѣтены ими безъ малѣйшаго пожертвованія. Мы видѣли выше, что поверстная стоимость дороги превышала на 13 т. руб. предложенную цѣну гг. Мамонтовымъ и К°, что составляетъ 5.720,000 р., номинальная же цѣна стоимости акцій, удержанныхъ за собою учредителями, составляетъ по курсу 7 руб. 80 коп. за фунтъ стерлинговъ 2.925,000 руб., т. е. только половину той излишней суммы, которая была имъ выплачена въ

сравненіи съ предложеніемъ, найденнымъ неудобнымъ по финансовымъ соображеніямъ. Если же сравнить съ поверстной стоимостью, опредѣленной по правительственнымъ изысканіямъ, которая составляла цифру въ 45,567 руб., и прибавить къ ней 5,000 руб. на постройку моста черезъ Днѣпръ, то передача за постройку линіи гг. Дервизу и К° дойдетъ до 17,536 руб. съ версты, что на всю линію составитъ 7.715,840 руб., а стоимость акцій, оставленныхъ за собою учредителями, представитъ только одну треть прибылей ими полученныхъ.

Къ тому же 1866 году относится разрѣшеніе постройки двухъ дорогъ незначительной длины, но замѣчательныхъ по разницѣ взглядовъ на ихъ значеніе въ общей сѣти желѣзныхъ дорогъ. Мы говоримъ о Ряжско-Моршанской и Козлово-Воронежской дорогахъ. Ни о той, ни о другой до самаго 1866 года не упоминается вовсе. Все вниманіе, какъ правительства, такъ и соискателей на постройку, обращено на дороги отъ Москвы черезъ Тулу, Орелъ, Курскъ къ Азовскому морю, а также отъ Одессы къ Кіеву и Харькову. Объ юго-восточныхъ дорогахъ почти никто не думаетъ, а между тѣмъ здѣсь возникаетъ мысль о двухъ линіяхъ, изъ которыхъ одна даетъ начало замѣчательной линіи, долженствующей связать самыя восточныя наши губерніи съ западными окраинами и съ общей сѣтью европейскихъ дорогъ, другая же совершенно измѣняетъ значеніе юго-восточной линіи, обращая ее въ южную, становится линіею конкурирующею съ главнымъ магистральнымъ путемъ къ югу и умаляетъ его значеніе на половину. Вышеозначенныхъ послѣдствій при разрѣшеніи постройки этихъ двухъ дорогъ вовсе предусмотрѣно не было, и мы имѣемъ на это весьма ясныя доказательства. Только въ началѣ 1866 г. учредители общества Моршанской желѣзной дороги (въ должности шталмейстера Высочайшаго двора Эммануилъ Дмитріевичъ Нарышкинъ, камергеръ дѣйствительный статскій совѣтникъ Александръ Дмитріевичъ Башмаковъ, флигель-адъютантъ полковникъ Воронцовъ-Дашковъ и Тамбовскій губернскій предводитель дворянства Сергѣй Дмитріевичъ Башмаковъ) представляютъ ходатайство о разрѣшеніи имъ постройки означенной линіи. Въ числѣ учредителей нѣтъ ни одного банкира или лица принадлежащаго къ промышленному или торговому міру: всѣ четверо передъ этимъ не заявили себя ничѣмъ въ дѣловомъ мірѣ. Между тѣмъ, ихъ ходатайство съ разу получило всѣ шансы на утвержденіе и при пересмотрѣ 23-го апрѣля 1866 года измѣненій, которыя должны быть

сдѣланы въ сѣти дорогъ, утвержденной въ 1862 году [1]), Ряжско-Моршанская дорога упоминается какъ предстоящая къ постройкѣ, не смотря на то, что, судя по техническимъ условіямъ ея сооруженія, на нее можно смотрѣть только какъ на вѣтвь Рязанско-Козловской линіи, долженствующую соединить съ сѣтью дорогъ моршанскую пристань. Такъ смотрѣли на нее и сами учредители при испрошеніи уступочнаго договора. Вотъ почему вся дорога и даже каменныя части мостовъ предположены въ одинъ путь, а продольные уклоны по направленію къ Ряжску назначены въ 0,01 сажени въ тѣхъ видахъ, что отъ Ряжска будутъ идти большею частію порожніе вагоны. Ясно, что ни учредители, ни наши техническія учрежденія не предполагали будущаго значенія этой линіи. Концессія на эту дорогу выдана вышепоименованнымъ лицамъ 10 мая 1866 г.

Что же касается Козлово-Воронежской линіи, то о постройкѣ ея тоже до апрѣля 1866 г. никакого предположенія не было. Концессія на постройку этой дороги выдана 12 августа 1866 года безъ особыхъ изслѣдованій и предположеній и притомъ безъ всякой конкуренціи, по ходатайству воронежскаго земства. Дорога эта представляетъ первый примѣръ спекулятивнаго предпріятія со стороны государственно-общественнаго учрежденія, и притомъ совершенно вопреки земскому Положенію и вообще существу подобныхъ учрежденій. Впослѣдствіи этимъ родомъ земской дѣятельности увлеклись многія земства и даже принимали на себя гарантію чистаго дохода въ пользу обществъ желѣзныхъ дорогъ, вовлекая, такимъ образомъ, нѣкоторыхъ плательщиковъ земскихъ налоговъ въ непосилные совершенно безполезные, а иногда и положительно вредные для нихъ платежи. Но объ этомъ наша рѣчь впереди. Теперь же мы замѣтимъ, что не знаемъ, какія выгоды получило земство отъ этого предпріятія, и думаемъ, что никакихъ, такъ какъ въ отчетахъ земскаго собранія объ этомъ не говорится ни слова. И такъ концессія на эту дорогу выдана безъ особыхъ изысканій и безъ внесенія ея въ сѣть предположенныхъ къ постройкѣ дорогъ. Она не представляетъ собою исполненія части общаго плана, но скорѣе составляетъ исключительное распоряженіе. Иначе этого и быть не могло, такъ какъ при обсужденіи сѣти дорогъ, конечно, было бы замѣчено, что кратчайшій путь отъ Воронежа къ Мо-

---

[1]) Утвержденіе сѣти 1866 г. мы не подвергаемъ особому обсужденію на томъ основаніи, что во-первыхъ не имѣемъ въ виду мотивовъ, по которымъ та или другая дорога введена въ сѣть, а во-вторыхъ и потому, что послѣдующее сооруженіе во все не придерживалось порядка и плана утвержденнаго сѣтью.

сквѣ идетъ не на Рязань, а на Тулу, и слѣдовательно дорога должна идти по этому направленію. Намъ кажется, что не далеко то будущее, когда промышленность пойметъ всю выгоду этого направленія и построитъ дорогу отъ Воронежа къ Ельцу, уже соединенному съ Тулой прямымъ путемъ. Тогда дорога отъ Воронежа къ Козлову потеряетъ половину своего значенія. Вотъ послѣдствія исключительныхъ распоряженій въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ.

Что касается финансовыхъ условій, на которыхъ построены названныя нами дороги, то они состоятъ въ слѣдующемъ. Основной капиталъ Моршанской желѣзной дороги опредѣленъ въ 7.115,500 руб. металлическихъ, изъ котораго третью часть представляетъ акціонерный и $^2/_3$ облигаціонный капиталъ. На весь этотъ капиталъ правительство грантировало $5^1/_{12}$ % чистаго дохода съ погашеніемъ на 86 лѣтъ со дня открытія движенія. — Такимъ образомъ поверстная стоимость при длинѣ дороги въ 120 верстъ обходится въ 59,295 р. 83 коп., что по курсу 7 р. 80 коп. за фунтъ стер. составляетъ 74,000 кредитныхъ, а эта сумма превышаетъ на 29 тысячъ сумму 45,000 руб., за которую баронъ Унгернъ-Штернбергъ строилъ Балто-Елизаветградскую дорогу. Но такъ какъ въ послѣднюю цѣну не входятъ ни проценты за время постройки, ни реализація капитала, то прибавляя къ ней на проценты 6,525 руб. на версту и на реализацію капитала 20%, стоимость ея окажется въ 61,830 руб., или на 12,170 руб. менѣе Ряжско-Моршанской. Принимая же въ соображеніе, что на Балто-Елизаветградской дорогѣ условія мѣстности не идутъ ни въ какое сравненіе съ условіями Ряжско-Моршанской, которая вся идетъ по совершенно ровной плоскости, земляное ея полотно, а равно и каменныя части мостовъ въ одинъ путь, тогда какъ на Балто-Елизатетградской дорогѣ какъ первое, такъ и послѣднія устроены для двухъ путей, нельзя не замѣтить, что поверстная стоимость Ряжско-Моршанской дороги чрезмѣрно высока. Кромѣ того, число паровозовъ на этой дорогѣ назначено очень небольшое, а именно всего 14, т. е. 1 паровозъ на $8^1/_2$ верстъ, тогда какъ на другихъ дорогахъ число ихъ назначалось 1 паровозъ на 6 или даже на 5 верстъ, что обязывало бы дорогу имѣть лишнихъ 6 паровозовъ, а это составляетъ уменьшеніе стоимости по крайней мѣрѣ на 1,000 р. съ версты.

Основной капиталъ Воронежско-Ростовской дороги опредѣленъ въ 7.495,000 руб. кредитныхъ акціонернаго капитала и въ 4.225,375 руб. металлическихъ облигаціоннаго, переводя же

послѣднія по курсу 7 р. 80 коп. за фунтъ стерл. въ кредитные руб. основной капиталъ опредѣляется въ 12.685,900 руб., а при длинѣ дороги въ 170 верстъ 74,622 р. 94 коп. кредитныхъ на версту. На эту сумму правительство гарантировало $5^{1}/_{10}{}^{0}/_{0}$ чистаго дохода съ погашеніемъ. Стоимость этой дороги также не можетъ считаться выгодною для правительства, тѣмъ болѣе, что вслѣдствіе неуспѣха помѣщенія акцій, правительство принуждено было оставить ихъ за собою на 2.500,000 руб.— Дорога эта въ видахъ ея продолженія къ югу проходитъ въ сторонѣ отъ Воронежа по гребню высотъ, лежащихъ съ восточной стороны города; для подхода же къ самому городу устроена отъ станціи Раздѣльной вѣтвь, которая потребовала громадныхъ земляныхъ работъ и нѣсколькихъ мостовъ черезъ рѣку Воронежъ и ея рукава, что, конечно, повело къ расходу въ нѣсколько милліоновъ рублей. Этихъ издержекъ вполнѣ можно было избѣжать, еслибъ дорога, направляясь отъ Тулы, подошла къ городу съ западной стороны.

Тоже или почти тоже можно сказать и объ Орловско-Динабургской желѣзной дорогѣ, устройство которой обошлось также очень дорого. Она составляетъ часть линіи, предположенной еще въ 1857 году по договору съ главнымъ обществомъ и вошла также въ сѣть 1862 года. Концессія на первый участокъ этой линіи отъ Динабурга до Витебска была выдана 19 марта 1863 года лондонскимъ банкирамъ Фрюлингу и Гешену, которые обязались образовать въ Великобританіи общество, для постройки этой дороги, по законамъ этой страны; въ Россіи же управленіе дѣлами по сооруженію и эксплуатаціи дороги было поручено агентству изъ трехъ директоровъ съ полномочіемъ отъ общества и съ подчиненіемъ русскимъ законамъ. Основной капиталъ общества опредѣленъ въ 16.250,000 металлическихъ рублей и долженъ былъ составиться выпускомъ акцій и облигацій, что составляетъ поверстную стоимость 66,872 руб. металлическихъ, или 80,246 руб. кредитныхъ по тогдашнему курсу. Хотя и эта цѣна представляется очень высокою, но она далеко ниже послѣдующей, несмотря на болѣе трудныя техническія условія сооруженія. Вся дорога открыта для движенія 5 октября 1866 г. Общество Динабурго-Витебской дороги было послѣднимъ, образованнымъ при содѣйствіи заграничныхъ банкировъ. За тѣмъ 17 декабря 1865 года былъ заключенъ договоръ съ англичаниномъ серомъ Мортономъ Поти на сооруженіе и эксплуатацію дороги отъ Орла до Витебска на слѣдующихъ условіяхъ: онъ обязался составить общество съ капиталомъ въ 6.582,500 ф.

стер. или 41.140,625 металлическихъ рублей путемъ выпуска акцій и облигацій, относительное число которыхъ должно было опредѣлиться по соглашенію съ Министромъ Финансовъ. Такимъ образомъ поверстная цѣна опредѣляется, при длинѣ дороги въ 493 версты, по курсу 780 к. за ф. ст.—104.145 р. На этотъ капиталъ назначена гарантія правительства въ 5% чистаго дохода и $^1/_2$% на погашеніе. Несмотря на то, что дешевизна лѣсныхъ матеріаловъ вдоль линіи и земель отходящихъ подъ дорогу, обиліе мѣстныхъ рабочихъ для земляныхъ работъ, а также болѣе выгодный провозъ всѣхъ принадлежностей дороги по заграничнымъ заказамъ, должны были имѣть значительное вліяніе на удешевленіе поверстной стоимости, цѣна, опредѣленная въ договорѣ, превышала цѣну постройки курско-кіевской дороги на 32,000 руб. съ версты, хотя мы видѣли выше, что предложенія товарищества гг. Дервизъ и К° имѣлось уже въ виду и притомъ, оно было выше другихъ предложеній и значительно выше дѣйствительной стоимости сооруженія. Эти данныя не помѣшали однакожъ принятію предложенія г. Пито, которое увеличивало цѣну постройки еще на 50%. Вглядываясь внимательно въ обстоятельства подобныхъ рѣшеній, мы положительно недоумѣваемъ: какія соображенія могли привести къ принятію подобныхъ предложеній? Развѣ на ровной плоскости, которую занимаетъ наше отечество, можетъ быть такое сильное колебаніе въ стоимости сооруженія желѣзныхъ дорогъ, которое доходило бы до 50%? Намъ могутъ возразить, что мы сравниваемъ номинальную цѣну предпріятія съ цѣной строительной, заплаченной гг. Дервизу и К°, и что номинальная цѣна курско-кіевской дороги представляетъ цифру въ 80,000 рублей на версту. Но, принимая въ соображеніе даже эту послѣднюю цифру, все-таки оказывается, что въ договорѣ съ г. Пито стоимость орловско-витебской дороги увеличена на 25%, несмотря на то, что условія мѣстности болѣе выгодны, а въ цѣнѣ курско-кіевской дороги представляется передача отъ 13 до 17 т. рублей на версту. Ясно, что подобный договоръ можетъ быть объясненъ только положительнымъ отсутствіемъ данныхъ для сужденія какъ объ условіяхъ мѣстности, такъ и объ условіяхъ желѣзнодорожнаго дѣла вообще. Къ счастію Россіи, предпріятіе г. Пито не осуществилось и онъ не могъ до 1-го декабря 1866 года составить общество, не смотря на всю выгодность дарованныхъ ему условій. Такое явленіе необходимо наводитъ на мысль о причинахъ его порождающихъ, тѣмъ болѣе, что оно встрѣчается не въ первый разъ, а повторялось довольно часто въ исторіи нашего

желѣзнодорожнаго дѣла. Замѣчательно при этомъ, что неудачи постигали именно тѣхъ учредителей, которымъ обезпечены были наибольшія выгоды, тогда какъ предпріятія, повидимому обставленныя болѣе умѣренными требованіями, вполнѣ осуществлялись. Въ самомъ дѣлѣ, гдѣ причины подобнаго загадочнаго явленія? Не углубляясь, во избѣжаніе ошибки, въ закулисную сторону осуществленія акціонерныхъ обществъ вообще и желѣзнодорожныхъ въ особенности и не отрицая значенія этой стороны дѣла, мы не можемъ однакожъ не остановить вниманія читателя на одномъ соображеніи, въ которомъ не можетъ сомнѣваться человѣкъ практическій. Намъ кажется, что при очевидной выгодности предпріятія, свободные капиталы не рѣшатся принять въ немъ участія только въ томъ случаѣ, если лицо предпринимателя не внушаетъ капиталистамъ довѣрія въ добросовѣстномъ и правильномъ осуществленіи дѣла. На этомъ основаніи, мы думаемъ, что лица, которымъ выданы были несостоявшіяся концессіи, не пользовались въ своемъ отечествѣ той степенью довѣрія, которая необходима для осуществленія подобныхъ предпріятій. Если обстоятельство это дѣйствительно было причиною неудачъ для нѣкоторыхъ заграничныхъ предпринимателей, то позволительно предложить вопросъ, почему степень довѣрія, которой пользуется извѣстное лицо въ своемъ отечествѣ, не была выяснена прежде, чѣмъ входить съ нимъ въ соглашеніе? Если же свѣдѣнія эти собирались и получены, какъ указываетъ опытъ, не вполнѣ вѣрныя, то изъ этого необходимо слѣдуетъ, что официальныя свѣдѣнія о степени благонадежности лица, съ которымъ правительство предполагаетъ вступить въ какое либо промышленное предпріятіе, едва ли могутъ имѣть то значеніе, которое придается имъ въ нашей административной практикѣ. Несостоятельность нѣкоторыхъ изъ нашихъ концессіонеровъ и необходимость поддерживать ихъ особыми субсидіями на окончаніе или улучшеніе дороги, а также неисправность многихъ крупныхъ оптовыхъ подрядчиковъ подтверждаютъ вполнѣ справедливость этой мысли.

Если же это такъ, если сужденіе о степени благонадежности контрагентовъ очень часто основано на весьма шаткихъ данныхъ, то поэтому позволительно сомнѣваться въ правильности той системы, при которой въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ концессія предоставляется лицу или по выбору извѣстной власти, или вслѣдствіе ограниченной конкуренціи, къ которой допускаются лица по степени ихъ благонадежности. Мы думаемъ, что непогрѣшимость въ сужденіяхъ подобнаго рода немыслима, а между

тѣмъ такой порядокъ устраняетъ отъ конкуренціи всѣхъ лицъ неизвѣстныхъ администраціи (число которыхъ конечно гораздо болѣе, чѣмъ лицъ извѣстныхъ) и такимъ образомъ предпріятія подобнаго рода всегда остаются въ рукахъ тѣснаго круга предпринимателей, вступать въ конкуренцію съ которыми простые смертные и не могутъ и не желаютъ. Войти въ этотъ тѣсный кружокъ стоитъ большихъ усилій и пожертвованій, на которыя не всѣ способны и которыя могутъ остаться вполнѣ безуспѣшными безъ содѣйствія второстепенныхъ и третьестепенныхъ агентовъ власти, которые такимъ образомъ могутъ воспользоваться своимъ положеніемъ и извлекать изъ него свои выгоды. Все это не можетъ не отражаться на высотѣ стоимости сооруженія желѣзныхъ дорогъ, которая возрастаетъ по мѣрѣ стѣсненія конкуренціи. Напротивъ того, снимите всѣ эти перегородки, заграждающія очень многимъ доступъ къ желѣзнодорожному дѣлу, обратите его въ простой подрядный способъ, примѣните къ нему принципъ раздѣленія труда, удешевившаго производство въ такихъ громадныхъ размѣрахъ, т. е. раздѣлите по возможности работы и поставки по ихъ спеціальности, — и стоимость сооруженія желѣзныхъ дорогъ дойдетъ до своего minimum'а, а главное уничтожится деморализирующая общество возможность создавать милліонныя состоянія изъ ничего.

Быть можетъ, намъ замѣтятъ, что всѣ эти практическіе выводы, которыми мы сопровождаемъ наше историческое изслѣдованіе, являются слишкомъ поздно, чѣмъ-то въ родѣ *горчицы послѣ ужина,* что главныя наши линіи уже построены и намъ остается теперь думать скорѣе не о дальнѣйшей постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, а о томъ, что возить по этимъ дорогамъ, такъ какъ большая часть ихъ остается бездоходною. Все это совершенно справедливо, и мы нисколько не отвергаемъ необходимости заботъ о томъ, чтобъ наши дороги могли приносить всю ту пользу, которую мы вправѣ отъ нихъ ожидать и перестали бы оставаться бременемъ для Государственнаго Казначейства, а слѣдовательно и для плательщиковъ государственныхъ налоговъ; но мы думаемъ что критическое отношеніе къ системѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ вслѣдствіе того значенія, которое имѣетъ это дѣло въ финансовомъ отношеніи будетъ все таки не лишнимъ, такъ какъ оно можетъ служить характеристикой того времени, которое мы пережили и тѣхъ порядковъ, которые и теперь еще не сошли со сцены.

Послѣ этого отступленія возвращаемся къ изложенію исторіи сооруженія Орловско-Витебской дороги. Вслѣдствіе несостоятельности баронета Пито земство Орловской губерніи вошло съ ходатай-

ствомъ къ Правительству о предоставленіи ему права на сооруженіе этой дороги. Оно уменьшало цифру необходимаго капитала, гарантируемаго правительствомъ, до 6 мил. фунтовъ стерлинговъ, что представляетъ собою во все не такое значительное пониженіе, вслѣдствіе котораго предложеніе могло быть принято. При длинѣ дороги въ 484 1/2 версты этотъ капиталъ составлялъ 77,479 рублей металлическихъ на версту и земство обязывалось построить дорогу вмѣсто 5 лѣтъ въ три года. Для осуществленія этого предпріятія земство просило о выдачѣ ему удостовѣренія въ томъ, что проектъ будетъ представленъ на утвержденіе, если земство въ теченіи 8 недѣль со дня выдачи удостовѣренія представитъ доказательство, что акціи на сумму превышающую 1/4 часть основнаго капитала разобраны со взносомъ 10% ихъ стоимости. Вмѣстѣ съ тѣмъ земство просило оказать ему содѣйствіе дарованіемъ ссуды въ размѣрѣ 6.000,000 руб. подъ залогъ облигацій вновь образуемаго общества. Означенное удостовѣреніе выдано имъ съ Высочайшаго разрѣшенія за подписью Министра Финансовъ и Министра Путей Сообщенія 29 января 1867 года. Въ февралѣ того же года уполномоченныя земства обратились къ правительству съ новымъ ходатайствомъ о дарованіи облигаціямъ общества безусловной гарантіи не со дня открытія дороги, а со дня ихъ выпуска съ тѣмъ, что, взамѣнъ того, они отказываются отъ права на ссуду въ размѣрѣ 6.000,000 руб. Такое ходатайство было найдено уважительнымъ, и концессія на постройку дороги была утверждена 24 марта 1867 года.

Такимъ образомъ орловское земство, очень мало заботящееся о развитіи народнаго образованія, спѣшитъ воспользоваться примѣромъ воронежскаго и выступаетъ также на спекулятивную дѣятельность въ роли учредителя желѣзнодорожнаго общества. Благодѣтельныя послѣдствія учредительской дѣятельности г. фонъ-Дервиза заразили собою не одно воронежское, но и другія земства. Впрочемъ, мы не знаемъ, какъ благодѣтельны были результаты подобнаго рода дѣятельности для самого земства, такъ какъ въ отчетахъ земскихъ управъ по этому поводу не имѣется никакихъ свѣдѣній, и думаемъ, что земство Орловской губерніи было здѣсь не при чемъ, а служило лишь тѣмъ забраломъ, которое прикрывало своимъ именемъ дѣйствующихъ лицъ и ихъ интересы. А интересы эти могли быть очень значительны въ виду поверстной стоимости, до которой была доведена *услуга*, оказанная Орловскимъ земствомъ цѣлой Россіи! Въ самомъ дѣлѣ, 77,479 руб. металлическихъ на версту—цѣна громадная при условіи устройства

землянаго полотна въ одинъ путь и снабженія дороги ничтожнымъ количествомъ подвижнаго состава: одинъ паровозъ на 6 1/3 верстъ длины и менѣе 3 вагоновъ на версту. Цѣна эта превышаетъ поверстную стоимость даже Рязанско-Козловской дороги на 1,514 руб. Выше мы вполнѣ доказали несообразность цѣны этой послѣдней дороги; что же мы должны сказать объ Орловско-Витебской, когда она превышаетъ поверстную стоимость даже этой дороги? Въ сравненіи же съ номинальной стоимостію Курско-Кіевской дороги, она превышаетъ послѣднюю на 13 тысячъ рублей съ версты, что на всю линію въ 484 1/2 версты представляетъ солидную сумму въ 6.292,000 руб., а между тѣмъ насъ поражаетъ странное обстоятельство—почему при подобной разцѣнкѣ не оказалось никакой экономіи въ пользу земства, тогда какъ, напримѣръ, г. фонъ-Дервизъ, построивши Курско-Кіевскую дорогу за 64 т. мет. руб. съ версты, не только не получилъ убытка, но нажилъ громадное состояніе. Намъ возразятъ, конечно, что реализація капитала стоила земству очень дорого. Положимъ, что это такъ, и посмотримъ, какъ велика стоимость реализаціи.

Руководствуясь указаніемъ Сборника свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ за 1868 и 1869 годы, мы можемъ довести до свѣдѣнія читателя, что акціи общества Орловско-Витебской дороги реализованы по 80%, стоимость же реализаціи облигацій не показана; но такъ какъ другія дороги реализовали свои облигаціи въ то же время не ниже 72%, то принимая въ соображеніе эти цифры, мы находимъ, что по реализаціи акцій выручено 1.200,000 фунтовъ и по реализаціи облигацій 3.240,000 фунтовъ, что составитъ 27.750,000 руб. металлическихъ, или на версту дороги 57,334 руб., а такъ какъ мы видѣли, что цѣна Курско-Кіевской дороги могла обойтись не болѣе 50,557 руб. кредитныхъ, или 44,630 метал. руб. при условіяхъ постройки менѣе выгодныхъ, то на этомъ основаніи можно смѣло утверждать, что земству Орловской губерніи за постройку Орловско-Витебской дороги переплачено болѣе 6 мил. руб. Передача же земствомъ всѣхъ своихъ правъ акціонерному обществу, безъ всякаго вознагражденія, ясно указываетъ, что земство тутъ было не при чемъ.

Не можемъ не обратить вниманіе читателя на то обстоятельство, что при всѣхъ сужденіяхъ о стоимости желѣзныхъ дорогъ нами перечисленныхъ, въ правительственныхъ сферахъ принимается въ соображеніе поверстная стоимость дороги и никогда не обращается вниманія на техническія условія сооруженія т. е. на

количество подвижнаго состава, высоту продольныхъ уклоновъ, величину радіусовъ кривыхъ, условія мѣстности, количество земляныхъ работъ, количество и размѣры мостовъ и т. д. тогда какъ всѣ эти условія имѣютъ громадное значеніе. Фактъ этотъ указываетъ, на сколько лица, рѣшавшія желѣзнодорожные вопросы, были компетентны въ этомъ дѣлѣ.

Для пополненія исторіи желѣзнодорожнаго дѣла за этотъ періодъ времени намъ слѣдуетъ разсмотрѣть то, что предпринималось для сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ юго-западномъ краѣ. Выше мы изложили только тѣ распоряженія, которыя относились къ началу работъ по Одесско-Балтской дорогѣ и остановились на рѣшеніи вести продолженіе ея на Елизаветградъ. Результаты постройки Одесско-Балтской дороги, какъ перваго опыта и притомъ въ виду затруднительныхъ мѣстныхъ условій, оказались не вполнѣ удовлетворительными. Стоимость версты этой дороги обошлась правительству въ 74,743 руб., не считая процентовъ за время постройки и реализаціи капитала, но во всякомъ случаѣ не дороже того, во что обходилось сооруженіе при посредствѣ частныхъ обществъ, несмотря на естественныя затрудненія, которыя не могутъ идти ни въ какое сравненіе съ тѣми, которыя встрѣчали на другихъ дорогахъ частные предприниматели.

Въ силу рѣшенія 28 декабря 1864 года, о которомъ мы говорили во II главѣ нашего труда, Новороссійскимъ генералъ-губернаторомъ заключенъ контрактъ съ барономъ Унгернъ-Штернбергомъ на постройку линіи отъ Балты до Елизаветграда на сумму, не превышающую 10.530,000 руб., что составляетъ по предполагавшейся длинѣ дороги въ 234 версты поверстную стоимость въ 45.000 руб. кредитныхъ. Предѣльные склоны предположены 0,008, но при дѣйствительномъ исполненіи они достигли лишь 0,0072; земляное полотно и каменныя части мостовъ въ два пути, самая же дорога и желѣзныя части мостовъ въ одинъ путь, причемъ одинъ мостъ черезъ Бугъ длиною въ 114 саж. и съ особымъ приспособленіемъ для обыкновеннаго проѣзда. Часть земляныхъ работъ должна была производиться въ каменистомъ грунтѣ, вслѣдствіе чего строитель согласился безъ увеличенія оптовой платы удлиннить линію на 10 верстъ.

Сбереженіе отъ постройки до 3% общей контрактной суммы обращается въ пользу контрагента, а затѣмъ дальнѣйшее остается въ пользу казны. По отчету барона Унгернъ-Штерн-

берга, постройка дороги на протяженіи 244 верстъ обошлась въ 9.634,061 руб. 90 коп., а съ прибавленіемъ къ ней 315.900 руб., составляющихъ барышъ контрагента, вся дорога обошлась въ 40,737 руб. съ версты. Такой опытъ экономной постройки дороги въ мѣстности довольно затруднительной ясно подтверждаетъ все высказанное нами о дороговизнѣ остальныхъ линій. Тѣмъ не менѣе этотъ опытъ не убѣдилъ никого въ возможности у насъ дешевой постройки желѣзныхъ дорогъ: концессіи продолжали выдаваться по прежнимъ баснословнымъ цѣнамъ даже и впослѣдствіи. Единственнымъ результатомъ такого удачнаго сооруженія желѣзной дороги было предоставленіе барону Унгернъ-Штернбергу постройки Елизаветградо-Кременчугской дороги на тѣхъ же условіяхъ, но съ увеличеніемъ предѣльной поверстной стоимости до 47,209 руб. съ версты, при длинѣ дороги въ 130 верстъ. Барышъ контрагента не превышаетъ тоже 3% съ общей контрактной суммы.

Въ то же время мысль о соединеніи Одессы съ Кіевомъ и съ сѣтью австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ не была оставлена и попытки къ осуществленію этого предположенія не прекращались. Еще въ ноябрѣ 1864 года Новороссійскій генералъ-губернаторъ представилъ въ Главное Управленіе путей сообщенія предложеніе директора австрійской Львово-Черновицкой дороги, г. Офенгейма, прославившагося впослѣдствіи знаменитымъ процессомъ, который противъ него былъ возбужденъ австрійскимъ правительствомъ. Онъ предлагалъ построить дорогу отъ мѣстечка Новоселицы въ Бессарабіи, на австрійской границѣ, до мѣстечка Парканъ на Одесско-Балтской дорогѣ, при рѣкѣ Днѣстрѣ. Сущность этого предложенія состояла въ томъ, что г. Офенгеймъ не опредѣлялъ дѣйствительную стоимость сооруженія, но просилъ гарантировать ему доходъ съ этого предпріятія въ 2.400,000 руб. металлическихъ. Длина дороги опредѣлена въ предложеніи Офенгейма въ 450 верстъ, по произведеннымъ же изысканіямъ она оказалась въ 355 верстъ. На этомъ основаніи, принимая въ соображеніе обыкновенную гарантію, при которой образовывались другія общества, въ $5^1/_{12}$% и курсъ въ 7 р. 80 к. за фунтъ стерлинговъ оказывается, что поверстная стоимость, предложенная Офенгеймомъ, доходила до 129,821 руб. кредитныхъ. Мы указываемъ на это предложеніе на томъ основаніи, что оно вполнѣ характеризуетъ взглядъ заграничныхъ аферистовъ на нашъ дѣловой міръ. Люди эти повидимому полагали, что у насъ, въ виду необходимости желѣзныхъ дорогъ, не съумѣютъ по достоинству

оцѣнить тѣхъ благодѣяній, которыя они способны оказать сѣвернымъ варварамъ. Ихъ безцеремонность доходитъ до того, что они не считаютъ даже нужнымъ точнѣе опредѣлить длину дороги или считаютъ возможнымъ преувеличить ее болѣе, чѣмъ на четвертую часть, затѣмъ не находятъ нужнымъ указать и размѣръ капитала, въ надеждѣ, что мы можемъ попасться даже на эту удочку, а они этими средствами покроютъ свои расходы по устройству дороги отъ Львова до нашей границы. Но этимъ еще не оканчивается дерзость этихъ аферистовъ. Они требуютъ владѣнія дорогой въ теченіи 90 лѣтъ съ открытія движенія; устройства дороги съ колеей въ ширину австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ; безплатнаго отвода земли близь Одесскаго порта для устройства складовъ и магазиновъ; освобожденія на этомъ пространствѣ отъ всякихъ податей, сборовъ и налоговъ; исключительнаго права во всей Бессарабіи и Херсонской губерніи розыскивать и добывать каменный уголь и, наконецъ, особой юрисдикціи для разрѣшенія недоразумѣній между обществомъ и правительственными лицами, т. е. третейскаго суда въ одномъ изъ иностранныхъ посольствъ. Довольно странно, что люди рѣшаются дѣлать подобныя предложенія съ какою-нибудь надеждою на успѣхъ, но еще страннѣе, что эти предложенія серьезно обсуждаются и дважды вносятся на разсмотрѣніе въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, хотя и въ измѣненномъ видѣ. Г. Офенгеймъ, удостовѣрясь, что сумма испрашиваемой имъ гарантіи не можетъ быть утверждена, сбавляетъ ее разомъ на цѣлую треть и требуетъ гарантіи дохода только въ 1.600,000 р. металлическихъ. Но даже и въ этомъ измѣненномъ видѣ эта цифра представляется чѣмъ-то очень громаднымъ. Оставляя всѣ другія невозможныя требованія, одно уже то обстоятельство, что пониженіе могло быть сдѣлано въ такомъ размѣрѣ, ясно указываетъ или на отсутствіе всякаго пониманія дѣла со стороны контрагента или на его желаніе представить дѣло въ ложномъ свѣтѣ. На этомъ основаніи такое предложеніе могло быть оставлено вовсе безъ вниманія; между тѣмъ, оно принимается къ свѣдѣнію и для окончательнаго рѣшенія по этому вопросу назначается особое изслѣдованіе о наиболѣе выгодномъ направленіи линіи для соединенія Одессы съ сѣтью австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Такое рѣшеніе тѣмъ болѣе кажется страннымъ, что въ докладѣ Комитета желѣзныхъ дорогъ, согласно съ заключеніемъ Главноуправляющаго путями сообщеній, выведены очень вѣскіе аргументы противъ принятія подобнаго предложенія. Замѣчательно, что въ этомъ докладѣ сказано только, что испрашиваемая

гарантія весьма высока, но вовсе не говорится о чрезмѣрной дороговизнѣ поверстной стоимости дороги, которая, въ особенности въ виду уже заключеннаго съ г. Унгернъ-Штернбергомъ договора, должна была броситься въ глаза, а между тѣмъ приведены такіе доводы, которые доказывали вредъ вообще всякаго соединенія Одесскаго порта съ сѣтью австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ (такъ напр., что дорога эта приготовитъ намъ опаснаго соперника на азіятскихъ рынкахъ во вредъ будущности нашихъ мануфактуръ; пособитъ переходу части судоходства по Черному морю въ руки австрійцевъ; увеличитъ въ Одессѣ число иностранныхъ торговыхъ домовъ въ ущербъ нашему торговому сословію). Казалось бы, что если эти соображенія имѣютъ значеніе, то они должны имѣть его и при другомъ направленіи дороги, которое впослѣдствіи утверждено и приведено въ исполненіе постройкой линіи отъ Балты къ Волочиску и которое оказалось по новымъ изслѣдованіямъ короче линіи, предложенной г. Офенгеймомъ на 35 верстъ. Мы приводимъ эти соображенія для того, чтобы указать, какъ шатки были въ то время воззрѣнія на экономическое значеніе желѣзныхъ дорогъ. Въ самомъ дѣлѣ, могла ли желѣзная дорога къ Одесскому порту вредить нашему судоходству на Черномъ морѣ? Напротивъ, она могла только увеличивать количество грузовъ, отправляемыхъ изъ Одессы, чѣмъ можно только развить наше судоходство. Затѣмъ, какимъ образомъ съ устройствомъ этой дороги наши фабрики и заводы могли скорѣе встрѣтить опасное соперничество на азіятскихъ рынкахъ? Развѣ провозъ по желѣзной дорогѣ стоитъ дешевле чѣмъ водянымъ путемъ внизъ по Дунаю, и развѣ перегрузка товаровъ съ желѣзной дороги на морскія суда въ Одессѣ можетъ стоить дешевле, чѣмъ провозъ этихъ товаровъ по дунайскимъ гирламъ? Мы бы не стали возражать противъ подобныхъ соображеній, еслибъ предполагалось оградить Россію отъ всякаго торговаго сношенія съ Австріею, такъ какъ подобныя мѣры оправдываются протекціонистскими тенденціями; но этого не было, такъ какъ предполагалось только замѣнить одну линію другою. Наконецъ, что могло быть опаснаго въ томъ случаѣ, еслибы число иностранныхъ торговыхъ домовъ въ Одессѣ увеличилось? — Единственное послѣдствіе подобнаго увеличенія было бы усиленіе конкуренціи между торговцами, вслѣдствіе чего какъ производители, такъ и потребители цѣлаго района Одесскаго порта могли только выиграть, а отнюдь не проиграть. Опасаться развитія конкуренціи между торговцами и принимать мѣры къ ея ограниченію — зна-

читъ искусственно увеличивать ту монополію, которою они пользуются при ограниченномъ количествѣ капиталовъ въ странѣ. Выгоды этихъ лицъ состоятъ въ возможно большей разницѣ тѣхъ цѣнъ, на которыя соглашаются производители и потребители, и только одна конкуренція между торговцами въ состояніи понизить эту разницу, что вполнѣ согласно съ интересами цѣлаго населенія. Вслѣдствіе этого, соображенія такого рода представляются намъ по меньшей мѣрѣ излишними и не выдерживающими критики. Совсѣмъ другое дѣло представляютъ тѣ соображенія, которыя относятся къ невыгодѣ этой дороги вслѣдствіе ея дороговизны, вслѣдствіе другой ширины ея колеи въ сравненіи съ нашими дорогами и въ тѣхъ исключительныхъ привилегіяхъ, которыя испрашивалъ г. Офенгеймъ. Объ этомъ мы уже высказались довольно ясно.

Спеціальныя изысканія привели къ тому выводу, что линія черезъ Подольскую губернію къ Лембергу идетъ на протяженіи 174 верстъ до мѣстечка Станиславчика по направленію Кіево-Балтской дороги, что она не требуетъ тоннелей и лишь 30 малыхъ мостовъ; тогда какъ линія, предложенная Офенгеймомъ, требуетъ 2 тоннеля, 4 большихъ моста и 93 малыхъ. Кромѣ того мѣстность, по которой проходитъ подольская линія, оказалась гораздо производительнѣе бессарабской. Въ стратегическомъ отношеніи, всѣ спеціалисты военнаго дѣла высказывались также за подольскую линію.

Между тѣмъ въ спеціальныхъ обществахъ, въ журналистикѣ и даже въ правительственныхъ учрежденіяхъ (какъ указываетъ Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ 1867 года) возникли горячія пренія по поводу предложенія г. Офенгейма, получившаго гласность. „Недавно, кажется, а вѣрится съ трудомъ“. Невольно спрашиваешь себя при этомъ, какъ въ виду всего сказаннаго могли народиться защитники предложеній г. Офенгейма и невольно вспоминаешь слова Струсберга о великой силѣ желѣзнодорожныхъ королей.

По счастію для Россіи, въ засѣданіи Совѣта Министровъ 17 февраля 1866 года, Государь Императоръ, по внимательномъ обсужденіи вопроса, Высочайше повелѣть соизволилъ: „въ виду рѣшительныхъ преимуществъ Подольской линіи, предложеніе г. Офенгейма отклонить“.

Вслѣдствіе сего предприняты были дѣятельныя мѣры къ осуществленію линіи отъ Балты къ Кіеву съ вѣтвью на Волочискъ. На сооруженіе этой линіи поступили въ 1865 и 1866 годахъ

два предложенія: берлинскаго негоціанта Леви съ директоромъ лондонской компаніи металлическихъ сооруженій Брауномъ и бельгійскаго подданнаго Де-Врієра и К°. Мы не имѣемъ въ виду условій перваго предложенія. Что же касается условій послѣдняго, то по журналу Комитета Министровъ 17-го мая 1866 года они были одобрены, и сооруженіе дороги предоставлено этому товариществу простымъ подряднымъ способомъ. Но прежде изложенія условій этого договора, мы позволимъ себѣ напомнить читателю соображенія, вслѣдствіе которыхъ предложенія гг. Мамонтова и Горбова на постройку Курско-Кіевской дороги были отклонены, не смотря на то, что они были признаны со стороны вѣдомства путей сообщенія наиболѣе выгодными. 25 мая 1866 года заключается простой подрядный контрактъ на постройку дороги отъ Балты къ Кіеву, а 30 сентября того же 1866 года отклоняется наиболѣе выгодное предложеніе на томъ основаніи, что оно представляется простымъ подряднымъ предложеніемъ. Не правы ли мы были, говоря о шаткости воззрѣній на финансовые вопросы? Отсутствіе всякой системы невольно поражаетъ въ этомъ случаѣ безпристрастнаго наблюдателя. Какимъ образомъ въ маѣ мѣсяцѣ финансовыя соображенія не мѣшаютъ утвердить подрядный способъ, а въ сентябрѣ на основаніи тѣхъ же финансовыхъ соображеній его допустить становится невозможнымъ. Мы были бы готовы согласиться съ этимъ, еслибъ представлялась такая комбинація, которая не требовала бы вовсе затратъ государственнаго казначейства, но оказывается, что такой комбинаціи вовсе не было и что постройка даже Курско-Кіевской дороги производилась за оптовую плату изъ суммъ Государственнаго Казначейства. Объяснить это противорѣчіе трудно, и мы не беремся за это.

Условія договора 25 мая 1866 года съ товариществомъ барона де-Врієра и К° состояли въ слѣдующемъ. Товарищество обязывалось въ теченіи четырехъ лѣтъ со дня подписанія договора построить дорогу отъ Кіева до Балты въ 428 верстъ съ вѣтвями отъ Казатина къ Бердичеву въ 27 верстъ и отъ Жмеринки къ Волочиску въ 167 верстъ съ земляным полотномъ и мостами подъ два пути, на участкѣ отъ Балты до Жмеринки, а на остальномъ протяженіи подъ одинъ путь. Всего на протяженіи 622 верстъ. Постройка послѣдней вѣтви въ договорѣ введена условно, такъ какъ она зависѣла отъ соглашенія съ австрійскимъ правительствомъ, и если бы оно не состоялось, то поверстная стоимость сооруженія нѣсколько возвышалась. Количество

подвижнаго состава опредѣлялось въ 90 паровозовъ и 1870 вагоновъ. Отчужденіе земель подъ дорогу оставалось на обязанности правительства. За работы и поставки товарищество получало по 21,484 р. 60 к. металлическихъ и 37,403 р. 24 к. кредитныхъ съ версты, что по курсу 7 руб. 80 коп. за фунтъ стерл. составляетъ 64,216 р. кредитныхъ, а вмѣстѣ съ отчужденіемъ земель, полагая по 1000 р. на версту, 65,216 руб., кромѣ процентовъ за время постройки и реализаціи капитала. Такія условія въ виду контрактовъ, заключенныхъ съ барономъ Унгернъ-Штернбергомъ не только нельзя считать выгодными, но приходится удивляться, какъ могли быть принимаемы подобныя предложенія и почему не были приняты мѣры къ установленію при казенной постройкѣ такихъ порядковъ, при которыхъ она была бы выгодна. Всѣ уступочные договоры были такъ убыточны, что, повидимому, слѣдовало бы никакъ не отвергать казенную постройку, а, напротивъ, постараться улучшить ея систему. Но такой образъ дѣйствій не входилъ въ соображенія. Мы поняли бы эти соображенія, если бы наши частныя общества строили дороги такъ же выгодно, какъ напр. общество Варшаво-Вѣнской дороги, которому поверстная стоимость сооруженія обошлась въ 36,626 руб. кредитныхъ съ подвижнымъ составомъ 1 паровозъ на 4,8 версты и почти по 5 вагоновъ на версту (Сбор. свѣд. о желѣзн. дорогахъ 1868 года). Но мы никакъ не можемъ понять защитниковъ дѣйствующей системы постройки, въ виду тѣхъ цѣнъ, на которыя мы указывали.

Для того, чтобы ускорить работы по сооруженію Кіево-Балтской дороги, еще прежде заключенія этого договора 24 февраля 1866 года испрошено было Высочайшее разрѣшеніе приступить съ 25 мая къ производству земляныхъ работъ на главной линіи посредствомъ войска, при чемъ товарищество обязывалось принять всѣ исполненныя работы и возвратить Правительству сдѣланныя имъ затраты. Товарищество внесло Правительству условленный по договору залогъ въ 875,000 руб. металлическихъ 23 іюля 1866 года, а съ 1 августа того же года приняло работы въ свое завѣдываніе.

Такимъ образомъ изъ общей сѣти дорогъ, утвержденной 1866 года апрѣля 23 дня, оставались только двѣ дороги, къ постройкѣ которыхъ не было еще приступлено: a) отъ Курска черезъ Харьковъ къ портамъ Азовскаго моря, b) отъ Харькова до Кременчуга. Что же касается третьей дороги, отъ Поти до Тифлиса, то еще въ іюнѣ 1865 года, въ виду трудности пріі-

исканія капиталовъ и для ускоренія сооруженія дороги, разрѣшено отпустить изъ Государственнаго Казначейства 1.000,000 р. въ теченіи двухъ лѣтъ для сооруженія землянаго полотна съ употребленіемъ на работу войска. По журналамъ же Кавказскаго комитета 22 и 24 октября 1865 года, Высочайше разрѣшено кромѣ построенія землянаго полотна строить на счетъ Правительства мосты и другія искусственныя сооруженія, на что ассигновано также въ теченіи двухъ лѣтъ 3.210.000 р. Такъ какъ работы по этой дорогѣ окончены акціонернымъ обществомъ, образовавшимся для этой цѣли, то о дальнѣйшей судьбѣ Поти-Тифлисской дороги мы будемъ говорить ниже, а теперь объяснимъ причины, по которымъ замедлилось сооруженіе южной дороги отъ Курска къ портамъ Азовскаго моря.

Въ мартѣ 1865 года, графъ Барановъ, князь Кочубей, графъ Строгановъ и генералъ-маіоръ Марченко вошли въ Министерство Путей Сообщенія, съ предложеніемъ о сооруженіи дороги отъ Орла черезъ Курскъ и Харьковъ до Таганрога, съ вѣтвью къ Ростову на Дону, протяженіемъ въ 900 верстъ. Для этой цѣли они обязывались образовать акціонерное общество на 99 лѣтъ со дня окончанія дороги или на 104 года со дня заключенія уступочнаго договора. Капиталъ общества первоначально предполагалось образовать въ 62,500 руб. металлическихъ съ версты, а Правительство обязывалось гарантировать обществу $5^1/_2\%$ чистаго дохода съ погашеніемъ на капиталъ въ такихъ размѣрахъ, которыхъ достигнутъ дѣйствительныя издержки сооруженія. Затѣмъ погашеніе предположено было производить въ теченіи 50 лѣтъ, а дорога должна была оставаться во владѣніи общества въ теченіи 99 лѣтъ. За послѣдовавшимъ Высочайшимъ повелѣніемъ участокъ отъ Орла до Курска строить средствами Государственнаго Казначейства, предложеніе учредителей было ограничено протяженіемъ отъ Курска до Таганрога и Ростова въ 727 верстъ. Затѣмъ это предложеніе было подвергнуто обсужденію. Само собою разумѣется, что Правительство не могло принять такихъ неопредѣленныхъ предложеній и 21 октября 1865 года въ Совѣтѣ Министровъ послѣдовало слѣдующее Высочайшее повелѣніе: „объявить просителямъ, что гарантія по дѣйствительному расходу безъ ограниченія суммы дана быть не можетъ, но она можетъ быть допущена по предварительномъ соглашеніи съ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ предѣльной суммы, выше которой расходъ остается на отвѣтственности компаніи“.

По объявленіи этого повелѣнія учредителямъ, они назначили

за предѣлъ гарантированнаго капитала 122,000 руб. металлическихъ съ версты, но вслѣдствіе разъясненія преувеличенности этой цифры и въ особенности въ виду дѣйствительной стоимости сооруженія въ Россіи дорогъ уменьшили свое требованіе до 100,000 рублей. Съ своей стороны гг. Министры Путей Сообщенія и Финансовъ признавали достаточнымъ принять за высшій предѣлъ гарантированнаго капитала цифру въ 84,037 руб. метал. съ версты. Въ засѣданіи Комитета 8 февраля 1866 года Государь Императоръ изволилъ утвердить эту послѣднюю цифру за высшій предѣлъ гарантированнаго капитала. Вслѣдствіе этого, по соглашенію съ учредителями 18 февраля того же года имъ выдано удостовѣреніе Министра Финансовъ въ томъ, что, по предъявленіи въ теченіи 4 мѣсяцевъ финансовыхъ дѣятелей предпріятія и составленіи окончательныхъ условій, правительствомъ будетъ заключенъ съ ними договоръ на уступку Курско-Таганрогской линіи. Впослѣдствіи, согласно ходатайству учредителей имъ были даны три отсрочки, — по 5 сентября 1866 года, по 1 января 1867 года и наконецъ по 31 января 1867 года; но и затѣмъ предпріятіе не имѣло успѣха и данное учредителямъ удостовѣреніе потеряло силу.

Вникая въ сущность этихъ переговоровъ и сопоставляя ихъ со всѣмъ изложеннымъ выше, безпристрастный наблюдатель невольно останавливается на слѣдующихъ соображеніяхъ.

Во-первыхъ, очень понятно, что заграничные предприниматели, предлагая свои услуги правительству, не знали мѣстныхъ условій и, быть можетъ, не пользуясь кредитомъ въ своемъ отечествѣ, увеличивали стоимость сооруженія въ видахъ скорѣйшей возможности привлечь къ дѣлу серьезныхъ капиталистовъ. Люди аферы и спекуляціи, они искали только барышей, которые они могли получить въ иностранномъ государствѣ, поэтому они не останавливались ни передъ какими средствами, чтобъ обезпечить за собою наибольшія выгоды. По окончаніи дѣла, они покинули бы Россію, до которой имъ, конечно, нѣтъ никакого дѣла. Опытъ однакожь показалъ, что ни одинъ изъ этихъ спекулянтовъ, несмотря на то, что имъ случалось вступать въ договоры съ русскимъ правительствомъ на невѣроятно выгодныхъ условіяхъ, не могъ осуществить предпріятія, вѣроятно на томъ простомъ основаніи, что, во-первыхъ, всякій солидный капиталистъ опасается дѣлъ, приносящихъ громадные барыши, а во-вторыхъ, какъ мы замѣтили выше, что лица эти не пользовались кредитомъ у себя дома. Все это вполнѣ понятно, и излагая факты мы удивлялись

только, какъ могли быть принимаемы подобныя предложенія, но намъ нисколько не было страннымъ, что эти предложенія дѣлались. Совсѣмъ другое впечатлѣніе выносится при внимательномъ разсмотрѣніи послѣдняго предложенія. Намъ непонятно, какъ могли русскіе люди утруждать правительство подобными предложеніями, какъ гарантія дохода на капиталъ, не ограниченный никакими предѣлами или такими, какъ 122,000 и 100,000 руб. металлическихъ за версту. Русскимъ людямъ не могли же не быть извѣстны мѣстныя условія постройки дорогъ, а также и цѣна постройки напр. Варшаво-Вѣнской дороги; а въ январѣ 1866 года, когда происходили переговоры, конечно, были извѣстны также и условія барона Унгернъ-Штернберга, не говоря уже о томъ, что ни одна концессія, строившихся въ то время дорогъ, не доводила поверстную стоимость до цифры 84,037 руб. металлическихъ,—что составляетъ 104,878 руб. кред., а мы видѣли, что высшая цѣна была заплачена за постройку Орловско-Витебской дороги, которая однакожь доходила только до 96,615 руб. кредитныхъ, стало быть, на 8,263 руб. ниже той цѣны, на которую согласились учредители Курско-Азовской дороги въ видѣ уступки. При этомъ необходимо принять въ соображеніе положеніе гг. предпринимателей въ нашемъ обществѣ, вслѣдствіе котораго нельзя думать, чтобъ единственнымъ мотивомъ дѣятельности этихъ людей были личныя выгоды, такъ какъ для нихъ государственный интересъ далеко не могъ казаться безразличнымъ. Если люди этой категоріи могли требовать такихъ невѣроятныхъ условій, то отсюда можно вывести только одно заключеніе, что въ то время не имѣлось у насъ никакихъ свѣдѣній для правильнаго сужденія о стоимости постройки желѣзныхъ дорогъ. Если намъ возразятъ, что условія эти не заключаютъ въ себѣ чрезмѣрныхъ требованій, такъ какъ предпріятіе все-таки не состоялось, то на это мы замѣтимъ, что успѣхъ предпріятія, т. е. возможность реализовать необходимый капиталъ зависитъ не столько отъ выгодности предпріятія, сколько отъ того кредита, которымъ пользуется предприниматель. Поэтому невозможность составить общество отнюдь не была слѣдствіемъ безвыгодности предпріятія, но явилась только потому, что предприниматели не внушали своими именами достаточнаго довѣрія заграничнымъ капиталистамъ. Иначе, какъ же объяснить успѣхъ реализаціи капиталовъ со стороны другихъ предпринимателей нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ теченіи того же 1866 г., отнюдь не болѣе извѣстныхъ на заграничныхъ рынкахъ?

Въ нашемъ изслѣдованіи мы дошли наконецъ до того момента желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, когда возраставшій кредитъ Россіи далъ возможность правительству оказывать содѣйствіе желѣзнодорожнымъ обществамъ не одною гарантіею чистаго дохода, но и снабженіемъ ихъ денежными средствами. Второй выигрышный заемъ и реализація облигацій Николаевской дороги положили основаніе особому желѣзнодорожному фонду, который было предположено пополнять выпусками консолидированныхъ пятипроцентныхъ облигацій, и расходовать на пріобрѣтеніе облигацій, выпускаемыхъ обществами желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ съ 1867 г. вновь открываемыя общества освобождаются отъ зависимости заграничныхъ и нашихъ банкировъ и правительство принимаетъ на себя реализировать всю сумму облигаціоннаго капитала. При такихъ условіяхъ возможность образованія желѣзнодорожныхъ обществъ облегчается до послѣдней крайности, въ особенности въ виду господствовавшаго, но совершенно ошибочнаго, мнѣнія о дѣйствительной стоимости сооруженія. Весь механизмъ подобныхъ спекуляцій состоялъ только въ томъ, чтобы разцѣночная вѣдомость работамъ и поставкамъ была раздута какъ можно сильнѣе и не роняла бы установившуюся поверстную стоимость постройки. Если предприниматель умѣлъ привести данныя, которыми оправдывалось возвышеніе цѣны, то это нисколько не уменьшало его шансовъ на то, что дѣло останется за нимъ, а напротивъ, онъ могъ разсчитывать, что его предложеніе обратитъ на себя вниманіе, какъ болѣе серьезное и болѣе основательное. Въ дѣйствительности же выходило одно, что болѣе высокая цѣна сооруженія давала возможность выплачивать промессы закулиснымъ двигателямъ дѣла. Замѣчательно, что въ то время значительное пониженіе цѣны скорѣе могло вызвать недовѣріе къ предпринимателю, поселить убѣжденіе, что онъ желаетъ только перебить дѣло у другаго, но не будетъ въ состояніи его выполнить, а здѣсь, какъ тогда говорили, прежде всего нужна увѣренность, что дѣло будетъ сдѣлано.

Такое мнѣніе господствовало не только въ правительственныхъ сферахъ, но и въ обществѣ; оно проникало даже въ сдѣлки частныхъ лицъ: промышленная горячка и спекуляція создавали такое настроеніе, при которомъ мало заботились о цѣнѣ, лишь бы окончить дѣло скорѣе. На этомъ основаніи все дѣло состояло въ томъ, чтобъ расходы дѣйствительнаго сооруженія покрыть тою суммою капитала, которую правительство выдаетъ за облигаціи общества. Вслѣдствіе этого, для образованія общества нужно только внести 10 или 20 процентовъ съ суммы акціонернаго капитала

въ государственный банкъ въ доказательство, что акціи разобраны, а эта сумма всегда могла быть найдена посредствомъ залога акцій у какого-нибудь банкира. Такимъ образомъ дѣло могло быть ведено вовсе безъ капитала и для успѣха нужны были только ловкость и умѣнье внушить къ себѣ довѣріе. Не предстояло никакой надобности въ образованіи какихъ бы то ни было обществъ, напротивъ, эти общества могли только стѣснять предпринимателей, а потому они и существовали только на бумагѣ, только въ виду требованія закона и какъ возможность для предпринимателей вести громадное дѣло безъ всякой личной отвѣтственности. Обыкновенный порядокъ дѣятельности этихъ обществъ состоялъ въ томъ, что учредители и банкиры составляли общее собраніе изъ близкихъ имъ людей, избирали правленіе и сдавали постройку дороги за оптовую сумму, вырученную по реализаціи бумагъ. Если строитель оказывался несостоятельнымъ, то онъ уходилъ въ сторону, а отвѣтственныхъ лицъ за подобныя дѣйствія не оказывалась въ наличности, такъ какъ все дѣлалось по постановленіямъ общихъ собраній съ перемѣннымъ личнымъ составомъ. Въ такихъ обстоятельствахъ правительству приходилось пополнять дефициты по постройкѣ и поддерживать такъ-называемыя общества пособіями и ссудами, какъ, напримѣръ, общества Кіево-Брестской и Бресто-Граевской дорогъ.

Что большинство нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ существуетъ только на бумагѣ, въ этомъ не можетъ быть никакого сомнѣнія, и это не составляетъ секрета ни для кого. На этомъ основаніи позволительно предложить вопросъ: почему считается необходимымъ поддерживать порядокъ, фиктивность котораго, извѣстная всему свѣту и игнорируется только законодательствомъ, несмотря на то, что вслѣдствіе такого порядка администрація и, въ особенности, судъ, при обсужденіи каждаго желѣзнодорожнаго вопроса, становятся въ совершенно ложное положеніе, должны закрывать глаза на очевидность и сознательно утверждать то, чему по совѣсти не могутъ повѣрить? Да, когда вдумаешся серьезно въ тѣ послѣдствія, которыя возникаютъ изъ подобнаго положенія дѣлъ, то невольно заглядываешь въ будущее и спрашиваешь себя, что будутъ думать наши потомки объ тѣхъ понятіяхъ, которыя господствовали въ наше время? И для чего все это дѣлается? На этотъ послѣдній вопросъ отвѣчать довольно трудно, хотя мы объ этомъ часто думали. Остается предположить, что здѣсь заставляетъ такъ дѣйствовать ошибочное убѣжденіе о невозможности ка-

зеннаго хозяйства въ такомъ сложномъ дѣлѣ и о необходимости частной иниціативы; а такъ какъ отдѣльныя лица не могутъ представить государству достаточныхъ гарантій въ исполненіи обязательствъ на такія значительныя суммы, а дѣйствительныя акціонерныя общества у насъ образоваться не могутъ, вслѣдствіе нашей разрозненности, непривычки дѣйствовать общими силами и, наконецъ, бѣдности въ капиталахъ, то и признается необходимымъ закрывать глаза на дѣйствительность и показывать видъ, что мы какъ будто имѣемъ дѣло съ настоящими акціонерными обществами. До поры до времени намъ это удавалось, и мы, послѣ пяти выпусковъ консолидированныхъ облигацій, успѣли довести сѣть нашихъ дорогъ до настоящаго ея положенія. Но, повидимому, въ настоящее время надежды на доходность нашихъ желѣзныхъ дорогъ ослабѣваютъ и дальнѣйшій выпускъ этихъ бумагъ становится затруднительнымъ, такъ что настоящая система образованія обществъ должна измѣниться и этому нельзя не порадоваться.

Какова бы ни была однакожь система постройки при посредствѣ частныхъ обществъ, съ 1867 года она примѣняется исключительно, и новыхъ попытокъ — строить на счетъ правительства хозяйственнымъ или подряднымъ способомъ — мы, къ сожалѣнію, не встрѣчаемъ, хотя опыты на Московско-Курской и Балто-Кременчугской дорогахъ оказались вполнѣ удовлетворительными и подавали надежду на возможность дальнѣйшихъ улучшеній. Мы не встрѣчаемъ также въ теченіи 1867 г. примѣненія системы покупки облигацій правительствомъ, хотя образованіе желѣзнодорожнаго фонда относится именно къ этому году. По всей вѣроятности это зависѣло отъ того, что выпускъ облигацій Николаевской дороги послѣдовалъ только въ концѣ этого года.

Въ 1867 году выданы четыре концессіи, кромѣ Орловско-Витебской, о которой мы уже говорили, а именно: на Елецко-Грязскую, Шуйско-Ивановскую, Риго-Митавскую и Поти-Тифлисскую дороги. Всѣ онѣ выданы еще на основаніи прежней системы съ выпускомъ акцій и облигацій отъ имени обществъ. Изъ этихъ дорогъ только двѣ Поти-Тифлисская и Шуйско-Ивановская вошли въ сѣть необходимыхъ дорогъ, утвержденную 23 апрѣля 1866 года; остальныя же дороги разрѣшены отдѣльными распоряженіями. Всѣ эти дороги до сихъ поръ остаются безвыгодными и требующими постоянной поддержки со стороны правительства, хотя первая изъ нихъ вошла въ составъ весьма длинной линіи, соединяющей низовья Волги съ Рижскимъ

портомъ. Концессіи эти выданы при слѣдующихъ обстоятельствахъ.

Въ августѣ 1866 года елецкое земство представило проектъ уступочнаго договора отъ Ельца къ станціи Грязи Козлово-Воронежской дороги, но Комитетъ Министровъ, по разсмотрѣніи этого предложенія, нашелъ, что необходимо отложить выдачу этой концессіи на томъ основаніи, что линія эта составляетъ звѣно будущей дороги отъ Орла до Саратова, а потому необходимо, прежде этого, обсудить въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ вопросъ о выборѣ наивыгоднѣйшаго направленія линіи между Московско-Курскою и Козлово-Воронежскою дорогами. Вслѣдствіе этого, Министръ Путей Сообщенія внесъ этотъ вопросъ на обсужденіе Комитета желѣзныхъ дорогъ, который нашелъ, согласно съ мнѣніемъ Министра Путей Сообщенія, что дорогу отъ Ельца къ Грязямъ нужно вести черезъ Липецкъ до станціи Грязи, такъ какъ линія эта составляетъ кратчайшее соединеніе Ельца съ Воронежемъ и что весьма желательно, чтобъ оба участка отъ Ельца къ Грязямъ и къ Орлу были построены одновременно, что также совпадало съ мнѣніемъ Министра Путей Сообщенія, который предлагалъ елецкому земству строить дорогу одновременно до Орла, въ видахъ соединенія этой линіи посредствомъ Орловско-Витебской дороги съ Ригою. Тѣмъ не менѣе, Комитетъ нашелъ, что елецкое земство, желая скорѣйшаго соединенія съ открытою уже Козловскою дорогою, сдѣлало затраты на изысканія и внесло 10% акціонернаго капитала, и что поэтому откладывать выдачу концессіи на Елецко-Грязкую дорогу было бы неудобнымъ. Вслѣдствіе этого внесенный Министромъ Путей Сообщенія уступочный договоръ въ Комитетъ Министровъ былъ утвержденъ 1 марта 1867 года.

Въ смыслѣ общихъ экономическихъ интересовъ Россіи, конечно, можно многое возразить противъ подобнаго распоряженія. Дѣйствительно, наибольшій интересъ въ эту минуту представляло продолженіе линіи къ югу отъ Курска черезъ Харьковъ къ портамъ Азовскаго моря. Эта линія была уже давно проектирована и входила въ утвержденныя сѣти дорогъ 1857, 1862 и 1866 годовъ, тогда какъ линія отъ Ельца къ Грязямъ, хотя и составляла звѣно Саратовско-Орловской линіи, предусмотрѣнной въ сѣти дорогъ 1862 года, но эта послѣдняя была уже исключена изъ сѣти 1866 года. Кромѣ того, она могла имѣть значеніе только при полномъ ея осуществленіи, въ настоящій же моментъ она отвлекла средства къ осуществленію другихъ, болѣе нужныхъ для Россіи дорогъ. На этомъ основаніи, казалось бы, не было

никакого разсчета затруднять возможность пріобрѣтенія средствъ для южной дороги разрѣшеніемъ строить побочную линію, тогда какъ съ 1 января 1867 года уже положительно было извѣстно, что учредители Курско-Азовской линіи не въ состояніи образовать общества. Съ другой стороны, даже и мѣстные интересы не согласовались съ избраннымъ направленіемъ, хотя объ этомъ и ходатайствовало мѣстное земство. Всѣ торговые интересы Ельца и окружающей его мѣстности всегда тяготѣли къ Москвѣ и Петербургу и предположить, что это тяготѣніе можетъ когда-нибудь обратиться къ Ригѣ, было едва ли возможно, такъ какъ разстояніе до Риги было на 150 верстъ длиннѣе, чѣмъ до Петербурга, и не имѣло на пути такихъ торговыхъ пунктовъ, какъ Москва и Петербургъ. Еще менѣе возможно было допустить тяготѣніе Ельца къ Воронежу или къ портамъ Азовскаго моря. На этомъ основаніи мѣстные интересы требовали постройки дороги вовсе не къ Грязямъ, а прямо вдоль существовавшаго уже почтоваго тракта отъ Ельца черезъ Ефремовъ до станціи Лазарево между Тулою и Орломъ, что составляло 150 верстъ и слѣдовательно было на 30 верстъ короче, чѣмъ разстояніе до Орла. Подобная дорога сократила бы разстояніе отъ Москвы до 390 вер., тогда какъ черезъ Орелъ оно увеличилось до 537 верстъ. Слѣдствіемъ этого было то, что грузы шли гужемъ до Лазарева и Тулы даже и послѣ постройки орловской дороги. Въ подтвержденіе нашихъ словъ мы укажемъ на то обстоятельство, что соединеніе Ельца съ Тулою болѣе кратчайшимъ путемъ сдѣлалось впослѣдствіи необходимостію, и къ Ельцу проведена вѣтвь отъ одной изъ станцій Ряжско-Вяземской дороги въ 195 верстъ длины, которая однако же не на столько сокращаетъ разстояніе между этими двумя городами, на сколько могла сократить елецко-лазаревская линія, которая на 45 верстъ короче этой вѣтви. Такимъ образомъ, для исправленія прежней ошибки пришлось издержать около 8 мил. руб. лишнихъ безъ особенной пользы дѣлу, такъ какъ орловско-грязская линія приноситъ значительный убытокъ и врядъ ли когда-нибудь будетъ выгодна. Намъ кажется, что въ виду означенныхъ соображеній, ходатайство елецкаго земства о постройкѣ дороги къ Грязямъ не только не могло служить доказательствомъ мѣстныхъ потребностей, но должно было возбудить опасеніе, что земство или ошибается въ оцѣнкѣ мѣстныхъ интересовъ или, что еще хуже, становится орудіемъ какихъ-нибудь интересовъ отдѣльныхъ личностей. Къ сожалѣнію, опасенія этого не возникло, ходатайство было сочтено признакомъ дѣйствительной потребности

мѣстнаго населенія и постройка побочной линіи была разрѣшена не смотря на то, что въ это время далеко еще не были обезпечены средства сооруженія главной южной линіи. Послѣдствія у всѣхъ на-лицо: постоянная приплата гарантированнаго обществу дохода, приплата, которая съ 1876 года должна была увеличиваться, такъ какъ часть грузовъ отъ Ельца направляется на Ряжско-Вяземскую дорогу.

Акціонерный капиталъ общества опредѣленъ въ 3.021,500 рублей кредитныхъ, а облигаціонный въ 4.834,125 руб. металлическихъ, что по современному курсу 7 руб. 80 коп. за фунтъ стерл. составляетъ вообще 7.501,309 р. металлическихъ. Такъ какъ длина дороги составляетъ 103 версты, то поверстная стоимость обошлась въ 72,828 р. металлическихъ; принимая же въ соображеніе одинъ облигаціонный капиталъ, оказывается, что на версту дороги приходится 57,549 руб. металлическихъ, а такъ какъ, даже въ то время, у насъ строились многія дороги за суммы ниже этой цифры, то одного облигаціоннаго капитала было достаточно на постройку линіи.

По поводу постройки Шуйско-Ивановской дороги слѣдуетъ замѣтить, что въ Сборникѣ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ не приводится никакихъ мотивовъ, по которымъ предпринята постройка этой, весьма второстепенной линіи гораздо прежде, чѣмъ окончена или даже обезпечена постройка главнѣйшей линіи къ югу отъ Курска. Вѣроятно объ этомъ было особое ходатайство мѣстныхъ жителей, о чемъ однако же мы не имѣемъ никакихъ свѣдѣній. Мы знаемъ только, что гг. Горбовъ и Бусуринъ, предлагавшіе въ 1866 году вмѣстѣ съ г. Мамонтовымъ принять на себя постройку Курско-Кіевской дороги по цѣнѣ болѣе выгодной, нежели гг. Дервизъ и Комп., черезъ семь мѣсяцевъ, т. е. 9 мая 1867 г., получаютъ концессію на постройку линіи отъ ст. Новки Московско-Нижегородской дороги черезъ городъ Шую до села Иванова. Капиталъ общества опредѣленъ въ 760,920 фунт. стерлинговъ, или въ 4.755,750 руб. металлическихъ, что при длинѣ дороги въ 84 версты составитъ на версту 56,616 р. металлическихъ,—т. е. менѣе чѣмъ сумма одного облигаціоннаго капитала предыдущей дороги: стало быть, мы имѣли полное право сказать, что акціонерный капиталъ Елецко-Грязской дороги остался чистымъ барышемъ отъ постройки. Общество Шуйско-Ивановской дороги получило гарантію 5% чистаго дохода и $^4/_{45}$% на погашеніе капитала. Сравнивая эти цифры между собою, рѣшительно недоумѣваешь: вслѣдствіе ка-

кихъ причинъ можетъ быть такая громадная разница въ стоимости сооруженія двухъ дорогъ, которая доходитъ до 16,208 р. на версту и составляетъ $28^1/_2\%$. Казалось бы, что разницу эту могутъ составлять только земляныя работы и мосты; а такъ какъ эти расходы, какъ мы видѣли выше, не превышаютъ $^1/_5$ всѣхъ вообще расходовъ и поэтому на Шуйско-Ивановской дорогѣ могли доходить только до 11,000 руб. на версту, то остается непонятнымъ, какъ они могли обойтись въ 27 т. на Елецко-Грязской. Къ сожалѣнію мы не имѣемъ въ виду разцѣночныхъ вѣдомостей обѣихъ дорогъ и потому не можемъ сказать по этому поводу ничего положительнаго.

Въ томъ же 1867 году образовалось акціонерное общество для окончанія постройки и эксплуатаціи Поти-Тифлисской дороги. При этомъ невольно останавливаешься на вопросѣ: какія соображенія могли выставить эту дорогу на первый планъ въ то время, когда главныя магистральныя линіи не только не были окончены, но даже не были обезпечены средствами сооруженія. Не говоря уже о заграничномъ опытѣ, наша собственная практика уже достаточно указывала, что желѣзныя дороги только тогда имѣютъ дѣйствительное экономическое значеніе, когда онѣ находятся въ связи съ другими дорогами и водяными путями, охватываютъ довольно значительный районъ и притомъ проходятъ по мѣстности густо населенной и съ значительно развитой промышленностію. Доказательствомъ тому была Николаевская дорога, неимѣвшая значительныхъ грузовъ до тѣхъ поръ, пока она стояла одиноко. Развитіе движенія на этой дорогѣ начинается только съ открытіемъ Рязанской дороги, а затѣмъ Рязанско-Козловской, что въ 1867 году уже вполнѣ выяснилось. Ожидать же полезныхъ результатовъ въ экономическомъ отношеніи отъ Поти-Тифлисской дороги было невозможно, такъ какъ она проходитъ по мѣстности почти безъ всякихъ признаковъ промышленнаго развитія и безъ всякой возможности подвоза грузовъ, если бъ даже и нашлись таковые, и притомъ среди полудикаго населенія. Крайніе пункты дороги — Черное море и Тифлисъ, ни въ какомъ случаѣ не могли доставить этой дорогѣ достаточной работы, такъ какъ продовольствіе мѣстнаго населенія обезпечено мѣстными средствами, а потребленіе мануфактурныхъ товаровъ и движеніе пассажировъ не настолько велико въ этой мѣстности, чтобы перевозка ихъ могла обезпечить существованіе желѣзной дороги. Но кромѣ того, самыя условія постройки этой дороги таковы, что движеніе по ней сколько-нибудь значительныхъ грузовъ дѣлается просто немыслимымъ.

Достаточно указать на то обстоятельство, что при сооруженіи ея допущены были продольные уклоны въ 0,04 и радіусы кривыхъ въ 40 саженъ. Хотя дѣйствительное исполненіе и не достигло этихъ предѣльныхъ цифръ, но все-таки встрѣчаются уклоны въ 0,035 и очень крутые повороты: 4,8% всей длины дороги составляютъ кривыя менѣе 150 саженъ и болѣе 12% длины идетъ уклонами, превышающими 0,01 сажени. При такихъ условіяхъ сооруженія самые сильные паровозы системы Ферли въ состояніи везти только ничтожное число вагоновъ. Слѣдовательно, даже при устройствѣ пути до Каспійскаго моря грузовое движеніе транзитомъ обходилось бы слишкомъ дорого и не могло бы получить сильнаго развитія. Желѣзныя дороги при подобныхъ условіяхъ могутъ существовать только для движенія пассажировъ, какъ самаго дорогого груза, или же какъ питательныя вѣтви на небольшомъ разстояніи для спуска какихъ-нибудь продуктовъ горной промышленности съ возвышеностей въ низменности, гдѣ груженые вагоны могутъ спускаться силою своей тяжести на однихъ тормозахъ и гдѣ нуженъ лишь обратный подъемъ пустыхъ вагоновъ. Но дорога въ 289 верстъ съ подобными подъемами и поворотами можетъ окупаться только пассажирскимъ движеніемъ при значительной населенности, развитомъ производствѣ и усиленномъ движеніи, котораго нѣтъ и не можетъ быть между Поти и Тифлисомъ. Если же при этомъ принять въ соображеніе то обстоятельство, что средства, употребленныя на эту дорогу, могли бы идти на скорѣйшее довершеніе главныхъ магистральныхъ линій и что затраченныя такимъ образомъ они были бы употреблены вполнѣ производительно, то сооруженіе Поти-Тифлисской дороги, въ виду ограниченности средствъ Государственнаго Казначейства, представляется мало понятнымъ.

Какъ бы то ни было, постройка этой дороги, какъ бы видѣли выше, была начата правительственными средствами съ 1865 года съ употребленіемъ на работы войскъ, на что и было издержано 4.210,000 р. На окончаніе этой дороги было представлено пять различныхъ предложеній. Четыре изъ нихъ были отклонены по невыгодности, и только по предложенію гг. Бельвалетта и Стифеля выдано было удостовѣреніе отъ 30 іюня 1866 года въ томъ, что если лица эти представятъ положительныя и законныя удостовѣренія благонадежныхъ капиталистовъ въ ихъ участіи, то проектъ уступочнаго договора, представленный ими, будетъ подвергнутъ размотрѣнію правительства. Впрочемъ Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ 1868 года къ сожалѣ-

нію не указываетъ подробностей ни одного изъ этихъ предложеній, а потому и мы не можемъ объяснить почему осталось безъ послѣдствій ходатайство гг. Бельвалетта и Стифеля, хотя потребованное отъ нихъ удостовѣреніе и было ими представлено. Затѣмъ на сооруженіе этой дороги 25 іюня 1867 года была выдана концессія англійскимъ предпринимателямъ баронету Томасу Августу Паркинсу и Фридерику Пауэру. Капиталъ общества опредѣленъ въ 17.650,000 р. металлическихъ, что при длинѣ дороги въ 289 верстъ представляло 61,072 руб. на версту. Капиталъ этотъ долженъ былъ образоваться путемъ выпуска на $^2/_5$ акцій и на $^3/_5$ облигацій. Общество обязывалось принять отъ Правительства земляное полотно и искуственныя сооруженія, построенныя Правительствомъ на сумму 4.210,000 руб., и уплатить за нихъ акціями общества по номинальной ихъ стоимости, а Правительство гарантировало обществу 5% чистаго дохода и $^1/_{10}$% погашенія. Впрочемъ, капиталъ этотъ, вслѣдствіе невозможности окончанія дороги, былъ увеличенъ до 28.240,000 р. металлическихъ пріобрѣтеніемъ со стороны Правительства облигацій общества сперва на сумму 3 м., а потомъ на сумму 7.590,000 руб., такъ что нынѣ дорога эта стоитъ уже 98,062 руб. металлическихъ на версту. Поэтому она представляется наиболѣе дорогою изъ всѣхъ дорогъ кромѣ Николаевской и требуетъ постоянной доплаты гарантіи. Дорога эта въ 1875 г. дала чистаго дохода только 43,736 руб., что составляетъ лишь 0,15% на затраченный капиталъ. Но въ силу вышеприведенныхъ условій дорога эта и не можетъ придти въ болѣе благопріятное положеніе. Даже постройка дороги отъ Тифлиса въ Баку не дастъ ей лучшихъ условій по затруднительности грузоваго движенія при такихъ продольныхъ склонахъ и кривизнахъ. Такимъ образомъ, Государственное Казначейство осуждено въ теченіи 81 года выплачивать гарантію или приписывать къ долгу не полученные съ облигаціоннаго капитала проценты. Спрашивается: во что обойдется эта дорога въ концѣ концессіоннаго срока? При этомъ надо принять въ соображеніе и то обстоятельство, что по условіямъ мѣстности дорога эта подвергается частымъ поврежденіямъ, и иногда въ такихъ размѣрахъ, что требуетъ не обыкновеннаго, но капитальнаго ремонта, который ни въ какомъ случаѣ не можетъ производиться изъ обыкновенныхъ средствъ эксплуатаціи, а требуетъ капитальныхъ затратъ. Все это должно бы обратить на себя особое вниманіе и возбудить вопросъ: можетъ ли быть продолжаема дальнѣйшая эксплуатація дороги въ

томъ видѣ, въ какомъ она нынѣ находится, и не слѣдуетъ ли ее перестроить вновь, если это возможно по мѣстнымъ условіямъ. Если же это не возможно, то не лучше ли будетъ воспользоваться рельсами и подвижнымъ составомъ этой дороги для устройства какой-нибудь другой, которая находилась бы въ болѣе благопріятныхъ мѣстныхъ условіяхъ.

Послѣдняя дорога, разрѣшенная въ 1867 году, была Риго-Митавская. Дорога эта также не вошла въ сѣть, утвержденную 23 апрѣля 1866 года, хотя о постройкѣ ея и были ведены переговоры гораздо ранѣе и даже состоялось соглашеніе съ лифляндскимъ дворяниномъ Бегагель-фонъ-Адлерскрономъ о сооруженіи ея за сумму 52,172 руб. съ версты безъ правительственной гарантіи. Предпріятіе это однако же не состоялось, несмотря на то, что контрагенту предоставлялась отсрочка. Въ началѣ 1867 года образовалось общество изъ курляндскихъ дворянъ и рижскаго купечества для сооруженія желѣзной дороги отъ Риги до Митавы и для соединенія ея съ Ковно-Либавской дорогой, когда послѣдняя состоится. Общество просило при этомъ правительственной гарантіи чистаго дохода. По разсмотрѣніи этого ходатайства въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ, 13 марта 1867 года было признано, что хотя желаніе курляндскаго дворянства и рижскаго купечества заслуживаетъ полнаго вниманія, но что гарантія Правительства на это предпріятіе дарована быть не можетъ, такъ какъ Риго-Митавская дорога не входитъ въ число тѣхъ, кои по Высочайше утвержденному 23 апрѣля 1866 года журналу Комитета признаны первостепенными и на которыя рѣшено обратить всѣ средства и кредитъ Государственнаго Казначейства. Поэтому Комитетъ полагалъ, не давая товариществу просимой имъ гарантіи Правительства, предоставить ему, если найдетъ возможнымъ, приступить къ постройкѣ дороги безъ гарантіи Правительства, при чемъ объявить, что гарантія можетъ быть дарована впослѣдствіи, когда Министръ Финансовъ найдетъ удобнымъ возобновить разрѣшеніе гарантій вообще для новыхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Такое заключеніе было утверждено 21 марта 1867 года, и по измѣненіи въ этомъ смыслѣ концессіи и устава общества они утверждены 9 іюня 1867 года.

Разсматривая это заключеніе Комитета, нельзя не замѣтить, что такое заявленіе правительственной власти о возможности присвоенія гарантіи въ будущемъ было равнозначительно съ дарованіемъ самой гарантіи, такъ какъ учредителямъ оставалось только изыскать средства для уплаты процентовъ на употреблен-

ный капиталъ за время подобной отсрочки, и они могли легко сдѣлать это двумя средствами. Они могли или уменьшить издержки сооруженія и понизить цѣну своихъ бумагъ, или возвысить самую стоимость предпріятія увеличеніемъ срока постройки и внесеніемъ въ разцѣночную вѣдомость процентовъ за это время. Намъ кажется, что этотъ послѣдній способъ и былъ употребленъ учредителями, такъ какъ срокъ постройки незначительной линіи въ 39 верстъ, опредѣленный въ три года, представляется слишкомъ продолжительнымъ. Онъ оказался и въ дѣйствительности такимъ, такъ какъ дорога эта открыта для движенія гораздо ранѣе, а именно 21 ноября 1868 года. Такимъ образомъ трехлѣтній срокъ постройки и внесснie въ разцѣночную вѣдомость суммы на уплату процентовъ за время постройки давали учредителямъ возможность выжидать правительственной гарантіи съ полной увѣренностію, что употребленный капиталъ вполнѣ гарантированъ Правительствомъ. Хотя такая гарантія повидимому отсрочивалась, но въ сущности она была дарована съ перваго же момента, такъ какъ эта отсрочка возвышала стоимость сооруженія дороги.

Капиталъ общества опредѣленъ въ 2.652,000 руб. метал., который образуется выпускомъ акцій на 1.500,000 руб. и облигацій на 1.152,000 руб., слѣдовательно по 68,000 металлическихъ руб. на версту. При этомъ, на основаніи журнала комитета желѣзныхъ дорогъ 21 марта 1867 года, учредителямъ объявлено, что если товарищество приступитъ къ работамъ и изъ книгъ и счетовъ его окажется, что имъ израсходовано не менѣе половины всего капитала, тогда товариществу будетъ предоставлена гарантія чистаго дохода въ $5^{1}/_{12}\%$ въ томъ случаѣ, если не встрѣтится особыхъ обстоятельствъ, препятствующихъ выдачѣ гарантій по частнымъ предпріятіямъ, но что во всякомъ случаѣ гарантія будетъ предоставлена обществу ко дню открытія дороги. При такихъ обстоятельствахъ позволительно сдѣлать вопросъ: къ чему же послѣ этого сводится отказъ въ выдачѣ гарантіи при самомъ утвержденіи устава и то различіе, которое установлено комитетомъ желѣзныхъ дорогъ между линіями первоклассными, вошедшими въ сѣть, и линіями второстепенными, въ нее не вошедшими?

Впослѣдствіи, при разрѣшеніи продолженія этой линіи до Ковно-Либавской дороги въ 1872 году, облигаціонный капиталъ общества увеличенъ на сумму 2.292 200 руб. металлическихъ и эти облигаціи правительство оставило за собою. Длина же линіи

увеличилась до 127,3 версты и, слѣдовательно, стоимость всей линіи обошлась въ 44,337 руб. съ версты. Цифра эта весьма знаменательна въ виду тѣхъ цѣнъ, которыя мы видѣли выше и которыя предстоитъ намъ разсмотрѣтъ впослѣдствіи.

Мы дошли въ нашемъ изслѣдованіи до 1868 года, который представляетъ начало новой системы въ условіяхъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ. Образованіе особаго желѣзнодорожнаго фонда и пополненіе его выпускомъ особыхъ консолидированныхъ облигацій желѣзныхъ дорогъ, съ спеціальною цѣлью реализаціи облигаціоннаго капитала вновь образуемыхъ обществъ, даютъ нашей финансовой администраціи возможность оказывать обществамъ болѣе дѣятельную поддержку и, вмѣстѣ съ тѣмъ, облегчаютъ до крайнихъ предѣловъ возможность образованія этихъ обществъ. Такая система, въ тоже время, порождаетъ въ нашемъ обществѣ неудержимую желѣзнодорожную горячку: всѣ сколько нибудь предпріимчивые люди берутся за это дѣло и Правительство осаждается безчисленнымъ количествомъ ходатайствъ и предложеній о сооруженіи новыхъ линій. Съ этого года не Правительство ищетъ предпринимателей, а, напротивъ, между предпринимателями является конкуренція, такъ что на каждую линію является нѣсколько соискателей. Хотя этимъ число нашихъ концессіонеровъ, считающихся *благонадежными* строителями не очень увеличилось и попасть въ ихъ число очень трудно, но во всякомъ случаѣ при такихъ обстоятельствахъ представлялось необходимымъ начертить новую сѣть желѣзныхъ дорогъ, опредѣлить извѣстную постепенность ихъ сооруженія и, въ видахъ удешевленія сооруженія, допустить конкуренцію между желающими взяться за одно и тоже дѣло.—Въ этотъ фазисъ наше желѣзнодорожное дѣло входитъ именно съ 1868 года. Но прежде нежели мы приступимъ къ изложенію дальнѣйшаго развитія нашей сѣти мы должны изложить тѣ причины, которыя вызвали измѣненія нашей желѣзнодорожной политики и указать тотъ источникъ, который послужилъ основаніемъ для желѣзнодорожнаго фонда. Ключь къ разъясненію того и другаго даетъ намъ передача Николаевской дороги въ частныя руки, каковое предложеніе возникло въ теченіи 1867 года, къ разсмотрѣнію котораго мы перейдемъ въ слѣдующей главѣ.

ГЛАВА IV.

Общая характеристика положенія желѣзнодорожнаго вопроса въ 1867 году.— Передача Николаевской дороги въ частныя руки.

Мы остановились въ изложеніи исторіи постройки желѣзныхъ дорогъ на концѣ 1867 года, такъ какъ съ 1868 года это дѣло вступаетъ въ новый фазисъ, вслѣдствіе того, что система постройки дорогъ въ теченіи этого года совершенно измѣняется. До сихъ поръ Правительство искало благонадежныхъ строителей и ему приходилось соглашаться большею частію на весьма невыгодныя условія. Съ 1867 года успѣхъ эксплуатаціи Рязанской и Рязанско-Козловской дорогъ и громадныя выгоды, полученныя первыми строителями дорогъ, привлекаютъ къ этому дѣлу очень многихъ и Правительству становится возможнымъ выбирать между конкурентами. Предложенія о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ являются съ разныхъ сторонъ и Правительство принуждено отсрочивать утвержденіе проектовъ, чтобъ не наводнить рынковъ желѣзнодорожными бумагами, не уронить окончательно ихъ цѣну и тѣмъ не затруднить реализацію капитала для дорогъ уже разрѣшенныхъ. Въ теченіи 1867 года не только частныя лица и товарищества осаждаютъ всѣхъ вліятельныхъ лицъ своими просьбами, но и многіе земскіе дѣятели, по примѣрамъ Воронежскаго и Орловскаго земствъ, агитируютъ вопросы о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ ихъ мѣстности и стараются всѣми возможными и невозможными способами обратить вниманіе правительственныхъ лицъ на важность и значеніе тѣхъ линій, постройки которыхъ они добиваются. Харьковское, Елецкое, Ефремовское, Тамбовское, Козловское, Кирсановское, Борисоглѣбское, Саратовское земскія собранія устраиваютъ комитеты и посылаютъ своихъ уполномоченныхъ хлопотать о разрѣшеніи постройки дорогъ. Записки объ экономическомъ положеніи отдѣльныхъ мѣстностей посылались въ разныя министерства и, конечно, было бы весьма любопытно сдѣлать сводъ изъ подобныхъ описаній, если не въ видахъ изученія Россіи, то въ видахъ характеристики того общества, къ которому принадлежали соискатели. Если вѣрить показаніямъ авторовъ этихъ сочиненій, то въ распоряженіи ихъ была цѣлая масса вполнѣ достовѣрныхъ статистическихъ свѣдѣній не только собранныхъ, но и правильно разработанныхъ. На основаніи этихъ свѣдѣній дѣлались такіе смѣлые выводы и предположенія, наивность которыхъ бросается въ глаза.

Но болѣе всего поражаетъ въ этихъ выводахъ то, что они дѣлаются на основаніи тѣхъ условій, которыя предполагаются существующими. Если даже допустить безусловную вѣрность этихъ условій для данной минуты, то и тогда нельзя заключать о вѣрности сдѣланныхъ выводовъ для будущаго времени, такъ какъ подъ вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ всѣ эти условія должны измѣниться: съ проведеніемъ ихъ, торговля получаетъ совершенно другой характеръ и идетъ совершенно другими путями; одни производства, представлявшіяся въ данной мѣстности совершенно необходимыми, со времени открытія новыхъ путей изчезаютъ, другія создаются вновь; образуются новые торговые и промышленные центры, о которыхъ прежде никто не могъ и думать, между тѣмъ какъ прежніе теряютъ свое значеніе. Примѣровъ подобнаго рода въ исторіи промышленнаго развитія Европы множество. Чтобы не ходить далеко, возьмемъ въ примѣръ нижегородскую ярмарку. Значеніе ея видимо падаетъ, несмотря на то, что развитіе общей промышленной дѣятельности въ Россіи должно бы вести къ увеличенію ея значенія. Такое явленіе есть слѣдствіе проведенія желѣзныхъ дорогъ, которыя даютъ возможность получать товары во всякое время съ фабрикъ и заводовъ непосредственно, не ожидая прибытія ихъ на ярмарку. Мы замѣчаемъ это явленіе даже въ то время, когда сѣть желѣзныхъ дорогъ развилась только въ одну сторону отъ Нижняго-Новгорода; что же будетъ тогда, когда она разовьется и въ другую сторону, въ заволжской части Россіи, и дойдетъ до Урала и далѣе? Мы твердо убѣждены, что тогда значеніе нижегородской ярмарки вовсе исчезнетъ и Нижній-Новгородъ будетъ не болѣе какъ пристань при сліяніи такихъ рѣкъ, какъ Ока и Волга.

Вотъ почему мы считаемъ весьма наивнымъ воззрѣніе, что желѣзныя дороги должны строиться по направленію тѣхъ путей, которые пробиты существующимъ направленіемъ торговли. Напротивъ, мы убѣждены въ томъ, что при обсужденіи направленія линій слѣдуетъ избирать лишь конечные, наиболѣе отдаленные пункты, которые было бы желательно соединить между собою; затѣмъ прямая линія между этими пунктами укажетъ главныя точки, чрезъ которыя рельсовый путь долженъ проходить; что же касается дальнѣйшихъ подробностей направленія, то онѣ должны опредѣляться естественными условіями мѣстности, уклоняясь отъ прямолинейнаго направленія, по возможности, менѣе. Всѣ другіе интересы, которые могутъ быть затронуты проведеніемъ желѣзнаго пути, должны быть удовлетворяемы развѣтвленіемъ главнаго магистральнаго пути и ни въ какомъ случаѣ не должны нарушать

главныхъ и общихъ интересовъ торговли, состоящихъ въ наибольшей дешевизнѣ перевозки между двумя крайними пунктами.

На основаніи этихъ соображеній весьма курьезнымъ представляются ходатайства различныхъ соискателей о томъ, чтобы желѣзная дорога коснулась того или другаго пункта, въ видахъ его мѣстнаго торговаго или промышленнаго значенія, а въ особенности курьезны въ этомъ отношеніи ходатайства представителей земскихъ учрежденій. Въ качествѣ официальныхъ представителей и защитниковъ мѣстныхъ интересовъ, они высказываются съ особенной увѣренностію въ непогрѣшимости представляемыхъ ими соображеній. Все это весьма понятно и, конечно, нельзя удивляться, что мѣстная интеллигенція сочувственно относилась къ устройству рельсовыхъ путей, въ мѣстахъ ихъ жительства: значеніе желѣзныхъ дорогъ въ то время уже не подлежало сомнѣнію и убѣдить гласныхъ въ пользѣ подобныхъ предпріятій было не трудно. Но нельзя отвергать, что во всемъ этомъ было очень много преувеличеннаго, что во всѣхъ этихъ ходатайствахъ личный интересъ представителей игралъ гораздо болѣе важную роль, нежели интересъ той мѣстности, которую они собой представляли. Нельзя отрицать и того, что позади официальныхъ ходатаевъ отъ имени земствъ стояли другія лица, которыя въ дѣйствительности были душой подобныхъ ходатайствъ и сосредоточивали въ своихъ рукахъ всѣ нити задуманной интриги; официальные же ходатаи были только послушными орудіями въ ихъ рукахъ, говорившими только то, чего желали ихъ руководители.

Все это при тѣхъ барышахъ, которые сулила постройка желѣзной дороги, очень понятно, но не понятно то, что все это нисколько не замѣчалось въ нашихъ правительственныхъ сферахъ и ходатайство земскихъ дѣятелей принималось за что-то серьезное, тѣсно связанное съ интересами мѣстнаго населенія. Казалось бы, что усердіе и настойчивость, съ которыми дѣйствовали на этомъ пути нѣкоторые земскіе дѣятели, выходя, такимъ образомъ, изъ рамки болѣе чѣмъ скромныхъ предѣловъ своихъ обязанностей, — эта особенная заботливость объ интересахъ именно этого рода въ сравненіи съ другими, прямо опредѣленными въ Положеніи о земскихъ учрежденіяхъ, должна бы обратить вниманіе правительственныхъ органовъ на вопросъ: не скрываются ли подъ этой исключительной заботливостію мотивы особаго свойства? Повидимому, довольно было поставить этотъ вопросъ, чтобъ утвердительный отвѣтъ напрашивался самъ собою, такъ что нужно было особое,

такъ сказать, официальное отношеніе къ дѣлу, чтобы не замѣтить тѣхъ живыхъ нитокъ, которыми бывала сшита вся интрига.

Какъ бы то ни было, но этихъ нитокъ въ то время никто не замѣчалъ. Земскіе дѣятели отъ имени собраній получали концессіи и представляли такимъ образомъ благонадежныя руки, которымъ, на основаніи вердиктовъ общества, поручалось составленіе акціонерныхъ компаній. Между тѣмъ, тотчасъ по полученіи концессіи, послѣднія переходили въ руки аферистовъ, которые стояли сзади и направляли дѣятельность уполномоченныхъ. Такимъ образомъ всѣ оставались довольны и только впослѣдствіи, когда благосостояніе нѣкоторыхъ лицъ, прежде не имѣвшихъ ничего или очень мало, оказалось вполнѣ обезпеченнымъ, всѣ убѣдились, что забота о мѣстныхъ пользахъ и нуждахъ края не осталась безъ послѣдствій для этихъ лицъ.

Съ другой стороны образованіе особаго желѣзнодорожнаго фонда дало возможность оказать содѣйствіе частнымъ обществамъ, реализацію ихъ облигаціонныхъ капиталовъ, что въ свою очередь усилило желѣзнодорожную горячку. Основаніе же желѣзнодорожному фонду какъ обыкновенно думаютъ, положено передачей Николаевской дороги въ частныя руки, хотя это вовсе не вѣрно и образованіе особаго фонда отнюдь не обусловливалось этой передачей. Какъ бы то ни было но эти два факта совпадаютъ и мы перейдемъ теперь къ ихъ изслѣдованію [1]).

Не говоря уже о тѣхъ затратахъ Правительства, которыя были сдѣланы на сооруженіе Николаевской желѣзной дороги и которыя, по изслѣдованію г. Бліоха [2]), доходили къ 1862 году до 131.420,402 руб. вмѣстѣ съ процентами за время постройки и съ передержкой въ первые годы эксплуатаціи, — къ концу 1866 г. издержки Правительства на желѣзнодорожное дѣло, т. е. на приплату по гарантіи, субсидіи и сооруженія дорогъ средствами казны въ теченіи шестидесятыхъ годовъ только, составляли около 120.000,000 руб., въ томъ числѣ въ теченіи 1865 и 1866 годовъ затрачено на сооруженіе новыхъ линій до 40.000,000 руб. Кромѣ того, по смѣтѣ на 1867 годъ было назначено на тотъ же предметъ до 30.000,000 руб. На эти средства предпринято было сооруженіе Московско-Курской, Одесско-Балтской, Балто-Кіевской дорогъ и пріобрѣтено три-четверти акцій Курско-Кіевской дороги.

---

[1]) Источникомъ нижеслѣдующаго изложенія мы обязаны просвѣщенному вниманію бывшаго г. Министра Финансовъ, С. А. Грейга, который открылъ намъ доступъ къ подлиннымъ дѣламъ Министерства Финансовъ.

[2]) Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи. И. С. Бліоха. Томъ I, стр. 3.

Къ началу 1867 года работы и поставки по этимъ дорогамъ были еще далеко не окончены и Министерству Финансовъ предстояло приготовить средства не только на окончаніе работъ, предположенныхъ по смѣтѣ, но и обезпечить дальнѣйшее продолженіе ихъ въ слѣдующихъ годахъ, такъ какъ къ исходу 1867 года предполагалось окончить только меньшую половину работъ. По разсчету Министерства, для окончанія только начатыхъ дорогъ требовалось ассигнованія по 30.000,000 руб. въ теченіи трехъ лѣтъ, помимо ассигнованныхъ на 1867 годъ.

Между тѣмъ, положеніе государственныхъ финансовъ въ то время вовсе не соотвѣтствовало потребностямъ минуты. 1866 годъ принесъ значительный дефицитъ, размѣры котораго въ то время еще не могли быть съ точностію опредѣлены, и по прежнимъ примѣрамъ возможно было ожидать, что исполненіе бюджета и на 1867 годъ также повлечетъ за собою дефицитъ, на покрытіе котораго потребуются особыя средства сверхъ ожидавшихся по англо-голландскому займу 1866 года, заключенному для обезпеченія заграничныхъ платежей: послѣдній взносъ по реализаціи этого займа былъ назначенъ на 15-е августа 1867 года. При этомъ необходимо обратить вниманіе на то обстоятельство, что по условіямъ этого послѣдняго займа Правительство обязалось не дѣлать новыхъ впредь до его окончательной реализаціи.

Изъ этого краткаго очерка финансоваго положенія читатель, конечно, видитъ, что положеніе дѣлъ было весьма затруднительное: средствъ въ виду не имѣлось, а откладывать производство начатыхъ работъ было просто немыслимо, такъ какъ всякая отсрочка дѣлала непроизводительными прежнія издержки и процентами съ затраченнаго капитала увеличивалась стоимость сооруженія желѣзныхъ дорогъ. Конечно, 2-й съ выигрышами заемъ могъ бы удовлетворить требованіямъ минуты, тѣмъ болѣе, что назначеніе его было именно для желѣзныхъ дорогъ и реализація его шла весьма успѣшно; но, по неизвѣстнымъ намъ причинамъ, этотъ источникъ не принимался тогда въ соображеніе. Въ такихъ обстоятельствахъ Министерство Финансовъ, 3 февраля 1867 года, предложило отчужденіе Николаевской желѣзной дороги въ частныя руки на 85 лѣтъ, съ тѣмъ, чтобы вырученныя суммы образовали собою особый желѣзнодорожный фондъ, съ спеціальнымъ назначеніемъ дальнѣйшаго и неуклоннаго распространенія желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ, Министерство Финансовъ предлагало новую систему, по которой правительственныя дороги не должны были оставаться постояннымъ консолидированнымъ государственнымъ имуще-

ствомъ, а, напротивъ, переходя въ извѣстное время въ частныя руки, должны были доставлять собою новыя средства для сооруженія цѣлой сѣти и слѣдовательно одни и тѣ же затраченные казенные капиталы могли быть нѣсколько разъ реализованы и затрачиваемы на другихъ линіяхъ. Хотя противъ подобной системы можно сказать очень многое, но мы сначала предположимъ, что въ принципѣ подобный взглядъ имѣлъ извѣстное основаніе и обратимся къ тѣмъ мотивамъ, которые заставили Министерство предложить отчужденіе Николаевской дороги и притомъ въ данное время. Признаемся, что въ этомъ отношеніи предложеніе Министерства было обставлено не вполнѣ удачно.

Приведенныя Министерствомъ основанія сводятся къ слѣдующему:

Во-первыхъ, движеніе по Николаевской дорогѣ производилось уже пятнадцать лѣтъ и достигло такого развитія, что поверстный валовой сборъ доходилъ уже до 20,000 руб. съ версты, что ставило эту дорогу на второе мѣсто въ ряду всѣхъ европейскихъ дорогъ, изъ которыхъ только на одной, изъ Парижа къ Средиземному морю, валовой сборъ превышалъ получаемый на Николаевской дорогѣ. Между тѣмъ, другія правительственныя дороги не были еще окончены, да еслибъ и были окончены, то въ первые годы результаты движенія рѣдко бываютъ удовлетворительны, между тѣмъ капиталисты, пріобрѣтая дорогу отъ Правительства, могутъ основывать свои разсчеты только на ея доходности. На этомъ основаніи только отчужденіе одной Николаевской желѣзной дороги можетъ доставить Правительству суммы, способныя обезпечить дальнѣйшее развитіе сѣти.

Во-вторыхъ, значительные заграничные платежи, преимущественно на уплату процентовъ по внѣшнимъ займамъ, доходившіе въ то время до 40 мил. руб., составляли, по мнѣнію Министерства, одно изъ главныхъ финансовыхъ затрудненій; между тѣмъ продажа Николаевской дороги иностраннымъ капиталистамъ вмѣстѣ съ суммами послѣдняго англо-голландскаго займа могла бы обезпечить, по крайней мѣрѣ, на три года всѣ заграничные платежи, возложенные на Государственное Казначейство, которое, ведя особый счетъ суммамъ, выручаемымъ за границею отъ продажи, стало бы отпускать эти суммы по курсу кредитными билетами, согласно ихъ назначенію, на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ затрудненія для производства заграничныхъ платежей устранялись бы на три—четыре года, по прошествіи которыхъ главнѣйшія наши линіи были бы окончены и, съ общимъ оживленіемъ про-

мышленности и усиленіемъ отпуска нашихъ произведеній, самые платежи Правительства стали бы производиться съ меньшими усиліями.

Въ-третьихъ, Николаевская желѣзная дорога представляетъ для европейскихъ капиталовъ сильнѣйшую приманку, чѣмъ какое-либо другое государственное имущество, а выгодныя условія эксплуатаціи этой дороги и быстро возрастающее движеніе изъ замосковныхъ губерній весьма скоро приведутъ къ измѣненію составившагося невыгоднаго понятія въ Европѣ о доходности русскихъ желѣзныхъ дорогъ: при такихъ условіяхъ капиталы станутъ искать вѣрнаго и доходнаго помѣщенія въ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Въ-четвертыхъ, отчужденіе Николаевской дороги по незначительности чистаго дохода, поступающаго въ Государственное Казначейство, и въ финансовомъ отношеніи окажется болѣе выгоднымъ нежели всякій заграничный заемъ.

Вотъ главные доводы, приведенные въ первомъ докладѣ Министерства Финансовъ; всѣ остальныя соображенія имѣютъ въ виду или подтвержденіе предыдущихъ, или же доказательства, что желѣзныя дороги, будутъ ли онѣ частныя или казенныя, одинаково отвѣчаютъ всѣмъ другимъ потребностямъ Государства и что въ этомъ отношеній не можетъ существовать никакихъ опасеній.

Обращаясь къ разсмотрѣнію каждаго изъ этихъ доводовъ, нельзя не согласиться, что при необходимости отчужденій какой-либо изъ желѣзныхъ дорогъ не было другого выхода, какъ продажа Николаевской дороги, такъ какъ недостроенныя дороги ни въ какомъ случаѣ не могли быть переданы въ частныя руки безъ значительнаго убытка. Но дѣло въ томъ, что эта неизбѣжность и своевременность въ первоначальномъ докладѣ Министерства вовсе не доказаны. Даже не возражая въ принципѣ противъ такого отчужденія, можно было сомнѣваться въ своевременности этой мѣры; мало этого, были вполнѣ вѣскія доказательства въ пользу такой несвоевременности. Дѣло въ томъ, что первоначальное устройство дороги и количество имѣвшагося на ней подвижнаго состава далеко не соотвѣтствовали условіямъ увеличивавшагося движенія, а это не могло не отзываться на уменьшеніи ея доходности; съ другой стороны, на линіи Москва—Козловъ движеніе едва только было открыто, а на линіи Москва—Курскъ еще и не было открыто. Въ самомъ ближайшемъ времени эти линіи должны были дать Николаевской дорогѣ огромное количество грузовъ и увеличить ея доходность въ значительной степени. Если эта доходность, какъ указано въ докладѣ Министерства Финансовъ, увеличилась съ 1863 по 1866 годъ съ 16,000 р.

на версту до 20,000 руб., или на 25%, то съ установленіемъ правильнаго движенія на этихъ двухъ линіяхъ, соединяющихъ Тамбовскую и Курскую губерніи,—эти житницы Россіи,—съ Москвою и Петербургомъ, движеніе по Николаевской дорогѣ и ея доходность должны были возрастать гораздо быстрѣе, чѣмъ это было до сихъ поръ. На этой именно почвѣ и возникли возраженія противъ подобнаго отчужденія со стороны Министерства Путей Сообщенія, которое въ представленномъ по сему предмету докладѣ указывало на положительную несвоевременность этой мѣры, такъ какъ при сравнительно небольшой затратѣ на развитіе путей, смѣну рельсовъ и увеличеніе подвижнаго состава,—затратѣ не превышавшей 14 мил. руб.,—не далѣе какъ черезъ 4 года доходъ дороги, по мнѣнію Министерства Путей Сообщенія, могъ быть доведенъ до 8 милл. рублей, что представляетъ только minimum доходности и должно считаться далеко не достигающимъ своей нормальной величины. Въ такихъ обстоятельствахъ, по мнѣнію Министерства Путей Сообщенія, къ подобной крайней мѣрѣ можно было бы прибѣгнуть только тогда, когда вопросъ былъ бы поставленъ такъ, чтобъ оставался выборъ между продажею Николаевской дороги и прекращеніемъ всѣхъ работъ, начатыхъ средствами Правительства. Послѣдующій опытъ не только оправдалъ предположенія Министерства Путей Сообщенія, но далеко превзошелъ его ожиданія, такъ какъ въ 1877 году чистый доходъ дороги доходилъ уже до 13 милл. руб. по мимо затратъ изъ доходовъ дороги на новыя работы и увеличеніе подвижнаго состава. Въ виду подобныхъ соображеній Министерство Путей Сообщенія ставило вопросъ: не представится ли возможности замѣнить подобную крайне несвоевременную мѣру займомъ подъ залогъ доходовъ Николаевской дороги или продажей дорогъ, строящихся на югѣ Россіи?

Тѣмъ не менѣе при окончательномъ разсмотрѣніи вопроса, 4-го марта 1867 года, Министръ Финансовъ представилъ особыя соображенія въ пользу необходимости осуществить эту мѣру безотлагательно. Соображенія эти состояли въ томъ, что по условіямъ послѣдняго англо-голландскаго займа 1866 года, Правительство обязалось не заключать никакихъ займовъ за границею до окончательнаго поступленія всѣхъ слѣдующихъ въ счетъ этого займа суммъ, т. е до 15 августа 1867 года, *что въ теченіи лѣтняго времени подобнаго рода операціи не могутъ быть совершаемы на европейскихъ биржахъ* [1]), а потому заключеніе

[1]) Мы просимъ читателя запомнить подчеркнутыя слова, такъ какъ намъ придется впослѣдствіи ссылаться на нихъ.

займа должно быть отложено до поздней осени, что положеніе главныхъ денежныхъ рынковъ въ западной Европѣ въ настоящее время безспорно благопріятно для значительныхъ кредитныхъ операцій, но трудно поручиться, чтобы такое положеніе могло продолжаться до осени текущаго года, что поэтому было бы не согласно съ правилами простой осторожности оставить нынѣ неразрѣшеннымъ вопросъ о пріисканіи денежныхъ средствъ для постройки желѣзныхъ дорогъ, что безъ этихъ средствъ будутъ нарушены контракты и остановлены работы на строющихся линіяхъ и что наконецъ сдѣлается невозможнымъ сооруженіе новыхъ, необходимыхъ для государства желѣзныхъ дорогъ. Изъ всего этого, по мнѣнію г. Министра Финансовъ, нельзя не убѣдиться въ совершенной невозможности заключенія внѣшняго займа въ настоящее время и крайней опасности подчинить всѣмъ случайностямъ возможность заключенія его въ концѣ года.

Все это было бы вполнѣ вѣрно и убѣдительно, если бы продажа Николаевской дороги могла быть сдѣлана тою же весною, но дѣло въ томъ, что образованіе частнаго общества, которое было бы въ состояніи принять на себя такую крупную операцію, даже изъ числа заграничныхъ капиталистовъ не могло совершиться моментально. Учредители подобнаго общества, помимо соглашенія между собою, должны были подробно осмотрѣть всю линію, сдѣлать ей правильную оцѣнку, войти въ соглашеніе съ Правительствомъ, получить утвержденіе своего устава и только тогда являлась возможность реализаціи тѣхъ капиталовъ, о необходимости которыхъ заявлялъ Министръ Финансовъ. Развѣ всѣ эти переговоры, осмотры и соглашенія могли окончиться ранѣе осени 1867 года, т. е. того времени, когда условія англо-голландскаго займа переставали быть препятствіемъ къ заключенію новаго займа, а затѣмъ какъ Министерство Финансовъ, при заключеніи займа, такъ и общество при реализаціи капитала подвергались однимъ и тѣмъ же шансамъ успѣха операціи въ концѣ года. Намъ кажется, что процедура продажи дороги должна была занять гораздо болѣе времени, чѣмъ процедура займа и слѣдовательно шансовъ возникновенія затрудненій на денежномъ рынкѣ въ первомъ случаѣ было гораздо болѣе, чѣмъ во второмъ, и потому всѣ доводы, приведенные г. Министромъ Финансовъ, должны были служить скорѣе противъ, чѣмъ въ пользу его заключенія.

Съ другой стороны, предположеніе Министра Финансовъ, что замедленіе въ пріобрѣтеніи средствъ могло повести къ нарушенію контрактовъ и остановить работы на строющихся дорогахъ, также не выдерживаетъ критики. Извѣстно, что только въ концѣ 1866 года

открыта была подписка на 2-й съ выигрышами заемъ, реализація котораго производилась очень успѣшно и съ перваго раза даже выше номинальной его стоимости, а изъ отчетовъ Государственнаго Контроля видно, что изъ суммъ, поступившихъ по этому займу, было употреблено на покрытіе дефицита 1866 года всего 15 мил. рублей, да въ 1867 году издержано на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ 25 мил. руб., такъ что болѣе 60 мил. руб. изъ этого займа оставалось свободными къ 1868 году. На этомъ основаніи до такого печальнаго положенія дѣлъ, какъ неисполненіе контрактовъ и остановка работъ на строющихся линіяхъ, дѣло ни въ какомъ случаѣ дойти не могло.

Вслѣдствіи этого мнѣніе Министерства путей сообщенія о несвоевременности продажи Николаевской дороги было вполнѣ основательно.

Затѣмъ второй мотивъ продажи Николаевской дороги, состоявшій въ томъ, что операція эта обезпечитъ на три года заграничные платежи, а тѣмъ временемъ развитіе желѣзныхъ дорогъ и усиленіе нашего вывоза облегчитъ для Правительства производство этихъ платежей, не только противорѣчилъ всѣмъ правиламъ экономической науки, но и вполнѣ опровергнуто послѣдующимъ опытомъ. Несмотря на сильное возвышеніе нашего вывоза не только черезъ четыре, а даже черезъ 8 лѣтъ, т. е. въ послѣдніе годы передъ войною, затруднительность заграничныхъ платежей для нашего Государственнаго Казначейства нисколько не уменьшилась, а напротивъ, увеличилась, такъ, что въ концѣ 1875 года курсъ нашъ до того понизился, что Министерство Финансовъ въ теченіи 9 мѣсяцевъ 1876 года старалось его поддержать искусственными мѣрами. Дѣло въ томъ, что затруднительность заграничныхъ платежей возникаетъ вовсе не вслѣдствіе *такъ называемой у насъ невыгоды торговаго баланса,* а просто вслѣдствіе кореннаго недостатка въ нашемъ денежномъ обращеніи, т. е. переполненія рынка бумажными деньгами и отсутствія на немъ звонкой монеты. Не принимать никакихъ мѣръ къ сокращенію количества бумажныхъ денегъ и ожидать, что затрудненія въ заграничныхъ платежахъ исчезнутъ въ какіе-нибудь три-четыре года подъ вліяніемъ усиленнаго вывоза нашихъ внутреннихъ произведеній — это значитъ строить воздушные замки и не признавать закона международнаго обмѣна. Безъ желѣзныхъ дорогъ, конечно, не было возможности усилить нашъ заграничный отпускъ, но слѣдовало принять въ соображеніе, что желѣзныя дороги составляютъ только одно изъ средствъ для достиженія этой цѣли, и далеко не един-

ственное, что для этого требуется наличность еще многихъ другихъ условій, которыя допускали бы такую возможность. Не перечисляя этихъ условій, что отвлекло бы насъ отъ нашего предмета, укажемъ на одно изъ нихъ. Отпускъ есть только одна половина операціи, именуемой международнымъ обмѣномъ; обмѣнъ предполагаетъ взаимность; стало быть усиленіе вывоза необходимо предполагаетъ полученіе чего-либо взамѣнъ вывозимаго. Но въ этомъ отношеніи русскій рынокъ былъ стѣсненъ положительно съ двухъ сторонъ. Тарифъ стѣснялъ его въ полученіи равноцѣнныхъ товаровъ, а бумажное денежное обращеніе стѣсняло его въ полученіи звонкой монеты, которая въ Россіи вовсе не требовалась и слѣдовательно оцѣнивалась ниже своей дѣйствительной стоимости. Слѣдствіе подобнаго порядка вещей необходимо должно было вызвать ограниченіе нашего вывоза и значительное въ немъ колебаніе, такъ что наша отпускная торговля получила характеръ спекуляціи и не имѣетъ въ себѣ ничего постояннаго и правильнаго. То же самое явленіе замѣчается и въ движеніи грузовъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, и въ доходности послѣднихъ. Опытъ показалъ, насколько эти замѣчанія справедливы и насколько взгляды Министерства Финансовъ были ошибочны.

Что касается третьяго мотива продажи Николаевской дороги, а именно, что она представляетъ сильную приманку для европейскихъ капиталистовъ, которые, убѣдясь на практикѣ въ выгодности эксплуатаціи этой дороги, измѣнятъ составившееся неблагопріятное понятіе о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, то мотивъ этотъ можно привести развѣ только для характеристики тогдашнихъ взглядовъ на отношенія заграничныхъ капиталистовъ къ помѣщенію капиталовъ въ наши предпріятія. Опытъ показалъ, что это была совершенная иллюзія. Ни одинъ изъ солидныхъ заграничныхъ домовъ не сдѣлалъ никакого предложенія о покупкѣ дороги. Они предпочли сдѣлать ссуду Правительству на извѣстныхъ опредѣленныхъ условіяхъ, имѣя въ виду, что оно всегда свято исполняло свои денежныя обязательства, и нежелали брать дѣла на свой страхъ и рискъ. Вообще замѣчательно, что заграничные капиталы, несмотря на разницу существующую въ доходности отъ промышленныхъ предпріятій у насъ и заграницею, не приливаютъ на нашъ рынокъ иначе, какъ подъ бумаги, гарантированныя Правительствомъ. Обстоятельство это прямо указываетъ, что общее положеніе нашей промышленности не внушаетъ довѣрія заграничнымъ капиталистамъ, т. е. что система, принятая для со-

дѣйствія и развитія нашей промышленности, далеко не отвѣчаетъ своей цѣли.

Наконецъ четвертый мотивъ продажи Николаевской дороги— выгода ея въ финансовомъ отношеніи въ сравненіи со всякимъ займомъ—тоже не выдерживаетъ критики, такъ какъ, во-первыхъ, сильное возвышеніе доходности этой дороги представляетъ совершенное опроверженіе этого мнѣнія, а во-вторыхъ, само министерство, выпустивъ облигаціи Николаевской желѣзной дороги, прямо предпочло сдѣлать заемъ.

Такимъ образомъ, всѣ мотивы этой операціи въ частности оказываются несостоятельными. Но выше мы не возражали противъ самаго принципа постепенной переуступки построенныхъ Правительствомъ дорогъ въ частныя руки, а потому считаемъ не лишнимъ возвратиться къ разсмотрѣнію этого вопроса.

Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что система передачи желѣзныхъ дорогъ въ пользованіе частныхъ обществъ едва-ли можетъ быть названа раціональной съ точки зрѣнія общихъ функцій государственной власти. Всякому извѣстно то великое значеніе, какое могутъ имѣть желѣзныя дороги въ дѣлѣ промышленнаго развитія страны, а между тѣмъ эти пути сообщенія требуютъ такихъ громадныхъ затратъ, что естественно являются учрежденіями монопольными. Вредъ же монопольнаго права въ рукахъ частныхъ лицъ не составляетъ вопроса какъ въ наукѣ государственнаго права, такъ и въ политической экономіи. Если удовлетвореніе какой-либо общественной потребности не можетъ быть достигнуто помимо монополіи, то такое право можетъ быть допущено безъ вреда для общества, только въ томъ случаѣ, когда оно принадлежитъ государству. Послѣднее не имѣетъ надобности извлекать изъ этого права какія-либо особыя выгоды вопреки интересамъ общества, и даже въ случаѣ извлеченія такихъ выгодъ, онѣ обращаются не на частныя, а на общія потребности цѣлаго государства. Затѣмъ постепенная передача построенныхъ дорогъ въ частныя руки прямо убыточна для Государственнаго Казначейства. По всей вѣроятности государство, приступая къ устройству сѣти желѣзныхъ дорогъ, начинаетъ сооруженіе съ самонужнѣйшихъ линій, т. е. съ такихъ, по которымъ будетъ происходить наиболѣшее движеніе и слѣдовательно поступать наибольшій доходъ. Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что доходность этихъ линій съ расширеніемъ и увеличеніемъ сѣти будетъ постоянно возрастать, но въ какой прогрессіи — этого предусмотрѣть никакой умъ не въ состояніи. Поэтому, при передачѣ подобныхъ линій частнымъ обществамъ,

послѣднія, если и будутъ принимать въ соображеніе возвышеніе доходности, должны останавливаться на возможномъ minimum'ѣ подобнаго возвышенія и гарантировать себя какими-либо условіями отъ возможныхъ недовыручекъ. Въ такихъ обстоятельствахъ какой бы моментъ ни былъ избранъ для передачи дороги, частное общество всегда будетъ основывать свои расчеты на существующей доходности и принимать въ соображеніе возрастаніе доходности лишъ въ слабой степени, оставляя такое возвышеніе на отвѣтственности Правительства. Иначе этого и быть не можетъ, такъ какъ при громадности подобныхъ операцій, частное общество не можетъ взять на себя подобнаго риска. Такимъ образомъ всѣ шансы потерь остаются на сторонѣ Правительства, тогда какъ всѣ возможныя выгоды въ теченіи 80 лѣтъ попадутъ въ руки частныхъ обществъ. При этомъ необходимо принять въ соображеніе, что выгоды въ извѣстный, продолжительный періодъ времени, по крайней мѣрѣ на главныхъ линіяхъ, не подлежатъ никакому сомнѣнію и могутъ доходить до того, что капиталъ предпріятія можетъ удесятериться въ своей цѣнности, но по неопредѣленности срока наступленія этихъ выгодъ, частныя общества, обязанныя выдавать дивидендъ своимъ акціонерамъ ежегодно, не могутъ принимать ихъ въ расчетъ при оцѣнкѣ предпріятія въ данную минуту. Такимъ образомъ положеніе договаривающихся сторонъ далеко не одинаково и Правительство, входя въ подобную сдѣлку, по необходимости должно отказываться отъ всѣхъ несомнѣнныхъ выгодъ въ будущемъ, единственно по невозможности точнаго ихъ опредѣленія, тогда какъ общество получаетъ несомнѣнную возможность не только удвоить и утроить, но даже удесятерить свой капиталъ только потому, что срокъ наступленія этого момента не извѣстенъ, хотя и не сомнѣненъ.

Позволяемъ себѣ остановить вниманіе читателя на этомъ обстоятельствѣ и предложить ему взглянуть на тѣ послѣдствія, которыя возникаютъ отсюда въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства. Мы видѣли только возможность тѣхъ потерь, которыя возникаютъ въ этомъ случаѣ для фиска. Но этого мало. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что при самомъ началѣ осуществленія тѣхъ выгодъ, о которыхъ мы говорили, акціи общества начинаютъ возвышаться и, въ чаяніи будущихъ выгодъ, возвышаются въ большей пропорціи, чѣмъ дивидендъ. Такимъ образомъ, изъ оборотнаго капитала страны при переходѣ акцій изъ однѣхъ рукъ въ другія, извлекаются значительныя суммы, которыя ведутъ къ непроизводительнымъ тратамъ единовременнымъ и постояннымъ, что въ сущности составляетъ трату

будущихъ доходовъ. Возьмемъ для примѣра акціи Главнаго общества. Со времени передачи этому обществу Николаевской желѣзной дороги акціи ея, въ теченіи 12 лѣтъ возвысились со 112 до 270 руб., т. е. общая сумма ихъ цѣнности возрасла почти на 95 мил. рублей. Если предположить, что только половина этихъ акцій обращается на здѣшнемъ рынкѣ, то и тогда окажется, что 47 мил. рублей оборотнаго капитала Россіи перешло въ руки прежнихъ акціонеровъ главнаго общества. Теперь спрашивается, какъ употреблены эти капиталы: производительно или нѣтъ? Безъ большой ошибки можно сказать, что если не вся, то большая часть этой суммы пошла на развитіе роскоши и безслѣдно потеряна для Россіи. Что же касается другой половины этихъ акцій, то нѣтъ сомнѣнія, что и она со временемъ перейдетъ на русскій рынокъ и цѣнность ея будетъ потеряна для Россіи.

Но возвратимся къ нашему вопросу о невыгодности переуступки частнымъ обществамъ построенныхъ Правительствомъ желѣзныхъ дорогъ. Мы сказали, что Правительство при устройствѣ сѣти, безъ сомнѣнія, должно начинать съ наиболѣе доходныхъ линій. Такимъ образомъ, передавая наиболѣе доходныя линіи въ частныя руки и реализуя затраченныя на нихъ средства, казна должна употреблять эти средства на линіи второстепенныя, передача которыхъ въ частныя руки естественно будетъ затруднительнѣе и должна совершаться на условіяхъ менѣе выгодныхъ, а затѣмъ, при дальнѣйшей затратѣ вырученныхъ средствъ, послѣднія придется употребить на линіи бездоходныя и такимъ образомъ первоначально позаимствованный капиталъ, будучи помѣщенъ очень выгодно, подъ конецъ обратится въ бездоходное имущество, между тѣмъ какъ обязанность уплачивать проценты и погашеніе останется за правительствомъ. Подтвердимъ примѣромъ указанное обстоятельство. Капиталъ, вырученный за облигаціи Николаевской желѣзной дороги истраченъ на устройство до сихъ поръ бездоходныхъ линій и проценты съ него оплачиваются Главнымъ Обществомъ, но проценты и погашеніе на суммы, позаимствованныя для сооруженія Николаевской дороги, по необходимости, должны падать на общія податныя средства Россіи. Намъ, конечно, могутъ возразить, что, по условіямъ передачи Николаевской дороги, Правительство имѣетъ значительную долю въ прибыляхъ общества, но при первоначальномъ предположеніи такого условія въ виду не имѣлось и, во всякомъ случаѣ, значительная часть доходности Николаевской дороги, созданной отнюдь не средствами акціонеровъ Главнаго Общества, все-таки поступаетъ въ ихъ пользу, будетъ постоянно возрастать

и на чемъ остановится, этого предусмотрѣть въ настоящее время рѣшительно невозможно.

Въ числѣ мотивовъ передачи казенныхъ дорогъ въ частныя руки, въ особенности въ то время, обыкновенно выставлялось неудовлетворительное положеніе казеннаго хозяйства вообще. Но спрашивается, почему казенное хозяйство невыгодно? Намъ кажется, что порядокъ управленія въ обширномъ желѣзнодорожномъ обществѣ мало чѣмъ разнится отъ казеннаго и эта разница сводится лишь къ слѣдующему. Лица, завѣдующія дѣломъ непосредственно, избираются изъ людей болѣе свѣдующихъ и опытныхъ, независимо отъ чиновъ, которые они заслужили, и обезпечены отличнымъ содержаніемъ; они пользуются большимъ довѣріемъ общества и большею свободой дѣйствія, а затѣмъ, при неудовлетворительности ихъ распоряженій, могутъ быть устранены безъ всякихъ затрудненій. Такое положеніе дѣлъ, хотя и не позволяетъ разсчитывать на дѣйствительно правильный ходъ дѣла, но оно во всякомъ случаѣ далеко лучше прежняго казеннаго управленія, при которомъ лица, управлявшія дѣломъ, лишены были всякой иниціативы, вслѣдствіе чего съ нихъ снималась и всякая отвѣтственность за неуспѣшность его. Кромѣ того, въ казенномъ управленіи завѣдываніе дорогами предоставлялось только техникамъ, тогда какъ въ частныхъ обществахъ главное хозяйственное распоряженіе принадлежитъ не имъ. Теперь спрашивается, неужели трудно измѣнить эти порядки и для большей успѣшности принять и казнѣ, хотя бы отчасти, систему, практикуемую въ частныхъ обществахъ? Мы убѣждены, что при подобныхъ условіяхъ дѣло пошло бы гораздо успѣшнѣе, чѣмъ въ какомъ либо акціонерномъ обществѣ, въ особенности если распорядители будутъ заинтересованы въ успѣхѣ дѣла.

Итакъ, мотивами для отчужденія Николаевской дороги въ частныя руки были представлены: 1) необходимость продолженія уже начатыхъ работъ и дальнѣйшаго устройства новыхъ дорогъ; 2) отсутствіе всякихъ средствъ для окончанія даже работъ, предположенныхъ по смѣтѣ текущаго года; 3) благопріятное положеніе европейскихъ денежныхъ рынковъ въ началѣ 1867 года для заключенія кредитныхъ операцій; 4) невозможность заключенія внѣшняго займа ранѣе 15 августа 1867 года, въ силу условій англо-голландскаго займа 1866 года, и, наконецъ, 5) опасеніе, что благопріятное положеніе денежныхъ рынковъ къ осени 1867 года можетъ измѣниться и свободныя средства будутъ поглощены другими операціями.

При самомъ поверхностномъ взглядѣ, какъ мы выше видѣли,

всѣ эти мотивы оказываются несостоятельными и исчезаютъ совершенно при одномъ вопросѣ: возможно ли было въ промежуточное время отъ марта до августа, т. е. въ теченіи 5 мѣсяцевъ, устроить операцію продажи Николаевской дороги? Еслибъ даже всѣ возникающіе при этомъ вопросы и могли быть разрѣшены въ такое короткое время (въ чемъ позволительно сомнѣваться), то во всякомъ случаѣ реализація бумагъ новаго общества могла быть сдѣлана только осенью 1867 года и успѣхъ предпріятія новаго общества все-таки становился бы въ зависимость отъ осенняго, а не весенняго положенія денежныхъ рынковъ, какъ и всякая другая кредитная операція Правительства.

Какъ бы то ни было, но такого вопроса въ то время сдѣлано не было и продажа Николаевской дороги на срокъ около 85 лѣтъ была рѣшена въ принципѣ; при этомъ половина лицъ, обсуждавшихъ вопросъ, согласилась съ означеннымъ рѣшеніемъ только въ виду заявленій, сдѣланныхъ Министромъ Финансовъ, т. е. оставила эту мѣру на его отвѣтственности. Затѣмъ Министру Финансовъ предоставлено войти въ предварительное соглашеніе съ предпринимателями.

Самымъ лучшимъ аргументомъ противъ всѣхъ приведенныхъ мотивовъ были послѣдовавшія событія.

Вскорѣ послѣ рѣшенія этого вопроса переговоры о продажѣ Николаевской дороги были начаты съ Совѣтомъ Главнаго Общества; предсѣдатель Совѣта увѣдомилъ, что Совѣтъ призналъ нужнымъ имѣть въ виду заключеніе главнѣйшихъ иностранныхъ банкировъ, состоящихъ въ числѣ учредителей общества, и свои соображенія по сему предмету сообщилъ Берингу въ Лондонѣ и Гопе въ Амстердамѣ.

Затѣмъ, въ первыхъ числахъ мая мѣсяца для устройства этого дѣла командированъ былъ въ Парижъ и Лондонъ членъ Совѣта Министра Финансовъ А. А. Абаза, въ инструкціи которому между прочимъ сказано: „Николаевская желѣзная дорога можетъ быть уступлена на 85 лѣтъ, или Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ или особой компаніи. *Первое по многимъ уваженіямъ желательно;* но какъ Главное Общество, само по себѣ, не имѣетъ финансоваго значенія и какъ необходимый на уплату за дорогу капиталъ она, вѣроятно, пожелаетъ пріобрѣсти посредствомъ выпуска облигацій, то Правительство могло бы уступить Николаевскую дорогу Главному Обществу только въ такомъ случаѣ, еслибы послѣднее обезпечило себѣ поддержку значительныхъ финансовыхъ силъ, которыя приняли бы на себя размѣщеніе об-

лигацій; при чемъ желательно, чтобы эти лица приняли на себя нѣкоторую часть первоначальныхъ взносовъ. Облигаціямъ этимъ можетъ быть дарована прямая правительственная гарантія со дня выпуска". Отсюда очень замѣтно, что Главное Общество, не смотря на свою несостоятельность и притомъ въ то время, когда вопросъ о финансовыхъ условіяхъ передачи даже не былъ и затронутъ, имѣло уже всѣ шансы получить въ свое распоряженіе Николаевскую дорогу; послѣдующія же распоряженія доказываютъ это еще болѣе.

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

И вотъ не прошло еще и трехъ мѣсяцевъ, съ тѣхъ поръ какъ Министерство Финансовъ доказывало необходимость продажи Николаевской дороги невозможностью заключить заемъ, оно вновь представляетъ докладъ о необходимости займа разсроченнаго именно на то время, до котораго оно опасалось его отложить, и мотивируетъ его именно тѣмъ, что продажа дороги не можетъ быть совершена безъ значительной потери времени. Замедленіе это вызывается слѣдующими обстоятельствами: вопросъ, какъ поступить съ контрактомъ Уайненса, взявшаго на себя по условію 17 іюля

1865 года ремонтъ подвижнаго состава Николаевской дороги, по мнѣнію Министерства представляетъ большія затрудненія; покупщикъ также пожелаетъ въ точности удостовѣриться въ положеніи дороги; вопросы о тарифѣ, объ отношеніяхъ Николаевской дороги къ замосковнымъ дорогамъ требуютъ зрѣлаго обсужденія и могутъ быть поводомъ къ продолжительнымъ переговорамъ, между тѣмъ какъ съ одной стороны необходимо обезпечить Государственное Казначейство средствами для продолженія уже строющихся желѣзныхъ дорогъ, а съ другой стороны нѣтъ ни одного финансоваго или политическаго вопроса, разстроивающаго денежные рынки. Было бы ошибкою не воспользоваться подобнымъ положеніемъ; а потому Министерство Финансовъ представляетъ объ утвержденіи условій означеннаго займа. Само собою разумѣется, что представленіе это было одобрено и 18 іюля 1867 г. послѣдовалъ Высочайшій указъ на имя Министра Финансовъ о выпускѣ означенныхъ облигацій.

Мы вполнѣ соглашаемся съ приведенными доводами Министерства Финансовъ и думаемъ, что иначе поступить было не возможно, но при этомъ позволимъ себѣ сдѣлать вопросъ: почему же эти доводы не были въ виду Министерства три мѣсяца прежде и почему въ то время заемъ казался невозможнымъ, а продажа дороги оказывалось дѣломъ до того легкимъ и непродолжительнымъ, что его можно было окончить прежде, нежели наступитъ срокъ по обязательству англо-голландскаго займа 1866 года и Правительство будетъ свободно дѣлать выборъ между займомъ и продажею? Такой вопросъ для насъ просто неразрѣшимъ, если не остановиться на томъ предположеніи, что необходимо было заручиться во что бы то ни стало безповоротнымъ рѣшеніемъ вопроса о продажѣ Николаевской дороги. Лицамъ, приглашеннымъ къ обсужденію этого вопроса въ мартѣ мѣсяцѣ, предложена была дилемма: или принять на свою отвѣтственность неисполненіе Государственнымъ Казначействомъ своихъ обязательствъ по постройкѣ дорогъ или же рѣшиться на продажу Николаевской дороги. Само собою разумѣется, что они избрали послѣднее и многіе изъ нихъ изъявили свое согласіе только въ виду соображеній, представленныхъ Министерствомъ Финансовъ, не считая себя компетентными въ рѣшеніи подобныхъ вопросовъ.

Какъ бы то ни было, но въ моментъ, до котораго мы дошли, разбираемый нами вопросъ вступаетъ въ совершенно новый фазисъ. Государственное Казначейство до извѣстной степени обезпечено (второй выпускъ облигацій) Николаевской желѣзной дороги,

отчасти подготовленный при настоящихъ переговорахъ, сдѣланъ только 25 марта 1869 года). Съ другой стороны, исполненіе обязательства по настоящему займу возлагалось исключительно на Государственное Казначейство, и Правительство было совершенно свободно продать или не продавать Николаевскую дорогу. Такимъ образомъ всѣ мотивы, приведенные Министерствомъ Финансовъ въ первоначальномъ докладѣ о продажѣ, и притомъ о продажѣ немедленной, падали сами собою, въ особенности въ виду тѣхъ соображеній, которыя были представлены Министерствомъ Путей Сообщенія о быстро возрастающей доходности этой дороги. При этомъ само Министерство Финансовъ сильно разчитывало на значительное развитіе движенія грузовъ къ нашимъ портамъ съ окончаніемъ нѣкоторыхъ линій, а 1868-й годъ съ открытіемъ движенія по Московско-Курской, Ряжско-Моршанской и Козлово-Воронежской дорогамъ долженъ былъ опредѣлить возможную степень возрастанія доходности и поэтому было необходимо позаботиться не о продажѣ Николаевской дороги, а лишь о быстромъ снабженіи ея такимъ количествомъ подвижнаго состава, при которомъ она могла бы удовлетворять возникающимъ требованіямъ. Во всякомъ случаѣ, необходимо было выждать результатовъ эксплуатаціи 1868 и 1869 годовъ, тѣмъ болѣе, что 2-й выпускъ облигацій Николаевской дороги былъ не только возможенъ, но отчасти и обезпеченъ, а 2-й выигрышный заемъ еще далеко не израсходованъ.

Въ виду этихъ соображеній, невольно обращаетъ на себя вниманіе вопросъ: на какомъ основаніи было необходимо въ условія новаго займа вводить оговорку о правѣ Правительства на продажу Николаевской дороги — оговорку о такомъ правѣ, которое не имѣло никакого значенія для контрагентовъ? Судя по смыслу послѣдняго пункта Высочайшаго указа, даннаго Министру Финансовъ на выпускъ облигацій этого займа, право это *„не могло ни въ чемъ ослаблять обязанности Государственнаго Казначейства относительно уплаты интересовъ и погашенія“;* слѣдовательно съ одной стороны, контрагенты не имѣли никакого интереса включать эту оговорку въ условія и не могли на этомъ настаивать; съ другой, — Правительство, оставляя за собой только право, не имѣло никакой надобности усложнять свои обязательства излишнимъ условіемъ.

Хотя произведенный на такихъ основаніяхъ заемъ, а также возможность въ будущемъ заключенія новаго займа на тѣхъ же основаніяхъ устраняли всякую необходимость немедленной пере-

уступки дороги Главному Обществу, тѣмъ не менѣе переговоры эти, начатые весною, были возобновлены со стороны Министерства Финансовъ немедленно по заключеніи займа. 11 сентября 1867 г. предсѣдателю Совѣта Главнаго Общества, въ отвѣтъ на сдѣланное имъ весною того года предложеніе считать Главное Общество въ числѣ соискателей на пріобрѣтеніе Николаевской дороги, были сообщены финансовыя условія, на основаніи которыхъ Министерство Финансовъ предполагало уступить ее Главному Обществу. Справедливость требуетъ замѣтить, что условія на передачу государственнаго имущества, состоящаго въ вѣденіи другаго вѣдомства, если они исходили не отъ одного изъ конкурентовъ, а отъ правительственныхъ органовъ, слѣдовало, по меньшей мѣрѣ, выработать по соглашенію съ тѣмъ вѣдомствомъ, въ вѣденіи котораго имущество состоитъ. Тѣмъ не менѣе, этотъ законный порядокъ въ настоящемъ случаѣ соблюденъ не былъ и выработанныя въ Министерствѣ Финансовъ условія передачи Николаевской дороги были сообщены предсѣдателю Совѣта Главнаго Общества безъ всякаго соглашенія съ Министерствомъ Путей Сообщенія. Казалось бы, не только эти условія, но и вопросъ о возможности допустить Главное Общество въ число конкурентовъ на пріобрѣтеніе Николаевской дороги не могъ быть рѣшенъ безъ согласія Министерства Путей Сообщенія, такъ какъ двѣ дороги этого Общества состояли подъ непосредственнымъ надзоромъ этого вѣдомства и ему гораздо ближе, чѣмъ Министерству Финансовъ, могла быть извѣстна состоятельность Общества въ административномъ и техническомъ отношеніи. Тѣмъ не менѣе, этотъ послѣдній вопросъ былъ рѣшенъ также безъ всякаго участія Министерства Путей Сообщенія, несмотря на то, что само Министерство Финансовъ признавало полную несостоятельность Главнаго Общества въ финансовомъ отношеніи. Сообщая эти условія предсѣдателю Совѣта, Министерство Финансовъ прямо заявляло, что *„Главное Общество, нуждаясь еще въ правительственной гарантіи, и не имѣя запаснаго капитала, не представляетъ само по себѣ достаточнаго финансоваго значенія для столь обширной операціи“*, а потому полагало, что въ случаѣ осуществленія такой комбинаціи *„Правительство должно бы принять на себя всю кредитную операцію“*.

Мы остановимся пока на этихъ мысляхъ и посмотримъ, насколько онѣ согласуются съ стремленіемъ Министерства передать дорогу непремѣнно Главному Обществу. Если общество не имѣетъ запаснаго капитала и достаточнаго финансоваго значенія, то, конечно, оно не имѣетъ и средствъ для приведенія дороги въ такое

положеніе, чтобъ она могла соотвѣтствовать своему назначенію, а для этого требовалось около 14 мил. руб. серебромъ. Стало быть, при передачѣ дороги Главному Обществу, Правительству было необходимо издержать эту сумму, останется ли дорога въ вѣденіи Правительства или будетъ передана Главному Обществу. Затѣмъ, если Правительству необходимо было всю кредитную операцію для реализаціи капитала принять на себя, то спрашивается, для чего тутъ нужно Главное Общество и для какой цѣли необходимо передавать въ его вѣденіе дорогу, доходность которой начинаетъ такъ быстро возрастать и въ самомъ близкомъ будущемъ обѣщаетъ такія значительныя выгоды? Отвѣтомъ на этотъ вопросъ можетъ быть или желаніе измѣнить администрацію дороги и порядки, установившіеся въ ея управленіи, введя новые, болѣе удовлетворительные при посредствѣ Главнаго Общества, или же желаніе предоставить послѣднему тѣ выгоды, которыхъ можно было ожидать отъ возрастающей доходности Николаевской дороги, въ виду того обстоятельства, что это Общество находилось въ неоплатныхъ долгахъ Правительству и, какъ тогда казалось, не имѣло никакой надежды уплатить ихъ когда-либо.

Входя въ ближайшее разсмотрѣніе этихъ двухъ побудительныхъ причинъ оказывается, что порядки управленія Главнаго Общества отнюдь не имѣли въ себѣ ничего идеальнаго, и если имѣли преимущество передъ прежнимъ казеннымъ управленіемъ, то во всякомъ случаѣ не были секретомъ этого общества и могли быть введены во всякое время на Николаевской дорогѣ даже при казенномъ управленіи. Это было тѣмъ болѣе возможно, что въ Совѣтѣ Главнаго Общества находились четыре члена отъ Правительства, вполнѣ знакомые съ этими порядками. Слѣдовательно, необходимость установленія новыхъ порядковъ въ управленіи Николаевской дороги не могла быть причиной ея передачи Главному Обществу и остается заключить, что главная цѣль этой передачи было желаніе улучшить положеніе дѣлъ Главнаго Общества и вывести его изъ безвыходнаго положенія, которое требовало постоянныхъ пособій Правительства.

Подобное предположеніе вполнѣ подтверждается и условіями, выработанными Министерстсомъ Финансовъ. Они состояли въ слѣдующемъ:

1) Николаевская дорога уступается Главному Обществу на 84 года, т. е. по 1-е января 1952 года, когда истекаетъ срокъ концессіи на остальныя дороги Общества.

2) Общество принимаетъ на себя уплату процентовъ и пога-

шенія по вновь выпущеннымъ облигаціямъ Николаевской желѣзной дороги въ суммѣ 3.115,540 руб., ежегодно въ теченіи 84 лѣтъ.

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

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

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

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

7) Дарованная Правительствомъ гарантія акціямъ и прежнимъ облигаціямъ Главнаго Общества на основаніи §§ 7 и 8 устава

---

* Въ Министерствѣ Финансовъ существовало предположеніе, что сумма эта должна состоять изъ 2.884,460 руб. такъ, чтобъ общая сумма обязательныхъ платежей вмѣстѣ съ упомянутой во 2-мъ пунктѣ составила 6 мил. металлическихъ руб.; но такое предположеніе, какъ оказывается, офиціально не было сообщено совѣту.

общества 1861 года остается въ полной силѣ; если бы чистаго годоваго дохода Николаевской дороги и не доставало на удовлетвореніе процентовъ и погашенія по новымъ облигаціямъ, то недостающую сумму Правительство дополняетъ отъ себя.

При этомъ Министерство Финансовъ какъ бы опасаясь, чтобы такія условія не показались обществу обременительными, въ видахъ опредѣленія размѣровъ платежей общества по 3 пункту указываетъ, что валовой сборъ Николаевской дороги въ теченіи текущаго 1867 года не можетъ быть менѣе 13 мил. рублей и что если Главное Общество въ теченіи 1866 года на Нижегородской линіи при меньшемъ поверстномъ валовомъ сборѣ имѣло только 42% расхода, а 58% чистаго дохода, то достиженіе подобнаго результата на Николаевской дорогѣ весьма возможно, въ особенности при уничтоженіи убыточнаго контракта съ Уайненсомъ. Такимъ образомъ, даже не принимая въ расчетъ постояннаго возвышенія доходности дороги, возвышенія, которое должно было сильно возрасти вслѣдствіе открытія движенія по замосковнымъ линіямъ и усиленія перевозочной способности, которое казна обязывалась сдѣлать на основаніи 4 пункта настоящихъ условій, — само Министерство Финансовъ сознавало, что и въ теперешнемъ своемъ положеніи дорога эта можетъ приносить до 7.500,000 руб. чистаго дохода. Стало быть, всякое возможное возвышеніе доходности предоставлялось обществу, тогда какъ рискъ недобора ни въ какомъ случаѣ не долженъ былъ упадать на доходы акціонеровъ и принятъ на счетъ казны на основаніи 7 пункта условій.

Мы говоримъ, что всякое возвышеніе доходности предоставлялось обществу, въ виду 6 пункта условій, такъ какъ въ немъ предположено, что излишекъ дохода за покрытіемъ всѣхъ гарантированныхъ платежей по всѣмъ тремъ линіямъ будетъ распредѣляться на основаніи § 51 устава общества, а этотъ § установляетъ слѣдующій порядокъ: за покрытіемъ всѣхъ гарантированныхъ платежей половина остатка распредѣляется въ дивидендъ акціонерамъ; другая же половина поступаетъ на уплату долга Правительству по ссудамъ и выдачамъ на уплату гарантіи. Такимъ образомъ одна половина излишка чистаго дохода съ Николаевской дороги должна была поступать прямо въ руки акціонеровъ общества, другая же должна была идти на уплату долговъ общества, которые оно было обязано уплачивать изъ доходовъ Варшавской и Нижегородской дорогъ и которые Министерство Финансовъ предоставляло ему отнести на доходы съ Николаевской дороги.

Всматриваясь ближе въ эти условія, посторонній наблюдатель невольно будетъ пораженъ особенною заботливостью, чтобы общество не могло подвергнуться риску, такъ что изложенныя условія скорѣе можно было бы принять за предложенія одного изъ соискателей на пріобрѣтеніе Николаевской дороги. Забота о томъ, чтобы дорога поступила въ распоряженіе Главнаго Общества, повидимому, до того была сильна, что помимо означеннаго предложенія Главному Обществу, со стороны Министерства, не было сдѣлано ни какихъ распоряженій, чтобы привлечь къ этому дѣлу какихъ либо другихъ соискателей русскихъ или заграничныхъ и вызвать между ними конкуренцію. Если конкуренція и явилась, то только вслѣдствіе рязнесшихся слуховъ о продажѣ Николаевской дороги, а отнюдь не вслѣдствіе приглашенія желающихъ. По крайней мѣрѣ въ документахъ, служащихъ для насъ источникомъ настоящаго изложенія, нѣтъ никакого слѣда гласнаго приглашенія къ участію въ этомъ дѣлѣ.

Само собой разумѣется, что совѣтъ Главнаго Общества не замедлилъ отозваться на приглашеніе Министра Финансовъ: 20 сентября 1867 года былъ полученъ отзывъ предсѣдателя совѣта, который соглашался почти на всѣ предложенія Министерства и увѣдомлялъ, что сумма обязательныхъ платежей для уплаты процентовъ и погашенія по облигаціямъ двухъ новыхъ выпусковъ не должна превышать 6 мил. руб. металлическихъ (именно та цифра которая была предположена Министерствомъ, но не была сообщена совѣту официально). Возраженіе встрѣчается только въ тѣхъ пунктахъ, которые представляли хотя бы малѣйшую тѣнь риска для общества, а именно: совѣтъ, заявляя о желаніи своемъ имѣть собственную администрацію по ремонту подвижнаго состава, проситъ, чтобы переговоры о расторженіи контракта съ Уайненсомъ были исполнены Правительствомъ и затѣмъ, чтобы въ случаѣ недостатка доходовъ Николаевской дороги на уплату процентовъ и погашенія по двумъ выпускамъ облигацій одному—уже сдѣланному, а другому предстоящему, доплата изъ казны не была причисляема къ долгамъ, числящимся за Главнымъ Обществомъ. Даже и этотъ самъ по себѣ ничтожный рискъ Главное Общество не пожелало на себя принять, до того оно было увѣрено, что дѣло останется въ его рукахъ.

Выше мы сказали, что, кромѣ предложенія Главному Обществу, со стороны Министерства послѣ заключенія новаго займа не было сдѣлано никакихъ попытокъ къ вызову желающихъ взяться за это

дѣло и оно продолжало переговоры только съ Совѣтомъ Главнаго Общества.

Между тѣмъ, съ одной стороны, дѣйствительная необходимость немедленной продажи этой дороги была устранена заключеннымъ займомъ, съ другой—отсутствіе всякихъ предложеній со стороны другихъ капиталистовъ и совершенная несостоятельность въ финансовомъ отношеніи Главнаго Общества,—несостоятельность, сознаваемая самимъ Министерствомъ Финансовъ—ставили этотъ вопросъ въ весьма неопредѣленное положеніе. Условія, выработанныя однимъ Министерствомъ Финансовъ, могли возбудить серьезныя возраженія со стороны Комитета Министровъ въ виду несвоевременности подобной мѣры, такъ какъ 1868 годъ долженъ былъ дать болѣе вѣрныя данныя о возможномъ увеличеніи доходности. Кромѣ того необходимо было имѣть въ виду предложенія и другихъ соискателей, безъ чего соглашеніе съ однимъ Главнымъ Обществомъ могло показаться слишкомъ произвольнымъ и вызвать существенныя нареканія. На этомъ основаніи окончательное рѣшеніе вопроса о передачѣ дороги весьма легко могло затянуться, и благоразуміе даже требовало подобной отсрочки. Между тѣмъ, положеніе Николаевской дороги было признано совершенно неудовлетворительнымъ и количество подвижнаго состава рѣшительно не соотвѣтствующимъ потребностямъ движенія, что вполнѣ подтверждается 4 пунктомъ условій, предложенныхъ Министерствомъ Финансовъ Главному Обществу.

Въ такихъ обстоятельствахъ, если Правительство рѣшалось снабдить Главное Общество средствами на приведеніе дороги въ лучшее положеніе и средства эти, вслѣдствіе заключеннаго займа, были въ распоряженіи Правительства, то первымъ дѣломъ слѣдовало бы озаботиться, чтобъ Николаевская дорога была снабжена немедленно такимъ количествомъ подвижнаго состава, который могъ бы удовлетворять возникающую вновь потребность передвиженія грузовъ. Подобная мѣра сразу могла бы повліять на увеличеніе доходности дороги и дать болѣе вѣрныя данныя для оцѣнки ея дѣйствительной стоимости. По всей вѣроятности въ виду этихъ соображеній, Министерство Путей Сообщенія еще въ мартѣ 1867 года входило съ представленіемъ въ Комитетъ Министровъ о заказѣ гг. Уайненсъ новыхъ паровозовъ. Но Комитетъ Министровъ въ ожиданіи рѣшенія вопроса о продажѣ Николаевской дороги, 31 марта, предоставилъ Министру Путей Сообщенія озаботиться заказомъ только тѣхъ паровозовъ, которые могли бы поступить

на линію въ томъ же году, вслѣдствіе чего и было заказано гг. Уайненсамъ только 10 паровозовъ.

Затѣмъ въ виду возможнаго замедленія продажи Николаевской дороги Министерство Путей Сообщенія, озабочиваясь снабженіемъ этой дороги достаточнымъ количествомъ паровозовъ, 15 сентября 1867 года, спрашивало Министерство Финансовъ — не встрѣчается ли препятствія къ заказу гг. Уайненсамъ еще 20 паровозовъ для будущаго 1868 года.

Хотя подобная заботливость со стороны Министерства Путей Сообщенія весьма естественна, но мы не можемъ согласиться вполнѣ съ его взглядомъ. Намъ не понятна даже та отсрочка, которую допустилъ въ этомъ дѣлѣ Комитетъ Министровъ 31 марта 1867 года. Если было желательно продать Николаевскую дорогу, то чѣмъ скорѣе развилось бы на ней движеніе и чѣмъ болѣе доходность ея въ теченіи 1867 года увеличилась, тѣмъ большую сумму можно было бы за нее выручить. Стало быть, благоразумная экономія требовала не заказа паровозовъ и ожиданія ихъ поставки въ будущемъ, а немедленной покупки готовыхъ на заграничныхъ фабрикахъ въ размѣрѣ имѣющихся наличныхъ средствъ. Впрочемъ, рѣшеніе Комитета Министровъ въ данный моментъ можетъ быть объяснено неимѣніемъ средствъ для подобнаго расхода, хотя это объясненіе, въ виду производившейся въ то время реализаціи 2 выигрышнаго займа, могло быть мало убѣдительнымъ. Въ настоящую же минуту, т. е. послѣ выпуска облигацій Николаевской дороги, средства были на лицо и необходимость подобной затраты была внѣ всякаго сомнѣнія. На этомъ основаніи противъ предложенія Министерства Путей Сообщенія можно было возразить, что заказъ гг. Уайненсамъ былъ неудобенъ, потому что поставка паровозовъ слишкомъ бы замедлилась; кромѣ того самое качество паровозовъ, которые предстояло получить по заказу въ будущемъ, не было извѣстно. Подобныя возраженія могли быть понятны, но въ дѣйствительности такихъ возраженій не послѣдовало, а напротивъ того Министерству Путей Сообщенія Министерство Финансовъ отъ 21 сентября отвѣчало, что вопросъ о продажѣ Николаевской дороги, какъ оно надѣется, получить разрѣшеніе въ самомъ непродолжительномъ времени, почему оно признаетъ болѣе удобнымъ пріостановиться предположеннымъ заказомъ паровозовъ.

Подобнаго отвѣта мы понять не можемъ. Вѣдь это значило сказать, что, несмотря на признанный недостатокъ подвижнаго состава и вредное вліяніе его на доходность дороги и на развитіе нашей торговли, устраненіе этого недостатка во время казеннаго

управленія не должно быть допускаемо и вся честь подобнаго распоряженія должна быть предоставлена тому обществу, къ которому должна перейти дорога. При такихъ обстоятельствахъ разсчитывать на разрѣшеніе вопроса о продажѣ дороги въ самомъ непродолжительномъ времени было, по меньшей мѣрѣ, трудно.

Послѣдствія показали, что окончательная передача дороги Главному Обществу могла произойти только черезъ годъ и поэтому на цѣлый годъ было задержано усиленное движеніе грузовъ. Мы помнимъ тогдашнія жалобы на неисправность дороги, возникавшія въ средѣ торговаго люда,—жалобы, сыпавшіяся на Министерство Путей Сообщенія, и быть можетъ, ускорившія передачу въ частныя руки этой въ цѣломъ мірѣ наиболѣе доходной линіи, и притомъ въ моментъ самый невыгодный для Правительства.

Говоря объ условіяхъ передачи Николаевской дороги, мы упоминали о контрактѣ съ г. Уайненсомъ и К°, заключенномъ Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1865 году, по которому означенной фирмѣ переданъ былъ ремонтъ подвижнаго состава. Главное Общество, какъ мы видѣли, признавало это обязательство весьма невыгоднымъ и требовало его уничтоженія. На этомъ основаніи, мы считаемъ нелишнимъ сказать нѣсколько словъ объ основаніяхъ этого контракта и тѣмъ выяснить читателю причину подобнаго домогательства. Въ силу означеннаго контракта, г. Уайненсъ принималъ на себя ремонтъ, смазку и освѣщеніе подвижнаго состава, а въ вознагражденіе долженъ былъ получать плату съ каждаго пассажира и съ каждаго пуда груза, провезенныхъ по дорогѣ. Эта плата опредѣлена по разцѣночной вѣдомости, приложенной къ контракту различно, смотря по классу пассажировъ и роду поѣздовъ въ десятичныхъ доляхъ копѣйки съ каждой версты пройденнаго пути. Не желая утруждать вниманіе читателей различными цифрами, мы замѣтимъ, что въ общей сложности эта плата превышала четвертую часть всѣхъ сборовъ. Въ 1867 году при сборѣ въ 14 мил. руб. ремонтъ, чистка и смазка подвижнаго состава, а также освѣщеніе и отопленіе вагоновъ обошлись Николаевской дорогѣ въ 3.630,163 руб. (Сборн. Свѣд. 1868 года. Отд. II, стр. 25). Такая сумма при движеніи на дорогѣ 181 паровоза и 2880 вагоновъ представляется громадною, въ особенности, если принять въ соображеніе отопленіе паровозовъ дровами, хорошее качество воды на всемъ протяженіи дороги, а главное, незначительность горизонтальныхъ уклоновъ, прямолинейность дороги и очень большой радіусъ кривыхъ, т. е. выгодность условій эксплуатаціи по отношенію къ ремонту подвижнаго состава. Можно смѣло утверждать, что эта цифра

превышала дѣйствительную потребность въ нѣсколько разъ. Такъ, по изслѣдованіямъ г. Бліоха [1]), средняя цифра расхода на ремонтъ подвижнаго состава на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ Россіи за 1870, 1871 и 1872 годы оказывается въ 1,113 рублей на версту, между тѣмъ какъ приведенная нами цифра платежа г. Уайненсу превышаетъ 6,000 руб. на версту, т. е. превышаетъ средній расходъ на всѣхъ русскихъ дорогахъ въ пять съ половиною разъ. Мы согласны съ тѣмъ, что разсчетъ этихъ расходовъ на версту дороги не даетъ объ немъ яснаго понятія, такъ какъ величина его зависитъ отъ количества движенія; поэтому мы приведемъ и другія цифры для сравненія. Въ 1870 году, когда движеніе по Николаевской дорогѣ возросло на 18%, расходъ на ремонтъ подвижнаго состава представляетъ цифру въ 1.659,000 руб., т. е. на 2.000,000 руб. ниже указанной (Сборн. Свѣд., изд. 1875 года таб. IX).

Само собою разумѣется, что при такихъ условіяхъ частное общество не могло принять на себя эксплуатацію дороги и уничтоженіе подобнаго контракта для него было необходимостью. Въ виду подобнаго обстоятельства, конечно, можно признать казенное хозяйство несостоятельнымъ, но мы замѣтимъ, что если здѣсь и является распоряженіе вредное для дѣла, то виновато въ этомъ не казенное хозяйство, а только порядки, установившіеся въ немъ.

Изъ сказаннаго выше ясно видно все значеніе контракта г. Уайненса и тѣ матеріальныя пожертвованія, которыя Правительство должно было принять на себя для прекращенія дѣйствій подобнаго обязательства. Сознавая невыгодность означеннаго контракта, Министерство Финансовъ даже и въ 1867 году не отдавало себѣ полнаго отчета о его дѣйствительномъ значеніи. Въ этихъ условіяхъ Министерство предложило уплатить неустойки г. Уайненсу не болѣе 3 мил. руб., а между тѣмъ контрактъ былъ заключенъ на 8 лѣтъ, начиная съ 1 іюля 1866 года съ правомъ Правительства сократить срокъ только на два года и притомъ съ условіемъ платежа контрагенту 2% со всей уплаченной ему въ теченіи 6 лѣтъ суммы. Въ концѣ 1867 года, еще оставались 4½ года дѣйствія контракта, и г. Уайненсъ могъ разсчитывать на полный барышъ отъ этихъ 4½ лѣтъ и сверхъ того на 2% со всей суммы имъ полученной въ теченіи 6 лѣтъ, Предполагая же на основаніи вышеуказанныхъ цифръ, что барышъ г. Уайненса былъ только

---

[1]) «Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи», томъ 1-й стр. 131.

въ 2 мил., ежегодно, а платежи Правительства за ремонтъ въ 3½ мил. онъ могъ требовать или неустойки по меньшей мѣрѣ въ 9.420,000 руб., или продолженія дѣйствія контракта. При этомъ разсчетѣ мы не принимаемъ въ соображеніе увеличеніе валоваго сбора въ послѣдующіе годы, а слѣдовательно, возможное увеличеніе его барышей. Само собою разумѣется, что г. Уайненсъ могъ согласиться на уступку въ виду возможности получить совершенно даромъ громадную сумму денегъ, но, конечно, невозможно было предполагать, чтобы эта уступка могла доходить до двухъ третей того, на что онъ могъ смѣло разсчитывать въ теченіи какихъ-нибудь четырехъ или пяти лѣтъ. Отсюда ясно, что при соображеніяхъ о прекращеніи контракта съ Уайненсомъ не было въ виду дѣйствительнаго значенія этого договора. Мы обращаемъ вниманіе на это обстоятельство, потому что стоимость расторженія контракта Уайненса имѣла большое значеніе при обсужденіи условій на уступку Николаевской дороги. Эта стоимость постоянно предполагалась только въ 3 мил. руб., тогда какъ она обошлась гораздо выше этой суммы, а требованія г. Уайненса были заявлены въ суммѣ 7.600,000 руб. Намъ бы казалось, что при такомъ значеніи этого договора соглашеніе съ Уайненсомъ о количествѣ неустойки слѣдовало опредѣлить прежде, нежели входить въ какіе-либо договоры о продажѣ дороги; между тѣмъ, у насъ было сдѣлано какъ разъ наоборотъ.

Мы видѣли условія, одобренныя Министерствомъ и Совѣтомъ Главнаго Общества. Между тѣмъ, 10 ноября 1867 года, по совѣщаніи съ заграничными банкирами Берингомъ и Лабушеромъ Совѣтъ дѣлаетъ новое предложеніе, выраженное въ письмѣ предсѣдателя Совѣта отъ 10 ноября 1868 года. Въ дополненіе къ прежнимъ условіямъ Совѣтъ, между прочимъ, предлагаетъ: „начиная съ извѣстнаго неотдаленнаго срока, который будетъ назначенъ по соглашенію съ Министерствомъ Финансовъ, Обществу будетъ дозволено отдѣлять отъ сборовъ эксплуатаціи (разумѣется, Николаевской дороги) ежегодно 375 тыс. руб. металлическихъ для выдачи, въ видѣ дивиденда, акціонерамъ Главнаго Общества ½ процента сверхъ гарантированныхъ имъ нынѣ 5%. Суммы, требуемыя отъ Правительства для уплаты или пополненія этихъ 375 тыс. рублей, будутъ причисляться къ долгу Главнаго Общества. Избытокъ чистаго дохода, могущій оказаться за покрытіемъ всѣхъ суммъ на ежегодные проценты и погашеніе акцій и облигацій Главнаго Общества, а равно на взносъ установленной платы за эксплуатацію Николаевской дороги, будетъ поступать сполна въ казну на

погашеніе долга Общества до тѣхъ поръ, пока этотъ избытокъ не будетъ превышать одного процента на первоначальный капиталъ акцій Общества. Лишь когда избытокъ этотъ составитъ болѣе одного процента на означенный капиталъ, онъ будетъ дѣлиться поровну между Правительствомъ и Обществомъ".

Таковы были новыя предложенія Совѣта Главнаго Общества. Мало было того, что прежнія условія гарантировали Общество отъ всякаго риска въ этомъ дѣлѣ; мало было того, что Обществу предоставлялось обращать половину несомнѣнно предстоящаго увеличенія доходовъ Николаевской дороги въ дивидендъ акціонеровъ; наконецъ мало было даже и того, что другая половина этого увеличенія предоставлялась также Обществу съ спеціальнымъ назначеніемъ погашенія его долга, словомъ, мало было того, что весь чистый доходъ Николаевской дороги—доходъ, какъ показалъ послѣдующій опытъ, возросшій въ какія-нибудь 7 или 8 лѣтъ до 13 мил. руб., предоставлялся Обществу, Совѣтъ по совѣщаніи съ заграничными банкирами рѣшился потребовать за то благодѣяніе, которое онъ оказывалъ Правительству, принимая отъ послѣдняго въ даръ Николаевскую дорогу, немедленнаго возвышенія правительственной гарантіи въ $^1/_2$% на акціонерный каниталъ общества, что значило увеличить цѣну акцій на 10% или на 7.500,000 руб. Другими словами, въ этомъ требованіи выразилось желаніе уменьшить погашеніе долга Общества Правительству ежегодно на 375,000 руб., т. е. увеличить выгоду нынѣшнихъ акціонеровъ на счетъ будущихъ. Какъ видно, заграничные совѣтники Общества не пренебрегли даже возможностью дисконтировать будущіе доходы, что указываетъ вполнѣ опытныхъ дѣльцовъ.

Теперь представляется вопросъ: какимъ образомъ отнеслось Министерство Финансовъ къ подобному предложенію? Въ отвѣтѣ на это предложеніе, отъ 13 ноября 1867 года, мы находимъ слѣдующее: „вновь заявленное ходатайство гг. членовъ совѣта о дозволеніи обществу отдѣлять изъ сборовъ Николаевской дороги ежегодно 375 тыс. рублей металлическихъ для выдачи акціонерамъ главнаго общества $^1/_2$ процента сверхъ гарантированныхъ имъ нынѣ 5% принято быть не можетъ. *Подобное прямое возвышеніе гарантированнаго процента*, независимо отъ достигнутыхъ управленіемъ результатовъ, не только не представляетъ необходимаго условія для успѣха дѣла, а, напротивъ, значительно повредило бы оному при дальнѣйшемъ совокупномъ разсмотрѣніи различныхъ предложеній, представленныхъ Правительству".

Повидимому отвѣтъ ясный и положительный, какого и слѣдовало ожидать. Но это отказъ только по формѣ, а не по существу. Подчеркнутая нами фраза указываетъ, что *косвенное возвышеніе* гарантированнаго акціонерамъ дохода нисколько не противорѣчитъ видамъ Министерства, такъ какъ въ дальнѣйшемъ изложеніи сказано, что „въ виду ближайшаго участія акціонеровъ при дальнѣйшемъ веденіи дѣла и хозяйственной эксплуатаціи, считается возможнымъ отдѣлить въ пользу ихъ часть чистаго дохода отъ Николаевской дороги сверхъ 6 мил. руб. металлическихъ". На этомъ основаніи Министерство полагало изложить 6-й пунктъ финансовыхъ условій, предложенныхъ Совѣтомъ въ первоначальномъ письмѣ предсѣдателя отъ 19 сентября, въ слѣдующемъ видѣ: „изъ чистаго дохода Николаевской дороги прежде всего уплачиваются проценты и погашенія по облигаціямъ въ размѣрѣ 6.000,000 руб. металлическихъ. Когда же чистый доходъ превзойдетъ эту сумму, то излишекъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ: три четверти онаго присоединяется къ чистому доходу Варшавской и Нижегородской линій, а одна четвертая часть отдѣляется въ пользу общества. Когда чистый доходъ по всѣмъ тремъ линіямъ въ совокупности превзойдетъ сумму всѣхъ гарантированныхъ платежей по акціямъ и облигаціямъ, то излишекъ распредѣляется на основаніи § 51 устава общества"—(т. е. половина въ пользу Общества, а другая на уплату его долговъ).

„*Примѣчаніе.* Если бы сумма, причитающаяся обществу по совокупному разсчету всѣхъ трехъ линій на основаніи § 51 устава, въ какомъ-либо году оказалась менѣе суммы, причитающейся ему отъ четвертой части изъ чистаго дохода Николаевской дороги сверхъ 6 мил. металлическихъ, то въ этомъ году общество сохраняетъ за собою право на эту четвертую часть въ замѣнъ разсчета по тремъ линіямъ".

Не правы ли мы были, сказавши, что отказъ Министерства былъ только по формѣ, а не по существу. По существу ходатайство удовлетворялось въ большей мѣрѣ, чѣмъ было заявлено. Для того, чтобъ убѣдиться въ этомъ, стоитъ только принять въ соображеніе, что никто не сомнѣвался въ возможности полученія даже въ 1868 году чистаго дохода, достаточнаго для оплаты процентовъ по облигаціямъ въ размѣрѣ 6.000,000 металлическихъ, или 7.200,000 р. кредитныхъ. Между тѣмъ, одно уничтоженіе контракта съ г. Уайненсомъ, какъ мы видѣли выше, могло возвысить чистый доходъ по меньшей мѣрѣ на 2 мил. рублей, а это давало возможность Главному Обществу отчислить изъ доходовъ Нико-

лаевской дороги въ пользу увеличенія дивиденда акціонеровъ не 375 тыс. руб., какъ просилъ Совѣтъ, а 500,000 р., независимо отъ увеличенія движенія и возвышенія валоваго сбора. Но этимъ не ограничиваются выгоды сдѣланнаго Министерствомъ предложенія, въ особенности выгоды главныхъ руководителей и распорядителей дѣла. Опытные дѣльцы вполнѣ поняли, что если гарантія дохода остается въ прежнемъ видѣ, и представляетъ только возможность увеличенія доходности, хотя бы эта возможность была внѣ всякаго сомнѣнія, цѣна акцій на рынкѣ все-таки останется въ прежнемъ видѣ, по крайней мѣрѣ на первое время. Подобныя предположенія объ увеличеніи доходности не могутъ быстро проникать въ публику, вслѣдствіе чего дѣльцы имѣютъ полную возможность скупать акціи по дешевымъ цѣнамъ и выжидать ихъ возвышенія. Люди, заправлявшіе дѣлами Главнаго Общества, конечно, хорошо поняли выгоды предложенія Министерства Финансовъ и, разумѣется, не сдѣлали противъ него никакихъ возраженій.

Въ теченіи ноября и декабря 1867 года, въ Министерство поступили предложенія и отъ другихъ соискателей на пріобрѣтеніе дороги. Серьезными конкурентами оказались только трое: гг. Уайненсъ и К°, гг. Поляковъ и К° и товарищество Московскихъ капиталистовъ. Слѣдуетъ замѣтить, что серьезные переговоры ведены были Министерствомъ только съ Главнымъ Обществомъ, отъ всѣхъ же другихъ конкурентовъ получены только заявленія о тѣхъ основаніяхъ, на которыхъ они предполагали составить общество для эксплуатаціи Николаевской дороги и имъ вовсе не сообщалось, по крайней мѣрѣ официально, предположеній Министерства по сему предмету. Мнѣніе Министерства Финансовъ объ этихъ предположеніяхъ мы узнаемъ лишь изъ доклада, представленнаго въ Совѣтъ Министровъ для обсужденія вопроса объ уступкѣ Николаевской дороги частному обществу. На этомъ основаніи мы разсмотримъ подробно этотъ докладъ и, такимъ образомъ, изложимъ какъ сущность сдѣланныхъ другими соискателями предложеній, такъ и мнѣніе о нихъ Министерства Финансовъ.

Изложивъ причины, побудившія къ выпуску облигацій Николаевской дороги 18 іюля 1867 года, о чемъ мы говорили уже выше, Министерство Финансовъ замѣчаетъ: „Совершеніе этой операціи не увеличило ни единымъ рублемъ капитальной суммы государственнаго долга; выпускъ облигацій былъ въ тѣсной, неразрывной связи съ продажею дороги, почему не требовалось внесенія суммы оныхъ въ государственную долговую книгу“. Съ такимъ мнѣніемъ едва ли можно согласиться, если принять въ соображеніе,

во-первыхъ, условіе выпуска, о которомъ упомянуто даже въ Высочайшемъ указѣ, данномъ Министру Финансовъ, а именно, что отвѣтственность въ платежѣ процентовъ и погашенія по сему займу остается всецѣло на Государственномъ Казначействѣ, и во-вторыхъ, что потребныя для этихъ платежей суммы ежегодно вносятся въ государственную роспись наравнѣ съ другими государственными долгами. Изъ этихъ условій займа вовсе также не слѣдуетъ, чтобы выпускъ облигацій находился въ тѣсной, неразрывной связи съ продажею дороги, такъ какъ Правительство предоставляло себѣ только право продажи дороги, а вовсе не принимало на себя обязанности продать дорогу. Это условіе для кредиторовъ казны было совершенно безразлично, такъ какъ они возлагали всю отвѣтственность въ вѣрности платежа на Государственное Казначейство. Что же касается до внесенія суммы въ государственную долговую книгу, то порядокъ этотъ есть обрядность внутренняго управленія и нисколько не измѣняетъ юридическаго значенія принятыхъ Правительствомъ на себя обязательствъ. Можно удивляться, почему Министерству Финансовъ было необходимо связывать выпускъ облигацій съ правомъ Правительства на передачу дороги въ частныя руки или не вносить этотъ заемъ въ долговую книгу, но отсюда еще нельзя заключать, что капитальная сумма государственнаго долга не увеличилась ни единымъ рублемъ, въ особенности въ виду того обстоятельства, что проценты и погашеніе по этому займу ежегодно вносятся въ смѣту государственныхъ расходовъ.

Затѣмъ, изложивъ уже извѣстныя намъ послѣднія условія передачи Николаевской дороги Главному Обществу съ опредѣленіемъ суммы, необходимой для капитальнаго исправленія дороги и снабженія ее необходимымъ подвижнымъ составомъ въ размѣрѣ 6.400,000 руб. металлическихъ и 5.200,000 кредитныхъ, Министерство переходитъ къ изложенію выгодъ подобной комбинаціи. Онѣ состоятъ, по его мнѣнію, въ слѣдующемъ:

„1) Главное Общество, имѣя значительный акціонерный капиталъ, т. е. 75 мил. акцій и 37 мил. облигацій, можетъ независимо отъ перевода на себя долга по Николаевскимъ облигаціямъ выпустить еще свои собственныя въ вышеопредѣленномъ размѣрѣ, не нарушая общепринятаго Правительствомъ соотношенія акцій къ облигаціямъ. Сверхъ того, новому выпуску облигацій Главнаго Общества будутъ служить обезпеченіемъ не одна Николаевская дорога, а всѣ три линіи въ совокупности на протяженіи болѣе 2,200 верстъ. Въ отношеніи кредита всей операціи это послѣднее условіе чрезвычайно важно, потому что вторичный гарантированный вы-

пускъ отъ одной Николаевской дороги могъ бы сильно поколебать на европейскихъ рынкахъ довѣріе къ системѣ нашихъ облигацій вообще".

„2) Примѣнивъ условія выпуска 4% облигацій Николаевской дороги къ новому предполагаемому выпуску, на уплату процентовъ и погашенія котораго опредѣлено 2.884,460 руб., Правительство, по мнѣнію Министерства Финансовъ, можетъ получить еще 41 мил. руб. метал., что составитъ отъ обоихъ выпусковъ до 85 мил., а за отдѣленіемъ изъ нихъ на приведеніе дороги въ надлежащее положеніе и на расторженіе контракта Уайненса до 14 мил. руб. металлическихъ, остается 71 мил. руб. металл., что представляетъ сумму вполнѣ удовлетворительную. Но главная, по мнѣнію Министерства Финансовъ, выгода для Правительства въ случаѣ уступки Николаевской дороги Главному Обществу заключается въ томъ, что большая часть чистаго дохода (75%) сверхъ 6 мил. руб. металлическихъ пойдетъ на уменьшеніе значительной суммы, ежегодно платимой Правительствомъ по гарантіи на Варшавскую дорогу. Когда же общій чистый доходъ со всѣхъ трехъ линій превзойдетъ потребныя суммы на срочные платежи какъ по прежнимъ процентнымъ бумагамъ Главнаго Общества, такъ и по выпущеннымъ на покупку Николаевской дороги, то и тогда половина этого излишка пойдетъ въ пользу Государственнаго Казначейства, въ возвратъ отъ Общества капитальнаго долга съ процентами, по мнѣнію Министерства—безнадежнаго, вслѣдствіе малой доходности Варшавской линіи."

Затѣмъ, далѣе Министерство доказываетъ, что только при 18 мил. рублей валоваго сбора, т. е. 30 т. рублей на версту, чего не было до тѣхъ поръ ни на одной дорогѣ, Общество получитъ возможность увеличить доходъ акціонеровъ на $^1/_2$% противъ гарантированнаго. При этомъ Министерство представляетъ таблицу, въ которой расходы эксплуатаціи какъ при 14 мил. рублей валоваго сбора, такъ и при 18 мил. показаны въ 50% валоваго сбора, какъ будто съ возрастаніемъ сборовъ должны возрастать всѣ вообще расходы эксплуатаціи, а не тѣ только, которые опредѣляются количествомъ движенія.

Не касаясь впрочемъ этихъ подробностей, мы посмотримъ, насколько такое мнѣніе Министерства выдерживаетъ критику. Прежде всего оно утверждаетъ, что переводъ долга по облигаціямъ Николаевской дороги и новый выпускъ облигацій не нарушаютъ принятаго отношенія между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами. Но въ настоящемъ случаѣ никакого соотношенія и не

требовалось, такъ какъ оба выпуска облигацій Николаевской дороги сдѣланы не отъ имени Главнаго Общества, а отъ имени Государственнаго Казначейства, и гарантіею этихъ займовъ служитъ государственная роспись, въ которую вносится ежегодно платежъ процентовъ и погашенія. Кромѣ того извѣстное соотношеніе между акціями и облигаціями допускается въ общемъ итогѣ капитала, употребленнаго на сооруженіе дороги; поэтому увеличеніе облигаціоннаго капитала до извѣстной суммы возможно только въ томъ случаѣ, если капиталъ идетъ на увеличеніе капитальной стоимости дороги или для замѣны акціонернаго облигаціоннымъ капиталомъ; но такое увеличеніе облигаціоннаго капитала для другихъ оборотовъ и предпріятій, не связанныхъ съ увеличеніемъ перевозочной способности линій, принадлежащихъ Обществу, не можетъ имѣть мѣста и едва ли способно поддержать его кредитъ. Министерство предполагало, что обезпеченіемъ новыхъ выпусковъ облигацій будутъ служить всѣ три линіи на протяженіи 2,200 верстъ. Но на это мы замѣтимъ, что Нижегородская и Варшавская линіи въ количествѣ 1617 верстъ ни въ какомъ случаѣ не могли служить гарантіей облигацій новыхъ выпусковъ на томъ простомъ основаніи, что строительный капиталъ, употребленный на ихъ сооруженіе, доходилъ до 150 мил. металлическихъ рублей вмѣстѣ съ долгомъ Правительству, т. е. болѣе 90 т. мет. руб. на версту; между тѣмъ какъ дѣйствительная стоимость сооруженія не могла быть выше 50 т. металл. руб. съ версты. На этомъ основаніи общая цѣнность имущества Главнаго Общества составляла 80.850,000 руб., а такъ какъ на этомъ имуществѣ состоялъ облигаціонный долгъ въ 37 мил., долгъ Правительства по достройкѣ линіи въ 39.600,000 руб., не считая процентовъ, и долгъ по уплатѣ гарантіи въ 32.400,000 руб., то оказывается, что Общество и тогда уже было несостоятельно. Доказательствомъ этого послѣдняго положенія можетъ служить то обстоятельство, что новыя облигаціи какъ 1-го, такъ и 2-го выпуска выпущены вовсе не отъ имени Главнаго Общества, а отъ имени Русскаго Правительства, и обезпечиваются отнюдь не Николаевской дорогой, а общимъ государственнымъ кредитомъ, котораго не поколебалъ не только 2-й выпускъ облигацій Николаевской дороги, но и пять послѣдующихъ выпусковъ консолидированныхъ облигацій.

Нельзя также согласиться съ мнѣніемъ Министерства Финансовъ о выгодности условій Главнаго Общества. Министерство находитъ главную выгоду въ томъ, что большая часть чистаго

дохода должна уменьшать приплату гарантіи по Варшавской дорогѣ. Мы вовсе не видимъ тутъ не только главной, но почти никакой выгоды, на томъ простомъ основаніи, что не можемъ поставить ни въ какое сравненіе уступки будущихъ доходовъ въ теченіи 84 лѣтъ съ расходомъ на какія-нибудь пять, шесть или даже десять лѣтъ, и съ расходомъ постоянно уменьшающимся. Нижегородская дорога даже въ 1867 году уже вышла изъ гарантіи и излишкомъ своихъ доходовъ покрывала значительную часть гарантированнаго дохода Варшавской дороги, а чистый доходъ этой послѣдней дороги также постоянно возросталъ и очень можно было ожидать, что въ недалекомъ будущемъ не только не потребуется приплатъ Правительства по гарантіи, но Общество получитъ возможность уплачивать Правительству половину излишка своего дохода сверхъ гарантированнаго. Послѣдствія показали, что время это наступило черезъ пять лѣтъ послѣ передачи дороги, а именно въ 1874 году, съ котораго Главное Общество уже не получало приплатъ по гарантіи.

Отпускъ Главному Обществу 14 мил. руб. на капитальное исправленіе дороги и принятіе на себя Правительствомъ неустойки за расторженіе контракта съ Уайненсомъ, за что пришлось заплатить болѣе пяти милл. руб., также не могутъ считаться выгодными условіями, такъ какъ другіе конкуренты принимали эти расходы на себя и, слѣдовательно, предлагали почти на 20 мил. руб. болѣе, нежели Главное Общество.

Но главная невыгода уступки Николаевской дороги Главному Обществу, согласно съ указанными предположеніями Министерства Финансовъ, состоитъ въ томъ, что общество, не дѣлая никакихъ затратъ и не принося никакихъ пожертвованій, получало право одну половину излишка сверхъ гарантированнаго дохода по всѣмъ тремъ линіямъ обращать въ дивидендъ акціонерамъ, а другую на уплату своихъ долговъ Правительству. По предложеніямъ другихъ соискателей Правительство, участвуя въ раздѣлѣ чистаго дохода, не теряло своего права на возвратъ долговъ Главнаго Общества, когда доходы его возвысятся. По предположенію же Министерства часть дохода Николаевской дороги уменьшала долгъ общества. Министерство полагало, что этотъ долгъ безнадеженъ; но на это можно замѣтить, что въ теченіе 84 лѣтъ можетъ многое измѣниться и линіи бездоходныя могутъ сдѣлаться съ развитіемъ сѣти и промышленности весьма доходными. Въ этомъ случаѣ Министерство значительно ошиблось: Нижегородская и Варшавская дороги даютъ

даже въ настоящее время излишекъ доходовъ сверхъ гарантированныхъ, не говоря о будущемъ.

Чтобъ объяснить тѣ выгоды, которыя могло получать Главное Общество отъ Николаевской дороги, еслибъ эти условія осуществились, мы скажемъ, что чистый доходъ Николаевской дороги за трехлѣтіе съ 1877—1879 гг. превысилъ 13.200,000 р. въ годъ, а за отчисленіемъ 7.200,000 руб. на платежъ процентовъ и погашенія по облигаціямъ остается 6.000,000 руб. А такъ какъ доходы Варшавской и Нижегородской дорогъ уже превышаютъ гарантированные, то одна половина этой суммы могла бы идти въ дивидендъ, а другая на платежъ долговъ Общества.

Такимъ образомъ весь долгъ Главнаго Общества Правительству, нынѣ доходящій до 130 мил. руб., по ссудамъ на постройку Варшавской и Нижегородской дорогъ, а также на уплату гарантій, могъ быть покрытъ доходами одной Николаевской дороги въ нынѣшнемъ ихъ размѣрѣ (не говоря о будущемъ) въ 25 или 30 лѣтъ, и тогда весь доходъ этой дороги могъ принадлежать Главному Обществу. За что же, спрашивается, Государственное Казначейство лишилось бы дохода, который будучи капитализированъ изъ 5% представляетъ сумму въ 120 милліоновъ рублей. Хотя эти условія и измѣнились впослѣдствіи, но для насъ важно то обстоятельство, что Министерство Финансовъ соглашалось на эти условія и находило ихъ выгодными. Впрочемъ послѣдствія показали, что условія передачи дороги не соблюдаются Главнымъ Обществомъ, такъ какъ оно суммы слѣдующія Правительству затрачиваетъ вновь на свои нужды, что мы и увидимъ впослѣдствіи.

Предложеніе, сдѣланное Уайненсомъ, состояло въ слѣдующемъ: онъ обязывался составить общество съ капиталомъ въ $13^1/_2$ мил. руб. металл., долженствующимъ идти на приведеніе дороги въ надлежащее устройство. Общество это обязывалось платить по выпущеннымъ облигаціямъ Николаевской дороги 3.115,540 руб. метал. процентовъ и погашеній, и сверхъ того взносить процентовъ и погашенія на новый выпускъ облигацій 2.077,026 руб. металлическихъ, по которому гарантировало Правительству 30.000,000 руб. металлическихъ капитальной суммы. Правительство съ своей стороны обязывалось гарантировать Обществу чистый доходъ съ Николаевской дороги въ 6 мил. руб. металлическихъ на уплату проц. по акціямъ и облигаціямъ обоихъ выпусковъ. Въ теченіи первыхъ пятнадцати лѣтъ весь избытокъ дохода противъ гарантированнаго идетъ въ пользу Общества, и затѣмъ половина этого избытка идетъ въ пользу Правительства. Впослѣдствіи

г. Уайненсъ измѣнилъ это условіе и предложилъ 60% этого избытка Правительству. Вмѣстѣ съ тѣмъ г. Уайненсъ предлагалъ отказаться отъ неустойки по уничтоженію контракта на ремонтъ подвижнаго состава. Если, такимъ образомъ, Правительство получало по облигаціямъ нѣсколько меньшую сумму, чѣмъ при передачѣ дороги Главному Обществу, за то оно не принимало на себя никакихъ издержекъ по приведенію дороги въ порядокъ и не платило неустойки за расторженіе контракта: всего оно получало 44 милліона по первому выпуску и 30 милліоновъ по второму, исправленіе же дороги и неустойка Уайненсу падали на новое общество. На этомъ основаніи эти условія были выгоднѣе, чѣмъ условія Главнаго Общества. Затѣмъ Главное Общество предоставляло Правительству съ перваго года 75% избытка доходовъ, тогда какъ г. Уайненсъ втеченіи 15 лѣтъ обращалъ эти избытки въ пользу Общества и только по прошествіи 15 лѣтъ Правительство на основаніи условій Уайненса могло получать изъ этихъ избытковъ 60%. Эти послѣднія условія могли казаться менѣе выгодными, чѣмъ условія Главнаго Общества, въ дѣйствительности же было совершенно на-оборотъ. Доля Правительства въ доходахъ Николаевской дороги по условіямъ Главнаго Общества должна была идти на погашеніе долга этого общества, а за погашеніемъ этого долга весь избытокъ доходовъ Николаевской дороги обращался въ пользу Главнаго Общества, тогда какъ участіе Правительства въ доходахъ общества, предложеннаго г. Уайненсомъ, хотя и начиналось не ранѣе 15 лѣтъ, но за то продолжалось до конца концессіи и шло не на погашеніе долга Главнаго Общества, а въ непосредственное распоряженіе Правительства. Нельзя отрицать, что общество, предложенное г. Уайненсомъ, получило бы громадные барыши втеченіе первыхъ пятнадцати лѣтъ, обращая въ свою пользу весь избытокъ доходовъ; но эти барыши все-таки не могутъ идти ни въ какое сравненіе съ тѣми, которые могло бы получить Главное Общество, уплачивая свои долги Правительству доходами Николаевской дороги, и затѣмъ, когда долги эти будутъ уплачены, обращая эти доходы исключительно въ свою пользу. Доходность Николаевской дороги въ первыя 15 лѣтъ, конечно, не можетъ идти ни въ какое сравненіе съ будущей доходностію ея по истеченіи 15 лѣтъ, и притомъ втеченіи новыхъ 69 лѣтъ. Вся выгода условій Главнаго Общества состояла въ томъ только, что представлялась возможность получать въ первыя 15 лѣтъ извѣстную сумму въ уплату долга этого общества, который считался безнадежнымъ, но за то Пра-

вительство отказывалось отъ всякаго дохода съ Николаевской дороги на 84 года.

Невыгоды предложенія г. Уайненса, по мнѣнію Министерства Финансовъ, состоятъ въ томъ, что предлагается вторичный выпускъ облигацій отъ Николаевской дороги и ненормальное отношеніе акцій и облигацій; мы видѣли уже, что эти облигаціи какъ 1-го, такъ и 2-го выпуска выпущены не за счетъ какого-либо общества, а за счетъ Государственнаго Казначейства, и слѣдовательно подобное опасеніе не могло имѣть никакого значенія. Кромѣ того Министерство Финансовъ считало невыгоднымъ то обстоятельство, что г. Уайненсъ обязывался платить проценты на погашеніе по 2-му выпуску облигацій со дня ихъ выпуска, а такъ какъ облигаціи эти могли быть выпущены только въ 1869 году, то за 1868 годъ Правительство могло получить только проценты по облигаціямъ 1867 года, излишекъ же чистаго дохода противъ этой суммы оставался въ пользу Общества; но послѣдствія показали, что передача Николаевской дороги могла совершиться только съ 1-го сентября 1868 года. слѣдовательно и это опасеніе не имѣло значенія. Наконецъ, по мнѣнію Министерства Финансовъ„ едва ли было бы осторожно подвергать Николаевскую дорогу на 84 года системѣ американской эксплуатаціи, послѣ столь продолжительнаго опыта и тяжкихъ для государства потерь“.

Послѣднее мнѣніе Министерства, по всей вѣроятности, подразумѣваетъ невыгодную сторону заключенныхъ съ г. Уайненсомъ контрактовъ по ремонту подвижнаго состава. Но противъ этого справедливость требуетъ замѣтить, что врядъ ли основательно винить частное лицо за невыгодность для казны заключенныхъ съ нею договоровъ: само собою разумѣется, что частный человѣкъ заботится только о своихъ выгодахъ и ему нѣтъ никакого дѣла охранять интересы государства, съ которымъ онъ договаривается. Къ тому же осторожность Министерства врядъ ли устранила г. Уайненса отъ вліянія на эксплуатацію Николаевской дороги. Какъ скоро дорога эта была передана Главному Обществу, такъ г. Уайненсъ сталъ скупать акціи этого общества, а затѣмъ, по всей вѣроятности, на тотъ же предметъ пошли и всѣ суммы, полученныя г. Уайненсомъ въ видѣ неустойки за расторженіе его контракта и онъ сдѣлался главнымъ акціонеромъ Главнаго Общества, которымъ въ настоящее время и распоряжается почти произвольно: по крайней мѣрѣ на всѣхъ общихъ собраніяхъ большинство голосовъ формируется имъ.

Строитель желѣзныхъ дорогъ Воронежскаго и Елецкаго земствъ

купецъ Самуилъ Поляковъ, генералъ-адъютантъ графъ Левашевъ и дѣйствительные статскіе совѣтники князь Левъ Гагаринъ, Сомовъ и Рябининъ представили слѣдующее предложеніе: они образуютъ общество съ акціонернымъ капиталомъ въ 32 мил. руб. съ гарантіей Правительства въ 5% дохода и 1/10% погашенія. Обществу этому передается дорога на 84 года, втеченіи которыхъ оно уплачиваетъ Правительству: 1) 3.115,540 руб. мет. процентовъ и погашенія по Николаевскимъ облигаціямъ; 2) 5% и 1/10 % погашенія на вторую серію облигацій по номинальной цѣнѣ на 48 мил. руб. металлическихъ, что составило бы 2.448,000 руб. метал.; 3) сумму гарантированнаго дохода по акціямъ или 1,632,000 руб. мет., всего 7.195,540 металлическихъ рублей. Сверхъ того изъ суммъ акціонернаго капитала, втеченіи одного мѣсяца со дня выпуска акцій, общество обязывается уплатить Правительству наличными деньгами 5 мил. рублей и акціями общества 2 мил. рублей. Для покрытія всѣхъ причитающихся съ общества платежей оно обязывается вносить Правительству еженедѣльно 55% валоваго сбора впредь до разсчета. Затѣмъ, за покрытіемъ всѣхъ обязательныхъ платежей, общество предоставляетъ Правительству третью часть избытка доходовъ. Устройство дороги и сдѣлку по расторженію контракта съ г. Уайненсомъ общество принимаетъ на себя.

Хотя условія, предложенныя г. Поляковымъ и компаніею въ виду меньшаго участія Правительства въ будущихъ доходахъ, а также въ виду возвышенія гарантированнаго дохода, т. е. въ виду увеличенія выпуска бумагъ, представлялись менѣе выгодными, чѣмъ условія г. Уайненса, но все-таки они представляютъ гораздо болѣе выгодъ, чѣмъ условія Главнаго Общества, которыми Правительство лишается всякаго дохода съ дороги. Кромѣ того при такой комбинаціи являлась возможность увеличенія единовременной выручки капитальной суммы: она давала возможность получить 43 мил. метал. руб. чистыми деньгами и на 2 мил. руб. акцій, которыя въ очень недалекомъ будущемъ могли быть весьма доходными. Впрочемъ, фирма Полякова и присоединившихся къ нему лицъ не могла внушать къ себѣ достаточнаго довѣрія, тѣмъ болѣе, что усиленный выпускъ бумагъ прямо указывалъ на возможность остатка акціонернаго капитала, который и составилъ бы барышъ учредителей, нисколько не заслуженный.

Предложеніе московскаго купечества, къ которому присоединились до 58 наиболѣе солидныхъ и извѣстныхъ фирмъ, представляло огромное финансовое значеніе, тѣмъ болѣе, что значительная

часть грузовъ, перевозимыхъ Николаевской дорогой, доставлялась ей именно этими фирмами. Такимъ образомъ лица, подписавшія это предложеніе, были заинтересованы въ дѣлѣ не только какъ учредители общества для выгоднаго предпріятія, но и какъ хозяева тѣхъ грузовъ, правильное движеніе которыхъ обусловливало успѣхъ ихъ личныхъ оборотовъ. На этомъ основаніи предложеніе это заслуживало особеннаго вниманія и намъ кажется, что еслибъ оно было даже менѣе выгодно для Правительства въ денежномъ отношеніи въ сравненіи съ другими соискателями, то и тогда его слѣдовало предпочесть въ виду того обстоятельства, что передача Николаевской дороги въ руки этой компаніи могла быть, при болѣе правильной системѣ хозяйства, новымъ средствомъ къ развитію промышленности и торговли. Между тѣмъ, оказывается, что это предложеніе было гораздо болѣе выгодно, чѣмъ всѣ другія. Оно состояло въ слѣдующемъ: товарищество обязывалось уплачивать ежегодно на проценты и погашеніе по облигаціямъ какъ прежде выпущеннымъ, такъ и имѣющимъ быть выпущенными, по приведеніи въ порядокъ дороги, 7.500,000 руб. кредитными билетами. Въ число этой суммы товарищество обязывалось вносить 50% валоваго сбора, повѣряемаго правительственнымъ контролемъ,—и въ сроки, назначенные Правительствомъ. Если, посредствомъ этихъ взносовъ, лежащіе на отвѣтственности товарищества платежи будутъ пополнены прежде окончанія года, тогда весь валовой сборъ поступаетъ въ пользу товарищества; если же окажется недостатокъ, то товарищество обязано его пополнить собственнымъ капиталомъ, для чего и должно представить залогъ въ указанномъ Министерствомъ Финансовъ размѣрѣ. По истеченіи 10 лѣтъ могущій оказаться излишекъ за покрытіемъ расходовъ эксплуатаціи и уплатою 7.500,000 руб. обязательныхъ платежей распредѣляется на три части: 40% отчисляется въ пользу Правительства, 40%—въ пользу товарищества и 20% — въ запасный капиталъ. Всѣ необходимыя исправленія Николаевской дороги и увеличеніе ея подвижнаго состава, по соглашенію съ Министерствомъ Путей Сообщенія, а также половину издержекъ, нужныхъ для расторженія контракта съ г. Уайненсомъ, товарищество принимало на себя и нужный для сего капиталъ въ 15.000,000 р. обязывалось собрать безъ всякой гарантіи Правительства.

Если принять въ соображеніе, что запасный капиталъ можетъ расходоваться только на развитіе перевозочной силы дороги и на увеличеніе ея цѣнности различными капитальными приспособленіями, а также на расходы экстренные, не входящіе въ число рас-

ходовъ эксплуатаціи, т. е. на такіе расходы, которые, за неимѣніемъ запасныхъ капиталовъ, дѣлаются изъ дополнительныхъ облигаціонныхъ, то ясно, что отчисляемый запасный капиталъ принадлежитъ не Обществу и его членамъ, которые не могутъ имъ воспользоваться, а дорогѣ, составляющей собственность государства, и потому эти 20% чистаго дохода, отдѣляемые въ запасный капиталъ, могутъ быть разсматриваемы какъ принадлежащіе Правительству.

Такимъ образомъ, московское товарищество не только не требовало никакой гарантіи дохода Николаевской дороги, но само гарантировало Правительству наименьшій доходъ въ 7.500,000 руб., что и обезпечивало особымъ залогомъ, размѣръ котораго предоставляло опредѣлить Правительству. Принимая же въ соображеніе, что обязательный взносъ Главнаго Общества, опредѣлявшійся въ размѣрѣ 6.000,000 металлическихъ рублей, окончательно утвержденъ въ 7.200,000 руб. кредитныхъ, оказывается, что платежъ Московскаго товарищества превышалъ платежъ Главнаго Общества на 300,000 руб. въ годъ, что втеченіи 10 лѣтъ составило бы 3 мил. руб. и кромѣ того Правительство не выдало бы 13¼ мил. руб. на приведеніе дороги въ порядокъ. А затѣмъ въ настоящее время Правительство стало бы получать 60% избытка дохода, который не шелъ бы на уплату долга Главнаго Общества.

Тѣмъ не менѣе Министерство Финансовъ находило подобное предложеніе неудобнымъ и утверждало, что „предложеніе московскихъ купцовъ, основанное на томъ ошибочномъ предположеніи, что Правительство можетъ выпустить еще на 75 милліон. рублей облигацій отъ одной Николаевской дороги, представляетъ собою только разсчетъ на возвышеніе чистаго дохода съ дороги; они предлагаютъ Правительству не что другое, какъ долгосрочную аренду“.

Подобное мнѣніе Министерства положительно не выдерживаетъ критики. Мы видѣли, что первый выпускъ облигацій на 75 мил. руб. сдѣланъ самимъ Правительствомъ; точно такъ же и на тѣхъ же условіяхъ сдѣланъ и второй выпускъ 26 марта 1869 года въ размѣрѣ 69 мил. Платежи по обоимъ займамъ вносятся ежегодно въ государственную роспись вмѣстѣ съ прочими долгами Правительства; кредитъ Главнаго Общества, весьма сомнительнаго свойства, тутъ рѣшительно не при чемъ. Въ виду этихъ условій мы рѣшаемся утверждать, что мнѣніе московскаго купечества о правѣ Правительства выпустить еще на 75 мил. рублей облигацій Николаевской дороги было вовсе не ошибочно, такъ какъ этотъ выпускъ былъ дѣй-

ствительно сдѣланъ Правительствомъ. Что же касается до того обстоятельства, что московское купечество предполагало не болѣе какъ долгосрочную аренду, то мы позволимъ себѣ предложить вопросъ: развѣ условія Главнаго Общества въ этомъ случаѣ представляютъ какой-либо другой характеръ? Въ томъ и другомъ случаѣ предполагается реализація капитала правительственными займами и ежегодный взносъ со стороны Общества извѣстной суммы дохода; слѣдовательно, въ обоихъ случаяхъ долгосрочная аренда.

Вслѣдствіе своей финансовой несостоятельности Главное Общество и не могло представить условій другого рода. Московское купечество, по крайней мѣрѣ, было настолько состоятельно, что гарантировало Правительству особымъ залогомъ непремѣнный доходъ и средства на приведеніе дороги въ порядокъ, а Главное Общество не могло сдѣлать ни того, ни другого. Какъ бы то ни было, но несмотря на всю очевидную невыгодность условій Главнаго Общества, Министерство Финансовъ одобрило въ своемъ докладѣ только эти послѣднія.

Между тѣмъ, условіе о раздѣлѣ избытка доходовъ Николаевской дороги на основаніи § 51 устава Главнаго Общества имѣло тотъ смыслъ, что, по уплатѣ всѣхъ долговъ Общества Правительству, доходы Николаевской дороги, за уплатою процентовъ по облигаціямъ этой дороги, поступаютъ полностію въ пользу Общества. Поддерживать такое условіе въ какомъ-либо высшемъ коллегіальномъ учрежденіи въ то время, когда всѣ другіе соискатели предлагали большее или меньшее участіе Правительства въ раздѣлѣ будущихъ доходовъ дороги, было бы крайне неудобно. Вслѣдствіе этого 19 декабря 1867 года, только за день до разсмотрѣнія этого дѣла въ Совѣтѣ Министровъ, предсѣдатель Совѣта Главнаго Общества обращается съ письмомъ на имя Министра Финансовъ, въ которомъ предлагаетъ поправку къ сдѣланнымъ имъ предложеніямъ. Изъ этого письма оказывается, что Совѣтъ представленныя имъ условія всегда понималъ въ томъ смыслѣ, что половина доходовъ Николаевской дороги должна принадлежать Правительству въ теченіи всего срока концессіи, хотя бы долгъ Общества Правительству былъ уплоченъ сполна. Но такъ какъ въ § 51 устава Общества сказано, что по уплатѣ долговъ Общества обращеніе въ казну половины излишка сверхъ гарантированнаго дохода должно прекратиться, то это можетъ подать поводъ къ недоразумѣнію. Относя это условіе только къ Варшавской и Нижегородской дорогамъ, предсѣдатель, по по-

рученію Совѣта, просилъ въ этомъ смыслѣ дополнить 6 пунктъ финансовыхъ условій Главнаго Общества.

Такая поправка дѣйствительно измѣняла невыгодную сторону условій, но не устраняла ея вполнѣ, такъ какъ до уплаты долговъ Общества вся сумма чистаго дохода Николаевской дороги должна была идти въ пользу Общества, частію въ дивидендъ акціонерамъ, а частію на погашеніе долга Общества, тогда какъ по другимъ предложеніямъ чистый доходъ по истеченіи 10 или 15 лѣтъ долженъ поступать въ раздѣлъ между Правительствомъ и Обществомъ.

21 декабря 1867 года докладъ по сему дѣлу внесенъ былъ на разсмотрѣніе Совѣта Министровъ, въ которомъ Государь Императоръ, по выслушаніи всестороннихъ сужденій гг. членовъ, Высочайше повелѣть соизволилъ: „не предрѣшая въ настоящее время ни финансовыхъ условій передачи Николаевской желѣзной дороги въ частныя руки, ни вопроса о томъ, кому именно она должна быть уступлена, возложить на обязанность Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ составить по соглашенію, въ чемъ слѣдуетъ, съ Министромъ Военнымъ и Юстиціи подробныя условія передачи дороги относительно тарифа, сдачи дороги и имущества, порядка управленія оной и вообще всѣхъ тѣхъ условій, которыя должны быть требуемы отъ частной компаніи при передачѣ оной Николаевской дороги; составленныя такимъ образомъ условія разсмотрѣть въ особомъ комитетѣ изъ означенныхъ Министровъ подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта графа Строганова 1-го и поднести черезъ Комитетъ Министровъ на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе“.

Вслѣдствіе этого означенный Комитетъ, по разсмотрѣніи предположеній Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, составилъ общія условія на уступку Николаевской дороги частному обществу, которыя вмѣстѣ съ положеніемъ о порядкѣ сдачи и пріема дороги, вѣдомостью работамъ, предполагаемымъ на ней и прочими свѣдѣніями сообщены были всѣмъ соискателямъ, по заявленіямъ которыхъ въ нѣкоторыхъ статьяхъ общихъ условій сдѣланы были измѣненія. Кромѣ того, Московское товарищество, желая точнѣе опредѣлить свои обязательства къ Правительству, представило заявленіе, что предложеніе его о взносѣ 7.500,000 руб. можетъ относиться лишь къ тому времени, когда дорога будетъ приведена въ порядокъ; въ первые же $2^1/_2$ года оно можетъ вносить лишь 3.750,000 руб.

Между тѣмъ, 1 марта 1868 года по Всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ о томъ, что отъ четырехъ соискателей

на пріобрѣтеніе Николаевской дороги поступили финансовыя условія на уступку оной, Государь Императоръ изволилъ признать полезнымъ разсмотрѣть эти условія въ означенномъ Комитетѣ совмѣстно съ Комитетомъ финансовъ.

Заявленія г. Уайненса были представлены въ видѣ проекта устава общества, въ которомъ онъ значительно видоизмѣнилъ свои предложенія. Такъ, онъ соглашался допустить раздѣлъ между Правительствомъ и обществомъ чистаго дохода Николаевской дороги за уплатой обязательныхъ взносовъ въ 6 мил. руб. металлическихъ, и въ первыя 15 лѣтъ въ слѣдующемъ видѣ: въ первыя 15 лѣтъ весь избытокъ дохода, во-первыхъ, обращается на уплату Правительству долга Общества, могущаго возникнуть вслѣдствіе гарантіи доходовъ 6 мил. руб. металлическихъ съ 4% въ годъ. За уплатою же этого долга отчисляется 10% въ пользу правленія, служащихъ и учредителя; изъ остальной суммы 30% идетъ въ пользу казны, а 70% въ дивидендъ акціонерамъ. По прошествіи же 15 лѣтъ изъ означеннаго избытка Правительство получаетъ 70%, а остальные 30% распредѣляются такъ: 10% въ пользу учредителя, правленія и служащихъ, а 90% въ дивидендъ акціонерамъ.

При разсмотрѣніи всѣхъ предложеній соединенное присутствіе особаго комитета и комитета финансовъ нашло необходимымъ прежде постановленія окончательнаго заключенія снестись съ Московскимъ товариществомъ о томъ, не согласится ли оно на нѣкоторыя измѣненія въ сдѣланныхъ имъ предложеніяхъ; вслѣдствіе сего проектъ выработанныхъ измѣненій былъ сообщенъ 20 марта 1868 года уполномоченнымъ Московскаго товарищества. Эти измѣненія состояли въ слѣдующемъ:

1) Кромѣ 15 мил. руб. собрать еще капиталъ въ 10 мил. руб. и внести оный Правительству втеченіи $2^1/_2$ лѣтъ въ сроки, условленные съ Министерствомъ Финансовъ; сумма эта вмѣстѣ съ означенными выше 15 мил. руб. составитъ акціонерный капиталъ Общества. Въ счетъ обязательныхъ платежей (т. е. въ первые $2^1/_2$ года по 3.750 тыс. руб., а въ остальные годы 7.500 тыс. руб.), засчитывать при годичныхъ отъ товарищества платежахъ по 7% съ той части 10 мил. руб., которая будетъ дѣйствительно внесена въ распоряженіе Правительства.

2) На эксплоатаціонные расходы опредѣлить 50% валоваго сбора, пока сборъ этотъ будетъ ниже 15 мил.; когда же онъ достигнетъ этой цифры, то съ каждымъ милліономъ увеличенія валоваго сбора, расходы эксплоатаціи уменьшаются на 1% пока валовой сборъ не достигнетъ 19 мил. руб., а расходы не уменьшатся

до 45%, которые остаются неизмѣнными и при возрастающемъ доходѣ.

3) По истеченіи первыхъ 10 лѣтъ могущій оказаться излишекъ чистаго дохода, за отчисленіемъ опредѣленныхъ выше процентовъ на эксплоатацію, $1^1/_2$% въ запасный капиталъ и обязательнаго ежегоднаго взноса въ казну, дѣлится между Правительствомъ и Обществомъ поровну.

Вмѣстѣ съ тѣмъ проектированныя измѣненія въ предложеніяхъ Московскаго товарищества сообщены и Совѣту Главнаго Общества 20 марта. При этомъ мы не лишнимъ считаемъ замѣтить, что предположенія о тѣхъ или другихъ измѣненіяхъ въ условіяхъ Главнаго Общества другимъ соискателямъ официально заявляемы не были; по крайней мѣрѣ въ дѣлѣ, служащемъ намъ источникомъ, нѣтъ никакого слѣда.

На эти заявленія получены отзывы отъ уполномоченныхъ Московскаго товарищества 27 марта, а отъ Главнаго Общества 29 марта. Отзывъ Московскаго товарищества замѣчателенъ по своей правдивости и вѣрному практическому взгляду на столь серьезное предпріятіе, какъ эксплоатація дороги, съ которою по количеству движенія и доходности не можетъ сравниться ни одна дорога въ мірѣ. Чтобъ читатель не могъ упрекнуть насъ въ голословности нашего мнѣнія объ этомъ отзывѣ, мы выписываемъ буквально его содержаніе. „Устройство Николаевской дороги—говорятъ уполномоченные—имѣетъ столь существенное вліяніе на доходъ промышленной и торговой дѣятельности большей части членовъ нашего товарищества, что они интересуются устройствомъ этой дороги неменѣе, чѣмъ выгодностію помѣщенія капитала въ это предпріятіе. Вслѣдствіе сего, мы не можемъ не желать удержать за собою эту дорогу и вполнѣ готовы, по мѣрѣ силъ, исполнить всѣ требованія Правительства; но тѣмъ не менѣе, считая недобросовѣстнымъ принять на себя обязательство, въ точномъ исполненіи котораго мы не были бы вполнѣ увѣрены, мы не можемъ принять безусловно всѣхъ замѣчаній Комитета и вынуждены представить слѣдующія обстоятельства и соображенія. При настоящемъ положеніи денежнаго рынка, сборъ значительнаго капитала, посредствомъ публичной подписки на акціи безъ гарантіи Правительства—вообще едва ли возможенъ; для предпріятія же, настоящая доходность котораго далеко не соотвѣтствуетъ условіямъ сдѣланнаго нами предложенія, онъ положительно немыслимъ. А потому до приведенія дороги въ полную исправность и до указанія опыта, что сдѣланныя нынѣ соображенія насчетъ стоимости устройства дороги вѣрны и

что доходность ея должна быть не менѣе предполагаемой нами, мы по необходимости должны оставаться въ предѣлахъ тѣснаго кружка лицъ, составляющихъ наше товарищество. Лица эти были бы неправдивы, если бы рѣшились ручаться передъ Правительствомъ въ томъ, что они собственными средствами и притомъ въ короткій срокъ могутъ увеличить складочный капиталъ товарищества до 25 милліоновъ. Вслѣдствіе сего, изъявляя готовность на увеличеніе нашего капитала противъ сдѣланнаго нами предложенія еще на 10 милліоновъ руб., на изложенныхъ въ постановленіи Комитета основаніяхъ, мы не можемъ стѣснить себя краткимъ срокомъ и вынуждены ходатайствовать о разрѣшеніи намъ внести Правительству требуемые имъ 10 мил. руб. по равнымъ частямъ втеченіи пяти лѣтъ, начиная съ третьяго года со времени передачи дороги. Присемъ намъ должно быть предоставлено право преобразовать наше товарищество въ акціонерное общество, когда мы признаемъ это нужнымъ. Затѣмъ мы вполнѣ подчиняемся постановленію Комитета по другимъ двумъ пунктамъ".

Принимая въ соображеніе личный составъ товарищей, нельзя не согласиться, что успѣшное передвиженіе грузовъ по Николаевской дорогѣ для частныхъ дѣлъ почти всѣхъ соучастниковъ имѣетъ огромное значеніе и трудно разрѣшить вопросъ: что для нихъ важнѣе — хорошій ли дивидендъ на предположенный къ сбору капиталъ въ 25 милліоновъ рублей, или такое устройство и управленіе дороги, которыя отвѣчали бы всѣмъ потребностямъ движенія. На этомъ основаніи интересы Московскаго товарищества вполнѣ совпадали съ интересами цѣлой Россіи. Съ другой стороны, нельзя не отдать справедливости той осторожности, съ которой отнеслось товарищество къ предстоящимъ ему обязанностямъ. Какъ ни важно было для товарищества принять дорогу въ свое вѣдѣніе въ виду ея значенія для дѣлъ почти каждаго изъ товарищей, а также въ виду тѣхъ выгодъ, которыя они могли получить въ будущемъ, тѣмъ не менѣе, вполнѣ понимая положеніе рынка, они не рѣшились обнадежить Правительство, что успѣютъ въ короткій срокъ собрать требуемый капиталъ, хотя по бывшимъ уже и тогда примѣрамъ они могли разсчитывать на нѣкоторыя отсрочки и измѣненія условій *въ виду непредвидѣнныхъ событій*, отыскать которыя всегда возможно. Несмотря, однако, на это, Московское товарищество было настолько добросовѣстно, что предъявило такія условія, въ возможности исполненія которыхъ оно было убѣждено. Если Московское товарищество не предлагало Правительству большихъ выгодъ при раздѣлѣ избытка

дохода по истеченіи 10 лѣтъ, то повидимому это произошло единственно потому, что раздѣлъ по равной части былъ предложенъ самимъ Правительствомъ и, конечно, было бы странно, еслибъ товарищество по собственному почину предложило увеличить долю Правительства, которое вовсе того не требовало. Между тѣмъ, имѣя въ виду предложеніе г. Уайненса о предоставленіи въ пользу Правительства втеченіи послѣднихъ 69-ти лѣтъ 70% избытка доходовъ противъ обязательныхъ платежей, Правительство имѣло полное основаніе предложить это условіе товариществу, которое, конечно, не отказалось бы принять его тѣмъ болѣе, что оно сомнѣвалось въ своихъ силахъ только при началѣ дѣла и вполнѣ вѣрило въ успѣхъ его въ будущемъ.

Совсѣмъ другое отношеніе къ дѣлу мы видимъ въ отзывѣ Совѣта Главнаго Общества. Здѣсь главное вниманіе обращено на то, чтобъ не подвергнуть какому-нибудь риску нынѣшняго положенія акціонеровъ и вмѣстѣ съ тѣмъ получить въ свою пользу извѣстную часть избытка доходовъ дороги. „Совѣтъ Главнаго Общества, какъ значится въ отзывѣ, пересмотрѣлъ финансовыя условія передачи Николаевской дороги съ цѣлію обсудить, не представляется ли возможнымъ улучшить эти условія въ пользу Правительства, совмѣстно съ достаточнымъ заинтересованіемъ акціонеровъ Главнаго Общества въ успѣхѣ дѣла. При этомъ Совѣтъ исходилъ изъ той точки зрѣнія, что, сохраняя за собою неприкосновенною дарованную ему гарантію по Варшавской и Нижегородской линіямъ и, слѣдовательно, не подвергая нынѣшняго своего положенія никакому риску, Главное Общество можетъ ожидать себѣ прибыли отъ передачи ему Николаевской дороги лишь тогда, если оно само пріобрѣтетъ ее благоразумнымъ управленіемъ сего новаго, совершенно отдѣльнаго предпріятія“.

Въ переводѣ на общепонятный языкъ этого отзыва оказывается, что Совѣтъ желалъ оставить на отвѣтственности Правительства не только всю реализацію капитала, которую нужно было заплатить за дорогу, но и доставленіе ему средствъ какъ для приведенія дороги въ порядокъ, такъ и для уплаты обязательнаго взноса 6 мил. металлическихъ, если для полученія таковыхъ *благоразумнаго управленія* будетъ недостаточно. За таковыя обязательства, которыя представляются совершенно неопредѣленными и вовсе ничѣмъ не обезпеченными, слѣдовательно фиктивными, Совѣтъ выговариваетъ себѣ часть избытка доходовъ въ случаѣ ихъ возвышенія, которое въ сущности въ предпріятіяхъ подобнаго рода является слѣдствіемъ отнюдь не благоразумнаго

управленія, а просто дальнѣйшаго развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ. Что благоразумнаго управленія Совѣтъ Общества до сихъ поръ не выказалъ, то это мы видимъ изъ того, что даже въ прошедшемъ 1877 году, когда валовой сборъ по Николаевской дорогѣ превысилъ 26 мил. руб., расходы эксплоатаціи поглотили почти 51%, тогда какъ Московское товарищество еще въ 1868 году обязывалось при 19 мил. валоваго сбора тратить только 45%, и по всей вѣроятности тратило бы гораздо менѣе, такъ какъ Николаевская дорога по своему сооруженію и мѣстности представляетъ наиболѣе выгодныя условія эксплоатаціи.

Этимъ отзывомъ Совѣтъ Главнаго Общества нашелъ возможнымъ отказаться только отъ одного наиболѣе страннаго финансоваго условія, по которому доля Правительства въ избыткѣ доходовъ Николаевской дороги должна была идти на покрытіе долговъ Общества Правительству, возникшихъ по сооруженію и эксплоатаціи Варшавской и Нижегородской линій. Такимъ образомъ, погашеніе этихъ долговъ оставлено попрежнему на половинѣ избытка доходовъ отъ этихъ линій, что даетъ возможность сравненія условій Главнаго Общества съ другими предложеніями; при существованіи же первоначальнаго условія такого сравненія дѣлать было невозможно, такъ какъ Главное Общество при этомъ условіи могло предоставить Правительству весь доходъ Николаевской дороги и вмѣстѣ оставить его за собою.

Что особенно поражаетъ въ условіяхъ Главнаго Общества, такъ это отсутствіе всякихъ гарантій со стороны общества въ исполненіи имъ своихъ обязательствъ; даже нѣтъ того условія, какое представляли товарищества Полякова и московскаго купечества, т. е. взносъ части сбора по мѣрѣ его поступленія и обезпеченіе этого взноса извѣстнымъ залогомъ. Означенное условіе мы считаемъ особенно важнымъ, такъ какъ Общество при отсутствіи этого условія можетъ безпрепятственно оставлять суммы, слѣдующія Правительству, у себя въ кассѣ и тратить ихъ на свои нужды. Мы обращаемъ на это обстоятельство особенное вниманіе на томъ основаніи, что, при дальнѣйшемъ обсужденіи передачи дороги, на этотъ вопросъ вовсе не было обращено вниманія, между тѣмъ какъ дѣла Главнаго Общества были вовсе не въ такомъ блестящемъ положеніи, чтобъ обязательства его не требовали матеріальныхъ гарантій. Необходимость подобной осторожности вполнѣ подтвердилась послѣдующимъ опытомъ. Стоитъ только взглянуть на балансъ Общества къ 1-му января истек-

шаго года, чтобъ убѣдиться въ томъ, что Главное Общество не исполняло, не исполняетъ и не имѣетъ средствъ исполнить принятыхъ имъ на себя по финансовымъ условіямъ обязательствъ.

Не говоря уже о томъ, что Главное Общество по сооруженію Варшавской и Нижегородской линій и по выдачѣ гарантій состоитъ въ долгу у Правительства, который къ концу 1880 года доходилъ до 130 мил. руб. и увеливается постоянно начисленіемъ процентовъ которыхъ Общество не платитъ не смотря на то, что акціонеры получаютъ огромный дивидендъ, не говоря уже о томъ, что изъ доходовъ Николаевской дороги отчислена сумма въ 5.302,703 руб. на образованіе оборотнаго капитала этой дороги, отчисленіе котораго вовсе не входило въ финансовыя условія Главнаго Общества; достаточно указать на статью въ 3.150,000 руб. по балансу за 1880 годъ невыплаченныхъ Обществомъ изъ числа причитавшихся Правительству доходовъ Николаевской дороги за прежнее время, чтобы придти къ заключенію о нарушеніи Главнымъ Обществомъ принятыхъ имъ на себя обязательствъ. Наконецъ, не подлежитъ никакому сомнѣнію, что Общество не имѣетъ возможности выполнять своихъ обязательствъ въ отношеніи Правительства, что видно изъ слѣдующаго. По балансу на 31 декабря 1877 года всѣхъ суммъ какъ наличныхъ, такъ и по счетамъ всѣхъ дебиторовъ Общества оно имѣло въ активѣ 10.487,922 р., между тѣмъ по пассиву Общества сумма всѣхъ обязательныхъ для Общества платежей, а также капиталовъ съ спеціальнымъ назначеніемъ, которые должны быть всегда налицо, доходила до 15.818,164 руб. Въ этой суммѣ мы не считаемъ недоплаченной за тотъ годъ Правительству суммы изъ доходовъ Николаевской дороги въ 5.513,825 руб. Такимъ образомъ дефицитъ по текущимъ платежамъ общества составляетъ болѣе 5 мил. руб.; по балансу же за 1880 годъ подобный дефицитъ превышаетъ 8 мил. руб. На этомъ основаніи мы утверждаемъ, что у Общества не имѣется средствъ выплачивать Правительству его долю чистой прибыли. Если же принять въ соображеніе долгъ Общества Правительству, возникшій вслѣдствіе удержанія обществомъ прибылей, приходящихся на долю Правительства по одной Николаевской дорогѣ, то окажется, что эта доля возросла за время владѣнія дорогою Главнымъ Обществомъ до цифры близкой къ 20 мил. руб. Отсюда ясно, что Главное Общество отнюдь не отличается *благоразумнымъ управленіемъ*, которое должно было принести ему выгоды. Слѣдовательно, мы имѣли полное право сказать, что Главное Общество не исполняло и не исполняетъ при-

нятыхъ имъ по финансовымъ условіямъ обязательствъ, и затрачиваетъ суммы, слѣдующія Правительству, на свои надобности.

Въ виду такого положенія дѣлъ, кажется очень страннымъ, что при передачѣ Николаевской дороги Главному Обществу не было и вопроса объ обезпеченіи исправнаго исполненія обязательствъ со стороны Общества, тогда какъ при разсмотрѣніи условій Московскаго товарищества вопросъ этотъ обращалъ на себя особенное вниманіе и товарищество предложило, по собственному почину, нѣсколько гарантій своей исправности. Такъ, оно обезпечивало залогомъ въ 3.000,000 руб. образованіе своего складочнаго капитала, обязывалось вносить 50% валоваго сбора по мѣрѣ его поступленія въ сроки, назначенные Правительствомъ, и обезпечить этотъ взносъ залогомъ трехмѣсячнаго его количества. Тѣмъ не менѣе, по разсмотрѣніи послѣдняго отзыва товарищества, которымъ оно соглашалось на всѣ требованія Правительства и ходатайствовало только о разсрочкѣ взноса потребованныхъ Правительствомъ 10 мил. руб., на которые долженъ былъ увеличиться складочный капиталъ товарищества, Министерство Финансовъ, не внося вопроса на разсмотрѣніе соединеннаго присутствія, сочло нужнымъ потребовать отъ товарищества новаго обезпеченія его состоятельности, соглашаясь при этомъ на извѣстную разсрочку взноса означенныхъ 10 мил. рублей. Въ предложеніи Министерства на имя уполномоченныхъ товарищества, отъ 3 апрѣля 1868 года, заявлены слѣдующія измѣненія въ условіяхъ товарищества:

1) Сроки взносовъ изъ 10 мил. складочнаго капитала опредѣлены въ слѣдующемъ видѣ:

въ 1868 году при сдачѣ дороги		1.000,000 руб.
„ 1869 / „ 1870	по 250,000 руб. въ треть . .	1.500,000 „
„ 1871 / „ 1872 / „ 1873 / „ 1874 / „ 1875	по 500,000 руб. въ треть . .	7.500,000 „
	Итого. . .	10.000,000 руб.

2) Въ обезпеченіе дѣйствительнаго исполненія обязательныхъ исправленій дороги товарищество обязывалось представить залогъ въ 2.000,000 руб. % бумагами, изъ которыхъ половина освобождалась по мѣрѣ исполненія всѣхъ принятыхъ обществомъ обязательствъ по устройству дороги, а другая оставалась до полнаго взноса 10 мил. руб.

3) Общество обязывалось внести на текущій счетъ въ сроки, указанные товариществомъ, всю сумму, потребную на приведеніе дороги въ исправное положеніе; деньги эти должны были расходоваться подъ надзоромъ Правительства единственно на предметъ назначенія.

4) Въ случаѣ неисправности общества и отобранія отъ него дороги, Министерство нашло нужнымъ общія условія передачи дороги, въ которыхъ опредѣляется способъ вознагражденія общества за вычетомъ его долговъ дополнить слѣдующимъ образомъ: „къ долгу общества Правительству причисляется: а) въ случаѣ нарушенія договора прежде окончанія исправленія дороги весь собранный обществомъ чистый доходъ, за исключеніемъ внесенныхъ имъ въ казну суммъ, какъ по ежегоднымъ платежамъ въ 3.750,000 руб., такъ и по дополнительнымъ, условленнымъ 10 мил. руб. и б) въ случаѣ нарушенія контракта послѣ окончанія помянутыхъ исправленій, но до полнаго взноса условленныхъ 10 мил. руб. не взнесенная еще Правительству часть помянутыхъ 10 мил. руб. Изъ этого послѣдняго условія видно, что кромѣ обезпеченія своей исправности установленнымъ залогомъ, неисправность общества должна была вести за собою и потерю 10 мил. рублей изъ складочнаго капитала.

Ничего подобнаго мы не видимъ въ условіяхъ Главнаго Общества: никакихъ гарантій и обязательствъ съ него не требовалось; напротивъ, съ него снималась всякая обязанность реализаціи какихъ бы то ни было суммъ; ему представлялись всѣ средства для веденія дѣла, для исправленія дороги и для расторженія невыгоднаго контракта съ Уайненсомъ. Между тѣмъ отъ Московскаго общества требовалось образованіе складочнаго капитала въ 25 мил.; обезпеченіе залогомъ въ 2.000,000 руб. своей исправности; взноса всей суммы на исправленіе дороги въ извѣстные сроки на текущій счетъ въ Государственный Банкъ; наконецъ нотери не только залоговъ, но и суммы въ 10 мил. руб. въ случаѣ неисправности. Въ виду такихъ условій позволительно предложить вопросъ: неужели общество московскихъ капиталистовъ, къ которому принадлежали наиболѣе богатыя фирмы въ Москвѣ,— общество, обязавшееся составить складочный капиталъ въ 25 мил. руб., имѣло меньшее финансовое значеніе, нежели Главное Общество, которое было въ неоплатномъ долгу у Правительства, за который оно не только не было въ состояніи уплачивать процентовъ, но постоянно пользовалось новыми субсидіями Правительства для платежа процентовъ по своему основному ка-

питалу? По мнѣнію самого Министерства Финансовъ, на которое мы указывали въ началѣ нашей статьи, Главное Общество не имѣло никакого финансоваго значенія; почему же, спрашивается, теперь оно могло имѣть больше довѣрія, чѣмъ общество московскихъ капиталистовъ?

Но этого мало. Здѣсь представляется много вопросовъ, отвѣчать на которые очень трудно; такъ напримѣръ: 1) Почему Министерству было необходимо требовать отъ московскаго товарищества увеличенія акціонернаго капитала и взноса 10 мил. руб. разсроченныхъ на 8 лѣтъ, въ общей сложности по 1.260,000 руб. въ годъ и притомъ независимо отъ доходности дороги, а въ видѣ займа по 7%, которые Общество могло удерживать изъ суммы обязательныхъ платежей? 2) Зачѣмъ нуженъ былъ залогъ въ 2 мил. рублей, когда Общество обязывалось внести сумму въ 10 мил. рублей, и сумму нужную для исправленія дороги на текущій счетъ, въ Государственный Банкъ и обезпечивало это обязательство залогомъ въ 3 мил. рублей? 3) Неужели можно было серьезно думать, что передача Николаевской дороги обществу московскихъ капиталистовъ уничтожаетъ возможность новаго выпуска облигацій Николаевской дороги, которыя представляютъ собою обыкновенный государственный заемъ, а ничего болѣе? Вглядываясь внимательно во всѣ эти вопросы, невольно приходишь въ недоумѣніе: почему Московскому обществу не были предложены тѣ же самыя условія, какъ и Главному Обществу, и для чего нужна была такая разница въ условіяхъ? Если при уступкѣ Главному Обществу реализація капитала могла быть принята на себя Правительствомъ, то почему же это было невозможно при уступкѣ Московскому товариществу, которое было гораздо состоятельнѣе, чѣмъ Главное Общество и принимало на себя приведеніе линіи въ исправное состояніе, чѣмъ облегчало задачу Правительства. Кромѣ того оно принимало на себя половину расходовъ по прекращенію контракта съ Уайненсомъ.

Тѣмъ не менѣе Московское товарищество подчинилось и этимъ требованіямъ и въ отзывѣ своихъ уполномоченныхъ отъ 7 апрѣля 1868 года просило только о томъ, чтобъ взносъ перваго милліона рублей въ число 10 мил. руб. позволено было ему внести не при самой сдачѣ дороги, а втеченіи 1868 года, обусловливая эту просьбу тѣмъ, что первые взносы необходимы для выдачи задатковъ по подрядамъ и заказамъ, и затѣмъ о возвратѣ всего залога по приведеніи линіи въ порядокъ, такъ какъ это исправленіе и сдѣланные уже Правительству къ тому времени взносы бу-

дутъ достаточно вѣрнымъ ручательствомъ за исправность Общества. Эти послѣднія оговорки такъ незначительны, что ни въ какомъ случаѣ не могли служить препятствіемъ для принятія предложеній товарищества, которое, соглашаясь на всѣ существенныя условія, предложенныя ему самимъ Правительствомъ, повидимому имѣло право разсчитывать на успѣхъ.

Въ такомъ видѣ всѣ предложенія соискателей были внесены въ Соединенное Присутствіе особаго Комитета совмѣстно съ Комитетомъ финансовъ. Предложеніе г. Полякова, какъ основанное на увеличеніи правительственной гарантіи, и слѣдовательно на излишнемъ выпускѣ бумагъ, было отклонено единогласно. Точно также единогласно было отклонено и предложеніе г. Уайненса. Но въ этомъ отношеніи приведенные мотивы, какъ намъ кажется, не выдерживаютъ критики. Существеннымъ возраженіемъ противъ этого предложенія послужило, во-первыхъ, то, что акціонерный капиталъ Общества былъ опредѣленъ номинально въ 15.625,000 руб. металлическихъ, дѣйствительный же капиталъ Общества за уступкою при подпискѣ 17 руб. на акцію въ 125 руб. оказывается въ $13^1/_2$ мил. руб. метал., между тѣмъ Общество принимало на себя обязательство употребить на приведеніе дороги въ порядокъ всего 11.500,000 руб. металлическихъ, слѣдовательно, въ пользу Общества могло оставаться значительное сбереженіе. Такое мнѣніе едва ли основательно, такъ какъ Общество, чтобъ вести такое дѣло, какъ эксплоатація Николаевской дороги, необходимо должно было имѣть запасныя средства въ видѣ оборотнаго капитала, помимо того имущества и запасовъ, которые оно могло получить отъ Правительства вмѣстѣ съ передачей ему дороги, и сумма въ два милліона руб. метал. для этой цѣли вовсе не представляется преувеличенной, тѣмъ болѣе, что послѣдующій опытъ показалъ, что Главному Обществу для этой цѣли потребовалось болѣе пяти милліоновъ руб. кредитныхъ. Другимъ возраженіемъ противъ принятія этого предложенія послужило отношеніе акціонернаго капитала къ облигаціонному, такъ какъ сумма выпущенныхъ въ 1867 году облигацій вмѣстѣ съ суммою новаго выпуска, на платежъ по которымъ процентовъ и погашенія Уайненсъ предлагалъ ежегодный взносъ 2.047,026 руб. метал., превосходилъ бы въ 7 или 8 разъ сумму акціонернаго капитала, что совершенно несогласно съ принятымъ вообще правиломъ и, по мнѣнію Министерства Финансовъ, не могло быть допускаемо. Такъ какъ мы уже неоднократно говорили, что облигаціи Николаевской желѣзной дороги 1867 и 1869 годовъ выпущены за счетъ Государственнаго Казначейства, и пла-

тежъ на нихъ процентовъ вносится въ государственную роспись наравнѣ съ другими государственными займами, то подобное возраженіе представляется совершенно фиктивнымъ. Сравнивая же финансовыя условія этого предложенія съ условіями Главнаго Общества нельзя не замѣтить, что предложенія г. Уайненса были гораздо выгоднѣе. Прежде всего оказывается, что Правительство при реализаціи новаго выпуска облигацій какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ получало одинаковую сумму. Хотя по предложенію Уайненса оно получило бы 30 мил. метал., а по предложенію Главнаго Общества 41 мил. (принимая условія займа 1867 года), но такъ какъ въ послѣднемъ случаѣ Правительство обязывалось отпустить Главному Обществу на приведеніе дороги въ порядокъ 13.250,000 руб. кредитныхъ, что по тогдашнему курсу составляло тѣ же 11 мил. метал., то въ этомъ отношеніи разницы между двумя предложеніями нѣтъ никакой и сумма испрашиваемой гарантіи чистаго дохода была также одинакова въ 6 мил. руб. металлическихъ. Но на сторонѣ г. Уайненса было то преимущество, что въ случаѣ приплаты Правительствомъ гарантированнаго дохода сумма эта возвращается изъ первыхъ избытковъ чистаго дохода сверхъ 6 мил. руб. метал., тогда какъ по условіямъ Главнаго Общества эта приплата возврату Правительству не подлежитъ. Затѣмъ Уайненсъ предлагалъ въ первыя 15 лѣтъ изъ избытка чистаго дохода сверхъ 6 мил. метал. въ пользу Правительства только 30%, а въ послѣднія 69 лѣтъ 70%, тогда какъ Главное Общество предлагало изъ означеннаго избытка 75% до тѣхъ поръ, пока существуетъ приплата по гарантіи дохода Варшавской и Николаевской дорогъ, а затѣмъ половину. Если такимъ образомъ Главное Общество предлагало болѣе выгодныя условія на первое время, то эта невыгода въ предложеніи Уайненса выкупалась гораздо большими выгодами впослѣдствіи, такъ что, не принимая въ соображеніе дальнѣйшаго увеличенія доходности дороги по прошествіи первыхъ 15 лѣтъ, общая сумма платежей Уайненса въ теченіи всего срока концессіи была бы слишкомъ вдвое болѣе въ сравненіи съ суммою платежей Главнаго Общества. Но самая существенная выгода для даннаго момента состояла въ томъ, что г. Уайненсъ отказывался отъ всякаго вознагражденія за расторженіе его контракта по ремонту подвижнаго состава въ случаѣ принятія его предложеній. Чтобъ вполнѣ оцѣнить значеніе этого обстоятельства, мы должны сказать, что по условію о расторженіи этого контракта съ 1 октября 1869 года, т. е. за 2 года и 9 мѣсяцевъ до наступленія срока, въ который Правительство имѣло право нарушить контр-

актъ, заплачено г. Уайненсу неустойки 5.500,000 руб. и сверхъ того Главное Общество принуждено было принять отъ него запасныхъ частей и разнаго имущества на сумму въ 1.500,000 руб., между тѣмъ какъ все это имущество, какъ показывалъ впослѣдствіи Совѣтъ Главнаго Общества, состояло изъ вещей почти вовсе ему не нужныхъ. Если къ этому прибавить, что вслѣдствіе непринятія предложеній г. Уайненса, прекращеніе дѣйствія контракта его на ремонтъ подвижнаго состава замедлилось слишкомъ на годъ и что въ это время переплачено ему излишнихъ по крайней мѣрѣ 2 мил. рублей, то вся потеря отъ непринятія его предложенія можетъ считаться въ 9 мил. рублей.

На этомъ основаніи, намъ кажется, что главный мотивъ отклоненія предложеній г. Уайненса состоялъ не въ томъ, что эти предложенія были невыгодны, а въ томъ, что Правительство не желало входить съ г. Уайненсомъ въ новыя обязательства. Въ журналѣ Соединеннаго Присутствія есть на это указаніе: *„неудовлетворительное отношеніе*, говорится въ немъ, *чистаго дохода къ валовому на Николаевской дорогѣ въ прямой зависимости отъ подвижнаго состава, построеннаго Уайненсомъ на Александровскомъ заводѣ и тяжкихъ условій ремонта“* затѣмъ далѣе сказано: *„нельзя не обратить особеннаго вниманія на прежнія и настоящія отношенія Уайненса къ Николаевской дорогѣ: послѣ столь продолжительнаго опыта и тяжкихъ для Государства потерь, едва ли можно подвергнуть Николаевскую дорогу на 84 года американской системѣ эксплоатаціи“*.

Замѣтимъ мимоходомъ, что выраженіе „американская система эксплоатаціи“ едва ли удачно, такъ какъ оба контракта съ Уайненсомъ заключены у насъ въ Россіи и, строго говоря, не могутъ быть названы американской системой. Если они и представляютъ собою какую-либо систему эксплоатаціи, то чисто русскую, тѣмъ болѣе, что, конечно, ни въ западной Европѣ, ни въ Америкѣ такія условія были бы невозможны по многимъ причинамъ. Во всякомъ случаѣ, мы вполнѣ понимаемъ нежеланіе членовъ Соединеннаго Присутствія вступать въ новые договоры съ г. Уайненсомъ, который такъ хорошо умѣлъ пользоваться обстоятельствами. Но дѣло въ томъ, что при всемъ желаніи не имѣть съ г. Уайненсомъ дѣла, Правительство не достигло своей цѣли. Девять милліоновъ рублей, полученныхъ г. Уайненсомъ за расторженіе контракта и за ремонтъ подвижнаго состава въ 1869 году дали ему возможность сдѣлаться главнымъ акціонеромъ Главнаго

Общества и прибрать къ своимъ рукамъ не только Николаевскую, но и остальныя дороги Главнаго Общества. Отдѣлаться отъ г. Уайненса Правительство могло только въ томъ случаѣ, еслибъ передало дорогу Московскому товариществу и, всего вѣрнѣе, не заставляя его увеличивать акціонерный капиталъ, взносъ котораго былъ распредѣленъ между товарищами. Вслѣдствіе этого для г. Уайненса было бы невозможно войти въ это товарищество или получить въ средѣ его какое-либо значеніе. Совсѣмъ въ другомъ видѣ представлялось дѣло, когда дорога переходила въ руки Главнаго Общества, акціи котораго на сумму въ 75 мил. руб. находились въ свободномъ обращеніи на всѣхъ европейскихъ биржахъ и стояли въ то время гораздо ниже своей номинальной цѣны. Скупить ихъ на 9 милліоновъ рублей въ однѣ руки, — это значило завладѣть вполнѣ всѣми дѣлами Главнаго Общества. Помѣшать подобному предпріятію Правительство не могло, и можно сказать съ увѣренностію, что оно его и не предвидѣло,—хотя въ обществѣ въ то время, насколько мы можемъ припомнить, передавались слухи, что г. Уайненсъ даже и не скрывалъ своихъ намѣреній и прямо говорилъ, что если Николаевская дорога не будетъ ему сдана, то онъ будетъ владѣльцемъ всѣхъ дорогъ Главнаго Общества.

При дальнѣйшемъ сравненіи предложеній Главнаго Общества и Московскаго товарищества голоса членовъ Соединеннаго Присутствія раздѣлились. Шесть членовъ высказались за передачу Николаевской дороги Московскому товариществу, а восемь членовъ за передачу ея Главному Обществу. Первые находили, что Московское товарищество при наличномъ капиталѣ въ 25 мил. руб. могло пользоваться гораздо бо̀льшимъ кредитомъ, чѣмъ Главное Общество, обремененное значительнымъ долгомъ Правительству. Съ этимъ, конечно, нельзя не согласиться. Все имущество Главнаго Общества состояло изъ двухъ линій въ 1617 верстъ длиною, которыя, не получая еще въ то время гарантированной суммы дохода, представляли собою цѣнность только по стоимости сооруженія, что не могло превышать 50,000 руб. метал. за версту, или по тогдашнему курсу около 58,000 кредитныхъ, всего 93.786,000 руб; вычитая изъ этой суммы облигаціонный капиталъ Общества, составлявшій въ то время 37.359,625 руб. метал., или 43.315,507 рублей кредитныхъ, оказывается, что принадлежащее акціонерамъ имущество представляло цѣнность не болѣе 50 мил. руб., между тѣмъ какъ видно изъ записки о положеніи дѣлъ Общества, представленной въ Министерство Финансовъ въ то

время, долгъ Общества Правительству доходилъ уже до 71.193,190 рублей, не считая процентовъ. Если же исключить долгъ по выдачѣ гарантіи дохода, и принять лишь долгъ на сооруженіе дорогъ, то онъ равнялся 39.598,586 руб., слѣдовательно акціонернаго капитала въ дѣйствительномъ имуществѣ Общества состояло только съ небольшимъ 10 мил. руб. Отсюда ясно, что номинальная цифра акціонернаго капитала была чисто фиктивная: она была затрачена во время сооруженія дороги совершенно непроизводительнымъ образомъ.

Главные доводы меньшинства за передачу дороги Московскому товариществу состояли въ томъ, что платежи его были для него обязательны и обезпечивались особыми залогами, а устройство дороги производилось на средства товарищества, тогда какъ Главное Общество, не затрачивая никакихъ средствъ, обязывалось платить условленную сумму лишь въ той мѣрѣ, насколько позволитъ это чистый доходъ отъ Николаевской дороги. Кромѣ того меньшинство полагало, что новый выпускъ облигацій въ размѣрѣ, какой признанъ будетъ нужнымъ, возможенъ при передачѣ дороги и Московскому товариществу, тогда какъ платежъ процентовъ по этимъ облигаціямъ вполнѣ обезпечивается доходомъ.

Что же касается мнѣнія большинства, то оно преимущественно основывалось на необходимости соразмѣрять цифру облигаціоннаго капитала съ акціонернымъ и, не обращая вниманія на фиктивность акціонернаго капитала Главнаго Общества, въ сущности составлявшаго не болѣе 10 мил. руб., совпадало съ мнѣніемъ Министерства Финансовъ, состоявшаго въ томъ, что при предоставленіи Николаевской дороги Главному Обществу, возможенъ новый выпускъ облигацій, при уступкѣ же Московскому товариществу такого выпуска допущено быть не можетъ. Затѣмъ большинство полагало, что подобная уступка улучшитъ доходность другихъ дорогъ Общества и тѣмъ облегчитъ, а впослѣдствіи и вовсе прекратитъ доплаты по гарантіи дохода этихъ дорогъ. Прежде всего, слѣдуетъ замѣтить, что доходность дорогъ главнымъ образомъ зависитъ отъ развитія сѣти и количества примыкающихъ путей, а соединеніе въ одномъ управленіи нѣсколькихъ дорогъ составляетъ очень незначительную экономію, которую принимать въ соображеніе при подобной операціи едва ли возможно. Въ числѣ доводовъ большинства приводилось и то обстоятельство, что какъ бы ни улучшилась отъ подобной передачи доходность другихъ дорогъ, но ожидать, чтобы означенныя дороги въ ближайшемъ будущемъ стали приносить доходъ выше гарантированнаго положительно невозможно,

а вслѣдствіе этого и предположеніе о томъ, что въ близкомъ будущемъ Главное Общество будетъ получать половину избытка доходовъ невѣроятно. „Изъ объясненій представителей Главнаго Общества, сказано въ мнѣніи большинства,—видно, что они сами въ этомъ такъ убѣждены, что не встрѣтятъ, конечно, препятствія обязаться передавать въ казну $^3/_4$ излишка чистаго дохода въ первыя 10 лѣтъ, даже если бы приплаты по гарантіи, сверхъ всякаго ожиданія, и прекратились ранѣе“. Въ этомъ предположеніи большинство не ошиблось, но только вполовину: представители Главнаго Общества дѣйствительно согласились вносить Правительству втеченіи 10 лѣтъ $^3/_4$ избытка доходовъ, но приплата гарантіи продолжалась только до 1873 года. Отсюда прямо видно, насколько правильны были вообще заключенія большинства о будущемъ положеніи желѣзныхъ дорогъ. Никто не предусматривалъ ни указаннаго нами обстоятельства, ни возвышенія валоваго сбора Николаевской дороги до 26 мил. руб. Замѣчательно также мнѣніе большинства о тѣхъ гарантіяхъ, которыя предлагало Московское общество для обезпеченія исправнаго исполненія принимаемыхъ имъ обязательствъ. „что касается до обязательнаго отношенія чистаго дохода къ валовому, говорится въ означенномъ мнѣніи, то нельзя терять изъ виду, что если Главное Общество не достигнетъ въ эксплоатаціи тѣхъ результатовъ, которыхъ оно въ правѣ ожидать, то точно также могутъ не оправдаться и ожидаемыя выгоды московскими предлагателями отъ эксплоатаціи Николаевской дороги, а еслибъ тѣ или другіе не выручили бы изъ доходовъ суммъ, которыя они обязаны уплачивать Правительству, то Правительство не получитъ ихъ ни съ тѣхъ, ни съ другихъ, ибо ни у общества, ни у товарищества нѣтъ никакихъ средствъ, кромѣ тѣхъ, которыя они могутъ выручить съ дороги. Залоги же въ дѣлѣ столь огромномъ не имѣютъ значенія“.

На такія соображенія мы позволимъ себѣ замѣтить, что если держаться подобнаго взгляда, который до извѣстной степени имѣетъ свое основаніе, и проводить его послѣдовательно на практикѣ, то ни въ какомъ случаѣ не слѣдовало передавать желѣзныхъ дорогъ частнымъ обществамъ, такъ какъ это значило бы предоставлять обществамъ всѣ выгоды въ случаѣ успѣха и принимать на счетъ Правительства всѣ убытки въ случаѣ противоположномъ. Затѣмъ, если это мнѣніе и имѣетъ основаніе въ томъ случаѣ, когда дорога дѣйствительно не можетъ приносить дохода, то рѣшительно не приложимо къ Николаевской дорогѣ, которая по количеству валоваго дохода даже въ моментъ передачи была одною изъ первыхъ дорогъ

въ мірѣ, а по удобствамъ эксплоатаціи не имѣла себѣ подобныхъ. На этомъ основаніи неполученіе ожидаемыхъ выгодъ могло произойти только отъ неразсчетливой траты доходовъ, что при условіи Московскаго товарищества—взносить 50% всѣхъ сборовъ по мѣрѣ ихъ поступленія, съ обезпеченіемъ этого поступленія залогомъ за три мѣсяца впередъ—ожидать было нельзя; точно также при этомъ условіи невозможно было предположить и другаго возможнаго, какъ показалъ опытъ, случая, что товарищество, получивъ достаточный для исполненія всѣхъ своихъ обязательствъ доходъ, удержало бы его въ своихъ кассахъ и употребило бы на свои нужды, такъ какъ весь избытокъ доходовъ находился бы въ распоряженіи Правительства. Товарищество могло только удержать доходы лишь за три мѣсяца, но Правительство могло получить ихъ изъ залоговъ и, въ виду нарушенія контракта, отобрать дорогу въ свое вѣдѣніе. Подобнаго случая предположить было невозможно, такъ какъ потери Общества при этомъ были бы громадны, между тѣмъ какъ Правительство не теряло бы ничего.

Ко всему этому необходимо прибавить, что приведенный нами взглядъ большинства Соединеннаго Присутствія на обязательства частныхъ обществъ въ отношеніи Правительства можетъ подрывать въ умахъ людей убѣжденіе о необходимости строгаго исполненія принятыхъ на себя передъ казною обязательствъ, можетъ дать поводъ думать, что Правительство всегда будетъ снисходительно къ своимъ контрагентамъ, а при такой снисходительности всегда можно найти достаточныя причины для оправданія неисполненія договоровъ. Вглядываясь ближе въ условія нашего казеннаго хозяйства вообще и желѣзнодорожнаго въ особенности, невольно приходишь къ заключенію, что такое убѣжденіе дѣйствительно существуетъ между нашими капиталистами.

Обращаясь затѣмъ къ вопросу—которое изъ двухъ обществъ заслуживало наибольшаго кредита,—нельзя не согласиться съ мнѣніемъ меньшинства. При этомъ мы позволимъ себѣ напомнить читателю балансъ Главнаго Общества на 31-е декабря 1878 года, по которому оно состояло должнымъ Правительству около 15 мил. руб. изъ доходовъ Николаевской дороги. Такое положеніе дѣлъ, какъ намъ кажется, есть прямое слѣдствіе того, что Главное Общество, принимая Николаевскую дорогу, не могло представить никакого обезпеченія исправнаго исполненія своихъ обязательствъ, кромѣ своего фиктивнаго акціонернаго капитала. Смѣло можно сказать, что никогда не могло бы произойти такой задолженности, если бы дорога была передана Московскому товариществу. Не имѣя никакихъ другихъ отно-

шеній къ Правительству и получая достаточный доходъ для точнаго исполненія своихъ обязательствъ, оно не могло имѣть никакихъ основаній, а по условіямъ взноса, и средствъ задерживать суммы, слѣдующія Правительству. Кромѣ того Правительству было гораздо удобнѣе требовать отъ товарищества буквальнаго исполненія договора, а въ случаѣ его нарушенія приступить къ отобранію дороги. Правительство при этомъ нисколько не теряло, а могло бы только выиграть, такъ какъ возрастающая доходность дороги могла возвысить арендную плату при передачѣ ея въ другія руки. Тутъ могло пострадать только товарищество, а потому оно никогда бы не рѣшилось нарушить договоръ. Совсѣмъ въ другомъ положеніи находилось Правительство по отношенію къ Главному Обществу. Здѣсь помимо договора на Николаевскую дорогу существовали извѣстныя отношенія по прежнимъ дорогамъ Главнаго Общества и огромный долгъ послѣдняго не только по гарантіи, но и по ссудамъ на окончаніе линій. Развивающееся движеніе по этимъ линіямъ требовало новыхъ затратъ на увеличеніе подвижнаго состава, на расширеніе станцій и устройство запасныхъ путей, а Главное Общество не имѣло наличныхъ средствъ и никакого кредита, ни внутренняго, ни внѣшняго. Такимъ образомъ доходы Николаевской дороги представляли для Главнаго Общества единственный источникъ, изъ котораго оно черпало средства для покрытія своихъ нуждъ, и Правительство по необходимости должно было смотрѣть на подобныя заимствованія сквозь пальцы, чтобъ не привести Общество къ совершенной несостоятельности. Хотя подобнымъ отношеніемъ къ Обществу врядъ ли можно привести дѣла его въ порядокъ и оно запутывается съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе, но до сихъ поръ это вовсе не замѣчалось, и, въ виду возрастающаго дивиденда по акціямъ, послѣднія возрастаютъ до цѣнъ невѣроятныхъ. Но, конечно, дѣло такъ продолжаться не можетъ. Когда-нибудь нужно же будетъ потребовать отъ Главнаго Общества строгаго исполненія принятыхъ имъ обязательствъ и возвращенія суммъ, затраченныхъ изъ доходовъ Николаевской дороги.

При этомъ мы должны указать еще на одно обстоятельство: судя по послѣднему отчету Главнаго Общества, а также по брошюрѣ „Очеркъ десятилѣтняго управленія Николаевской дорогой Главнаго Общества“, Совѣтъ Общества во все время по 1881 годъ истратилъ изъ доходовъ эксплоатаціи на новыя работы и увеличеніе подвижнаго состава, т. е. на расходы вовсе не относящіеся къ расходамъ эксплоатаціи, всего 18.323,298 руб., изъ кото-

рыхъ на долю Правительства по финансовымъ условіямъ передачи слѣдуетъ 15.234,761 руб.

Намъ могутъ возразить, что увеличеніе движенія необходимо требовало подобныхъ расходовъ, а Общество не имѣло никакихъ другихъ средствъ въ своемъ распоряженіи кромѣ доходовъ Николаевской дороги; Правительству же не убыточно пожертвовать частію своего дохода для возвышенія доходности дорсги въ будущемъ. Но такое возраженіе не выдерживаетъ критики съ юридической точки зрѣнія, которая только и должна приниматься въ соображеніе при разрѣшеніи вопроса о договорѣ. По общимъ условіямъ передачи дороги, Общество обязалось поддерживать на ней движеніе сообразно возникающимъ требованіямъ и не допуская остановки, а по финансовымъ условіямъ выговорило пособіе въ 13.250,000 руб. на приведеніе дороги въ порядокъ и на увеличеніе подвижнаго состава втеченіи первыхъ двухъ лѣтъ. Никакихъ другихъ пособій ни прямо отъ казны, ни изъ доходовъ дороги втеченіи договорнаго срока Общество себѣ не выговаривало, а потому всѣ новыя работы по расширенію станцій и увеличенію количества подвижнаго состава должно было дѣлать на свои средства безъ всякаго содѣйствія Правительства. Что же касается того обстоятельства, что Главное Общество не имѣло для этого никакихъ средствъ, то это невѣрно. Когда акціи общества стоятъ гораздо выше номинальной ихъ цѣны, тогда не можетъ быть и рѣчи о недостаткѣ средствъ: общество можетъ сдѣлать новый выпускъ акцій, и, конечно, охотники на пріобрѣтеніе ихъ всегда найдутся. Конечно, такой выпускъ понизилъ бы до извѣстной степени биржевую ихъ цѣну, но Правительству до этого, конечно, не можетъ быть никакого дѣла, такъ какъ оно не обязывалось поддерживать биржевую цѣну акцій. При извѣстныхъ обстоятельствахъ, конечно, Правительство могло бы выдать обществу ссуду, но это уже другой вопросъ и можетъ быть разрѣшенъ утвердительно только въ томъ случаѣ, когда Правительство не нуждается въ средствахъ на другія болѣе настоятельныя потребности, чѣмъ поддерживаніе биржевой цѣны акцій Главнаго Общества. Въ такомъ ли положеніи наше Государственное Казначейство, чтобъ оказывать содѣйствіе Главному Обществу въ исполненіи безусловно принятыхъ имъ на себя обязанностей — это мы предоставляемъ судить читателю. Въ этомъ отношеніи мы можемъ сдѣлать только одно замѣчаніе: когда по взысканію податныхъ недоимокъ употребляются строгія мѣропріятія и практикуется даже продажа крестьянскаго скота, то казалось бы вовсе не своевре-

менным отсрочивать Главному Обществу взносъ срочныхъ платежей въ 15 или даже 20 мил. рублей.

Изъ всего вышеизложеннаго не должно выводить заключеніе, что мы находимъ предложенія Московскаго товарищества выгодными. Принимая въ соображеніе, что эти предложенія дѣлались на 84 года, мы признаемъ ихъ такъ же раззорительными для Государственнаго Казначейства, какъ и предложенія Главнаго Общества; такъ какъ по истеченіи 10-лѣтняго срока условія обоихъ соискателей почти одинаковы. Если мы отдавали преимущество предложенію Московскаго товарищества, то только потому что оно не требовало новыхъ пожертвованій отъ Правительства въ первое время и представляло извѣстныя гарантіи въ вѣрности исполненія своихъ обязательствъ,—гарантіи какъ матеріальныя, такъ и нравственныя: первыя состояли въ залогахъ и въ условіи взноса половины доходовъ по мѣрѣ ихъ поступленія, вторыя въ личномъ составѣ товарищей, которые большею частію были сами заинтересованы въ правильной эксплоатаціи Николаевской дороги. Ничего подобнаго не представляло Главное Общество, и по его финансовой несостоятельности не трудно было предполагать, что поступающіе доходы не будутъ слѣдовать своему назначенію, а для оправданія такой ихъ затраты всегда найдутся достаточныя причины. Практика подтверждаетъ наши слова какъ нельзя болѣе. Поэтому условія Московскаго товарищества мы признаемъ болѣе выгодными только въ сравненіи съ условіями Главнаго Общества; но въ виду результатовъ движенія по Николаевской дорогѣ и возвышенія ея валоваго дохода до цифры 26 мил. руб., которая, какъ намъ кажется, все-таки не достигла своего высшаго предѣла, а съ другой стороны, въ виду возможности увеличенія чистаго дохода, вслѣдствіе благоразумной экономіи и удешевленія расходовъ эксплоатаціи, мы считаемъ эти условія весьма невыгодными на будущее время, и въ особенности на столь продолжительный срокъ. По всей вѣроятности съ развитіемъ промышленности количество грузовъ, перевозимыхъ по высокому тарифу, будетъ постоянно увеличиваться, а вмѣстѣ съ тѣмъ возрастать и чистый доходъ дороги. Но опредѣлить заранѣе степень и время такого возрастанія человѣческій умъ не въ состояніи, и мы думаемъ, что частное общество, принимая на себя эксплоатацію дороги, можетъ предложить только такія условія, которыя оправдываются существующимъ положеніемъ дѣлъ. На этомъ основаніи, обсуждая условія передачи эксплоатаціи дороги частному обществу, можно говорить о выгодности или невыгодности ихъ только по отноше-

нію къ ближайшему будущему; всякія же условія на отдаленный срокъ будутъ всегда невыгодны для Правительства. Другими словами, мы стоимъ за контракты краткосрочные, не болѣе какъ на 10 или 12 лѣтъ, но ни въ какомъ случаѣ не можемъ согласиться, чтобы предоставленіе желѣзныхъ дорогъ частнымъ обществамъ на продолжительные сроки было выгодно; не считаемъ даже, чтобы нынѣшнее поколѣніе государственныхъ людей имѣло право стѣснять свободу будущихъ дѣятелей, такъ какъ нѣтъ возможности опредѣлить, въ какихъ обстоятельствахъ и при какомъ значеніи желѣзныхъ дорогъ придется дѣйствовать послѣднимъ.

Послѣ этого отступленія возвратимся къ изложенію нашего предмета. 17 мая 1868 года результаты совѣщаній Особаго Присутствія соединенныхъ комитетовъ были внесены на разсмотрѣніе Комитета Министровъ. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что въ то же время отъ Совѣта Главнаго Общества и Московскаго товарищества поступили новыя заявленія, изъ которыхъ первый, въ виду выраженныхъ въ Соединенномъ Присутствіи мнѣній, что 6 мил метал. руб. обязательныхъ для Общества платежей по существовавшему курсу представляютъ сумму менѣе 7 мил. руб. кредитныхъ, обязывался взносить ежегодно сумму въ 7.200,000 руб. кредитныхъ и предоставлялъ Правительству сверхъ того $^3/_4$ чистой прибыли втеченіе первыхъ 10 лѣтъ, хотя бы чистый доходъ другихъ дорогъ Общества и покрывалъ дарованную имъ гарантію. Конечно, обязательство взносить 7.200,000 руб. кредитныхъ, вмѣсто 6 мил. руб. металлическихъ, для того времени было выгодно для Правительства, но принимая въ соображеніе то обстоятельство, что при исключительно бумажномъ денежномъ обращеніи никогда нельзя поручиться, что курсъ удержится въ томъ положеніи, въ которомъ онъ находится, принятіе такого предложенія едва ли можно назвать осторожнымъ. Съ своей стороны, Московское товарищество при 25 мил. валоваго сбора, соглашалось принять низшею нормою расходовъ на эксплоатацію не 45, а 40% валоваго сбора, удерживать 7% съ суммы внесенной имъ въ уплату 10 мил. руб. не на все время уступки дороги, а только на первыя 26 лѣтъ, и, наконецъ, обязывалось внести на текущій счетъ въ Государственный Банкъ всю ту сумму, которая потребуется на устройство дороги въ размѣрахъ, указанныхъ Правительствомъ, хотя бы для этого нужна была сумма, превышающая ихъ складочный капиталъ.

По разсмотрѣніи всего дѣла въ Комитетѣ Министровъ 28 мая 1868 года, были сдѣланы нѣкоторыя незначительныя поправки въ

общихъ условіяхъ передачи дороги, а затѣмъ по вопросу о томъ, кому изъ двухъ соискателей должна быть предоставлена дорога, произошло разногласіе, причемъ семь членовъ находили условія Главнаго Общества болѣе выгодными, а предсѣдатель и тринадцать членовъ отдавали преимущество Московскому товариществу. По Высочайшему повелѣнію, состоявшемуся въ 6-й день іюня 1868 года, дѣло это подвергнуто новому разсмотрѣнію въ засѣданіи Совѣта Министровъ. 8 іюня 1868 года, условія уступки Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ были признаны болѣе соотвѣтствующими видамъ государственнаго хозяйства и предположенной цѣли образованія особаго денежнаго фонда, предназначеннаго исключительно на довершеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Вслѣдствіе сего Николаевская дорога и поступила въ вѣдѣніе Главнаго Общества съ 1 сентября 1868 года.

Въ заключеніе всей исторіи передачи этой дороги въ вѣдѣніе частнаго общества намъ остается сказать нѣсколько словъ о тѣхъ переговорахъ, которые происходили съ г. Уайненсомъ о расторженіи заключеннаго съ нимъ контракта на ремонтъ подвижнаго состава, о новомъ дополнительномъ выпускѣ облигацій и, наконецъ, о заключеніи формальнаго договора съ Главнымъ Обществомъ по эксплоатаціи Николаевской дороги на основаніи утвержденныхъ общихъ и частныхъ финансовыхъ условій, принятыхъ и предложенныхъ Обществомъ.

Что касается до переговоровъ съ г. Уайненсомъ, то они замѣчательны въ томъ отношеніи, что продолжались болѣе года и были ведены со стороны правительственныхъ органовъ безъ энергіи. Получивъ извѣщеніе объ утвержденіи дороги за Главнымъ Обществомъ, г. Уайненсъ отказался входить съ Совѣтомъ его въ какія-либо сношенія, отрицая всякое право Правительства на передачу правъ собственности на дорогу кому-либо впродолженіи заключеннаго съ нимъ контракта, безъ его на то согласія. Точно также онъ отрицалъ и право Правительства на расторженіе заключеннаго съ нимъ договора безъ его согласія, — расторженіе, выговоренное въ финансовыхъ условіяхъ Главнаго Общества.

Анализируя эти вопросы съ юридической точки зрѣнія необходимо замѣтить, что право собственности, вытекающее изъ договора, выражается въ томъ же свободномъ распоряженіи собственностію, какъ и всякое другое. Слѣдовательно одна изъ договаривающихся сторонъ можетъ всегда передать свое право другому лицу, возложивъ вмѣстѣ съ тѣмъ на это лицо и свои обязан-

ности, связанныя съ этимъ правомъ. Единственное право, которое принадлежитъ въ этомъ случаѣ другой договаривающейся сторонѣ, это требовать вознагражденія убытковъ, произшедшихъ отъ такой передачи. Всякое ограниченіе права передачи исполненія договора другому лицу, для того, чтобъ быть дѣйствительнымъ, должно быть оговорено въ самомъ договорѣ, право же на передачу присуще каждой сторонѣ, по самому свойству права свободнаго распоряженія имуществомъ, разумѣется, подъ своей отвѣтственностію за точное исполненіе договора новымъ контрагентомъ. Прилагая эти общія понятія къ данному случаю оказывается, что Правительство имѣло полное право возложить на Главное Общество исполненіе контракта съ г. Уайненсомъ, а послѣдній могъ сохранить за собою право иска съ Правительства въ случаѣ нарушенія договора Главнымъ Обществомъ; но онъ не имѣлъ никакого права утверждать, что для подобной сдѣлки нужно его согласіе, такъ какъ Правительство не выговорило себѣ этого права по контракту, съ нимъ заключенному. Переходя затѣмъ къ вопросу о правѣ Правительства на расторженіе контракта съ г. Уайненсомъ, необходимо принять въ соображеніе, что никакой договоръ не даетъ безусловнаго права требовать непремѣннаго его исполненія; онъ даетъ только право, въ случаѣ нарушенія его противной стороной, требовать вознагражденія убытковъ, которые должны быть доказаны судебнымъ порядкомъ,—или же право взысканія неустойки, если таковая опредѣлена по договору. На этомъ основаніи Правительство, если оно находило, что договоръ съ г. Уайненсомъ невыгоденъ, имѣло полное право отказаться отъ его исполненія во всякое время, предоставляя г. Уайненсу право доказывать свои убытки судебнымъ порядкомъ. Еслибъ въ основаніе переговоровъ съ г. Уайненсомъ были положены вышеизложенныя соображенія, то нѣтъ сомнѣнія, что его требованія сократились бы значительно. Между тѣмъ, мы не видимъ, чтобы вопросъ о расторженіи съ нимъ контракта былъ поставленъ со стороны Правительства на почву чисто юридическую. Сдѣланныя ему заявленія имѣютъ видъ голословныхъ утвержденій о правѣ Правительства на передачу дороги, и предложеній, не найдетъ ли онъ для себя выгоднымъ прекратить дѣйствіе контракта при уплатѣ ему извѣстнаго вознагражденія. Намъ кажется, что для органовъ правительственной власти болѣе энергическій образъ дѣйствія былъ тѣмъ болѣе обязателенъ, что нравственное право было всецѣло на сторонѣ Правительства. Никто, конечно, не будетъ спорить противъ того, что условія г. Уайненса могли быть приняты только по неопытности и незнакомству съ дѣломъ со

стороны лицъ, заключавшихъ договоръ; что г. Уайненсъ, такъ сказать, обошелъ этихъ лицъ, отвелъ имъ глаза и воспользовался такимъ положеніемъ дѣла. Никто, конечно, не будетъ спорить и противъ того, что сдѣланныя имъ затраты, конечно, не превышали полутора милліона рублей, полученныхъ имъ за запасныя вещи и устроенныя машины, и что ему не легко было бы доказать передъ судомъ существованіе убытковъ въ размѣрѣ даже четвертой части полученнаго имъ вознагражденія. Стало быть, вознагражденіе, имъ полученнее, было возмѣщеніе не убытковъ его, а недополученныхъ имъ барышей отъ договора, заключеннаго при обстоятельствахъ не благовидныхъ. Такимъ образомъ, при данныхъ условіяхъ, энергическій образъ дѣйствій и категорическая постановка вопроса для правительственныхъ органовъ власти были не только возможны, но и обязательны; между тѣмъ во всѣхъ переговорахъ, веденныхъ по этому предмету, замѣтна шаткость и нерѣшительность со стороны правительственныхъ лицъ и изощреніе казуистики со стороны опытнаго антрепренера.

Слѣдствіемъ такихъ пріемовъ было продленіе дѣйствія контракта до 1-го Октября 1869-го года и уплата г. Уайненсу 5.500,000 руб. вознагражденія за расторженіе контракта и 1.500,000 руб. за запасныя части и постановленныя имъ машины. Уплата послѣдней суммы, какъ оказалось впослѣдствіи по донесеніямъ Совѣта Главнаго Общества, была операціей весьма невыгодной, такъ какъ огромное большинство этихъ запасныхъ частей вышли изъ употребленія и представляли собою не болѣе какъ вещи, годныя въ ломъ.

Такое соглашеніе потребовало и новыхъ условій съ Главнымъ Обществомъ для погашенія выданныхъ г. Уайненсу суммъ. Вслѣдствіе сего раздѣлъ чистаго дохода между Правительствомъ и Обствомъ установился на слѣдующихъ условіяхъ. За уплатою процентовъ на облигаціи въ суммѣ 7.200,000 руб. кредитныхъ, предположено отчислять 1.600,000 руб , изъ которыхъ 75% поступаютъ Правительству, а 25% въ дивидендъ Общества. Затѣмъ весь избытокъ поступаетъ въ возмѣщеніе суммъ, выплаченныхъ Правительствомъ Уайненсу до полнаго ихъ погашенія; по уплатѣ же этихъ денегъ изъ чистой прибыли 75% слѣдуетъ Правительству, а 25% Обществу. По истеченіи же первыхъ 10 лѣтъ чистая прибыль дѣлится между Правительствомъ и Обществомъ пополамъ.

Выпускъ новыхъ облигацій Николаевской желѣзной дороги былъ произведенъ по Высочайшему указу на имя Министра Фи-

нансовъ, отъ 25 Марта 1869 года въ суммѣ 69.437,500 руб. на тѣхъ же самыхъ условіяхъ, какъ и выпускъ 18 Іюля 1867 года, и съ тою оговоркою, что если бы уплата интересовъ и погашенія возложена была на общество, пріобрѣтшее Николаевскую дорогу, то это ни въ чемъ не должно ослаблять отвѣтственности Государственнаго Казначейства относительно этой упаты.

Наконецъ намъ остается сказать, что формальный договоръ съ Главнымъ Обществомъ до сихъ поръ еще не состоялся. Подобное замедленіе является чистой случайностію. Общія условія передачи были выработаны въ формѣ проекта устава новаго акціонернаго общества, въ который слѣдовало бы ввести финансовыя условія того изъ соискателей, за которымъ дорога была бы утверждена. Съ передачею же дороги Главному Обществу, та часть этого проекта, которая относилась къ порядку управленія общества, въ виду существованія устава Главнаго Общества. отпадала сама собою, вслѣдствіе чего оказалось необходимымъ уставъ замѣнить простымъ договоромъ. Затѣмъ дѣло остановилось за неокончаніемъ соглашенія съ Уайненсомъ, которое должно было повліять на измѣненіе финансовыхъ условій передачи дороги. Далѣе стали являться вопросы о необходимости согласованія нѣкоторыхъ статей общихъ правилъ передачи съ уставомъ Главнаго Общества. Подобная переписка между Совѣтомъ, Министерствомъ Путей Сообщенія и Министерствомъ Финансовъ продолжалась очень долго, а затѣмъ практика показала, что и безъ окончательнаго договора производить эксплоатацію дороги возможно, что необходимо повело за собой убѣжденіе, что торопиться съ утвержденіемъ окончательнаго договора нечего, тѣмъ болѣе, что такое отсутствіе договора давало большую свободу дѣйствій. Эта свобода дѣйствій въ виду новыхъ усложненныхъ обстоятельствъ и потребности усиливать перевозочную способность дороги была особенно дорога Главному Обществу, которое въ финансовомъ отношеніи было совершенно несостоятельно и только одни доходы Николаевской дороги давали ему средства удовлетворять потребностямъ движенія. Возможность пользоваться подобнымъ источникомъ истекала прямо изъ отсутствія формальнаго договора, который юридически обязывалъ бы Общество давать извѣстное, договоромъ опредѣленное направленіе доходамъ Николаевской дороги и, вмѣстѣ съ тѣмъ, давалъ бы Правительству полное законное основаніе требовать, чтобы расходы на усиленіе перевозочной способности дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи Главнаго Общества, производились на средства Общества, а не Правительства.

Впрочемъ, мы не видимъ въ этомъ большаго неудобства для Правительства. Если до сихъ поръ и замѣчалась невыгодная сторона такого положенія дѣла, то впослѣдствіи отсутствіе юридическихъ обязательствъ Правительства въ отношеніи къ Обществу можетъ быть для перваго только выгодно. Въ виду неисполненія Обществомъ финансовыхъ условій передачи дороги, Правительство имѣетъ полное право передать дорогу другому контрагенту на условіяхъ гораздо болѣе выгодныхъ, нежели условія Главнаго Общества, а послѣднее не можетъ имѣть никакой, даже косвенной придирки отстаивать свое право владѣнія дорогой, такъ какъ между Обществомъ и Правительствомъ не существуетъ никакого договора, а Высочайше утвержденныя условія передачи нарушены самимъ Обществомъ. Громадныя выгоды, предстоящія Главному Обществу отъ эксплоатаціи Николаевской дороги въ будущемъ, теперь очевидны для каждаго и условія передачи этой дороги оставляютъ за собою въ тѣни даже договоръ, заключенный съ Уайненсомъ на ремонтъ подвижнаго состава. Если потери Государственнаго Казначейства въ договорѣ съ Уайненсомъ можно было считать милліонами, и только втеченіи 6 лѣтъ, то потери при передачѣ Николаевской дороги можно считать десятками милліоновъ, и притомъ втеченіи цѣлыхъ 74 лѣтъ. Государственное достояніе въ такомъ положеніи оставаться не можетъ и не должно. Ошибки прошедшаго времени подлежатъ непремѣнному исправленію и не должны давать возможности частнымъ лицамъ обогащаться на счетъ государственнаго и общенароднаго достоянія, въ особенности, когда къ оправданію такого обогащенія не существуетъ даже юридическихъ основаній. Создавать же такія основанія въ настоящую минуту, т. е. заключить договоръ съ Главнымъ Обществомъ теперь, въ виду всего, что совершилось, и въ виду того значенія, которое пріобрѣла Николаевская дорога, было бы уже не ошибкой, а чѣмъ-нибудь болѣе серьезнымъ*).

---

*) До сихъ поръ матерьяломъ для нашего изслѣдованія служило дѣло канцеляріи г. Министра Финансовъ, но въ дальнѣйшемъ нашемъ изложеніи фактическая сторона дѣла будетъ заимствована нами изъ «Сборника статистическихъ свѣдѣній Минист. Путей Сообщенія», концессій, техническихъ условій и другихъ официально опубликованныхъ документовъ.

ГЛАВА V.

Сооруженіе Московско-Ярославской, Рыбинско-Бологовской и Курско-Харьково-Азовской дорогъ.

Прежде нежели мы приступимъ къ прерванному нами продолженію исторіи сооруженія общей сѣти, мы думаемъ разсмотрѣть условіе сооруженія двухъ дорогъ, лежащихъ въ сторонѣ отъ общей сѣти. Мы говоримъ о Московско-Ярославской и Рыбинско-Бологовской дорогахъ. Что же касается Курско-Таганрогской, то мы будемъ говорить объ ней въ этой главѣ на томъ основаніи, что концессія на нее выдана какимъ-то особымъ порядкомъ, даже нѣсколько раньше этихъ двухъ дорогъ.

Разрѣшеніе на постройку первой изъ нихъ до Сергіевскаго посада относится еще къ 1859 году; но мы не говорили объ ней прежде на томъ основаніи, что, будучи устроена въ видахъ только пассажирскаго движенія, она не могла имѣть большаго экономическаго значенія, пока не была продолжена до Ярославля. Мы выдѣляемъ эти двѣ дороги на томъ основаніи, что условія ихъ постройки существенно отличаются отъ другихъ. Обѣ онѣ принадлежатъ дѣйствительнымъ, а не фиктивнымъ акціонернымъ обществамъ и притомъ послѣдняя выстроена исключительно на одинъ акціонерный капиталъ. Только впослѣдствіи часть акцій, по соглашенію съ владѣльцами ихъ, обращена въ облигаціи, съ уменьшеніемъ номинальной ихъ стоимости на одну треть.

Постройка Ярославской дороги начата сооруженіемъ участка до Сергіевскаго посада; для этого еще въ 1859 году образовалось акціонерное общество, съ капиталомъ въ 4.050,000 руб., посредствомъ выпуска 27,000 акцій по 150 рублей каждая, безъ всякой гарантіи и субсидіи отъ Правительства. Уставъ общества утвержденъ 29 мая 1859 года. Дальнѣйшее продолженіе дороги до Ярославля предоставлено усмотрѣнію или общества или Правительства. Если такого продолженія потребуетъ Правительство, то оно даетъ обществу гарантію чистаго дохода въ $4^1/_2\%$, считая въ томъ числѣ и погашеніе капитала, употребленнаго на всю линію, но не свыше 680,000 руб. въ годъ. Акціи были разобраны и по нимъ состоялись уже первые взносы, но затѣмъ вѣра въ успѣхъ предпріятія очень быстро исчезла, хотя поводовъ къ тому не было никакихъ и 5166 акцій не были вполнѣ опла-

чены. Владѣльцы этихъ акцій рѣшились лучше потерять первоначальные взносы въ размѣрѣ 183,690 руб., чѣмъ рисковать окончательной оплатой акцій. Обстоятельство это ясно указываетъ, какъ мало было развито наше общество въ промышленномъ отношеніи: оно отказывалось отъ весьма солиднаго предпріятія, во главѣ котораго находились люди вполнѣ добросовѣстные, и отдавало свои капиталы въ руки аферистовъ на предпріятія, не имѣвшія никакихъ шансовъ успѣха. Стоитъ только вспомнить акціонерную горячку этого времени, чтобы убѣдиться въ справедливости нашего замѣчанія. Какъ бы то ни было, но общество Московско-Троицкой дороги не было въ состояніи помѣстить вновь неоплаченныхъ акцій и, вслѣдствіе этого, оказалось въ дефицитѣ. Необходимо было прибѣгнуть къ займу у Правительства для окончанія дороги. Заемъ этотъ былъ совершенъ въ 1861 году въ размѣрѣ 588,525 руб. Такимъ образомъ общество имѣло слѣдующія средства:

1) Акціонерный капиталъ	за	21834 акціи	3.275,100 руб.
2) Выгоды отъ уничтоженія неоплаченныхъ акціонерами	„	5166 акцій	183,690 руб.
3) Ссуда отъ правительства			588,525 руб.
		Итого	4.047,315 р. [1])

На 66 верстъ протяженія дороги сумма эта составляетъ 61,323 руб. кредитныхъ на версту. Хотя эту цѣну и нельзя назвать дешевой при отсутствіи расходовъ на реализацію капитала, но въ этомъ случаѣ необходимо принять во вниманіе, во-первыхъ, что по новизнѣ дѣла она строилась довольно продолжительное время, а именно 2 года и три мѣсяца, вслѣдствіе чего необходимо увеличились издержки на администрацію и на уплату процентовъ акціонерамъ за время постройки; во-вторыхъ, что стоимость постройки Московскаго дебаркадера, при незначительной длинѣ дороги, возвышаетъ ея стоимость; въ третьихъ, что отчужденіе земель обошлось чрезвычайно дорого, а именно, около 473 рублей за десятину, тогда какъ въ другихъ мѣстностяхъ оно обходится не болѣе 100 руб.; въ четвертыхъ, что техническія условія сооруженія, при чрезвычайно волнистой мѣстности, были

[1]) Въ уставѣ общества 7 іюня 1868 года стоимость сооруженія Троицкаго участка принята въ 4.307,881 руб.; но это произошло потому, что къ тому времени возросъ долгъ Общества Правительству по неплатежу процентовъ за ссуду, такъ какъ отчисляемыя на этотъ предметъ суммы употреблены, съ разрѣшенія правительства, на расходы по улучшенію дороги, не вошедшіе въ первоначальную смѣту.

нелегки, а именно, кривыя не допускались радіусомъ менѣе 500 саж., а продольные склоны болѣе 0,008 с.; въ пятыхъ, наконецъ, что пріемы сооруженія въ то время еще не были выработаны на столько, какъ это было впослѣдствіи. Всѣ эти обстоятельства должны были повліять на возвышеніе стоимости этой дороги.

Въ 1867 г. Правленіе Общества обращалось къ Министру Путей Сообщенія съ просьбою объ утвержденіи устава, примѣненнаго ко всему протяженію дороги отъ Москвы до Ярославля, при чемъ ходатайствовало о гарантіи Правительства въ 5% на акціонерный капиталъ общества въ 3.275.100 руб., въ 6% на сумму состоящаго за обществомъ долга Правительству въ размѣрѣ 687,375 руб. и 5 1/12% на облигаціонный капиталъ въ размѣрѣ 11.200.000 руб. металлическихъ, предназначенный для постройки участка отъ Троицко-Сергіевскаго посада до Ярославля съ вѣтвью къ рѣкѣ Волгѣ. По разсмотрѣніи этого устава въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ уполномоченнымъ Общества объявлено Высочайше утвержденное положеніе Комитета, состоявшее въ томъ, что опредѣлить срокъ выпуска облигацій Московско-Ярославской дороги и предоставить имъ гарантію, въ виду необезпеченія строительными капиталами другихъ линій и преимущественно Курско-Азовской дороги, невозможно; но, признавая дорогу эту заслуживающею полнаго вниманія и поощренія, Комитетъ нашелъ совершенно справедливымъ перечислить ее изъ числа второстепенныхъ линій въ категорію первостепенныхъ, въ чемъ уполномоченнымъ Общества выдано удостовѣреніе гг. Министровъ: Путей Сообщенія и Финансовъ.—Затѣмъ въ началѣ марта 1868 года, когда сооруженіе Харьково-Азовской линіи было обезпечено, уполномоченные общества представили вновь на усмотрѣніе Министра Путей Сообщенія проекты устава и техническихъ условій сооруженія на окончаніе линіи до Ярославля. Въ этихъ условіяхъ линію предположено было вести не на Переяславль, какъ проведено шоссе, а на Александровъ, и хотя линія такимъ образомъ удлиннялась между конечными пунктами на 14 верстъ, но за то она проходитъ по болѣе населенной мѣстности и удешевляется какъ постройка, такъ и эксплоатація дороги. Не отвергая возможности такого удешевленія, мы все-таки должны замѣтить, что эта дешевизна могла принести пользу обществу, при вредѣ интересамъ торговли и промышленности, такъ какъ она вызываетъ постоянное увеличеніе провозной платы. На этомъ основаніи намъ бы казалось, что такія изъятія могутъ быть допускаемы только при невозможности вести дорогу по кратчайшему направленію.

По размотрѣніи устава и техническихъ условій въ Министерствѣ Путей Сообщенія сдѣланы были нѣкоторыя измѣненія: такъ, въ уставъ включено обязательство Общества принять четвертую часть потребныхъ для новой дороги паровозовъ и рельсовъ, заказанныхъ Правительствомъ въ Россіи; количество подвижнаго состава увеличено 4 паровозами; выемки менѣе 0,5 сажени предположено, по возможности, уничтожить; одну изъ станцій, расположенную на скатѣ, предположено устроить на площадкѣ въ 350 саженъ и замѣнить нѣкоторыя чугунныя трубы каменными. 4 мая 1868 г. означенный проектъ былъ препровожденъ къ Министру Финансовъ, который увѣдомилъ Министра Путей Сообщенія, что уполномоченные Общества, не надѣясь на утвержденіе гарантіи на акціонерный капиталъ и имѣя въ виду вышеозначенныя измѣненія техническихъ условій, просили опредѣлить сумму облигаціоннаго капитала не въ 11.200,000 руб., а въ 12 мил. рублей. Съ своей стороны Министръ Финансовъ, соглашаясь на такое увеличеніе облигаціоннаго капитала, находилъ, что гарантія можетъ быть дана только на облигаціонный капиталъ, такъ какъ акціонерный уже образованъ и осуществленіе предпріятія зависитъ лишь отъ реализаціи облигаціоннаго капитала.

При окончательной редакціи устава облигаціонный капиталъ Общества опредѣленъ въ 12 мил. руб., длина дороги въ 196 верстъ главнаго пути и въ 4 версты вѣтвь къ Волгѣ; количество подвижнаго состава въ 43 паровоза и 812 вагоновъ, что составляетъ одинъ паровозъ на 4,6 верстъ и слишкомъ по 4 вагона на версту дороги. Такое количество подвижнаго состава значительно превышаетъ опредѣленное на многихъ другихъ дорогахъ. По разсмотрѣніи устава въ Комитетѣ Министровъ, онъ былъ Высочайше утвержденъ 7 іюня 1868 года.

Такимъ образомъ номинальная стоимость сооруженія участка отъ Ярославля до Троицкаго посада опредѣлилась въ 60.000 руб. съ версты. Если же изъ общей суммы исключить расходы на реализацію капитала, которые по разцѣночной вѣдомости показаны въ 26%, то дѣйствительная стоимость будетъ 44,400 р. съ версты. Принимая же въ соображеніе, что разница въ стоимости сооруженія желѣзныхъ дорогъ можетъ только состоять въ расходахъ на земляныя работы и искуственныя сооруженія, и что эти расходы на Сергіевско-Ярославскомъ участкѣ по разцѣночной вѣдомости опредѣлены въ 15,318 руб. на версту и допуская эту разницу даже въ 50%, мы никакъ не можемъ себѣ объяснить, какъ въ виду этого опыта могли утверждаться цѣны въ

80 и болѣе тысячъ рублей за версту при меньшемъ количествѣ подвижнаго состава.

Образцовый порядокъ эксплоатаціи этой дороги съ перваго года открытія по ней движенія указываетъ прямо, что люди, взявшіеся за управленіе этимъ дѣломъ, вели его не только честно, но и съ положительнымъ умѣньемъ. Даже въ первый годъ открытія движенія, когда дорога работала только съ небольшимъ четыре мѣсяца, она дала уже чистый доходъ, составлявшій 36% общаго валоваго сбора; въ слѣдующемъ же 1863-мъ году, когда дорога работала круглый годъ, онъ составлялъ 55% валоваго сбора, хотя послѣдній не превышалъ 5570 руб. на версту. Эта экономія въ расходахъ эксплоатаціи, несмотря на незначительную длину линіи, служитъ порукою, что, при сооруженіи участка до Ярославля, интересы акціонеровъ Общества были соблюдены и что дѣйствительная стоимость сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, при одинаковыхъ съ Ярославской дорогой условіяхъ, не можетъ обойтись менѣе 44 т. рублей съ версты. Но такъ какъ при всѣхъ послѣдующихъ сооруженіяхъ допускались гораздо болѣе легкія техническія условія сооруженія, то слѣдовало бы ожидать, что послѣ этого примѣра стоимость сооруженія желѣзныхъ дорогъ должна у насъ значительно понизиться, а между тѣмъ мы видимъ совершенно противное: она не только не понижается, но иногда возрастаетъ въ значительной степени. Замѣчательно, что стоимость сооруженія достигала особенно высокихъ цѣнъ въ тѣхъ случаяхъ, когда постройка отдавалась по особымъ распоряженіямъ, т. е. когда дорога не входила въ предположенную сѣть, вслѣдствіе чего правительственныхъ изысканій вовсе не имѣлось въ виду, основаніемъ же для рѣшенія вопроса служили частныя изысканія, интересъ которыхъ состоитъ въ томъ, чтобъ указать трудности сооруженія и тѣмъ возвысить цифру стоимости постройки.

Перейдемъ къ изложенію исторіи сооруженія Рыбинской желѣзной дороги. Первое предположеніе объ этомъ сооруженіи относится еще къ 1857 году. Уполномоченные рыбинскаго купечества: почетный гражданинъ Журавлевъ, рыбинскій 2-й гильдіи купецъ Щербаковъ, коллежскій совѣтникъ Новосельскій и отставной флота капитанъ 1-го ранга Глазенапъ просили разрѣшенія сдѣлать изысканія отъ города Рыбинска до ст. Бологое на Николаевской желѣзной дорогѣ и представить проектъ устава на образованіе акціонернаго общества и смѣты для сооруженія дороги. Вслѣдствіе даннаго на эту просьбу 27 апрѣля 1854 года Вы-

сочайшаго разрѣшенія, изысканія произведены въ 1857 и 1858 годахъ и учредители представили проектъ договора съ Николаевской дорогой о перевозкѣ по этой дорогѣ нагруженныхъ вагоновъ Рыбинской дороги до С.-Петербурга. Главное Управленіе Путей Сообщенія, по разсмотрѣніи этихъ условій, не могло согласиться съ предложеніями учредителей и выработало по этому предмету свои предложенія, которыхъ однакожь не могли принять учредители, вслѣдствіе чего предложеніе о сооруженіи дороги не осуществилось.

Намъ памятны однакожь ходившіе въ то время слухи о разногласіи между учредителями и Главнымъ Управленіемъ Путей Сообщенія. Въ обществѣ говорили, что Главное Управленіе, опасаясь въ то время принять на себя обязательство перевозить безусловно все количество грузовъ, которое можетъ доставить Рыбинско-Бологовская дорога, соглашалось принимать не болѣе пяти поѣздовъ въ сутки, но съ тѣмъ, чтобы Рыбинская дорога приняла на себя обязательство уплаты за эти пять поѣздовъ въ сутки во всякомъ случаѣ, будетъ ли отъ нея доставленъ грузъ для этихъ поѣздовъ или нѣтъ. Мотивомъ такого требованія выставлялось то обстоятельство, что для перевозки этого груза, даже въ вагонахъ Рыбинской дороги, управленіе Николаевской дороги должно имѣть особое количество паровозовъ съ прислугою и заготовить для нихъ топливо, что вызоветъ непроизводительную затрату, если Рыбинская дорога не будетъ въ состояніи доставлять опредѣленное количество грузовъ. Принимая въ соображеніе возможность подобной случайности, учредители общества предлагали платить проценты съ того капитала, который будетъ такимъ образомъ излишне затраченъ Правительствомъ на заготовленіе какъ подвижнаго состава, такъ и топлива, за все то время, въ которое не будетъ доставляться полное число вагоновъ, но это условіе не было принято, а учредители не рѣшались взять на себя обязательство платить за пять поѣздовъ ежедневно, такъ какъ въ то время не предполагалось возможности движенія грузовъ къ Петербургу втеченіи цѣлаго года.

Недавно, кажется, а вѣрится съ трудомъ! Въ то время по Николаевской дорогѣ въ оба направленія перевозилось не болѣе 35 мил. пудовъ груза и дорога опасалась принять на себя обязательство перевозить еще $36^1/_2$ мил. пудовъ, а нынѣ она перевозитъ 200 мил. пудовъ и не остановится въ пріемкѣ еще большаго количества грузовъ. Замѣтимъ, что Николаевская дорога въ два пути, а Рыбинская предполагалась въ одинъ

путь. Тогда не рѣшались принять въ сутки болѣе пяти поѣздовъ по 20 вагоновъ каждый; теперь же по конвенціи между дорогами Рыбинской и Николаевской, послѣдняя принимаетъ отъ первой 400 вагоновъ въ сутки, независимо тѣхъ грузовъ, которые передаются ей въ Москвѣ со всѣхъ остальныхъ дорогъ, которыхъ въ то время не было.

Опасались даже сдѣлать затрату на излишнее количество паровозовъ, которые могли остаться нѣкоторое время безъ дѣла, и тѣмъ лишали Николаевскую дорогу возможности перевозить по крайней мѣрѣ 36 мил. пудовъ грузовъ втеченіи цѣлыхъ 10 лѣтъ на разстояніи 300 верстъ. Если принять въ соображеніе даже теперешнюю плату по 6 коп. съ пуда, то это представляетъ ежегодный недочетъ валоваго дохода въ 2.160,000 рублей, при единовременной затратѣ въ 600,000 руб. на лишнее количество паровозовъ; если же принять тогдашнюю плату въ $7^1/_2$ коп. съ пуда, то ежегодный недоборъ будетъ въ 2.700,000 руб., а въ 10 лѣтъ 27 мил. руб. Мудрено ли, что Николаевская дорога такъ долго оставалась бездоходною?

Всѣ эти соображенія могутъ показаться весьма наивными и тѣмъ болѣе поразительными, что въ то время вопросъ о значеніи желѣзныхъ дорогъ уже началъ разъясняться и въ уставъ Главнаго Общества, который былъ утвержденъ годомъ ранѣе, вошло условіе, что дороги должны имѣть достаточное количество подвижнаго состава, удовлетворяющее потребностямъ движенія. Какимъ же образомъ возможно согласить это требованіе отъ частнаго общества, съ тѣмъ обстоятельствомъ, что правительственная дорога, устроенная въ два пути, отказывалась удовлетворять вновь открывающейся потребности движенія? Позволимъ себѣ здѣсь только одно замѣчаніе. Мы удивляемся той недальновидности гг. учредителей, которую они при этомъ выказали. Намъ кажется, что имъ бы слѣдовало согласиться на всѣ предложенныя условія. Практика навѣрное указала бы Главному Управленію ту выгоду, которая возникала для Николаевской дороги вслѣдствіе увеличенія на ней движенія и такимъ образомъ заставила бы измѣнить первоначальныя условія. Еслибъ даже Рыбинская дорога и не могла доставлять ежедневно пяти поѣздовъ, то Главное Управленіе, хотя бы и имѣло *юридическое право* требовать уплаты за нихъ денегъ, какъ намъ кажется, никогда бы не могло возбудить подобнаго требованія, въ особенности въ томъ случаѣ, еслибъ оно стѣснило общество. Мы позволяемъ себѣ такъ думать на томъ основаніи,

что для требованій Правительства кромѣ юридическихъ основаній нужно еще и нравственное убѣжденіе въ справедливости требованій.

Затѣмъ проходитъ 9 лѣтъ и вопросъ объ устройствѣ желѣзной дороги остается безъ движенія. Наконецъ, въ мартѣ 1867 года генералъ-маіоръ Гейротъ, Генеральнаго Штаба капитанъ Петровъ и статскій совѣтникъ Штукенбергъ представили примѣрную разцѣнку и проектъ уступочнаго договора на построеніе дороги отъ Рыбинска до Петербурга и просили разрѣшить вопросъ, какому направленію будетъ отдано предпочтеніе: прямому соединенію Рыбинска съ Петербургомъ или же съ Бологовской станціей Николаевской дороги, какъ ходатайствовало рыбинское купечество въ 1857 году. При сравненіи этихъ двухъ направленій оказалось, что по изысканіямъ 1857 года протяженіе дороги опредѣлено въ 278 верстъ, а количество потребнаго капитала исчислено въ 18 мил. р., т. е. по 65 т. съ версты. Направленіе же пути прямо на Петербургъ имѣетъ протяженіе 525 верстъ, а необходимый капиталъ для сооруженія требовался въ 39.375,000 р., т. е. по 75 т. рублей за версту. Согласно Высочайшему повелѣнію 20 апрѣля 1867 года, ходатайство это внесено на разсмотрѣніе Комитета желѣзныхъ дорогъ.

По разсмотрѣніи этого предложенія учредителей, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ призналъ, что соединеніе Рыбинска съ Петербургомъ желѣзной дорогой заслуживаетъ поощренія Правительства, что для осуществленія сего предпріятія можетъ быть дарована правительственная гарантія послѣ обезпеченія дорогъ первой категоріи, уже строющихся или разрѣшенныхъ, и что изъ предложенныхъ направленій слѣдуетъ отдать предпочтеніе направленію на Бологовскую или другую ближайшую станцію Николаевской желѣзной дороги, такъ какъ здѣсь нужно построить всего 278 верстъ, тогда какъ по прямому направленію къ Петербургу 525 верстъ, а необходимый капиталъ по первому направленію не превышаетъ 20 милліоновъ, тогда какъ по второму требуется 39 милліоновъ, а между тѣмъ путь къ Петербургу сокращается только на 48 верстъ. На этомъ основаніи Комитетъ положилъ объявить просителямъ, что если они желаютъ строить дорогу прямо къ Петербургу безъ гарантіи Правительства, то имъ можетъ быть дозволено сдѣлать на ихъ собственный счетъ изысканія для опредѣленія на положительныхъ данныхъ стоимости сооруженія и потребнаго для сего капитала. Означенное постановленіе Комитета было Высочайше утверждено 7 іюня 1867 года.

Вслѣдъ за симъ въ Министерство Путей Сообщенія поступило нѣсколько предложеній.

1) Генералъ-лейтенанта Озерскаго и К° для устройства дороги отъ Рыбинска до Твери на протяженіи 216 верстъ. Капиталъ исчисленъ былъ въ 15.142,205 руб. кредитныхъ, что составляетъ около 70 т. за версту; капиталъ этотъ предполагалось образовать выпускомъ $^1/_3$ акцій и $^2/_3$ облигацій. Для скорѣйшаго осуществленія предпріятія испрашивалась отъ Правительства ссуда въ 1 мил. руб. подъ залогъ гарантированныхъ Правительствомъ бумагъ и пріобрѣтеніе имъ акцій на сумму въ 5 мил. руб. съ платежемъ по 80% за 100, т. е. на 4 мил. руб. Подвижной составъ исчисленъ въ 43 паровоза, 30 пассажирскихъ и 750 товарныхъ вагоновъ.

2) Почетнаго гражданина Городова, который взялъ на себя ходатайство отъ учредителей общества, состоявшагося еще въ 1857 году, контръ-адмирала Глазенапа и другихъ. Капиталъ общества на устройство дороги отъ Рыбинска до Бологое длиною въ 278 верстъ опредѣлялся въ 19.223,700 мет. рублей, считая по 69,150 руб. на версту. Капиталъ этотъ предполагалось образовать выпускомъ на 14.873,000 облигацій и на 4.350,700 акцій, причемъ гарантія Правительства въ 5% и $^1/_{12}$% погашенія испрашивалась на одинъ облигаціонный капиталъ. Окончить работы предположено было въ 3 года; количество же подвижнаго состава назначалось 45 паровозовъ, 100 вагоновъ пассажирскихъ и 900 товарныхъ. Впослѣдствіи (27 іюня) Городовъ изъявилъ готовность принять сооруженіе дороги безъ гарантіи Правительства, но съ тѣмъ, чтобы Правительство оставило за собою акцій на нарицательную сумму въ 6.250,000 руб. по 80% за 100, т. е. на 5.000,000 руб. При этомъ онъ соглашался вести дорогу и на станцію Осѣченку, если такому направленію будетъ дано предпочтеніе, по разсчету 69,150 руб. за версту.

3) Генералъ-лейтенанта Гейрота, 9 января 1868 года, на устройство дороги отъ Петербурга къ мѣстечку Любецъ близъ Череповца на разстояніи 415 верстъ. Нарицательный капиталъ общества опредѣлялся въ 34.757,500, т. е. по 83,705 руб. мет. за версту, но при этомъ количество подвижнаго состава опредѣлялось въ 70 паровозовъ, 29 пассажирскихъ и 2,000 товарныхъ вагоновъ.

4) Полковника Кирѣева и К°, отъ 20 апрѣля 1868 года, на сооруженіе дороги отъ Рыбинска до Осѣченской станціи Ни-

колаевской желѣзной дороги, при длинѣ ея въ 240 верстъ. Капиталъ общества опредѣленъ въ 16.560,000 рублей, или по 69,000 руб. за версту. Подвижной составъ предположено имѣть въ 42 паровоза, 22 вагона пассажирскихъ и 1000 вагоновъ товарныхъ. Гарантія Правительства не требовалась, но вмѣсто нея испрашивалась ссуда Правительства подъ надлежащіе залоги въ 1.250,000 руб. и взятіе Правительствомъ акцій на 5.000,000 руб. по 80% за сто. Время окончанія работъ опредѣлялось въ $2^1/_2$ года.

Изъ всѣхъ означенныхъ предложеній Министръ Путей Сообщенія находилъ болѣе выгоднымъ предложеніе г. Кирѣева. Предложеніе г. Озерскаго не могло быть принято на томъ основаніи, что направленіе, имъ указанное, шло слишкомъ близко къ Ярославской дорогѣ, почти паралельно водяному пути отъ Твери къ Рыбинску и вмѣстѣ съ симъ удлинялся путь къ Петербургу противъ Осѣченскаго на 75 верстъ. Ходатайство г. Гейрота не могло быть удовлетворено на томъ основаніи, что учредители испрашивали гарантію Правительства на капиталъ болѣе 34 мил. рублей и при протяженіи дороги въ 415 верстъ она все-таки не доходила бы до Рыбинска, отъ котораго до мѣстечка Любецъ товары должны были бы идти водою на протяженіи 173 верстъ. Что же касается предложенія Городова, то оно найдено менѣе выгоднымъ на томъ основаніи, что капиталъ имъ исчисленный превышаетъ стоимость сооруженія, предложенную г. Кирѣевымъ, на 36 тысячъ рублей и кромѣ того онъ требовалъ участія Правительства въ предпріятіи на мил. руб. болѣе, чѣмъ г. Кирѣевъ. Ходатайство же послѣдняго о выдачѣ аванса подъ надлежащіе залоги, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, не представляло такого риска для Правительства, какъ взятіе акцій, которыя могутъ понизиться въ цѣнѣ. Соображенія эти были представлены 27 іюня 1868 года на разсмотрѣніе Комитета Министровъ. 2 іюля Комитетъ Министровъ опредѣлилъ открыть состязаніе между полковникомъ Кирѣевымъ и почетнымъ гражданиномъ Городовымъ посредствомъ приглашенія ихъ представить окончательныя ихъ условія въ запечатанныхъ конвертахъ съ тѣмъ, чтобы поверстная стоимость была не болѣе 69,000 руб. и чтобы никакого аванса отъ Правительства не было назначаемо, а представлены были бы только соображенія—на какую сумму Правительство должно взять акцій. При вскрытіи 6 іюля въ присутствіи соискателей доставленныхъ ими конвертовъ, оказалось, что г. Городовъ просилъ участія Правительства въ акціяхъ на 3.000,000 руб. съ

уплатою за нихъ по 80% за 100, уполномоченный же полковника Кирѣева заявлялъ, что довѣритель его находилъ возможнымъ принять сооруженіе дороги безъ всякаго содѣйствія Правительства. Вслѣдствіе сего 12 іюля 1867 года концессія Высочайше утверждена за полковникомъ Кирѣевымъ.

Изъ всего вышеизложеннаго хода означеннаго дѣла читатель можетъ ясно видѣть, что главное вниманіе Правительства было обращено на то, чтобъ соединеніе Рыбинска съ Петербургомъ состоялось при наименѣе возможномъ пособіи со стороны Правительства. Такое заключеніе мы позволяемъ себѣ сдѣлать, во-первыхъ, на томъ основаніи, что по постановленію Комитета желѣзныхъ дорогъ 7 іюня 1867 года объявлено товариществу Гейротъ и К°, что дорога можетъ быть построена и прямо къ Петербургу, если учредители не будутъ требовать гарантіи Правительства; во-вторыхъ, при самомъ разсмотрѣніи всѣхъ предложеній правильность оцѣнки стоимости сооруженія повидимому вовсе не была предметомъ обсужденія, такъ какъ данныхъ для этого, за отсутствіемъ мѣстныхъ правительственныхъ изысканій, не было никакихъ. Въ основаніе оцѣнки просто была принята низшая цѣна, предъявленная полковникомъ Кирѣевымъ, но насколько эта цѣна соотвѣтствовала условіямъ мѣстности и существовавшимъ цѣнамъ на работы, матеріалы и принадлежности дороги, объ этомъ не могло быть и рѣчи.

Точно также не подвергался обсужденію вопросъ объ экономическомъ значеніи линіи, соединяющей такой важный торговый пунктъ, какъ Рыбинскъ, со столичнымъ и портовымъ городомъ Петербургомъ и о значеніи этой линіи въ цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ, подлежащихъ сооруженію въ Россіи. А между тѣмъ, разсмотрѣніе этихъ вопросовъ, какъ намъ кажется, было не только не лишнее, но положительно необходимо.

Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что для Правительства не можетъ быть безразлично, какая сумма тратится на сооруженіе желѣзной дороги, такъ какъ эта трата дѣлается изъ общихъ оборотныхъ средствъ страны и если удовлетвореніе извѣстной общественной потребности можетъ обойтись дешевле, то въ странѣ остаются средства для удовлетворенія другихъ не менѣе важныхъ потребностей. На этомъ основаніи, хотя сооруженіе Рыбинской дороги и не вызывало прямыхъ и непосредственныхъ пожертвованій со стороны Правительства, но для русскаго общества далеко не можетъ быть безразлично, дѣйствительно ли нуженъ на сооруженіе ея опредѣленный по концессіи капиталъ, или часть его разошлась по кар-

манамъ учредителей, банкировъ и строителей. Намъ могутъ возразить, что учредители и строители этой дороги оказались несостоятельными и что, стало быть, опредѣленный капиталъ былъ недостаточенъ; но мы на это замѣтимъ, что несостоятельность въ данномъ случаѣ могла зависѣть или отъ неправильной реализаціи капитала, или отъ неразсчетливыхъ тратъ, которыя всѣ эти господа позволяли себѣ, какъ скоро получили право выпускать бумаги, а вовсе не отъ недостаточной цифры назначеннаго капитала. Что этого капитала, напротивъ, было слишкомъ достаточно, то мы можемъ доказать это цифрами.

Шуйско-Ивановская дорога не за долго передъ тѣмъ отдана была за поверстную стоимость 56,616 руб. и обществу Варшавско-Вѣнской дороги поверстная стоимость дороги обошлась въ 36,626 руб. кредитныхъ; слѣдовательно капиталъ въ 69,000 р. металлическихъ, представляющій собою болѣе 80,000 руб. кредитныхъ. превышаетъ болѣе чѣмъ вдвое сумму стоимости Варшавско-Вѣнской дороги. Намъ могутъ возразить, что акціи Рыбинской дороги не гарантированы Правительствомъ и потому реализація ихъ должна была повлечь за собою большія потери. Вотъ здѣсь-то, какъ намъ кажется, и сдѣлана была серьезная ошибка. Такой путь, какъ дорога между Рыбинскомъ и Петербургомъ, ни въ какомъ случаѣ не могъ оставаться бездоходнымъ, и если гарантія Правительства давалась такимъ дорогамъ, какъ Елецко-Грязская или Шуйско-Ивановская, то тѣмъ болѣе она могла быть дана Рыбинской дорогѣ на томъ простомъ основаніи, что здѣсь она была бы только номинальной. Но дѣло въ томъ, что гарантія въ этомъ случаѣ отнимала бы поводъ возвышать номинальную стоимость дороги и оправдывать это возвышеніе дороговизною реализаціи капитала. Кромѣ того, отсутствіе правительственной гарантіи предоставляло учредителю полную свободу въ выпускѣ бумагъ и освобождало его отъ всякаго правительственнаго контроля въ дѣйствительномъ сборѣ и правильномъ употребленіи капитала. Банкиры, снабдившіе учредителя общества средствами для сооруженія, могли взять, и вѣроятно взяли, эти акціи за половинную цѣну, такъ что опредѣленный капиталъ общества, по уставу, представляется цифрой совершенно фиктивной. Эта фиктивность капитала прямо выразилась въ паденіи цѣны акцій, которая разомъ упала до 55 руб. кредитныхъ за 100 металлическихъ. Эта огромная разница номинальной и дѣйствительной цѣны акцій вмѣстѣ съ убѣжденіемъ, что дорога должна приносить доходъ, сдѣлали изъ этихъ акцій любимую

игровую бумагу здѣшней биржи. Цѣны на нихъ колебались постоянно и унесли не мало состояній, погибшихъ въ этой игрѣ. Только въ послѣднее время доходность дороги установила на нихъ болѣе постоянную цѣну. Все это зло и возможность большей наживы впослѣдствіи явились только потому, что при выдачѣ концессіи не обращено было серьезнаго вниманія на дѣйствительную стоимость предпріятія, а также на экономическое значеніе дороги. Возможность сооруженія дороги безъ содѣйствія Правительства увлекла высшія сферы до такой степени, что двойная сумма стоимости предпріятія вовсе не обратила на себя вниманія, и такимъ образомъ былъ допущенъ безконтрольный выпускъ бумагъ. Кто не помнитъ тѣхъ безпорядковъ, которые произошли вслѣдствіе этого на первыхъ общихъ собраніяхъ акціонеровъ. и тѣхъ обвиненій, которыя возникли противъ учредителей и строителей? Всѣмъ памятно также и то печальное положеніе общества, въ которомъ оно очутилось вслѣдствіе несостоятельности строителей: при громадной цифрѣ номинальнаго капитала оно не имѣло средствъ на снабженіе дороги опредѣленнымъ количествомъ подвижнаго состава и на расплату съ контрагентами, такъ что имущество дороги было арестовано. Всѣ эти печальныя событія были слѣдствіемъ той свободы дѣйствій, которая предоставлена была учредителю по концессіи, въ которой не установленъ былъ вовсе порядокъ выпуска акцій, а существующія правила въ общемъ законодательствѣ признавались неудобными и стѣснительными для желѣзнодорожныхъ обществъ.

Обращаясь затѣмъ къ общему значенію этой линіи въ системѣ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, мы видимъ также, что вопросъ этотъ не обратилъ на себя вниманія. Все значеніе этой дороги сводилось только къ передвиженію грузовъ изъ Рыбинска въ Петербургъ, а такъ какъ соединеніе перваго съ Николаевской дорогой вполнѣ достигало этой цѣли, то затѣмъ наиболѣе удобнымъ казалось направленіе, требующее меньшихъ затратъ. Въ этомъ взглядѣ выразился общій характеръ нашей административной практики, которая, увлекаясь подробностями отдѣльнаго вопроса, страдаетъ недостаткомъ обобщеній. Отношеніе Рыбинска къ Петербургу поглотило повидимому все вниманіе, какъ будто огромная полоса Россіи, лежащая къ сѣверу отъ Волги, вовсе не существуетъ и никогда не будетъ нуждаться въ желѣзныхъ дорогахъ. Еслибъ вопросъ этотъ представился въ то время, то простой взглядъ на карту указалъ бы, что оставить этотъ обширный край безъ искуственныхъ путей сообщенія не возможно и что здѣсь совреме-

немъ должна развиться цѣлая сѣть желѣзныхъ дорогъ, что линія, соединяющая Рыбинскъ и Петербургъ, должна войти въ составъ этой сѣти, и что направленіе ея не можетъ быть обсуждаемо отдѣльно отъ другихъ дорогъ, предстоящихъ къ сооруженію въ этой полосѣ Россіи. Если бы вопросъ этотъ былъ поставленъ такимъ образомъ, тогда предложеніе г. Гейрота получило бы совершенно иной характеръ, такъ какъ кромѣ соединенія Петербурга съ Рыбинскомъ три четверти этой линіи могли бы служить началомъ большой сѣверной магистральной линіи, соединяющей Петербургъ съ Пермью и проходящей черезъ Череповецъ. Вологду и Вятку. Необходимость этой линіи внѣ всякаго сомнѣнія и оставлять нашъ сѣверъ безъ желѣзныхъ дорогъ, тогда какъ внутренняя и южная части Россіи изрѣзаны ими, значитъ затруднять положеніе сѣвернаго плательщика налоговъ, для котораго конкуренція на общемъ русскомъ рынкѣ съ жителями другихъ мѣстностей, пользующихся удобствомъ сообщеній, становится невозможной, а между тѣмъ онъ несетъ тѣ же повинности и интересы его заслуживаютъ, если не большаго, то, конечно, не меньшаго вниманія. Впрочемъ, ставить такъ широко какой бы то ни было вопросъ въ нашей административной практикѣ вовсе было не обычно, и вслѣдствіе этого постройка Рыбинско-Осѣченской дороги была рѣшена.

Вскорѣ однакожь учредители убѣдились въ большемъ удобствѣ направленія линіи на станцію Бологое, и тѣмъ скорѣе, что количество верстъ протяженія дороги увеличивалось, а слѣдовательно увеличивались и барыши учредителей. Уставъ Общества съ измѣненіемъ направленія линіи утвержденъ 29 января 1869 года и этимъ уставомъ капиталъ Общества опредѣленъ въ 19.320,000 металлическихъ рублей, а количество подвижнаго состава назначено въ 50 паровозовъ, 26 вагоновъ пассажирскихъ и 1167 товарныхъ, длина же линіи въ 280 верстъ.

Постройка дороги сдана была оптовымъ подрядчикамъ братьямъ Левестамъ, которые распорядились такъ, что громадной цифры складочнаго капитала оказалось недостаточно; строители вошли въ несостоятельность и не только не могли снабдить дорогу всѣмъ опредѣленнымъ по концессіи подвижнымъ составомъ, но даже не были въ состояніи расплатиться съ рабочими и поставщиками. По всей вѣроятности, такія послѣдствія вызваны крайне низкой цѣной реализаціи акцій.

4 іюня 1870 года, по освидѣтельствованіи дороги, движеніе было открыто, но съ тѣмъ условіемъ, чтобы по временному

Волжскому мосту передавались бы только товарные и пассажирскіе вагоны, движеніе же самыхъ паровозовъ по этому мосту не дозволялось. Постоянный же мостъ черезъ Волгу открытъ для движенія только въ концѣ 1871 года.

Между тѣмъ, вслѣдствіе недоставленнаго подрядчиками подвижнаго состава въ количествѣ 17 паровозовъ и 394 вагоновъ товарныхъ, а также вслѣдствіе оставленныхъ ими недодѣлокъ, капиталъ Общества оказался недостаточнымъ и оно вошло съ ходатайствомъ къ Правительству о ссудѣ въ 3.000,000 рублей. 26 іюня 1870 года послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе обществу выпустить 5% облигаціи, не гарантированныя Правительствомъ, на сумму 3.000,000 металлическихъ рублей. Облигаціи эти были реализированы Обществомъ по курсу $78^{3}/_{8}$%, что доставило Обществу 2.596,208 руб. 50 коп. На эти средства пріобрѣтено было 20 паровозовъ, 24 пассажирскихъ вагона и 833 товарныхъ, остатокъ же употребленъ на устройство полустанцій и пристани на Волгѣ.

Хотя такимъ образомъ Общество имѣло уже подвижнаго состава болѣе, чѣмъ было опредѣлено по уставу 1869 года, но впослѣдствіи оказалось его недостаточно, по количеству возникшаго движенія грузовъ. Вслѣдствіе этого общество составило смѣту на пріобрѣтеніе новыхъ 24 паровозовъ, 1,200 вагоновъ и ходатайствовало передъ Правительствомъ о ссудѣ 2.000,000 руб. подъ залогъ облигацій общества 2.500,000 металлическихъ рублей. 30 марта 1872 года такое ходатайство общества Высочайше разрѣшено было удовлетворить. Между тѣмъ до полученія разрѣшенія на эту ссуду въ Обществѣ возникъ вопросъ о сокращеніи акціонернаго капитала путемъ выпуска облигацій общества для выкупа 68,200 акцій. Того же 30 марта 1872 года общее собраніе акціонеровъ положило ходатайствовать передъ Правительствомъ о разрѣшеніи выпуска 5% облигацій на сумму 7.500,000 руб. металлическихъ съ тѣмъ, чтобы по реализаціи этихъ облигацій по курсу 78% за сто, употребить эту сумму: а) на возвратъ Правительству ссуды въ 2.000,000 руб., о которой передъ тѣмъ ходатайствовало общество; b) на выкупъ 68,200 акцій съ уплатой владѣльцамъ ихъ, заявившимъ на то согласіе, по 66 руб. за акцію въ 100 руб. и с) остатокъ употребить на образованіе оборотнаго капитала.

Въ счетъ ссуды, разрѣшенной 30 марта 1870 года, Правленіе пріобрѣло 24 паровоза и 1,300 вагоновъ товарныхъ, т. е. на 100 вагоновъ болѣе, чѣмъ предположено было смѣтою.

2 іюня 1872 года было Высочайше разрѣшено обществу на исчисленныя потребности выпустить на 7.500,000 руб. металлическихъ пяти-процентныхъ облигацій, не гарантированныхъ Правительствомъ.

Такимъ образомъ, капиталъ общества состоитъ:

а) изъ 12.500,000 акціонернаго капитала, раздѣленнаго на 125,000 акцій, по 100 руб. каждая.

b) изъ облигацій перваго выпуска, разрѣшеннаго 26 іюня 1870 года, на 3.000,000 руб. металлическихъ,

и с) изъ облигацій 2-го выпуска, разрѣшеннаго 2 іюня 1872 года — на 7.500,000 руб. мет., всего изъ 23.000,000 руб., что составитъ по 82,142 руб. металлическихъ на версту. — Хотя дорога и снабжена, такимъ образомъ, значительнымъ количествомъ подвижнаго состава, но все же поверстная стоимость дороги представляется баснословною, и только этимъ обстоятельствомъ объясняется дешевизна биржеваго курса акцій, которыя до послѣдняго времени стояли ниже номинальной ихъ цѣны, несмотря на приносимый дивидендъ, доходившій за 1878 годъ до 9 руб. 60 коп. на акцію.

Всѣ перипетіи, постигшія общество Рыбинской желѣзной дороги, весьма типичны и, какъ намъ кажется, весьма характеризуютъ наши желѣзно-дорожные порядки. Повидимому, дѣло происходило нижеслѣдующимъ образомъ: первоначальная разцѣнка была раздута до баснословныхъ цифръ; само собою разумѣется, что это возвышеніе стоимости постройки не было извѣстно въ правительственныхъ сферахъ, такъ какъ казенныхъ изысканій сдѣлано не было. Возможность выстроить дорогу за половинную цѣну и, слѣдовательно, выпустить акціи по дешевой цѣнѣ позволила учредителю отказаться отъ содѣйствія Правительства и заключить сдѣлку съ банкиромъ Бетлингомъ, снабдившимъ его средствами не только на первоначальные расходы, но и на производство работъ. Къ сожалѣнію, предложенія учредителя сочтены были весьма выгодными, съ чѣмъ, однакожь, нельзя согласиться. Гарантія на эту линію, въ виду массы грузовъ, предстоявшихъ къ перевозкѣ, не могла повлечь за собой никакихъ тратъ для Государственнаго Казначейства и была бы только номинальной. Самое предложеніе строить дорогу безъ гарантіи Правительства уже прямо указывало, что гарантія можетъ быть дана безъ всякаго риска. Еслибъ она была все-таки назначена и конкуренціи предоставлена только стоимость сооруженія, то всего вѣроятнѣе, что строительная цѣна была бы зна-

чительно понижена и дѣло было бы не въ рукахъ Бетлинга, а въ рукахъ рыбинскаго купечества, т. е. въ рукахъ болѣе состоятельныхъ. Впрочемъ, разсчетъ учредителей былъ бы не дуренъ, еслибъ у Бетлинга достало средствъ покрыть строительные расходы, по крайней мѣрѣ до дня открытія движенія на линіи. Для этого требовалось не болѣе 7—8 милліоновъ рублей, такъ какъ открытіе могло быть сдѣлано по временному мосту черезъ Волгу, безъ окончательной отдѣлки дороги и съ неполнымъ количествомъ подвижнаго состава, а по открытіи дороги акціи могли быть реализованы гораздно выгоднѣе. Но дѣло въ томъ, что биржевая игра г. Бетлинга подорвала его средства и онъ былъ не въ состояніи поддержать предпріятіе до начала движенія на линіи. При этомъ неумѣнье со стороны строителей и ихъ чрезвычайныя траты увеличили совершенно напрасно издержки сооруженія. Въ такихъ обстоятельствахъ пришлось продавать акціи преждевременно и онѣ упали до баснословно низкой цѣны. Большими партіями ихъ можно было покупать даже ниже чѣмъ за 50 р. кр. Такимъ образомъ этимъ паденіемъ акцій унесенъ былъ не только весь излишекъ первоначальной оцѣнки, но не хватило средствъ и на окончаніе дороги. Учредитель и строители впали въ несостоятельность. Вслѣдствіе всѣхъ вышеозначенныхъ обстоятельствъ, несмотря на первоначальную дорогую оцѣнку стоимости сооруженія, пришлось вновь увеличить цифру капитала общества, который и дошелъ до 23 мил. рублей, между тѣмъ какъ дѣйствительная стоимость сооруженія этой дороги ни въ какомъ случаѣ не могла обойтись дороже 12 милліоновъ рублей.

Но этимъ не оканчивается зло, явившееся слѣдствіемъ неразсчетливой выдачи концессіи. Акціи этой дороги, при отсутствіи на нихъ гарантіи Правительства и при несомнѣнной будущности ихъ, попали прямо въ руки спекулянтовъ, которые сдѣлали изъ нихъ орудіе самой отчаянной биржевой игры. Люди эти искуственно вызывали значительныя колебанія въ ихъ цѣнѣ и тѣмъ положительно раззоряли людей, пріобрѣтавшихъ ихъ и опасавшихся при ихъ пониженіи дальнѣйшаго ихъ паденія.

Ничего подобнаго не могло бы произойти, еслибъ дѣйствительная стоимость сооруженія была опредѣлена правительственными изысканіями и въ виду выгодности предпріятія дарована была бы гарантія: конкуренція понизила бы первоначальную оцѣнку, Общество не платило бы теперь процентовъ болѣе чѣмъ за 10 мил. рублей напрасно истраченнаго капитала и акціи имѣли бы постоянную и прочную цѣну, а поэтому биржевая игра

ими въ тѣхъ размѣрахъ, какъ она производилась, была бы невозможна.

Теперь мы должны возвратиться нѣсколько назадъ къ самому началу 1868 года. Читатели вѣроятно припомнятъ, что главной заботой Правительства въ концѣ 1867 года было сооруженіе Курско-Азовской линіи, въ виду того обстоятельства, что составившееся для этой цѣли товарищество, несмотря на обѣщанную ему гарантію въ 5% дохода на капиталъ по дѣйствительной стоимости сооруженія, maximum котораго могъ доходить до 84 т. металлическихъ на версту, не могло осуществить предпріятія за всѣми данными ему отсрочками. Вслѣдствіе такой неудачи Правительство предположило строить участокъ отъ Курска до Харькова на средства Государственнаго Казначейства. Для сооруженія этой линіи сдѣланъ былъ вызовъ желающихъ и открыта между ними конкуренція, назначенная на 5 января 1868 года. Намъ ничего не извѣстно о тѣхъ предложеніяхъ, которыя были при этомъ сдѣланы, а также и о результатахъ конкуренціи, такъ какъ обстоятельства этой конкуренціи нигдѣ не опубликованы. Хотя намъ и памятна возникшая въ то время полемика въ газетахъ по поводу правъ различныхъ конкурентовъ, но такъ какъ эта полемика не основана на безспорныхъ документахъ, то мы и не считаемъ возможнымъ говорить о ней. Знаемъ только, что 1 марта 1868 года Правительство заключило два договора съ г. Поляковымъ на сооруженіе какъ участка отъ Курска до Харькова, такъ и отъ Харькова до Таганрога съ вѣтвью къ Ростову. Кромѣ того, изъ послѣдующаго судебнаго процесса, возникшаго между строителемъ дороги и харьковскимъ земствомъ, мы знаемъ, что послѣднее принимало участіе въ этомъ дѣлѣ и ходатайствовало передъ Правительствомъ о выдачѣ концессіи г. Полякову. Между земствомъ и г. Поляковымъ былъ даже заключенъ договоръ, по которому земство обязывалось не только ходатайствовать передъ Правительствомъ, но и содѣйствовать строителю при сооруженіи дороги зависящими отъ земства средствами. Вслѣдствіе такого обязательства и въ дополненіе къ означенному договору, строитель выдалъ росписку Харьковскому земству, что онъ обязывается въ случаѣ, если ему будетъ предоставлена постройка дороги, представить въ распоряженіе земства капиталъ 300 т. руб. пятипроцентными бумагами.

Мы не беремся сказать, въ силу какихъ именно соображеній постройка этой дороги предоставлена была г. Полякову: въ силу ли наименьшей цѣны, объявленной имъ на конкуренціи,

или въ силу ходатайства харьковскаго земства, и хотя г. Бліохъ въ своей статьѣ, помѣщенной въ „Вѣстникѣ Европы", прямо утверждаетъ, что концессія выдана на основаніи конкуренціи, но такъ какъ обстоятельство это нигдѣ официально не заявлено, то мы и не беремъ на себя сказать это утвердительно. Договоры эти замѣчательны въ томъ отношеніи, что они представляются какъ будто предварительными условіями лишь на сооруженіе дороги и Правительство въ нихъ оставляетъ за собою право разрѣшить вопросъ о концессіи впослѣдствіи. Между тѣмъ въ договорѣ опредѣлены всѣ главныя условіи концессіи, на случай, когда Правительство признаетъ возможнымъ даровать концессію; что же касается размѣра капитала этого общества, то таковой опредѣленъ въ поверстной стоимости по 68 т. металлическихъ съ версты подъ условіемъ гарантіи на этотъ капиталъ 5% дохода и $^1/_{12}$ погашенія.

На сооруженіе Курско-Харьковской дороги и на снабженіе ея подвижнымъ составомъ Правительство обязалось отпустить строителю въ ссуду девять милліоновъ рублей кредитными билетами или подъ залоги рубль за рубль, или по мѣрѣ производства работъ по засвидѣтельствованіи правительственной инспекціи. Основаніемъ для оцѣнки работъ, поставокъ и другихъ расходовъ при выдачѣ инспекціею свидѣтельствъ должна служить разцѣночная вѣдомость, утвержденная Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ строителемъ; общій итогъ ея долженъ составить оптовую сумму девяти милліоновъ рублей. Сумма эта, въ случаѣ выдачи концессіи, должна быть возмѣщена Правительству немедленно по реализаціи бумагъ. Что же касается участка отъ Харькова до Таганрога и Ростова, то здѣсь г. Поляковъ обязался всѣ работы по устройству дороги начать одновременно съ открытіемъ работъ на первомъ участкѣ, но производить ихъ впредь до разрѣшенія вопроса о концессіи на свой собственный счетъ, за исключеніемъ поставокъ рельсовъ и подвижнаго состава, на каковыя должно быть испрошено особое разрѣшеніе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

На основаніи этихъ условій, капиталъ будущаго общества опредѣлился на первый участокъ, въ 230 верстъ, въ 15.640,000 руб. металлическихъ, а на второй, въ 533 версты, въ 36.244,000 руб. металлическихъ. Окончательный уставъ общества, на изложенныхъ основаніяхъ, утвержденъ 1869 г. ноября 7 дня. Читатель конечно имѣетъ въ виду, что лишь за одинъ годъ передъ этимъ не могло образоваться общество, несмотря на то, что во главѣ

его стояли люди извѣстные и высокопоставленные, а Правительство рѣшалось гарантировать доходъ на поверстную стоимость той же самой линіи въ 84 т. рублей металлическихъ. Само собой разумѣется, что въ виду подобнаго обстоятельства предложенія г. Полякова должны были показаться весьма выгодными. Въ самомъ дѣлѣ, онъ понижалъ поверстную стоимость на 16,000 руб. металлическихъ съ версты, что составляетъ на всю линію въ 763 версты очень почтенную цифру 12.208,000 руб. металлическихъ. Тѣмъ не менѣе поверстная стоимость дороги, предложенная г. Поляковымъ, очень далека отъ дѣйствительной стоимости ея сооруженія. Мы позволяемъ себѣ сдѣлать это замѣчаніе на основаніи тѣхъ данныхъ, которыя нами изложены выше.

Позволительно думать, что въ то время, о которомъ мы говоримъ, строитель до реализаціи бумагъ могъ производить работы и поставки только на тѣ средства, которыми снабжало его Правительство. Между тѣмъ, онъ не только построилъ и снабдилъ подвижнымъ составомъ участокъ въ 230 верстъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ производилъ работы на всемъ протяженіи второго участка въ 533 версты. Странно было бы предположить, что частное лицо въ Россіи, при всемъ своемъ богатствѣ, могло затратить милліонъ рублей на залоги въ исправности подряда, имѣть наличный капиталъ для прибавки къ стоимости сооруженія перваго участка и, сверхъ того, выстроить дорогу на 2 участкѣ въ 533 версты, безъ выпуска бумагъ, что могло быть сдѣлано только по утвержденіи устава, т. е. въ концѣ 1869 года.

Всего вѣроятнѣе, что участокъ отъ Курска до Харькова не могъ стоить даже и тѣхъ 9 милліоновъ, которые строитель выговорилъ себѣ въ видѣ ссуды для сооруженія этого участка, въ особенности, если принять въ соображеніе, что въ первоначальномъ договорѣ не опредѣлено даже количество подвижнаго состава, которымъ должна быть снабжена дорога. На этомъ основаніи мы считаемъ, что поверстная стоимость 1-го участка не превышаетъ 40 т. р. кредитныхъ; а такъ какъ условія мѣстности къ югу отъ Харькова нисколько не затруднительнѣе, за исключеніемъ лишь условій водоснабженія, которыя составляютъ небольшую разницу, то и стоимость всей линіи должна подходить очень близко къ этой цифрѣ: мы убѣждаемся въ этомъ тѣмъ болѣе, что количество паровозовъ при открытіи дороги не превышало 76, т. е. 1 паровоза на 10 верстъ, а количество вагоновъ всѣхъ наименованій въ 1870 году не достигало 3-хъ на версту *).

*) «Сборникъ свѣд. о желѣзн дорогахъ», изд. 1876 года.

Теперь, обращаясь къ цифрѣ стоимости сооруженія, опредѣленной по концессіи, и принимая въ соображеніе, что акціонерный капиталъ составляетъ $^1/_4$ часть, мы найдемъ, что облигаціонный капиталъ будетъ составлять 51,000 руб. металлическихъ на версту. Допуская потерю при реализаціи облигацій въ 25% (при гарантіи Правительства въ $5^1/_{12}$%, нельзя предполагать ее въ большихъ размѣрахъ), оказывается, что по реализаціи бумагъ облигаціонный капиталъ составлялъ 38,250 р. металлическихъ, что равнялось по тогдашнему курсу 45,523 руб. кредитныхъ на версту, т. е. суммѣ вполнѣ достаточной для сооруженія дороги. Отсюда прямо слѣдуетъ, что акціи Общества могли быть вовсе не реализованы учредителемъ и остаться для него чистымъ барышомъ. Эти акціи по обоимъ участкамъ представляютъ капиталъ 12.971,000 руб. металлическихъ, гарантированныхъ Правительствомъ, которое и обязано выплачивать съ него 648,050 руб. металлическихъ ежегоднаго дохода, кромѣ погашенія.

Конечно, о подобныхъ пожертвованіяхъ со стороны Государственнаго Казначейства жалѣть было бы невозможно, еслибъ капитальная сумма пошла дѣйствительно на сооруженіе линіи, но изъ приведеннаго разсчета оказывается, что этимъ доходомъ оплачиваются услуги учредителей и ихъ расходы, не входящіе въ разцѣночныя вѣдомости. Что такіе расходы встрѣчаются, о томъ мы имѣемъ удостовѣреніе правленія Кіево-Брестской желѣзной дороги въ докладѣ его общему собранію при представленіи отчета за 1871 годъ. Но объ этомъ наша рѣчь еще впереди.

На всемъ своемъ протяженіи Курско-Харьковско-Азовская дорога открыта для движенія 23 декабря 1869 года. Такимъ образомъ, это изумительно быстрое сооруженіе линіи въ 763 версты, въ 1 годъ и 10 мѣсяцевъ со дня утвержденія подряднаго договора, свидѣтельствуетъ, что строитель не встрѣчалъ затрудненій въ денежныхъ средствахъ. Обстоятельство это вновь заставляетъ насъ обратить вниманіе на тѣ соображенія, которыя руководили при выдачѣ прежнихъ, несостоявшихся концессій. Если въ дѣйствительности возможно было построить дорогу такъ легко и съ такими выгодами, то на какомъ основаніи было возможно соглашаться на гарантію капитала въ 84 т. и 104 т. руб. металлическихъ съ версты? Намъ скажутъ, быть можетъ, что въ это время обстоятельства измѣнились, но въ одинъ годъ обстоятельства никакъ не могутъ измѣниться настолько, чтобъ исполнить за 45 т. руб. кредитныхъ то, что за годъ передъ тѣмъ нельзя было сдѣлать за 84 т. металлическихъ. Вѣрнѣе всего то, что ни

въ правительственныхъ сферахъ, ни между людьми, бравшимися за дѣло, не было точныхъ свѣдѣній объ условіяхъ сооруженія этой линіи, и трудности ея постройки были слишкомъ преувеличены. Вообще, въ этомъ дѣлѣ выразился общій недостатокъ нашей административной практики, вслѣдствіе котораго многія, повидимому, зрѣло обдуманныя мѣропріятія очень часто встрѣчаютъ весьма существенныя, но не предвидѣнныя затрудненія, между тѣмъ какъ другія весьма полезныя и удобоисполнимыя мѣропріятія отсрочиваются въ виду воображаемыхъ препятствій и опасеній. Намъ кажется, что кабинетное рѣшеніе жизненныхъ, практическихъ вопросовъ всегда должно встрѣтиться съ подобными неудачами и замедленіями.

Въ такомъ чисто практическомъ вопросѣ, какъ сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, никакъ нельзя руководиться одной извѣстной системой сооруженія во что бы то ни стало, а необходимо пользоваться случаемъ и обстоятельствами для удешевленія стоимости сооруженія. Къ сожалѣнію въ то время, о которомъ мы говоримъ, у насъ уже установилось окончательно мнѣніе, что не только казенная постройка не должна быть допускаема, но что и выстроенныя Правительствомъ дороги должны быть уступлены частнымъ обществамъ. Само собою разумѣется, что такое безповоротное рѣшеніе не могло содѣйствовать пониженію цѣнъ, тѣмъ болѣе, что число конкурентовъ во всякомъ случаѣ не могло быть значительно. Это число ограничивалось не только громадностію предпріятій, но и вопросомъ о степени благонадежности предпринимателей. При такихъ условіяхъ, и имѣя въ виду, что Правительство ни въ какомъ случаѣ не начнетъ работъ за свой собственный счетъ, постройка дорогъ должна была сдѣлаться до извѣстной степени монополіей нѣсколькихъ лицъ, которымъ не было никакой надобности понижать цѣны. Еслибъ наше отечество было такъ же богато капиталами, какъ Англія и Франція, тогда бы, конечно, содѣйствіе частной иниціативы могло бы принести пользу вслѣдствіе усиленной конкуренціи. Но у насъ представляются совершенно иныя условія. При нашей бѣдности въ капиталахъ, средства сооруженія должны получаться съ заграничныхъ рынковъ, а это пріобрѣтеніе гораздо легче для Правительства, чѣмъ для частнаго лица или общества. Обстоятельство это не подлежитъ сомнѣнію и мы видимъ уже давно, что Правительство принимаетъ на себя обязанность снабжать компанію необходимымъ капиталомъ на три четверти потребной суммы. Если же это такъ, то невольно возникаетъ вопросъ: зачѣмъ же тутъ

нужно акціонерное общество, да притомъ еще фиктивное, при учрежденіи котораго принимаются мѣры къ освобожденію учредителя отъ всѣхъ стѣснительныхъ условій въ распоряженіи строительными средствами? Мы утверждаемъ это самымъ положительнымъ образомъ, и даже въ настоящемъ договорѣ видимъ прямые слѣды подобныхъ стремленій. Г. Поляковъ получилъ не концессію, не право на образованіе общества, но съ нимъ заключенъ договоръ на сооруженіе линіи, въ который включены всѣ будущія условія концессіи. Уставъ же Общества, на основаніи котораго оно образовалось и выпустило бумаги, утвержденъ только за полтора мѣсяца до открытія движенія по всей линіи, т. е. когда сооруженіе линіи было почти окончено. Въ силу этого договора, всѣ распоряженія учредителя по сооруженію дороги не могли подлежать контролю Общества, даже еслибъ акціи и поступили въ руки постороннихъ лицъ, вслѣдствіе ихъ реализаціи: дорога выстроена не по условію съ Обществомъ, а по договору съ Правительствомъ и за опредѣленную оптовую сумму. Намъ только странно читать въ § 1 устава общества, что оно образуется для устройства дороги, тогда какъ этотъ уставъ утвержденъ почти наканунѣ открытія движенія по всей линіи. Ясно, что такой порядокъ освобождалъ строителя отъ обязанности представлять Обществу отчетность по употребленію затраченныхъ на сооруженіе капиталовъ. Но если это сооруженіе представляетъ простой подрядный способъ, то зачѣмъ здѣсь понадобилось учрежденіе Общества? Развѣ Правительство не могло выпустить бумагъ на употребленный капиталъ отъ своего имени и подъ тою же гарантіей? Смѣемъ думать, что реализація такихъ бумагъ была бы сдѣлана на условіяхъ болѣе выгодныхъ, чѣмъ это удалось сдѣлать г. Полякову. По крайней мѣрѣ, въ этомъ случаѣ Правительству не пришлось бы связывать свободу своихъ распоряженій на будущее время тѣми обязательствами, въ которыхъ оно состоитъ къ такъ-называемому Обществу. Тотъ же характеръ договора съ Правительствомъ имѣетъ операція сооруженія Курско-Кіевской дороги, съ тою только разницею, что тамъ подрядный способъ сооруженія выразился гораздо опредѣленнѣе. Что же касается другихъ дорогъ, то всѣ онѣ, за исключеніемъ лишь Привислянской дороги, строились по оптовымъ контрактамъ за опредѣленную въ концессіи сумму. Контракты эти большею частію заключались учредителями обществъ, и при фиктивности послѣднихъ, распоряженія эти безпрекословно утверждались общими собраніями акціонеровъ. Изъ этого ясно, что подрядная система сооруженія предпочитается предпринимателями

и допускается Правительствомъ. Спрашивается, для чего же необходимо здѣсь акціонерное общество? Неужели же оно необходимо для эксплоатаціи дороги? Такого предположенія мы допустить не можемъ, и вотъ на какомъ основаніи.

Образованіе акціонернаго общества для какого-либо предпріятія предполагаетъ прежде всего необходимость такого капитала, который затруднительно или невозможно собрать частному лицу, затѣмъ контроль со стороны Общества за правильнымъ употребленіемъ этого капитала. Но если постройка желѣзной дороги произведена по подряду, то, стало быть, капиталъ для предпріятія не только былъ найденъ, но и употребленъ въ дѣло: остается лишь уплатить контрагенту слѣдующую ему сумму. Разрѣшеніе выпустить извѣстнаго рода бумаги и есть именно такая расплата, и ничего болѣе. Для эксплоатаціи дороги необходимъ лишь относительно ничтожный оборотный капиталъ, который ежегодно возвращается вполнѣ, и слѣдовательно не требуетъ постепеннаго погашенія впродолженіе длиннаго періода времени. Подобныя предпріятія вполнѣ доступны не только мелкимъ акціонернымъ обществамъ, но даже отдѣльнымъ капиталистамъ, со стороны которыхъ нужно только представленіе залога въ обезпеченіе магазиннаго имущества и собираемыхъ доходовъ. Образованіе же капитала равносильнаго стоимости сооруженія дороги вовсе не требуется, и слѣдовательно нѣтъ надобности учреждать акціонерное общество съ громаднымъ капиталомъ, получать отъ этого общества уплату стоимости сооруженія бумагами, имъ выпускаемыми, и входить съ нимъ въ обязательныя отношенія на 80 и болѣе лѣтъ, тогда какъ рискъ предпріятія вслѣдствіе гарантіи, дарованной бумагамъ, остается все-таки на Правительствѣ. Намъ кажется, что эксплоатація дороги всегда можетъ быть сдаваема по простому контракту на непродолжительные сроки.

Мы не даромъ распространились о подрядномъ способѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ. Если этотъ способъ допускается въ видѣ оптоваго подряда, то нѣтъ никакого основанія отвергать его въ видѣ раздробительныхъ подрядовъ. Если одинъ человѣкъ можетъ исправно выполнить подрядъ по всѣмъ частямъ сооруженія, то нельзя утверждать, что лицо, занимающееся спеціально тѣмъ или другимъ родомъ работъ, изъ которыхъ слагается сооруженіе желѣзной дороги, не будетъ въ состояніи выполнить исправно подряда по своей спеціальности. А разъ подобные раздробительные контракты будутъ допущены, конкуренція сдѣлается доступной для соискателей въ размѣрахъ, о которыхъ при на-

стоящемъ порядкѣ нельзя и думать, и вслѣдствіе этого стоимость сооруженія должна понизиться не только въ сравненіи съ цѣнами, на которыя мы указывали, но даже въ сравненіи съ цѣнами послѣднихъ концессій.

ГЛАВА VI.

Орловско-Грязская, Тамбовско-Козловская, Грязе-Борисоглѣбская, Тамбово-Саратовская, Балтійская и Харьково-Кременчугская желѣзныя дороги.

Продолжая наше историческое изложеніе, въ этой главѣ мы займемся судьбою линій, постройка которыхъ начата на основаніи прежнихъ концессій и на дальнѣйшее продолженіе которыхъ выданы концессіи въ 1868 году.

Къ числу такихъ линій принадлежитъ Орловско-Грязская дорога. Читатели вѣроятно припомнятъ, что на участокъ этой дороги отъ Ельца къ Грязямъ выдана была концессія Елецкому земству еще въ 1867 году. Излагая обстоятелъства выдачи этой концессіи, мы указывали, что главной побудительной причиной такого распоряженія были тѣ издержки и затраты, которыя сдѣлало уже Елецкое земство, внеся 10% съ акціонернаго капитала еще до утвержденія проекта концессіи. Мы указали также, что въ торговомъ отношеніи Елецъ не можетъ тяготѣть къ портамъ Азовскаго моря и что разрѣшеніе постройки этой линіи было по меньшей мѣрѣ преждевременно. Теперь, приступая къ изложенію обстоятельствъ, при которыхъ выдана концессія на дальнѣйшее продолженіе этой дороги до Орла, мы должны возвратиться нѣсколько назадъ и изложить происходившую прежде по этому дѣлу переписку. Еще въ 1865 году Министръ Путей Сообщенія обращалъ вниманіе Елецкаго городскаго общества на важность соединенія г. Ельца съ Орломъ желѣзною дорогою, которая съ окончаніемъ разрѣшенной линіи отъ Орла до Витебска открыла бы для края кратчайшій путь для сбыта за границу мѣстныхъ произведеній черезъ Рижскій портъ. На это указаніе городское Елецкое общество отозвалось, что, по мнѣнію его, линія отъ Ельца должна быть направлена не на Орелъ, а на Мценскъ. Очевидно, что городское общество, обсуждая вопросъ безъ всякихъ посторонникъ соображеній, разрѣшало его только въ видахъ торговыхъ

интересовъ, принимая въ соображеніе, что Москва представляетъ для Ельца болѣе важный рынокъ и что сокращеніе разстоянія до этого рынка есть жизненный вопросъ для елецкой торговли. Между тѣмъ г. Министръ Путей Сообщенія, имѣя въ виду предвзятое мнѣніе объ усиленіи нашего отпуска за границу, разъяснилъ, что необходимо сокращать проводимые пути къ Рижскому порту и что, слѣдовательно, необходимо предпочесть направленіе дороги на Орелъ. Противъ этого мнѣнія, конечно, можно было возразить, что путь къ Ригѣ на 150 верстъ длиннѣе пути черезъ Москву къ Петербургу и что, поэтому, Елецъ никогда не будетъ тяготѣть въ торговомъ отношеніи къ Ригѣ; но, къ сожалѣнію, такого возраженія сдѣлать у насъ было некому, и кабинетныя соображенія взяли верхъ надъ практическими.

Въ февралѣ 1866 года Ефремовское земство ходатайствовало о соединеніи Ельца съ Московско-Курской дорогой и о производствѣ изысканій для выбора линіи правительственными средствами съ тѣмъ, что если сооруженіе дороги останется за земствомъ, то оно возвратитъ Правительству расходы по изысканію. По Всеподданнѣйшему докладу г. Министра Путей Сообщенія 26 февраля 1866 года Высочайше разрѣшено произвесть эти изысканія средствами Правительства, а въ маѣ того же года Ефремовскому земству г. Министромъ Путей Сообщенія разрѣшено было при этихъ изысканіяхъ имѣть уполномоченныхъ лицъ. Изысканія производились съ 6 іюня по 30 октября, и при томъ оказалось, что соединеніе Ельца съ Московско-Курскою дорогою можетъ быть сдѣлано по 5 направленіямъ: 1) по кратчайшему направленію отъ Ельца къ точкѣ, находящейся въ 74 верстахъ южнѣе Тулы; 2) чрезъ Ефремовъ къ селенію Лопаткову, въ 47 верстахъ южнѣе Тулы; 3) чрезъ Ефремовъ въ Мценскъ; 4) прямо на Орелъ, и 5) чрезъ Ливны къ Хотетову, въ 25 верстахъ южнѣе Орла. „Въ техническомъ отношеніи всѣ линіи—говоритъ „Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ“ за 1868 годъ—представляли одинаковыя трудности, такъ какъ всѣ онѣ должны были пересѣчь водораздѣлъ между Окою и Дономъ“. Но мы думаемъ, что направленіе чрезъ Ефремовъ къ селенію Лопаткову почти совпадаетъ съ направленіемъ этого водораздѣла и потому должно представлять гораздо менѣе затрудненій. Что касается длины, то это направленіе гораздо короче, чѣмъ на Орелъ, и, сближая Елецъ съ Москвою, удлиняетъ линію на Ригу. Впрочемъ, такое удлиненіе имѣло мѣсто лишь до тѣхъ поръ, пока не была построена Ряжско-Вяземская дорога. Съ разрѣшеніемъ же постройки этой

дороги послѣднее основаніе, заставлявшее предпочесть направленіе дороги на Орелъ, падало само собою. Неужели же въ Министерствѣ Путей Сообщенія не только въ 1866 году, но даже въ 1868 году не предусматривалась возможность осуществленія этой дороги и, слѣдовательно, положительная необходимость вести дорогу по направленію, сокращающему разстояніе до Москвы? Какъ бы то ни было, но разъ принятое рѣшеніе осталось во всей силѣ и вся послѣдующая переписка производилась по вопросу о соединеніи Ельца съ Орломъ.

Когда Елецкое земство просило объ утвержденіи уступочнаго договора на Елецко-Грязскую дорогу, то Министръ Путей Сообщенія предлагалъ ему одновременно съ этимъ предпріятіемъ взять на себя и постройку дороги къ Орлу, на что земство изъявило согласіе, прося только о разрѣшеніи начать сперва постройку Елецко-Грязской дороги. Въ декабрѣ 1866 года, войдя въ соглашеніе съ Ливенскимъ земствомъ, оно представило проектъ устройства дороги отъ Ельца черезъ Ливны къ ст. Зміевкѣ, въ 40 верстахъ южнѣе Орла на Московско-Курской дорогѣ, съ опредѣленіемъ стоимости сооруженія въ 74,827 руб. металлическихъ съ версты, что по тогдашнему курсу составляло 88,500 рублей кредитныхъ. Длина линіи опредѣлялась въ 170 верстъ.

Въ томъ же декабрѣ 1866 года Ефремовское земство заявило, что оно, кромѣ содержанія техника при правительственныхъ изысканіяхъ, изслѣдовало направленіе дороги отъ Ельца черезъ Новосиль на Орелъ, а потому просило о предоставленіи ему преимущественнаго права образовать общество для сооруженія дороги, такъ какъ оно прежде всѣхъ ходатайствовало объ этомъ; другихъ же соискателей оно просило допускать только въ такомъ случаѣ, когда предложенія ихъ будутъ выгоднѣе для Правительства. Затѣмъ, въ январѣ 1867 года Ефремовское земство представило и планъ направленія линіи отъ Ельца на Новосиль до Орла.

По разсмотрѣніи этихъ предложеній, съ Высочайшаго разрѣшенія въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ было постановлено: имѣть въ виду предпочтительно предполагаемое Ефремовскимъ земствомъ направленіе отъ Ельца на Орелъ, если техническія и финансовыя условія этого предпріятія не представятъ значительныхъ невыгодъ сравнительно съ линіями на Хотетово и Зміевку. Посему предоставить Министру Путей Сообщенія, не давая Ефремовскому земству преимущественнаго права на построеніе дороги, дозволить ему представить неотлагательно проектъ концессіи съ необходи-

мыми планами, исчисленіями и разцѣнкою; равновременно истребовать отъ Елецкаго и Ливенскаго земствъ проекты направленія дороги на Ливны и Зміевку, и, по обсужденіи совмѣстно съ Министромъ Финансовъ относительной выгодности условій, принять мѣры къ скорѣйшему обезпеченію соединенія Ельца съ Орломъ. Такое заключеніе Высочайше утверждено 13 февраля 1867 года.

Во исполненіе этого опредѣленія Ефремовское земство представило свои предположенія 9 марта 1867 года, а Елецкое и Ливенское земства 1-го апрѣля 1867 года, понизивъ цѣну до 71,700 руб. за версту при длинѣ дороги въ 167 верстъ. На этомъ основаніи уполномоченный отъ Ефремовскаго земства понизилъ также стоимость сооруженія до означенной цифры при длинѣ дороги въ 166½ верстъ.

По разсмотрѣніи обоихъ ходатайствъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія найдено: что техническія затрудненія на обѣихъ линіяхъ почти одинаковы и что проектъ договора Ефремовскаго земства не представляетъ такихъ невыгодъ предъ проектомъ Елецкаго земства, которыя могли бы устранить предпочтительный, по заключенію Комитета желѣзныхъ дорогъ, выборъ направленія прямо на Орелъ, что и было сообщено г. Товарищемъ Министра Путей Сообщенія Министру Финансовъ 20 іюня 1867 года. На основаніи этихъ соображеній г. Министръ Финансовъ по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія 20 октября 1867 года испросилъ Высочайшее повелѣніе слѣдующаго содержанія: „По невозможности допустить нынѣ выдачу концессіи или промессы съ правительственной гарантіей, снабдить Ефремовское земство удостовѣреніемъ въ томъ, что земство сіе сохраняетъ за собою предпочтительное предъ другими предпринимателями право ходатайствовать о дарованіи оному, когда къ тому представится удобное время, концессіи на Елецко-Орловскую дорогу съ правительственной гарантіей, и что во всякомъ случаѣ, если бы явились желающіе взять постройку дороги безъ гарантіи Правительства, то о таковомъ предложеніи будетъ объявлено Ефремовскому земству“. Такимъ образомъ два года переписки, цѣлая масса различныхъ изысканій и разсмотрѣніе проектовъ въ различныхъ государственныхъ учрежденіяхъ не подвинули нисколько къ окончательному разрѣшенію вопроса, несмотря на заключеніе Комитета желѣзныхъ дорогъ, который поручилъ Министру Путей Сообщенія истребовать отъ соискателей проекты уступочныхъ договоровъ и разцѣнки *безотлагательно*.

Странно при этомъ то обстоятельство, что Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, разсматривая этотъ вопросъ въ февралѣ мѣсяцѣ, не имѣлъ въ виду невозможность выдачи концессіи съ гарантіею Правительства на Елецко-Орловскую дорогу, тогда какъ эта невозможность сполна выяснилась въ октябрѣ и притомъ въ то время, какъ 1 марта 1867 года выдана концессія съ правительственной гарантіей на Елецко-Грязскую дорогу, которая, по мнѣнію Комитета, была не болѣе какъ участкомъ линіи отъ Орла къ Грязямъ и, разумѣется, не могла имѣть ни малѣйшаго значенія не будучи продолжена до Орла. Тѣмъ не менѣе сооруженіе Елецко-Орловской линіи откладывалось *повидимому* на неопредѣленное время.

Мы говоримъ *повидимому* на томъ основаніи, что вопросъ этотъ вовсе не былъ отсроченъ, такъ какъ не только не прекращались по этому дѣлу ходатайства уполномоченныхъ земскихъ учрежденій, но эти ходатайства разсматривались въ Министерствахъ Путей Сообщенія и Финансовъ и между ними происходила переписка, которая окончилась новымъ Всеподданнѣйшимъ докладомъ 1 марта 1868 года.

Не далѣе, какъ черезъ мѣсяцъ послѣ приведеннаго выше Высочайшаго повелѣнія 20 октября 1867 года, объявленнаго Ефремовскому земству чрезъ Министра Финансовъ, а именно въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1867 года, въ Министерство Путей Сообщенія поступаетъ новое ходатайство отъ Елецкаго земства о сооруженіи дороги не прямо на Орелъ, а на Ливны и Зміевку. Въ этомъ представленіи излагалось, что Комитетъ желѣзныхъ дорогъ отдалъ преимущество прямому направленію отъ Ельца на Орелъ на томъ основаніи, что этотъ путь короче направленія на Ливны на 39 верстъ; по произведеннымъ же изысканіямъ Елецкимъ земствомъ оказалось, что путь этотъ имѣлъ не 168 верстъ, какъ принято въ проектѣ концессіи Ефремовскаго земства, а 197 верстъ, и притомъ съ земляными работами по 7500 куб. саж. на версту; такимъ образомъ, путь на Ливны и Зміевку будетъ только на 10 верстъ длиннѣе прямаго пути на Орелъ при количествѣ земляныхъ работъ по 5500 кубовъ на версту, слѣдовательно поверстная стоимость дороги будетъ менѣе. На этомъ основаніи Елецкое земство просило допустить его къ участію въ сооруженіи дороги на равныхъ съ другими предпринимателями правахъ.

Изъ представленныхъ же въ январѣ 1868 года Ефремовскимъ земствомъ подробныхъ изысканій, профили и плана направленія линіи оказалось, что протяженіе линіи отъ Ельца прямо на

Орелъ составляетъ 172½ версты, т. е. длиннѣе прежняго предположенія на 4½ версты, а не на 29 верстъ, какъ утверждало Елецкое земство. При этомъ уполномоченный Ефремовскаго земства г. Бахтіаровъ просилъ Министра Путей Сообщенія, если не признается возможнымъ выдать на эту дорогу концессію—разрѣшить Ефремовскому земству, въ качествѣ учредителя, безотлагательно приступить къ работамъ на средства, имѣющіяся у земства, и тѣмъ доставить возможность заготовить въ зиму 1868 года всѣ нужные рабочіе способы, а весною начать на линіи и самыя работы, дабы ускорить окончаніе линіи и съ тѣмъ вмѣстѣ дать производительное употребленіе предназначеннымъ для этого дѣла капиталамъ.

Министръ Путей Сообщенія находилъ возможнымъ разрѣшить Ефремовскому земству приступить къ работамъ до разрѣшенія вопроса о гарантіи съ тѣмъ, чтобы работы производились по проектамъ, утвержденнымъ Министерствомъ. Въ случаѣ же, если бы Правительство не нашло возможнымъ даровать гарантію на эту дорогу, то исполненныя земствомъ работы принять въ казну и произвести за нихъ уплату по разсчету разцѣночной вѣдомости, приложенной къ проекту концессіи, по 71,255 руб. за версту, что будетъ на 445 руб. ниже поверстной стоимости, предложенной Елецкимъ земствомъ. Эти соображенія сообщены были на усмотрѣніе Министра Финансовъ 14 февраля 1868 года.

Съ своей стороны Елецкое земство заявило, 17 февраля 1868 года, г. Министру Финансовъ о неудобствахъ, какъ для эксплоатціи, такъ и для постройки, раздѣленія линіи отъ Грязей до Орла всего въ 280 верстъ между двумя Обществами, выразило готовность облегчить на сколько возможно финансовыя условія относительно правительственной гарантіи и просило назначить между нимъ и Ефремовскимъ земствомъ конкуренцію съ назначеніемъ срока, послѣ котораго никакихъ новыхъ условій и измѣненій ни отъ той, ни отъ другой стороны не было бы принимаемо.

Вслѣдствіе такого предложенія, г. Министръ Финансовъ по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія входилъ къ Государю Императору съ Всеподданнѣйшимъ докладомъ, испрашивая разрѣшенія объявить депутатамъ того и другого земствъ, чтобы они представили къ 9 марта 1868 года окончательныя свои предположенія пути отъ Ельца прямо на Орелъ съ тѣмъ, что Правительство уже не приметъ ни съ той, ни съ другой стороны никакихъ из-

мѣненій. На это представленіе 1-го марта 1868 года послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе.

Въ окончательныхъ своихъ предложеніяхъ конкуренты заявили слѣдующія условія концессіи: 1) Ефремовское земство предположило: образовать общество съ акціонернымъ капиталомъ въ 2.000,000 руб. и облигаціоннымъ въ 10.291,500 металлическихъ руб.; на первый оно просило гарантію погашенія капитала $^1/_{10}$%, а на второй гарантію чистаго дохода 5% и $^1/_{10}$% погашенія, что составляло сумму гарантированнаго дохода 526,866 руб. 2) Елецкое земство предположило образовать общество съ акціонернымъ капиталомъ въ 3.009,000 и облигаціоннаго 9.027,000 металлическихъ руб.; на первый оно просило гарантію погашенія $^1/_{12}$%, а на второй гарантію дохода 5% и погашенія $^1/_{12}$%, что составитъ сумму гарантированнаго дохода 461,370 руб. Такимъ образомъ оказалось, что права на сооруженіе дороги получило Елецкое земство и хотя уполномоченный Ефремовскаго земства, г. Бахтіаровъ, въ прошеніяхъ къ Министру Путей Сообщенія 16 и 29 марта 1868 года, ссылаясь на Высочайшее повелѣніе 20 октября 1867 года о преимуществѣ этого земства передъ другими конкурентами, заявлялъ, что Ефремовское земство принимаетъ на себя всѣ условія, предложенныя Елецкимъ земствомъ, и готово соединиться съ обществомъ Елецко-Грязской дороги, если Правительство находитъ это необходимымъ, но такое ходатайство, въ виду точнаго смысла Высочайшаго повелѣнія 1-го марта 1868 года, Министръ Путей Сообщенія призналъ не подлежащимъ удовлетворенію и, одобривъ проектъ концессіи на Орловско-Грязскую дорогу, внесъ его въ Комитетъ Министровъ для представленія на Высочайшее утвержденіе.

Комитетъ Министровъ, въ засѣданіи 16 апрѣля 1868 года, призналъ прежде всего необходимымъ войти въ обсужденіе домогательствъ Ефремовскаго земства на право сооруженія этой линіи предпочтительно передъ другими конкурентами, и, по выслушаніи словесныхъ заявленій Министра Финансовъ, пришелъ къ единогласному заключенію, что хотя по смыслу Высочайшаго повелѣнія 1-го марта 1868 года Елецкое земство имѣетъ несомнѣнное право на продолженіе дороги отъ Ельца до Орла, но что, съ другой стороны, нельзя отвергать и право Ефремовскаго земства требовать вознагражденія за денежныя траты на изысканія, произведенныя съ вѣдома Правительства. На этомъ основаніи Комитетъ находилъ возможнымъ предоставить Елецкому земству испрашиваемую имъ концессію подъ условіемъ возмѣщенія Ефремовско-

му земству сдѣланныхъ имъ затратъ на изысканія въ размѣрѣ 123,000 рублей, на что, по заявленію Министра Финансовъ, уполномоченные отъ Елецкаго земства и общество Елецкой земской дороги изъявляли согласіе.

Затѣмъ Комитетъ, сдѣлавши нѣкоторыя измѣненія въ проектѣ концессіи, положилъ представить ее на Высочайшее утвержденіе, что и послѣдовало въ 22-й день апрѣля 1868 года. Постройка линіи сдана была Елецкимъ земствомъ г. Полякову и начата имъ въ сентябрѣ 1868 года, и 13 августа 1870 года линія открыта для движенія.

Мы нарочно изложили исторію сооруженія этой линіи подробно со всѣми перипетіями, которыя при этомъ встрѣчались, такъ какъ исторія этого дѣла довольно ясно характеризуетъ съ одной стороны значеніе того участія, которое принимали въ немъ земскіе дѣятели, съ другой — шаткость тѣхъ основаній, которыя имѣлись въ виду при обсужденіи вопроса.

Прежде всего мы позволимъ себѣ предложить вопросъ: въ чемъ именно долженъ заключаться интересъ земскихъ дѣятелей по вопросу о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ? Мы думаемъ, что все ихъ вниманіе должно быть обращено на то, чтобъ дорога прежде всего содѣйствовала развитію мѣстной промышленности, облегчая доставку мѣстныхъ произведеній къ ближайшимъ рынкамъ, т. е., чтобъ вопросъ о направленіи дороги былъ разрѣшенъ правильно, а затѣмъ, чтобъ дорога была построена наиболѣе выгоднымъ образомъ, такъ, чтобъ процентъ на затрачиваемый капиталъ не ложился бы бременемъ на стоимость перевозки. Таковы должны быть стремленія представителя мѣстныхъ интересовъ. Между тѣмъ, что же мы видимъ въ настоящемъ случаѣ? Главная забота земскихъ дѣятелей состоитъ въ томъ, чтобъ получить право на образованіе общества для устройства дороги; вопросъ же о направленіи ея вовсе не интересуетъ ихъ. Они готовы строить дорогу по направленію и къ Тулѣ, и къ Мценску, и къ Орлу, и даже къ Зміеву, лишь бы только попасть въ тонъ со взглядами правительственныхъ лицъ и тѣмъ обезпечить за собою концессію. Земскимъ дѣятелямъ не могло не быть извѣстнымъ, что вся торговля Ельца и мѣстности между Ельцомъ и Ефремовомъ тяготѣетъ прямо къ Москвѣ, что разстояніе черезъ Тулу и Москву до Петербурга короче, чѣмъ до Риги, и что слѣдовательно всѣ мѣстные интересы требовали сооруженія дороги отъ Ельца черезъ Ефремовъ къ станціи Лазарево южнѣе Тулы. Такое направленіе, по всей вѣроятности, и обошлось бы гораздо

дешевле, вслѣдствіе меньшаго количества земляныхъ работъ, такъ какъ это направленіе ближе другихъ подходитъ къ направленію водораздѣла между Окою и Дономъ. Между тѣмъ ни то, ни другое земство не говорятъ объ этомъ направленіи ни слова. Елецкое земство прежде всего хлопочетъ о соединеніи Ельца со станціею Грязи, тогда какъ въ торговомъ отношеніи тяготѣніе Ельца къ Воронежу ни въ какомъ случаѣ предположить было не возможно. Представитель же Ефремовскаго земства проситъ объ утвержденіи направленія отъ Ельца чрезъ Новосиль прямо къ Орлу, тогда какъ это направленіе оставляетъ въ сторонѣ не только городъ Ефремовъ, но и весь Ефремовскій уѣздъ. Такимъ образомъ, онъ дѣйствуетъ совершенно во вредъ всѣмъ интересамъ Ефремовскаго земства, и, что всего удивительнѣе, предлагаетъ строить дорогу прежде выдачи концессіи и разрѣшенія вопроса о гарантіи, лишь бы только устранить конкуренцію Елецкаго земства. Онъ нисколько не опасается втянуть своихъ довѣрителей въ рискованное дѣло ради интересовъ имъ совершенно чуждыхъ, лишь бы удержать за собою право сооруженія линіи. Всѣ эти обстоятельства никого не шокируютъ и нисколько не вызываютъ сомнѣнія: дѣйствительно ли гг. уполномоченные представляютъ интересы мѣстнаго населенія. Между тѣмъ, они преслѣдовали одну цѣль: получить право на учрежденіе какого бы то ни было желѣзнодорожнаго Общества, и вслѣдствіе этого старались согласовать свои ходатайства съ желаніемъ Министерства Путей Сообщенія, которое стремилось къ осуществленію большой линіи, соединяющей низовье Волги съ Рижскимъ портомъ. Насколько такое стремленіе было ошибочно, показали послѣдствія: Правительство ежегодно приплачиваетъ около милліона рублей гарантіи по одной Орловско-Грязской дорогѣ на разстояніи 280 верстъ, не считая другихъ дорогъ по этой линіи, остающихся бездоходными. Получивъ концессію, Елецкое земство передало все дѣло въ руки г. Полякова, и въ настоящее время трудно опредѣлить, въ чемъ состоялъ интересъ земства, при осуществленіи этого дѣла.

Точно также представляются непонятными мотивы различныхъ распоряженій по сооруженію этой линіи. При первоначальномъ ходатайствѣ Елецкаго земства о сооруженіи Елецко-Грязской дороги участокъ этотъ вовсе не могъ имѣть никакого экономическаго значенія, и, какъ мы видѣли, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ и Министерство Путей Сообщенія выражали мнѣніе, что постройка дороги должна была производиться одновременно до Орла; если же Комитетъ соглашался на сооруженіе отдѣльнаго участка,

то только на томъ основаніи, что Елецкое земство сдѣлало затраты на изысканія и внесло 10% акціонернаго капитала. Обстоятельство это показалось настолько серьезнымъ, что Правительство рѣшилось даже даровать гарантію на весь номинальный капиталъ Общества. Но вотъ возникаетъ вопросъ объ исполненіи выраженнаго мнѣнія и Комитетомъ желѣзныхъ дорогъ и Министерствомъ Путей Сообщенія,—вопросъ о продолженіи пути, соединяющаго низовья Волги съ Рижскимъ портомъ,—и тогда является затрудненіе въ назначеніи гарантіи, мало этого, является даже положительная невозможность гарантіи, хотя эта невозможность исчезаетъ не далѣе какъ черезъ четыре мѣсяца. Намъ могутъ возразить, что при окончательномъ разрѣшеніи вопроса гарантія дана не на весь капиталъ, а лишь на три его четверти, то есть, на одинъ облигаціонный капиталъ. Но это нисколько не измѣняетъ вопроса и указываетъ еще болѣе на отсутствіе въ правительственныхъ сферахъ дѣйствительныхъ свѣдѣній о стоимости сооруженія желѣзныхъ дорогъ. Если облигаціи, гарантированныя Правительствомъ, встрѣчали затрудненія въ реализаціи даже по курсу 75 %, то возможно ли было предполагать, что акціи, вовсе не гарантированныя Правительствомъ, могли быть реализованы по какому бы то ни было курсу? Дѣйствительное состояніе денежнаго рынка необходимо должно было приводить къ заключенію, что акціонерный капиталъ просто приписанъ къ дѣйствительной стоимости сооруженія, которая вполнѣ покрывается однимъ облигаціоннымъ капиталомъ. Цифра этого капитала опредѣлена въ настоящей концессіи по 51,000 металлическихъ р. съ версты, что, въ виду тѣхъ данныхъ, которыя мы неоднократно выставляли, можно считать весьма достаточнымъ капиталомъ для сооруженія этой линіи: если здѣсь и встрѣчаются значительныя земляныя работы, то за то не имѣется вовсе значительныхъ мостовыхъ сооруженій. Мы не знаемъ, была ли сдѣлана во время правительственныхъ изысканій оцѣнка стоимости сооруженія этой линіи, но еслибъ она имѣлась въ виду при разрѣшеніи вопроса, то, конечно, освѣтила бы многое. Съ другой стороны, если бы мѣстные интересы были правильно оцѣнены и приняты въ соображеніе, то была бы сооружена линія отъ Ельца чрезъ Ефремовъ къ станціи Лазарево и назначенная гарантія въ размѣрѣ 460,373 рублей была бы достаточна для гарантіи не только облигаціоннаго, но и акціонернаго капитала, такъ какъ разстояніе здѣсь на 30 верстъ короче, а количество земляныхъ работъ гораздо менѣе. Обстоятельство это подтверждается сооруженіемъ Ряжско-Вяземской дороги, вѣтвь которой

проходитъ, на значительномъ протяженіи, именно по этому направленію: несмотря на значительныя техническія трудности сооруженія на участкѣ между Тулою и Калугой, общая поверстная стоимость этой дороги составляетъ 44,507 руб., а вышеозначенная сумма гарантій представляетъ капиталъ, который на сто пятьдесятъ верстъ дороги отъ Ельца до Лазарева составилъ бы поверстную стоимость слишкомъ въ 60,000 металлическихъ рублей.

Ко всему этому необходимо прибавить, что съ устройствомъ вѣтви къ Ельцу Ряжско-Вяземской дороги доходность Орловско-Грязской линіи должна значительно упасть, такъ какъ сближеніе Ельца съ Москвой отвлечетъ отъ нея много грузовъ и это будетъ еще болѣе яснымъ доказательствомъ ошибочности избраннаго прежде направленія. Кромѣ того, разстояніе отъ Ельца до Воронежа по прямому направленію черезъ Задонскъ составляетъ 108 верстъ, а по желѣзной дорогѣ чрезъ Грязи 211 верстъ, поэтому нѣтъ никакого сомнѣнія, что въ ближайшемъ будущемъ необходимо должна устроиться желѣзная дорога по кратчайшему направленію и тогда значеніе Орловско-Грязской желѣзной дороги упадетъ окончательно. Соединеніе Воронежа съ Ельцомъ по прямому направленію вызывается еще тѣмъ, что оно сокращаетъ разстояніе отъ Воронежа до Москвы на 48 верстъ, при посредствѣ Ряжско-Вяземской и Московско-Тульской дорогъ. Такой путь удешевитъ стоимость провоза на $8^1/_2\%$. — Ясно, что дорога эта должна быть выстроена, и, конечно, будетъ выстроена. Для подобнаго дѣла найдутся и частныя средства, если Правительство не рѣшится на сооруженіе этой линіи. Впрочемъ мы думаемъ, что сооруженіе этой линіи требуется въ интересахъ Правительства, такъ какъ изъ двухъ бездоходныхъ линій лучше поддержать ту, которая можетъ имѣть будущность, чѣмъ оставлять обѣ въ томъ положеніи, въ которомъ онѣ нынѣ находятся.

Теперь обратимся къ исторіи сооруженія давно задуманной, но до сихъ поръ не выстроенной дороги отъ Козлова до Саратова.

Послѣ неудачи Общества Московско-Саратовской дороги, получивъ концессію на сооруженіе Рязанско-Козловской, строитель этой послѣдней, статскій совѣтникъ фонъ-Дервизъ, обратился, 9 іюня 1865 года, въ Главное управленіе Путей Сообщенія съ прошеніемъ о разрѣшеніи дороги отъ Козлова до Саратова съ вѣтвью къ г. Пензѣ. При этомъ онъ заявилъ, что не имѣетъ въ виду какихъ-либо премущественныхъ правъ предъ другими соискателями, а также не будетъ искать никакого вознагражденія за издержки по

этимъ изысканіямъ. Разрѣшеніе это было ему выдано вслѣдствіе Всеподданнѣйшаго о томъ доклада Главноуправляющаго 17 іюня 1865 года.

Въ началѣ февраля 1867 года г. фонъ-Дервизъ представилъ проектъ желѣзной дороги отъ Козлова до Тамбова вмѣстѣ съ проектомъ уступочнаго договора, по которому капиталъ Общества опредѣленъ въ 5.447,320 металлическихъ руб., или, при длинѣ дороги въ 74 вереты—по 73,612 руб. на версту; на двѣ трети этого капитала испрашивалось 5% гарантіи Правительства.

Въ мартѣ того же 1867 года, Тамбовское уѣздное земство вошло къ г. Министру Путей Сообщенія съ представленіемъ объ уступкѣ ему линіи отъ Козлова до Тамбова. Уступка дороги испрашивалась на 85 лѣтъ; капиталъ Общества опредѣленъ въ 5.242,160 р. металлическихъ, или 70,845 руб. на версту; на двѣ трети этого капитала испрашивалась гарантія чистаго дохода въ 5% и на погашеніе $^1/_{12}$%.

По разсмотрѣніи обоихъ предложеній послѣднее признано болѣе выгоднымъ для Правительства, но по сношенію съ Министерствомъ Финансовъ земству объявлено, что по случаю пріостановленія выдачи концессій съ правительственной гарантіей, предложеніе его утверждено быть не можетъ, что однако препятствій къ его удовлетворенію не имѣется, если потребный капиталъ будетъ опредѣленъ на основаніи точныхъ изысканій и земство не потребуетъ гарантіи Правительства.

Сопоставляя такое распоряженіе съ другими, состоявшимися не только одновременно, но и послѣ него, невозможно объяснить себѣ тѣхъ причинъ, на которыхъ оно основано. Продолженіе юговосточной линіи въ глубь черноземной полосы отъ Козлова къ Тамбову, конечно, для всѣхъ экономическихъ интересовъ Россіи имѣло гораздо болѣе значенія и вызывало гораздо менѣе риска для Правительства, чѣмъ, напримѣръ, устройство Шуйско-Ивановской или Риго-Митавской дорогъ, а между тѣмъ мы видимъ, что въ то время, когда Тамбовскому земству отказывается въ гарантіи и этотъ отказъ мотивируется общей мѣрой пріостановки выдачи концессій съ правительственной гарантіей, приведеннымъ двумъ дорогамъ дается гарантія чистаго дохода не только на облигаціонный, но и на акціонерный капиталъ. Концессіи эти выданы первая 9 мая, а вторая 9 іюня 1867 года.

Мы говоримъ, что отказъ Тамбовскому земству послѣдовалъ въ то же время на томъ основаніи, что въ іюнѣ уполномоченный отъ земства представилъ уже новое ходатайство о томъ, что зем-

ство готово приступить къ сооруженію дороги безъ правительственной гарантіи, если ему, по примѣру другихъ дорогъ, будетъ оказано пособіе въ видѣ ссуды въ $1^1/_2$ мил. рублей и будетъ предоставлено право ходатайствовать о гарантіи въ то время, когда оно исполнитъ всѣхъ работъ на половину стоимости сооруженія дороги. Но Министерство Финансовъ отказало въ ссудѣ, вслѣдствіе чего земство ограничилось лишь требованіемъ о сохраненіи права на гарантію въ будущемъ. Такое требованіе имѣло свой прецедентъ въ постановленіи Комитета желѣзныхъ дорогъ 21 марта 1867 года по выдачѣ концессіи на Риго-Митавскую дорогу, на основаніи котораго учредителямъ было объявлено, что гарантія будетъ присвоена капиталу тогда, когда ими будетъ употреблено на сооруженіе не менѣе половины исчисленнаго капитала. Вѣроятно этимъ прецедентомъ и воспользовалось въ своемъ ходатайствѣ Тамбовское земство, но тоже безуспѣшно. Мы не одобряли сдѣланнаго распоряженія на Риго-Митавской дорогѣ, но думаемъ, что къ двумъ дорогамъ, одинаково признаннымъ второстепенными, слѣдовало относиться одинаково, тѣмъ болѣе, что эти переговоры происходили одновременно; теперь же оказывается, что это не такъ, и что возможны различныя распоряженія по совершенно однороднымъ вопросамъ. Мы не хотимъ этимъ сказать, что ходатайство Тамбовскаго земства подлежало непремѣнному удовлетворенію; напротивъ, мы находимъ, что оцѣнка предпріятія съ его стороны была чрезмѣрно увеличена, точно также, какъ и самое протяженіе дороги; но мы не понимаемъ тѣхъ мотивовъ, на основаніи которыхъ отказъ состоялся, такъ какъ эти мотивы вовсе не послужили препятствіемъ для выдачи концессіи на Риго-Митавскую и Шуйско-Ивановскую дороги.

Въ октябрѣ 1867 года къ ходатайству Тамбовскаго присоединилось и Козловское земство.

Между тѣмъ, въ половинѣ ноября 1867 года Правленіе общества Земско-Елецкой дороги представило изысканіе по тремъ направленіямъ для соединенія Тамбова съ Козлово-Воронежской дорогой: къ ст. Грязи 107 верстъ, къ ст. Кочетовкѣ 120 верстъ и къ ст. Муравьевкѣ 82 версты, и просило о предоставленіи ему сооруженія этой линіи по тому направленію, которое будетъ признано наилучшимъ. Неверстную стоимость оно опредѣляло въ 58,000 руб. металлическихъ съ версты. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что Правленіе этого Общества охотно приняло бы на тѣхъ же основаніяхъ сооруженіе дороги и къ Козлову,

если бы такое условіе ему было предложено. Мы не имѣемъ въ виду („Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ“ объ этомъ не говоритъ), просило ли Правленіе правительственной гарантіи; но, допуская гарантію дохода въ 5% на весь капиталъ и принимая протяженіе дороги, какъ оно дѣйствительно оказалось, въ 67,5 верстъ, оказывается, что весь капиталъ, потребный на сооруженіе, составлялъ бы 3.915,000 руб. металлическихъ, а гарантія съ него 195,750 руб. металлическихъ, — имѣя же въ виду, что дорога эта на третій годъ существованія, а именно въ 1872 году, дала почти 197 тыс. руб. чистаго дохода, который въ 1875 году превысилъ уже 300 тыс. рублей, можно утвердительно сказать, что гарантія эта была чисто номинальной и хотя потребовала бы приплатъ въ первые два года, но эти приплаты въ настоящее время были бы возвращены Правительству съ процентами. На этомъ основаніи мы положительно можемъ утверждать, что отказъ гарантіи по этой дорогѣ указываетъ только на то обстоятельство, что о дѣйствительномъ экономическомъ значеніи предположенной линіи въ правительственныхъ сферахъ не имѣлось никакихъ свѣдѣній, между тѣмъ какъ получить ихъ было очень возможно. Рязанско-Козловская дорога и возникавшее по ней движеніе ясно указывали значеніе Тамбовско-Козловской дороги.

Въ концѣ декабря 1867 года уполномоченные Тамбовскаго и Козловскаго земствъ представили новое предложеніе. Земства пріобрѣтали на свой счетъ нужныя подъ дорогу земли и передавали ихъ безвозмездно Обществу, образовать которое они обязались. Капиталъ этого общества долженъ былъ состоять изъ 5.100,000 руб. металлическихъ. Изъ нихъ 2 милліона рублей предположено образовать выпускомъ облигацій, а 3.100,000 руб. по переводѣ ихъ въ кредитные рубли, что по тогдашнему курсу составляло 3.596,000 рублей выпускомъ акцій. Земства принимали на себя гарантію дохода на весь капиталъ въ 2%, что составляло 102,000 руб. металлическихъ, и эта сумма обезпечивала уплату 5% и $^1/_{12}$% погашенія на сумму облигаціоннаго капитала въ 2.000,000 руб. При опредѣленіи протяженія дороги въ 74 версты поверстная стоимость сооруженія обходилась въ 68,919 руб. металлическихъ, а такъ какъ въ дѣйствительности дорога оказалась въ 67,5 версты, то поверстная стоимость ея доходитъ до 75,555 металлическихъ рублей, т. е. на 17,555 руб. дороже, чѣмъ предлагало Правленіе Елецкой дороги.

Несмотря на эту значительную разницу, предпочтеніе было отдано предложенію земствъ Тамбовскаго и Козловскаго, и единственнымъ мотивомъ такого предпочтенія послужило отсутствіе правительственной гарантіи; хотя эта гарантія, какъ мы видѣли выше, была чисто номинальная. Кромѣ того, мѣстность не представляетъ здѣсь ни малѣйшихъ затрудненій: дорога идетъ по гладкой и ровной степи, почти безъ всякихъ искуственныхъ сооруженій, за исключеніемъ одного моста въ тридцать саженъ и двухъ другихъ, меньшихъ размѣровъ. При такихъ условіяхъ цѣна въ 75,555 руб. металлическихъ съ версты можетъ вызывать только удивленіе. Какъ мало въ Министерствѣ было свѣдѣній объ условіяхъ сооруженія этой дороги, видно изъ того, что даже протяженіе ея при рѣшеніи вопроса не было извѣстно съ точностью и считалось въ 74 версты, въ дѣйствительности же оно опредѣлилось въ 67,5 версты, несмотря на сдѣланный строителями для уменьшенія земляныхъ работъ изгибъ въ окрестностяхъ Козлова. Такимъ образомъ, не считая этого удлиненія пути, ошибка, сдѣланная въ счетѣ верстъ при выдачѣ концессіи, составляетъ почти десять процентовъ.

Помимо однакожь всѣхъ этихъ соображеній, 5 апрѣля 1868 года проектъ концессіи на имя земствъ Тамбовскаго и Козловскаго внесенъ былъ на разсмотрѣніе Комитета гг. Министровъ. Комитетъ, по разсмотрѣніи проекта, положилъ представить его на Высочайшее благоусмотрѣніе, но вмѣстѣ съ тѣмъ онъ обратилъ свое вниманіе на вопросъ: насколько право распоряженія мѣстными средствами, предоставленное земству, можетъ служить обезпеченіемъ предпріятій, подобныхъ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, и въ какой мѣрѣ должны быть ограждаемы въ подобныхъ случаяхъ частные интересы членовъ земства отъ возможныхъ увлеченій ихъ представителей.—Вопросъ этотъ поставленъ былъ Комитетомъ Министровъ на томъ основаніи, что въ Положеніи о земскихъ учрежденіяхъ нѣтъ по этому предмету прямаго указанія. Вслѣдствіе этого Комитетъ Министровъ, во-первыхъ, предоставилъ Министру Внутреннихъ Дѣлъ, по разсмотрѣніи вопроса вмѣстѣ съ Главноуправляющимъ II Отдѣленіемъ Собственной Его Величества Канцеляріи, внести свое представленіе въ установленномъ порядкѣ, и, во-вторыхъ, положилъ впредь до разрѣшенія названнаго вопроса пріостановить выдачу концессій на желѣзныя дороги съ гарантіями отъ земствъ.

Вопросъ этотъ слишкомъ важенъ, чтобъ не остановить на немъ вниманіе читателя, и мы позволяемъ себѣ это сдѣлать, тѣмъ

болѣе, что онъ, повидимому, до сихъ поръ остается нерѣшеннымъ въ порядкѣ законодательномъ, хотя на практикѣ уже давно не слышно о подобныхъ предпріятіяхъ земскихъ собраній. Къ сожалѣнію, характеръ нашихъ земскихъ учрежденій не опредѣлился ни въ законодательствѣ, ни въ практикѣ. Поэтому и затруднительны, и смутны въ общественномъ сознаніи всѣ вопросы, соприкасающіеся съ этими учрежденіями. Послѣднія, по своему существу, должны быть органами мѣстнаго самоуправленія, но они далеко еще не поставлены какъ таковые въ общей системѣ нашего государственнаго управленія.

Если считать земскія учрежденія органами самоуправленія, то они не имѣли права принимать на себя обязательства гарантіи дохода желѣзной дороги, и Комитетъ Министровъ имѣлъ полное основаніе сомнѣваться въ этомъ правѣ, если не въ силу необходимости ограждать интересы отдѣльныхъ членовъ земства, то въ силу существующаго закона о предметахъ вѣдомства земскихъ учрежденій. Земское Положеніе опредѣляетъ эти предметы вѣдомства довольно подробно и потому только такое распоряженіе земскаго собранія можетъ считаться правомѣрнымъ, которое не выходитъ изъ программы, опредѣленной этимъ Положеніемъ. Устройство желѣзныхъ дорогъ не входитъ въ эту программу, а потому новое земское собраніе, не имѣя въ виду прямаго указанія въ законѣ, имѣетъ полное право признать распоряженіе предшествовавшаго собранія по этому предмету незаконнымъ и отказаться отъ его выполненія. Въ случаѣ возникновенія по этому вопросу судебнаго дѣла, судъ, конечно, не найдетъ никакихъ юридическихъ основаній признать такое постановленіе прежняго собранія обязательнымъ для всѣхъ послѣдующихъ, а скорѣе можетъ признать постановленіе о гарантіи выходящимъ изъ предѣловъ власти земскихъ собраній и потому не имѣющимъ законнаго основанія. Такое постановленіе суда было бы тѣмъ болѣе справедливо, что избиратели гласныхъ, уполномочивая ихъ, имѣли въ виду только извѣстный родъ дѣятельности, точно опредѣленный закономъ, и конечно не имѣли въ виду ввѣрять своимъ выборнымъ всѣхъ возможныхъ мѣстныхъ интересовъ. Если бы законъ считалъ земскія собранія полными представителями всѣхъ возможныхъ интересовъ мѣстнаго населенія, то, во-первыхъ, онъ выразилъ бы это вполнѣ опредѣленно и не сталъ бы съ такою точностію исчислять предметы вѣдомства земскихъ собраній, какъ это сдѣлано въ Положеніи; а во-вторыхъ, избиратели, имѣя это въ виду, могли бы прислать въ земскія собранія другихъ лицъ, на это именно

уполномоченныхъ, и послѣдствія для земства могли бы быть совершенно другія.

Вотъ тѣ соображенія, на основаніи которыхъ намъ кажется, что Комитетъ Министровъ имѣлъ полное основаніе усомниться въ правѣ земскихъ собраній вступать въ обязательства подобнаго рода. Къ сожалѣнію, Комитетъ не нашелъ возможнымъ признать такія обязательства незаконными, а ограничился лишь постановкой вопроса и благимъ пожеланіемъ о разрѣшеніи его въ будущемъ.

Несмотря однако на изложенныя соображенія, концессія на сооруженіе Тамбовско-Козловской дороги была утверждена 14 апрѣля 1868 года и предоставлена уполномоченнымъ земствъ.

Вслѣдъ за симъ сооруженіе дороги передано товариществу Арманъ и Задлеръ по оптовому контракту за ту сумму, которая можетъ быть выручена по реализаціи бумагъ. Уставъ общества утвержденъ 8 октября, а движеніе открыто 22 декабря того же года.

Но наиболѣе серьезное участіе въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ приняло Саратовское земство. Исторія сооруженія Тамбовско-Саратовской дороги замѣчательна во многихъ отношеніяхъ. Здѣсь достойна удивленія не только цифра, до которой доведена стоимость сооруженія, но и та ловкость пріемовъ со стороны уполномоченныхъ, посредствомъ которыхъ они умѣли преодолѣть всѣ затрудненія, — умѣли не только заручиться согласіемъ земскаго собранія и утвержденіемъ Правительства, но даже значительнымъ содѣйствіемъ послѣдняго въ денежномъ отношеніи, хотя въ правительственныхъ сферахъ во время переговоровъ дорога эта считалась линіею второстепенною, которой ни въ какомъ случаѣ не могла быть присвоена даже гарантія чистаго дохода. На этомъ основаніи мы войдемъ въ болѣе подробное изложеніе исторіи тѣхъ ходатайствъ, которыя были при этомъ употреблены.

Вопросъ о сооруженіи желѣзной дороги отъ Саратова до Тамбова возникъ на первомъ же губернскомъ земскомъ собраніи, открытомъ въ концѣ 1866 года. Земство, дѣйствительно, сознавало пользу и необходимость сооруженія желѣзной дороги и потому избрало Комитетъ, состоявшій изъ губернскаго предводителя, какъ предсѣдателя земскаго собранія, предсѣдателя губернской земской управы и предсѣдателя Саратовской уѣздной земской управы. Этому Комитету поручено было ходатайствовать передъ Правительствомъ о сооруженіи желѣзной дороги отъ Саратова до Козлова и, буде возможно, о выдачѣ концессіи Саратовскому земству.

Но никакой мысли о какомъ-либо серьезномъ пожертвованіи для этой цѣли, кромѣ расходовъ по командировкѣ, а тѣмъ болѣе о гарантіи дохода, среди земства въ то время не было. Въ мартѣ 1867 года уполномоченные отъ Саратовскаго губернскаго земства, по соглашенію съ уполномоченнымъ отъ Кирсановскаго уѣзднаго земства, просили о выдачѣ имъ письменнаго удостовѣренія въ томъ, что избранное ими направленіе будетъ одобрено, а самое предпріятіе можетъ осуществиться, дабы земство могло приступить къ подробнымъ изысканіямъ и предуготовительнымъ работамъ. 18 марта означеннымъ уполномоченнымъ выдано съ Высочайшаго разрѣшенія, за подписомъ Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія удостовѣреніе въ томъ: 1) что въ настоящее время всѣ средства Государственнаго Казначейства и государственнаго кредита употребляются на обезпеченіе линій желѣзныхъ дорогъ, вошедшихъ въ первую категорію, и что поэтому Саратовской дорогѣ гарантія дарована быть не можетъ; 2) что Саратовская дорога, послѣ дорогъ первой категоріи, признается одною изъ самыхъ полезныхъ и посему въ свое время на нее будетъ обращено полное вниманіе Правительства, и 3) что Саратовскому и Кирсановскому земствамъ разрѣшается производить изысканія, дабы на основаніи положительныхъ данныхъ можно было постановить заключеніе о выгоднѣйшемъ направленіи и дѣйствительной стоимости ея устройства.

Между тѣмъ, вслѣдствіе ходатайства Борисоглѣбскаго земства о предоставленіи ему права на сооруженіе дороги отъ Тамбова къ Борисоглѣбску, которая можетъ быть продолжена на Царицынъ или Камышинъ, возникъ вопросъ: къ какой точкѣ Волжскаго низовья выгоднѣе направить дорогу отъ Козлова—къ Саратову, Камышину или Царицыну. Въ виду означеннаго вопроса, уполномоченные Саратовскаго земства въ апрѣлѣ 1867 года объяснили г. Министру Путей Сообщенія, что производство изысканій требуетъ значительныхъ расходовъ, а между тѣмъ направленіе желѣзной дороги отъ Козлова на Тамбовъ, Кирсановъ и Аткарскъ къ Саратову не утверждено Правительствомъ, вслѣдствіе чего просили о внесеніи вопроса о направленіи линіи на разсмотрѣніе Комитета желѣзныхъ дорогъ. Г. Министръ Путей Сообщенія съ Высочайшаго разрѣшенія внесъ этотъ вопросъ на разсмотрѣніе Комитета, который Высочайше утвержденнымъ 7 іюня 1867 года мнѣніемъ положилъ: 1) Направленіе желѣзной дороги отъ Тамбова къ Саратову чрезъ Кирсановъ и Аткарскъ утвердить въ общемъ видѣ; подробности же этого направленія должны быть опредѣлены мѣст-

ными изысканіями. 2) Дозволить Саратовскому и Кирсановскому земствамъ производить на ихъ счетъ изысканія безъ права на гарантію или возвратъ изъ казны затраченныхъ сумиъ. 3) Объявить земствамъ, что Саратовская дорога признается одною изъ самыхъ полезныхъ послѣ первоклассныхъ линій и что она будетъ включена въ число путей стоящихъ на первой очереди послѣ реализаціи капитала для означенныхъ первоклассныхъ линій, и наконецъ 4) уполномоченнымъ отъ Борисоглѣбскаго земства объявить, что направленіе дороги на Кирсановъ и Аткарскъ къ Саратову признано болѣе выгоднымъ, чѣмъ на Борисоглѣбскъ къ Царицыну и Камышину.

На основаніи этого постановленія, уполноченные земства произвели изысканія по линіи, а въ осеннемъ земскомъ собраніи 1867 года состоялось соглашеніе съ Кирсановскимъ Земствомъ и Саратовскимъ городскимъ обществомъ въ томъ, что всѣ они совокупно готовы гарантировать одинъ процентъ съ потребнаго на устройство дороги капитала и потому поручили своимъ уполномоченнымъ ходатайствовать у Правительства лишь о 4-хъ процентной гарантіи.

По окончаніи изысканій и по составленіи смѣтъ, уполномоченные отъ земствъ: гг. Лупандинъ, Михайловъ-Рославлевъ и Бологовской, ходатайствовали о выдачѣ имъ концессіи. Въ докладной запискѣ Министру Путей Сообщенія, поданной 17 марта 1868 года, они изложили, что земства вмѣстѣ съ городомъ Саратовомъ согласились гарантировать 1% дохода на весь необходимый для сооруженія дороги капиталъ, что такая гарантія равняется 5% на часть этого капитала, достаточную для сооруженія перваго участка, поэтому они ходатайствовали объ учрежденіи акціонернаго общества съ капиталомъ, образуемымъ на $^1/_4$ часть выпускомъ акцій, гарантированныхъ земствами и городомъ Саратовомъ и на $^3/_4$ выпускомъ облигацій, гарантированныхъ Правительствомъ. На выпущенныя такимъ образомъ акціи общество приступаетъ сейчасъ же къ работамъ по устройству перваго участка отъ Тамбова до Кирсанова на протяженіи 110 верстъ; облигаціи же выпускаются обществомъ не прежде, какъ по окончаніи устройства перваго участка. Такая комбинація была одобрена и г. Министромъ Финансовъ. Длина линіи опредѣлена въ 347 верстъ, а необходимый капиталъ на сооруженіе исчисленъ въ 27.734,236 металлическихъ рублей.

Между тѣмъ, окончательное разрѣшеніе этого вопроса встрѣчаетъ новое затрудненіе. Борисоглѣбское земство, получивъ выше-

означенный отвѣтъ, послѣдовавшій на основаніи положенія комитета желѣзныхъ дорогъ 7 іюня 1867 года, объ утвержденіи направленія дороги отъ Тамбова на Кирсановъ и Аткарскъ къ Саратову, обратилось съ ходатайствомъ о сооруженіи дороги отъ Грязей къ Борисоглѣбску и 21 марта 1868 года получаетъ концессію съ условіемъ построить эту дорогу на одинъ акціонерный капиталъ, въ которомъ Правительство принимаетъ участіе и оставляетъ за собою акцій изъ 13.440,000 руб. металлическихъ на 5.000,000 руб. по 80% за 100. Кромѣ того, Обществу выдается для ускоренія работъ ссуда подъ особые залоги въ 1.000,000 руб., которая впослѣдствіи возмѣщается Правительству также акціями Общества. Эта концессія выдана безъ предварительныхъ изысканій и притомъ совершеннымъ экспромптомъ: никто изъ другихъ соискателей не представлялъ по устройству этой дороги никакихъ предложеній. Какъ внезапно возникъ вопросъ для этой дороги и какъ быстро онъ разрѣшенъ, видно изъ того, что не далѣе, какъ въ половинѣ предыдущаго года, Борисоглѣбское земство вмѣстѣ съ вышеозначеннымъ отвѣтомъ о преимуществѣ саратовскаго направленія получило предложеніе представить изысканія по устройству вѣтви отъ Тамбова къ Борисоглѣбску, что и послужило, вѣроятно, поводомъ къ ходатайству о сооруженіи дороги отъ Грязей къ Борисоглѣбску. Очевидно, что разрѣшеніе ходатайства Борисоглѣбскаго земства не заставило себя ждать, такъ какъ 21 марта 1868 года была утверждена концессія на эту линію. Получивъ эту концессію, земство приступило немедленно къ работамъ посредствомъ оптоваго подрядчика, а между тѣмъ, встрѣтивъ затрудненіе въ реализаціи акцій, обратилось къ Правительству съ новымъ ходатайствомъ о продолженіи дороги къ Камышину или Царицыну, при чемъ выставлялись выгоды ближайшаго соединенія низовьевъ Волги съ Ригою. Мысль эта была неоднократно выражаема Министерствомъ Путей Сообщенія, и, разумѣется, подобное ходатайство представляло возможность ея осуществленія. Такимъ образомъ, съ одной стороны общество или, лучше сказать, оптовый подрядчикъ (такъ какъ здѣсь никакого дѣйствительнаго общества не существовало) былъ заинтересованъ не только увеличеніемъ почти втрое взятыхъ имъ работъ, но и необходимостію новой финансовой комбинаціи, по которой на дальнѣйшее сооруженіе линіи предполагалось выпустить облигаціи съ тѣмъ, что онѣ останутся за Правительствомъ. Эти суммы, при тогдашней оцѣнкѣ поверстной стоимости, были достаточны для окончанія

всей линіи и давали возможность вовсе не реализировать акцій; съ другой стороны Министерство Путей Сообщенія встрѣчало въ такомъ предпріятіи возможность привести въ исполненіе давно задуманную мысль, хотя бы и по частямъ. Весьма естественно, что мысль о сооруженіи дороги къ Царицыну могла задерживать разрѣшеніе вопроса о Саратовской дорогѣ, такъ какъ сооруженіе къ низовьямъ Волги двухъ дорогъ одновременно въ то время казалось невозможнымъ. Но не одно это обстоятельство представляло затрудненіе къ достиженію цѣли уполномоченныхъ Саратовскаго и Кирсановскаго земствъ. Пензенское и Симбирское земства ходатайствовали о проведеніи желѣзной дороги отъ Моршанска къ Самарѣ, а Оренбургскій генералъ-губернаторъ представилъ основанный на изысканіяхъ проектъ желѣзной дороги отъ Оренбурга къ Самарѣ, мотивируя свое предложеніе необходимостію соединенія съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ русскихъ владѣній въ Средней Азіи. Намъ памятно это время. и мы имѣли случай убѣдиться, что въ высшихъ сферахъ было много защитниковъ мнѣнія о необходимости и большей выгодности сооруженія Моршанско-Самарской линіи. Вліятельныя лица, получившія большія недвижимыя имѣнія въ Самарской губерніи. всѣ были въ пользу этого мнѣнія, и былъ одинъ моментъ, что дѣло уполномоченныхъ Саратовскаго земства могло считаться почти проиграннымъ.

Защитники каждаго изъ этихъ мнѣній, вполнѣ правильно предполагая невозможность осуществленія двухъ, а тѣмъ менѣе трехъ дорогъ въ одномъ и томъ же направленіи къ низовьямъ Волги, старались выставить преимущества предполагаемаго ими направленія и невыгоды остальныхъ. Само собою разумѣется, что Министерство Путей Сообщенія высказалось за предложеніе Борисоглѣбскаго земства и съ этимъ мнѣніемъ согласился и Комитетъ Министровъ.

Такимъ образомъ явились два противуположныхъ мнѣнія двухъ высшихъ государственныхъ учрежденій. Не далѣе какъ въ іюнѣ мѣсяцѣ 1867 года, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ призналъ болѣе выгоднымъ направленіе дороги отъ Козлова на Тамбовъ, Кирсановъ и Аткарскъ къ Саратову, и во исполненіе этого предположенія была выдана, 14 апрѣля 1868 года, концессія на устройство дороги отъ Козлова до Тамбова, а между тѣмъ въ томъ же апрѣлѣ 1868 года Комитетъ Министровъ признаетъ болѣе выгоднымъ направленіе дороги отъ Грязей черезъ Борисоглѣбскъ къ Камышину или Царицыну.

Въ виду подобныхъ затрудненій представители Саратовскаго и Кирсановскаго земствъ, безъ всякаго совѣщанія съ своими довѣрителями (разумѣется, въ виду спѣшности и неотложности дѣла) рѣшаются на новое предложеніе: обойтись вовсе безъ всякой гарантіи Правительства и построить дорогу исключительно средствами земства, т. е. такъ, чтобъ на акціонерный капиталъ, гарантированный земствомъ, построить первый участокъ и подъ обезпеченіе этого участка выпустить облигаціи для сооруженія втораго, а затѣмъ третьяго. Въ этомъ смыслѣ ими было подано Всеподданнѣйшее прошеніе, которое и было передано на разсмотрѣніе въ Комитетъ Министровъ. Послѣдній поручилъ Министру Путей Сообщенія: „истребовать отъ уполномоченныхъ земства подробныя свѣдѣнія по сему предмету и по соглашенію съ Министромъ Финансовъ войти въ подробное разсмотрѣніе земскаго проекта, какъ относительно дѣйствительности согласія земствъ и способовъ ихъ, такъ и относительно возможности осуществленія предпріятія на предположенныхъ основаніяхъ, а затѣмъ внести свое представленіе въ Комитетъ Министровъ“.

Уполномоченные отъ земства объяснили, что они основываютъ право земства на выдачу гарантій на тѣхъ статьяхъ Земскаго Положенія, которыя возлагаютъ на земскія учрежденія попеченіе о мѣстныхъ нуждахъ и пользахъ, о развитіи промышленности и мѣстной торговли и разрѣшаютъ заключать отъ имени земства договоры и обязательства. Какъ на фактическое подтвержденіе этого права, они указывали на выданныя уже концессіи Козловскому, Тамбовскому и Борисоглѣбскому земствамъ, по которымъ допущена земская гарантія дохода. Такое заявленіе прямо указываетъ на общій недостатокъ нашей административной и законодательной практики, страдающей отсутствіемъ общихъ руководящихъ началъ; этотъ недостатокъ въ настоящемъ случаѣ имѣлъ весьма вредныя послѣдствія. Удовлетвореніе частныхъ ходатайствъ, безъ рѣшительнаго заключенія по общему вопросу о правѣ земскихъ учрежденій принимать участіе въ сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, создало извѣстный процедентъ, противъ котораго невозможно было найти никакихъ возраженій. Въ самомъ дѣлѣ, возможно ли было отказать Саратовскому земству въ правѣ гарантировать доходъ желѣзной дороги, если такое право признано было за другими земствами? Здѣсь можно было обсуждать только цифру гарантированнаго дохода, но въ этомъ вопросѣ наиболѣе компетентнымъ судьей было само земство, а отнюдь не Правительство. На этомъ основаніи прежде выданныя концессіи не мог-

ли не стѣснять до извѣстной степени свободу обсужденія общаго вопроса о земскихъ гарантіяхъ, возникшаго въ Комитетѣ Министровъ 25 іюня 1868 года по поводу внесенія Министромъ Финансовъ записки о Тамбовско-Саратовской дорогѣ. Такое несвободное отношеніе къ дѣлу обусловливалось еще и тѣмъ обстоятельствомъ, что съ уполномоченными Саратовскаго земства были уже ведены переговоры, имъ было разрѣшено произвести изысканія и объявлено, что Саратовская линія признается подлежащею включенію въ число путей, стоящихъ на первой очереди послѣ первоклассныхъ дорогъ сѣти, утвержденной 23 апрѣля 1866 года. Вслѣдствіе всего вышесказаннаго Комитетъ Министровъ, въ означенномъ выше засѣданіи 25 іюня 1868 года, разсматривая сперва общій вопросъ о земской гарантіи, находилъ, что къ вѣдомству земскихъ учрежденій относится устройство лишь тѣхъ путей сообщенія, которые содержатся какъ повинность мѣстныхъ обывателей, тогда какъ устройство желѣзныхъ дорогъ есть предпріятіе комерческое, сопряженное съ рискомъ, которому едва ли справедливо подвергать членовъ земства безъ ихъ на то согласія; впрочемъ, окончательнаго рѣшенія по этому вопросу Комитетъ Министровъ не постановилъ, а лишь сослался на постановленіе свое 14 апрѣля 1868 года, которымъ впредь до окончательнаго рѣшенія этого вопроса положено пріостановить выдачу концессій съ гарантіями отъ земствъ. Что же касается въ частности обстоятельствъ сооруженія Саратовской дороги, то въ виду происходившихъ съ уполномоченными переговоровъ, Комитетъ Министровъ призналъ ихъ исключительными, и имѣя въ виду представленную уполномоченнымъ Саратовскаго земства депешу предсѣдателя земскаго комитета по устройству Саратовской дороги, удостовѣряющую въ дѣйствительности согласія, какъ земства, такъ и города Саратова, на принятіе гарантіи, а также мнѣніе Министра Финансовъ, признававшаго достаточнымъ это удостовѣреніе, несмотря на постановленіе свое 14 апрѣля 1868 года, положилъ поднести проектъ концессіи на Высочайшее благоусмотрѣніе.

Такое нерѣшительное отношеніе Комитета Министровъ къ общему вопросу о земской гарантіи обращаетъ на себя вниманіе. Если Комитетъ находилъ, что сооруженіе желѣзныхъ дорогъ выходило изъ предѣловъ вѣдомства земскихъ учрежденій, то намъ бы казалось, что не слѣдовало вовсе допускать подобной гарантіи, несмотря на бывшіе примѣры; такъ какъ ошибочный образъ дѣйствія въ одномъ или двухъ случаяхъ не можетъ уста-

новить общаго правила. Мы говоримъ „ошибочный“ на томъ основаніи, что Комитетъ Министровъ самъ призналъ сооруженіе желѣзныхъ дорогъ предпріятіемъ сопряженнымъ съ рискомъ, подвергать которому членовъ земства безъ ихъ согласія не справедливо. Между тѣмъ, такого согласія или несогласія отдѣльные члены земства выразить не могутъ. Члены земства, или, другими словами, плательщики земскаго налога, при выборѣ своихъ гласныхъ, поручаютъ имъ завѣдываніе отнюдь не всѣми мѣстными интересами, а лишь интересами, строго опредѣленными въ законѣ, въ которомъ нѣтъ ни слова о желѣзныхъ дорогахъ; къ тому же на своихъ избирательныхъ съѣздахъ они не имѣютъ никакого права обсуждать какіе-либо вопросы и, слѣдовательно, изъявлять согласіе или несогласіе на такія исключительныя предпріятія, какъ устройство желѣзныхъ дорогъ. Въ числѣ мотивовъ, по которымъ Комитетъ призналъ возможнымъ допустить земскую гарантію по Саратовской дорогѣ, выставлены издержки земства на изысканія; но намъ кажется, что это вниманіе къ интересамъ земства могло только служить мотивомъ къ возврату земству этихъ издержекъ, а не къ признанію права его гарантировать доходъ желѣзной дороги. Но всего болѣе непонятно, что Комитетъ, признавая необходимымъ согласіе на гарантію со стороны отдѣльныхъ членовъ земства, не только не счелъ нужнымъ имѣть въ виду постановленіе земскаго собранія, но убѣдился въ этомъ согласіи только на томъ основаніи, что уполномоченный Саратовскаго земства, г. Лупандинъ, представилъ Министру Финансовъ депешу предсѣдателя земскаго комитета о сооруженіи Саратовской дороги, удостовѣряющую въ дѣйствительности этого согласія, такъ какъ Министръ Финансовъ призналъ такое удостовѣреніе достаточнымъ, хотя подобная депеша не представляла никакого юридическаго значенія и не могла считаться обязательною для земства. Обстоятельство это обратило на себя Высочайшее вниманіе. На журналѣ Комитета послѣдовала 6 іюля 1868 года собственноручная Его Императорскаго Величества резолюція слѣдующаго содержанія: *„Нахожу полученное засвидѣтельствованіе отъ земскаго Комитета недостаточнымъ и потому желаю, чтобы вопросъ о гарантіи былъ обсужденъ въ экстренномъ земскомъ собраніи Саратовской губерніи“*.

Между тѣмъ, прежде, нежели послѣдовала означенная резолюція и даже прежде, чѣмъ дѣло было разсмотрѣно въ Комитетѣ Министровъ, а именно 21 іюня 1868 года, земскій комитетъ по устройству Тамбовско-Саратовской дороги, состоявшій изъ гу-

бернскаго предводителя, Давыдова, предсѣдателя губернской земской управы, Михайлова-Рославлева, и бывшаго предсѣдателя Саратовской уѣздной управы, г. Лупандина, безъ участія представителя города Саратова заключилъ контрактъ съ братьями Гладиными, фонъ-Дезеномъ и Лукашевичемъ на сооруженіе желѣзной дороги за оптовую сумму, которая можетъ быть выручена по реализаціи бумагъ. Контрагенты эти къ іюлю мѣсяцу уже заподрядили рабочихъ, купили часть нужнаго для дороги лѣса и заказали шпалы, о чемъ представителемъ земства, г. Лупандинымъ, было представлено Министру Путей Сообщенія удостовѣреніе, въ видѣ писемъ означенныхъ контрагентовъ.

Само собою разумѣется, что на подобныя распоряженія земскій комитетъ, на который возложено было только ходатайство о выдачѣ концессіи, не былъ вовсе уполномоченъ и прежде полученія концессіи не могъ быть уполномоченъ. Очевидно, что такія распоряженія со стороны комитета выходили изъ предѣловъ даннаго довѣрія и могли возбудить уголовное преслѣдованіе виновныхъ. Но къ сожалѣнію, въ то время, о которомъ мы говоримъ, желѣзнодорожнымъ дѣятелямъ сходило многое съ рукъ и комитетъ не только не скрывалъ подобныхъ распоряженій, но выставлялъ ихъ на видъ для того, чтобы ускорить окончательное разрѣшеніе вопроса, нисколько не опасаясь, что это обстоятельство можетъ быть сообщено прокурорскому надзору, какъ мотивъ для уголовнаго преслѣдованія.

Во исполненіе приведеннаго выше Высочайшаго повелѣнія, по распоряженію Министра Внутреннихъ Дѣлъ было созвано въ Саратовѣ экстренное губернское земское собраніе. Пишущему эти строки очень памятно это собраніе. Еще задолго до собранія весь Саратовъ уже говорилъ о томъ, что строители заключаютъ подряды на работы и поставки для желѣзной дороги и называлъ имена многихъ, принявшихъ участіе въ подрядахъ. Памятны намъ и лукулловскіе обѣды, данные будущими строителями. Мы поднимаемъ только кончикъ завѣсы, покрывающей все это торжество, предоставляя другимъ впослѣдствіи описать эту эпопею. Но мы не можемъ пройти молчаніемъ тѣ мотивы, которыми поддерживалъ г. Лупандинъ необходимость утвердить контрактъ, заключенный комитетомъ съ гг. Гладинымъ, фонъ-Дезеномъ и Лукашевичемъ, и отвергнуть нѣсколько предложеній гораздо болѣе выгодныхъ, сдѣланныхъ другими строителями. По его мнѣнію, высказанному публично въ собраніи, передать сооруженіе дороги другимъ лицамъ, на болѣе выгодныхъ условіяхъ, было бы нечестно со стороны Саратовскаго зем-

ства, такъ какъ весь успѣхъ ходатайства земства зависѣлъ вполнѣ отъ того участія, которое приняли въ этомъ дѣлѣ предложенные Комитетомъ контрагенты. „Всѣ наши старанія и хлопоты, говорилъ г. Лупандинъ — оставались безуспѣшными, пока мы не вошли въ соглашеніе съ Гладиными". Стало быть, по его мнѣнію, разрѣшеніе концессіи зависѣло не отъ того или другого взгляда правительственныхъ лицъ на пользу желѣзной дороги, а только отъ того обстоятельства, кто берется за ея сооруженіе. Такое мнѣніе, по меньшей мѣрѣ, смѣло.

Земское собраніе, не долго обдумывая вопросъ, а въ самый день открытія собранія, т. е. 5 августа 1868 года, большинствомъ 41 противъ 21 голоса, постановило: ходатайствовать о возложеніи на Саратовское земство части гарантіи на строительный капиталъ въ 7.573,326 руб. металлическихъ, потребный для сооруженія 1-го участка дороги, согласно основаніямъ, изложеннымъ въ проектѣ концессіи, въ размѣрѣ 260,000 руб., причитающихся на Саратовское земство, за исключеніемъ долей гарантіи, принятыхъ Кирсановскимъ земствомъ въ размѣрѣ 50 тысячъ и Саратовскимъ городскимъ Обществомъ въ размѣрѣ 75 тысячъ. Затѣмъ, если не ошибаемся, на слѣдующій день тѣмъ же большинствомъ голосовъ утвержденъ былъ и контрактъ на оптовую постройку дороги, заключенный земскимъ Комитетомъ, и отвергнуты всѣ предложенія другихъ лицъ, несмотря на гораздо болѣе выгодныя для земства и города условія. Казалось бы, что при первомъ предложеніи объ утвержденіи заключеннаго Комитетомъ договора, гг. гласнымъ прежде всего долженъ былъ представиться вопросъ: въ силу какихъ полномочій Комитетъ позволилъ себѣ заключить контрактъ съ строителями, и такимъ образомъ не только превысилъ свою власть, не только узурпировалъ права, которыя всецѣло могли принадлежать только земскому собранію, но присвоилъ ихъ себѣ даже прежде, нежели земство само получило право входить въ подобныя сдѣлки? Затѣмъ выступаетъ новый вопросъ: имѣло ли право само земство утверждать контрактъ на сооруженіе дороги, концессія на которую еще не была утверждена Правительствомъ, и будетъ ли такое преждевременное утвержденіе юридически обязательно для слѣдующаго собранія? Очевидно, что относясь къ этимъ вопросамъ безпристрастно, слѣдовало предать законной отвѣтственности членовъ земскаго Комитета, превысившихъ свои полномочія, и отказаться отъ разрѣшенія вопроса о контрактѣ съ строителями впредь до утвержденія концессіи. Но такихъ вопросовъ въ собраніи не возникало, и даже меньшин-

ство только инстинктивно чувствовало всю невыгоду принимаемыхъ земствомъ обязательствъ, но не могло представить дѣйствительныхъ возраженій противъ принятія гарантіи. А такихъ возраженій можно было сдѣлать цѣлую массу и поставить въ совершенный тупикъ защитниковъ проекта.

Прежде всего представлялась спорною стоимость сооруженія дороги. Можно было доказать цифрами, что цѣна въ 27.731,236 р. за 347 верстъ, т. е. почти по 80,000 руб. металлическихъ на версту, преувеличена до-нельзя, но доказать этого конечно никто изъ гласныхъ не былъ въ состояніи. Затѣмъ гласнымъ говорили, что они гарантируютъ доходъ только съ 7.533,326 руб., тогда какъ въ сущности они гарантировали доходъ со всего капитала, нужнаго на сооруженіе дороги. Проценты съ облигаціоннаго капитала отчисляются изъ чистаго дохода, прежде чѣмъ опредѣляется доходъ по акціямъ, и слѣдовательно земство будетъ продолжать выплачивать гарантію до тѣхъ поръ, пока чистый доходъ не дойдетъ до цифры, достаточной на уплату процентовъ по облигаціямъ и акціямъ вмѣстѣ. Въ собраніи не нашлось ни одного человѣка, который вполнѣ оцѣнилъ бы значеніе принимаемаго земствомъ обязательства. Гласные, принадлежавшіе къ меньшинству, отстаивая интересы земства, не въ состояніи были даже понять, какое орудіе давали имъ въ руки ихъ противники тѣмъ условіемъ, что предложили гарантировать доходъ съ капитала на сооруженіе 1-го участка. На этомъ основаніи имъ бы слѣдовало ввести въ условіе, что гарантируя доходъ съ перваго участка земство требуетъ, чтобъ отчетность по эксплоатаціи этого участка велась отдѣльно и чистый доходъ съ него уменьшалъ бы сумму слѣдующихъ съ земства приплатъ по гарантіи. Но этого условія въ концессіи нѣтъ, чистый доходъ со всѣхъ трехъ участковъ смѣшивается вмѣстѣ и поступаетъ прежде всего на уплату процентовъ по облигаціямъ, и, слѣдовательно, земство гарантируетъ доходъ со всей цифры номинальнаго капитала, а не съ перваго только участка. Конечно, цифра земскихъ платежей не можетъ быть увеличена, она останется въ одномъ размѣрѣ, хотя бы дорога не принесла никакого дохода, но за то maximum платежа будетъ продолжаться до тѣхъ поръ, пока изъ чистаго дохода не будетъ покрываться вся сумма процентовъ и погашенія по облигаціямъ, а также и долги, сдѣланные на уплату этихъ процентовъ по недостатку чистаго дохода. Уменьшеніе этой цифры начнется только въ томъ случаѣ, когда изъ чистаго дохода будетъ приходиться часть въ дивидендъ по акціямъ. Ожидать

такого положенія дѣлъ при той стоимости сооруженія, въ которую обошлась эта дорога, едва ли возможно, въ особенности на томъ основаніи, что къ низовьямъ Волги проведено три дороги, тогда какъ всѣхъ грузовъ съ Волги, которые могутъ идти по желѣзнымъ дорогамъ, недостаточно и для одной. На этомъ основаніи Саратовскому земству долго еще придется платить полную цифру гарантированнаго Обществу дохода.

Предчувствуя инстиктивно подобный исходъ, нѣкоторые изъ землевладѣльцевъ Саратовской губерніи заявили свои протесты противъ постановленія губернскаго земскаго собранія, но повидимому эти протесты были формулированы не вполнѣ основательно и не убѣдили Комитета Министровъ, который въ постановленіи 10 октября 1863 года призналъ ихъ не подлежащими принятію въ уваженіе, на томъ основаніи, что постановленія земскихъ собраній становятся обязательными по большинству голосовъ и допущеніе протестовъ отдѣльныхъ лицъ противъ подобныхъ постановленій подрывало бы коренныя начала Положенія о земскихъ учрежденіяхъ. Такое постановленіе Комитета съ формальной стороны совершенно правильно; что же касается до вопроса по существу, то оно едва ли въ состояніи выдержать критику. Возраженія отдѣльныхъ лицъ противъ постановленій земскихъ собраній, дѣйствительно, не должны приниматься въ соображеніе только въ томъ случаѣ, когда эти постановленія касаются предметовъ вѣдомства, исчисленныхъ въ законѣ, на томъ основаніи, что гласные въ этомъ отношеніи вполнѣ уполномочены избирателями на такія рѣшенія, которыя они найдутъ нужнымъ принять по большинству голосовъ. Но какъ скоро вопросъ, о которомъ сдѣлано постановленіе земскаго собранія, выходитъ изъ предѣловъ вѣдомства этого собранія, тогда подобная точка зрѣнія становится неприложимой, такъ какъ, допуская ее, можно дойти до того, что всякое постановленіе земскаго собранія, какъ бы незаконно оно ни было и съ какимъ бы нарушеніемъ правъ отдѣльныхъ лицъ ни было соединено, не можетъ подлежать отмѣнѣ. Ясно, что вопросъ о возраженіи противъ компетентности земскаго собранія и правильности принятыхъ имъ рѣшеній есть спорный вопросъ объ извѣстномъ правѣ между учрежденіемъ и частнымъ лицомъ и, какъ таковой, подлежитъ разсмотрѣнію и рѣшенію не въ порядкѣ административномъ, а въ порядкѣ судебномъ. На этомъ основаніи намъ бы казалось, что, согласно съ общими началами государственнаго права, подобные протесты не могли быть оставлены безъ послѣдствій, а, напротивъ, протестантамъ слѣдовало объявить, что они пользуются общимъ

правомъ судебной защиты, если считаютъ свои права нарушенными со стороны земскаго собранія, и слѣдовательно могутъ обратиться въ подлежащее судебное мѣсто. Къ сожалѣнію, у насъ не въ обычаѣ ставить общіе вопросы и разрѣшать ихъ съ точки зрѣнія главныхъ основаній государственнаго права. Нѣтъ также ничего удивительнаго и въ томъ, что между отдѣльными членами земства не нашлось людей, которые рѣшились бы обратиться въ этомъ вопросѣ къ судебной власти съ искомъ противъ гласныхъ.

Кромѣ того означенное постановленіе Комитета Министровъ не вполнѣ согласуется съ его постановленіями 14 апрѣля и 25 іюня, которыми онъ призналъ, что было бы несправедливо подвергать отдѣльныхъ членовъ земства риску, сопряженному съ гарантіею желѣзнодорожнаго дохода, безъ ихъ на то согласія, а между тѣмъ въ постаневленіи своемъ 10 октября не призналъ никакого значенія за протестами этихъ членовъ земства, тогда какъ послѣдніе не имѣли никакого другого способа выразить свое несогласіе и представить его на усмотрѣніе Правительства до рѣшенія вопроса о гарантіи.

Затѣмъ, 17 октября 1868 года концессія на Тамбовско-Саратовскую дорогу была утверждена на слѣдующихъ основаніяхъ: земства Саратовской губерніи и Кирсановскаго уѣзда вмѣстѣ съ городскимъ обществомъ города Саратова принимаютъ на себя обязанность образовать акціонерное общество для устройства и эксплоатаціи Саратовско-Тамбовской желѣзной дороги. Длина дороги опредѣлена въ 340 верстъ; капиталъ Общества въ 27.734,236 руб. металлическихъ, изъ которыхъ 7.573,326 металлическихъ рублей образуется путемъ выпуска акцій, остальные же выпускомъ облигацій; по акціямъ гарантируется учредителями 5% интереса и $^1/_{12}$% погашенія; на акціонерный капиталъ строится первый участокъ дороги; затѣмъ на облигаціонный капиталъ строится остальная часть пути. Земляное полотно должно быть для двухъ путей, точно также и каменныя части мостовъ; верхнее же строеніе и желѣзныя части мостовъ въ одинъ путь. Радіусы кривыхъ должны быть не менѣе 300 саженъ, уклоны продольной профили не болѣе 0,008; количество подвижнаго состава опредѣлено въ 55 паровозовъ, 122 пассажирскихъ вагона и 900 товарныхъ вагоновъ и платформъ.

Изъ приведенной цифры капитала Общества мы видимъ, что поверстная стоимость дороги предположена въ 81,571 руб. металлическихъ,—цѣна громадная даже и для того времени, въ

особенности, если мы припомнимъ стоимость сооруженія Курско-Харьково-Азовской дороги, которая въ томъ же году сдана за 68,000 руб. металлическихъ, т. е. дешевле на 13.571 руб. при несравненно болѣе затруднительныхъ условіяхъ сооруженія, какъ по топографическимъ условіямъ мѣстности, такъ и по дороговизнѣ рабочихъ рукъ.

Но мы еще болѣе должны удивляться этой баснословной оцѣнкѣ сооруженія, когда познакомимся хотя сколько-нибудь съ цифрами разцѣночной вѣдомости [1]). Такъ, напр., вышеприведенный подвижной составъ оцѣненъ въ 2.947,900 руб.; для повѣрки этой цифры возьмемъ высокія цѣны, за которыя въ то время, конечно, можно было пріобрѣсти подвижной составъ, а именно: для паровозовъ 22,000 руб. металлическихъ, пассажирскіе вагоны въ 4,000 руб. и товарные крытые въ 1,200 руб. и открытые въ 900 руб. Кромѣ того, предположимъ на $^1/_4$ часть вагоновъ по 300 руб. на тормозныя приспособленія. Изъ этихъ данныхъ оказывается, что весь подвижной составъ могъ стоить 2.309,500 руб., слѣдовательно стоимость его возвышена ни болѣе, ни менѣе, какъ на 641,400 руб. металлическихъ, что составляетъ почти 28% дѣйствительной стоимости. Если намъ замѣтятъ, что на Саратовской дорогѣ дѣйствуютъ 10 паровозовъ системы Ферли, которые стоютъ до 28,000 руб., то мы на это скажемъ, что необходимость этихъ паровозовъ обусловлена отступленіемъ со стороны строителей отъ условій концессіи, а именно вслѣдствіе допущенныхъ ими уклоновъ въ 0,012 саж. Количество земляныхъ работъ также преувеличено въ ужасающихъ размѣрахъ. Оно исчислено въ 2.965,251 куб. саж., что̀ составляетъ по 8,721 кубической сажени на версту. Мы ссылаемся на всѣхъ техниковъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и утверждаемъ, что такого количества земляныхъ работъ не можетъ существовать ни на одной изъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, а тѣмъ болѣе ихъ не можетъ существовать на Саратовской дорогѣ, которая на половинѣ своего протяженія отъ Кирсанова до Аткарска идетъ по совершенно гладкой и ровной мѣстности, почти безъ всякихъ земляныхъ работъ, такъ что баластъ разсыпанъ просто по грунту земли и только проведены боковыя канавы для отвода воды. На участкѣ отъ Тамбова до Кирсанова также незамѣтно значительныхъ земляныхъ работъ и только на участкѣ отъ Аткарска до Саратова замѣчаются болѣе зна-

---

1) «Сборникъ свѣд. о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ» отд. II, стр. 53, изд. 1876 года.

чительныя работы, которыя однакожь вовсе не такъ громадны, чтобъ ими можно было оправдать цифру показанныхъ работъ въ разцѣночной вѣдомости. Наиболѣе значительныя земляныя работы у насъ встрѣчаются на Орловско-Грязской дорогѣ, которая на всемъ своемъ протяженіи идетъ по мѣстности чрезвычайно пересѣченной, но и тамъ количество земляныхъ работъ не доходитъ до этой цифры, и мы хотя не имѣемъ въ виду разцѣночной вѣдомости по этой дорогѣ, но положительно увѣрены въ этомъ. Мы смѣло утверждаемъ, что на Саратовской дорогѣ оно преувеличено по крайней мѣрѣ на $^1/_3$, не говоря уже о томъ, что стоимость земляныхъ работъ показана въ 2 р. 20 коп. металлическихъ, чего конечно не платилъ ни одинъ изъ желѣзнодорожныхъ строителей. Вотъ къ какимъ ошибочнымъ исчисленіямъ можетъ вести отсутствіе правительственныхъ изысканій при выдачѣ концессіи. Но что для насъ менѣе понятно, такъ это ошибочное исчисленіе стоимости баластнаго слоя. Высота его опредѣляется техническими условіями, ширина пути также. На этомъ основаніи количество баласта преувеличено быть не можетъ, и слѣдовательно неправильный разсчетъ можетъ быть только по отношенію къ стоимости баласта. Извѣстно также, что на каждую версту пути нужно не болѣе 154 кубическихъ саженъ баласту, а на 340 верстъ 51,000 кубовъ. Между тѣмъ на Саратовской дорогѣ на этотъ предметъ назначено 1.463,700 руб. метал. Мы рѣшительно не понимаемъ, какъ объяснить эту цифру. 51,000 кубовъ песку, даже преувеличивая стоимость его до 10 руб., можетъ стоить 510,000 р.; затѣмъ, предполагая еще верхній баластъ, состоящій изъ щебня, въ 50 кубиковъ на версту и полагая его цѣну въ 20 р., его стоимость обойдется въ 340,000 р., вмѣстѣ это составитъ 850,000 руб., и эта цифра будетъ на 613,700 руб. менѣе, чѣмъ показанная въ разцѣночной вѣдомости, т. е. послѣдняя оказывается преувеличенной противъ дѣйствительной стоимости на 72%. Изъ этихъ примѣровъ мы вправѣ заключить, что и остальныя цифры разцѣночной вѣдомости также преувеличены, но такое возвышеніе стоимости сооруженія замѣчено не было.

Послѣ начала работъ вновь учрежденное общество встрѣтило затрудненіе въ реализаціи облигацій и принуждено было обратиться къ содѣйствію Правительства. На основаніи положенія Комитета Министровъ 4 іюня 1869 года, Правительство пріобрѣло всѣ облигаціи Общества по 66% за сто съ условіемъ доплаты впослѣдствіи, если облигаціи будутъ реализованы Прави-

тельствомъ по цѣнѣ болѣе высокой. Въ силу этого условія въ 1871 году Обществу было доплачено 1.135,282 р. 31 коп.— Подобная сдѣлка съ Правительствомъ спасла и Общество, и Земство отъ окончательнаго разоренія. Въ силу подобной сдѣлки недостатокъ доходовъ общества на уплату процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу зачисляется долгомъ на общество впредь до тѣхъ поръ, пока доходы общества не возрастутъ.

При сооруженіи Саратовской желѣзной дороги были сдѣланы слѣдующія отступленія отъ концессіи. Длина главнаго пути увеличена до 354 верстъ и, кромѣ того, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія допущены были продольные уклоны въ 0,010. При освидѣтельствованіи же 3-го участка дороги оказалось, что строителями допущены продольные уклоны, доходящіе до 0,012 саж. Вслѣдствіе этого открытіе движенія на этомъ участкѣ обусловлено пріобрѣтеніемъ паровозовъ системы Ферли, которые и были строителями заказаны. Всѣ эти отступленія отъ концессіи допущены были безъ согласія учрежденій, гарантировавшихъ доходъ по акціямъ, а между тѣмъ эти отступленія не могутъ не имѣть значительнаго вліянія на результаты эксплоатаціи. Увеличеніе длины дороги возвышаетъ стоимость провоза на 4%, что не можетъ не повліять на уменьшеніе количества валоваго сбора. Съ другой стороны, увеличеніе крутизны продольныхъ склоновъ необходимо увеличиваетъ расходъ на топливо и на ремонтъ пути и подвижнаго состава. Такимъ образомъ, подобное отступленіе отъ условій концессіи необходимо будетъ имѣть вліяніе на размѣръ приплатъ по гарантіи и на продолжительность срока этихъ приплатъ, т. е. существенно нарушаетъ право учрежденій, гарантировавшихъ доходъ по акціямъ, а такъ какъ это измѣненіе въ условіяхъ сооруженія сдѣлано безъ вѣдома и согласія этихъ учрежденій, то обязанность ихъ отвѣтствовать по гарантіи, обѣщанной ими при извѣстныхъ только условіяхъ, не можетъ оставаться въ силѣ. Намъ кажется, что если отказъ въ уплатѣ гарантіи будетъ мотивированъ такимъ образомъ, то никакое судебное учрежденіе не будетъ имѣть основанія присудить учредителей общества къ платежу обѣщанной ими гарантіи. Поэтому мы думаемъ, что Министерство Путей Сообщенія, допустившее отступленіе отъ условія концессіи безъ согласія учредителей, сдѣлало значительную ошибку, которая можетъ отозваться очень невыгодно на интересахъ казны.

Въ порядкѣ принятаго нами способа изложенія, намъ слѣдуетъ говорить объ исторіи сооруженія Балтійской желѣзной дороги. Вопросъ объ этомъ сооруженіи возникъ еще въ 1863 го-

ду, когда довѣренный отъ нѣкоторыхъ дворянъ Эстляндской губерніи и жителей города Ревеля, эстляндскій дворянинъ Курсель, обратился въ Главное Управленіе Путей Сообщенія съ просьбою о разрѣшеніи для этой цѣли образовать акціонерное общество съ капиталомъ въ 26.000,000 руб., т. е. по 73,240 р. съ версты. На этотъ капиталъ испрашивалась гарантія дохода въ 5%, т. е. 1.300,000 руб., считая въ томъ числѣ и погашеніе капитала. Вслѣдствіе такого ходатайства учредителямъ объявлено, что Балтійская дорога не входитъ въ число тѣхъ дорогъ, по которымъ признано возможнымъ назначать гарантію дохода, и кромѣ того самая разцѣнка признается слишкомъ высокой и не оправдывается проектомъ.

Затѣмъ, въ іюнѣ 1865 года г. Курсель представилъ новое ходатайство и получилъ даже удостовѣреніе Министра Путей Сообщенія и Финансовъ въ томъ, что они будутъ ходатайствовать передъ Правительствомъ объ учрежденіи представленнаго учредителями положенія о Балтійской желѣзной дорогѣ, если послѣдніе, втеченіи трехъ мѣсяцевъ со дня выдачи означеннаго документа, внесутъ опредѣленный залогъ и представятъ доказательства, что подписка на капиталъ обезпечена. Но въ декабрѣ того же года г. Курсель представилъ Министру Путей Сообщенія о невозможности образовать общество и просилъ дополнительныхъ льготъ, въ которыхъ ему было отказано.

Въ такомъ положеніи дѣло оставалось до конца 1866 года: въ ноябрѣ этого года эстляндскій губернскій предводитель дворянства баронъ Паленъ обратился къ Министру Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о дарованіи эстляндскому дворянству уступочнаго договора на сооруженіе Балтійской дороги на тѣхъ же основаніяхъ и по той же суммѣ стоимости, какія заявлены прежними учредителями; но впослѣдствіи, а именно въ мартѣ 1867 года, баронъ Паленъ, извѣстясь о Высочайшемъ повелѣніи не заключать новыхъ уступочныхъ договоровъ на постройку желѣзныхъ дорогъ, просилъ представленіе его оставить безъ послѣдствій. Въ ноябрѣ же 1867 г. баронъ Паленъ повторяетъ свое ходатайство, и по Всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ было повелѣно: 1) объявить предводителю эстляндскаго дворянства, что въ настоящее время выдача концессій вообще остановлена, что затѣмъ необходимо прежде всего обезпечить линіи, признанныя первоклассными, и что на этомъ основаніи эстляндскому дворянству не могутъ быть выданы ни концессія на Балтійскую желѣзную дорогу, ни промессъ на оную; 2) завѣрить

эстляндскаго предводителя дворянства, что когда, по устраненіи этихъ препятствій, Правительство признаетъ возможнымъ приступить къ сооруженію этой дороги, дворянство будетъ извѣщено и ему будетъ предоставлено сдѣлать предложенія на равныхъ съ другими соискателями правахъ.

Впрочемъ другихъ конкурентовъ на сооруженіе не явилось, и по всей вѣроятности обстоятельства, мѣшавшія выдачѣ концессіи въ ноябрѣ 1867 года, измѣнились очень быстро, такъ какъ 10 августа 1868 года послѣдовало утвержденіе концессіи на сооруженіе дороги отъ Балтійскаго порта къ Петербургу, по которой баронъ Паленъ, въ качествѣ уполномоченнаго отъ эстляндскаго дворянства, обязался составить акціонерное общество для сооруженія дороги безъ гарантіи Правительства, и притомъ на слѣдующихъ условіяхъ: длина линіи отъ Балтійскаго порта черезъ Ревель, Везенбергъ и Нарву до одной изъ станцій С.-Петербурго-Варшавской или С.-Петербурго-Ораніенбаумской дороги не должна превышать 377 верстъ, а капиталъ Общества опредѣлялся въ 70,000 руб. металлическихъ на версту; земляное полотно дороги назначено въ одинъ путь, и только каменныя части для двухъ большихъ мостовъ черезъ рѣки Нарову и Лугу въ два пути; количество подвижнаго состава опредѣлено въ 50 паровозовъ, 90 вагоновъ пассажирскихъ, 10 вагоновъ багажныхъ и 800 товарныхъ. Такимъ образомъ оказывается, что на одинъ паровозъ приходится болѣе 7 верстъ пути и менѣе $2^1/_2$ вагоновъ на версту, считая въ томъ числѣ даже багажные вагоны. Такого ограниченнаго количества подвижнаго состава мы не встрѣчали ни на одной дорогѣ. При этомъ необходимо принять въ соображеніе, что полотно дороги и мосты на ней, кромѣ двухъ большихъ, назначены въ одинъ путь, количество же запасныхъ и разъѣздныхъ путей опредѣлено вмѣсто $^1/_5$ въ $^1/_7$ всей длины, чего мы также не встрѣчаемъ на другихъ линіяхъ. Что же касается до поверстной стоимости дороги, то 70,000 металлическихъ превышаютъ стоимость очень многихъ дорогъ, несмотря на болѣе выгодныя условія мѣстности и дешевизну лѣсныхъ матеріаловъ. Сравнивая эти условія сооруженія и исчисленную стоимость рѣшительно не понятно, чѣмъ руководствовались наши техническія учрежденія при ея опредѣленіи. Не говоря уже о томъ, что на линіи очень мало земляныхъ работъ и цѣна заработной платы въ Эстляндской губерніи не идетъ ни въ какое сравненіе съ цѣною ея на югѣ Россіи, здѣсь нѣтъ никакого расхода на провозъ рельсовъ и желѣзнодорожныхъ принадлежностей

сухимъ путемъ. Прямо изъ кораблей они поступаютъ на линію. Но что всего удивительнѣе, такъ это ничтожное количество подвижнаго состава. Дорога, по количеству своего движенія, далеко не изъ послѣднихъ, по крайней мѣрѣ ея движеніе гораздо болѣе значительно, чѣмъ на Саратовской, а между тѣмъ количество подвижнаго состава на послѣдней опредѣлено по концессіи гораздо болѣе. Тамъ на 340 верстъ предположено 55 паровозовъ, а здѣсь на 377 только 50; тамъ число товарныхъ вагоновъ назначено 900 на меньшее количество верстъ, а здѣсь 800 на большее. Пусть намъ не говорятъ, что на Саратовской дорогѣ предполагалось болѣе сильное движеніе, чѣмъ на Балтійской, потому что подобное предположеніе было бы всего менѣе извинительно, такъ какъ Балтійская дорога составляетъ конечный путь къ порту, который и открывается гораздо ранѣе и закрывается гораздо позднѣе, чѣмъ Петербургскій. Кромѣ того, петербургскіе мосты и двойная перегрузка въ Петербургѣ на каботажныя суда, и съ послѣднихъ на морскія, уравновѣшиваетъ провозъ до Ревеля, въ особенности, если принять въ соображеніе плаваніе по Финскому заливу въ шкерахъ. Что строители разсчитывали на значительное количество грузовъ изъ внутреннихъ губерній—это не подлежитъ сомнѣнію, потому что они избрали начальнымъ пунктомъ своей дороги станцію Тосну на Николаевской дорогѣ. Постройка дороги отъ Тосны до Гатчины могла предприниматься только въ виду значительнаго количества грузовъ, ожидаемыхъ съ Николаевской дороги, что вполнѣ оправдалось на практикѣ. Въ виду всѣхъ этихъ соображеній весьма странно поражаетъ то обстоятельство, что дорогѣ этой не придавалось большаго значенія и ей отказано сначала во всякомъ пособіи отъ казны, вслѣдствіе чего поверстная стоимость ея сооруженія возвысилась до громадной цифры при условіяхъ постройки полотна въ одинъ путь и съ ничтожнымъ количествомъ подвижнаго состава. Тѣмъ не менѣе общество не въ состояніи было окончить дороги безъ содѣйствія Правительства и послѣднее должно было согласиться на гарантію чистаго дохода по крайней мѣрѣ въ 3%, и эта гарантія дана была обществу 5 марта 1870 года. Само собою разумѣется, что гарантія въ этомъ размѣрѣ была гораздо выгоднѣе обществу, нежели это казалось: стоимость сооруженія въ этой мѣстности при вышеприведенныхъ условіяхъ не могла обойтись дороже 40,000 рублей съ версты, а слѣдовательно 3% съ номинальной цѣны составляютъ $5^1/_4$% на капиталъ, дѣйствительно затраченный. Такое предположеніе вполнѣ подтверждается биржевою цѣной акцій

при первомъ ихъ появленіи на биржѣ: цѣна эта не превышала 60 руб.

Такимъ образомъ, предоставленіемъ гарантіи трехъ-процентнаго дохода было обезпечено окончаніе дороги, которая въ октябрѣ 1870 года и открыта для движенія, хотя и оставались еще нѣкоторыя несущественныя недодѣлки.

Вслѣдъ за открытіемъ движенія въ обществѣ Балтійской желѣзной дороги возникаетъ вопросъ о неудобствѣ отсутствія конечнаго пункта въ Петербургѣ, съ которымъ означенная линія могла сноситься только при посредствѣ Варшавской дороги. Подобное положеніе дѣла представляло положительную невозможность отправлять грузы самостоятельно и прямо до Петербурга. Вслѣдствіе этого въ концѣ 1871 года правленіе общества Балтійской дороги представило въ Министерство Путей Сообщенія проектъ сліянія Балтійской и Петергофской желѣзныхъ дорогъ и соединительной вѣтви отъ станціи Петергофской дороги въ Красномъ Селѣ до пересѣченія Балтійской дороги рѣкою Парицы. Въ августѣ 1872 года проектъ этотъ получилъ Высочайшее утвержденіе и разрѣшеніе на постройку Гатчинской пассажирской станціи на Кирасирскомъ полѣ, противъ Гатчинскаго дворца. Условіе соединенія этихъ двухъ дорогъ состояло въ слѣдующемъ: 1) общество Балтійской желѣзной дороги уплачивало за всѣ 30,400 акцій Петергофской дороги по 115 руб. за каждую, всего 3.496,000 руб., и сооружало соединительную вѣтвь отъ Краснаго Села до Гатчины; 2) необходимыя для этого средства пріобрѣтались выпускомъ пятипроцентныхъ облигацій на номинальный капиталъ въ 4.500,000 руб. по курсу не ниже 78%; 3) изъ общихъ доходовъ обѣихъ дорогъ общество обязывалось прежде всего уплачивать 5% и $^1/_{12}$ % погашенія на облигаціонный капиталъ и остатокъ затѣмъ обращать на выдачу процентовъ по акціямъ. Если же этотъ остатокъ будетъ менѣе 3-хъ процентовъ гарантированнаго дохода, то Правительство дополняетъ недостающую сумму опредѣленной гарантіи. Такимъ образомъ облигаціи общества Балтійской желѣзной дороги не именуются гарантированными со стороны Правительства и въ официальныхъ свѣдѣніяхъ онѣ показываются въ числѣ бумагъ, коимъ не присвоена гарантія, между тѣмъ въ сущности онѣ имѣютъ эту гарантію, такъ какъ акціонерамъ Балтійской дороги гарантированъ трехпроцентный доходъ за уплатою процентовъ и погашенія по облигаціямъ. Подобная сдѣлка для акціонеровъ Петергофской дороги была весьма выгодна, такъ какъ они получали гарантированныя Правительствомъ бумаги

въ уплату за акціи вовсе не гарантированныя и далеко не приносившія имъ того дохода, который они могли получать въ видѣ процентовъ по облигаціямъ; точно также это выгодно было и для акціонеровъ общества Балтійской дороги, которые пріобрѣтали возможность прямаго соединенія съ Петербургомъ, не рискуя для этого ничѣмъ: ихъ доходъ былъ гарантированъ за уплатою процентовъ и погашенія по облигаціямъ. Весь рискъ въ томъ случаѣ, еслибъ доходъ отъ Петергофскаго участка не покрылъ условленнаго платежа по облигаціямъ, упадалъ на Правительство, хотя, повидимому, послѣднее не принимало на себя никакихъ новыхъ обязательствъ. — Во всѣхъ договорахъ не было произнесено ни слова о дарованіи какой бы то ни было новой гарантіи, а между тѣмъ въ сущности обществу Балтійской желѣзной дороги было предоставлено выпустить на 4.500,000 рублей гарантированныхъ Правительствомъ облигацій, которыя замѣнили собой 3.800,000 руб. акцій Петергофской дороги, не имѣвшихъ вовсе никакой гарантіи. Операція вполнѣ удачная, но только не для Государственнаго Казначейства.

Къ числу дорогъ, сооруженіе которыхъ разрѣшено втеченіе 1868 года, относится также Харьково-Кременчугская дорога. Высочайше утвержденная въ 1866 году сѣть желѣзныхъ дорогъ заканчивается сооруженіемъ этой дороги только теперь, хотя, какъ мы видѣли выше, много другихъ дорогъ, не вошедшихъ въ предположенную сѣть, были разрѣшены гораздо прежде. Читатели вѣроятно припомнятъ, что еще въ 1864 году состоялось Высочайшее повелѣніе строить дороги отъ Москвы черезъ Тулу, Орелъ, Курскъ и Кіевъ и отъ Одессы черезъ Балту, Кременчугъ до Харькова. Предположенія же о соединеніи Курска съ Харьковомъ отложены до послѣдующаго времени. Обстоятельства съ той поры совершенно измѣнились и Одесса оказалась уже соединенною съ Москвою черезъ Балту, Кіевъ и Курскъ, и строились дороги отъ Курска до Харькова и отъ Балты до Кременчуга. Оставался невыполненнымъ только участокъ отъ Харькова до Кременчуга. При такихъ обстоятельствахъ польза сооруженія этого участка подверглась сомнѣнію, вслѣдствіе чего г. Министръ Путей Сообщенія въ маѣ 1868 года вошелъ въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ съ представленіемъ о томъ, что въ постройкѣ Харьково-Кременчугскаго участка не представляется прежней необходимости и что полезнѣе было бы средства и кредитъ Государственнаго Казначейства обратить на сооруженіе другой желѣзной дороги, отъ Харькова до Севастополя. Вопросъ этотъ разсматривался въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ 31 мая 1868

года и возбудилъ разногласіе между членами. Министры Государственныхъ Имуществъ и Путей Сообщенія отдавали преимущество дорогѣ на Севастополь, полагая, что линія эта, кромѣ военнаго и политическаго значенія, имѣетъ еще и коммерческое, представляя собою кратчайшее соединеніе богатыхъ и плодородныхъ губерній съ лучшимъ Черноморскимъ портомъ, и притомъ обезпечена обратными грузами крымской соли, вина и фруктовъ (хотя количество двухъ послѣднихъ продуктовъ, доставляемое во внутреннія губерніи, могло быть отправлено на одномъ или двухъ поѣздахъ); линія же отъ Харькова до Кременчуга, по ихъ мнѣнію, не представлялась необходимою на томъ основаніи, что, во-первыхъ, соединеніе Одессы съ Москвою уже было достигнуто черезъ Кіевъ, во-вторыхъ, что соединеніе Харькова съ Одессою не могло быть удовлетворительно безъ устройства моста черезъ Днѣпръ (а развѣ это было невозможво?), а въ третьихъ — Харьковъ и восточные уѣзды Харьковской губ. имѣютъ естественное тяготѣніе къ азовскимъ портамъ, къ которымъ они на 350 верстъ ближе, чѣмъ къ Одессѣ (возможность соединенія съ Николаевомъ упускалась вовсе изъ вида). Напротивъ, Новороссійскій генералъ-губернаторъ Коцебу признавалъ особенно важное значеніе за Харьково-Кременчугскимъ участкомъ. По его мнѣнію, „хотя дорога отъ Харькова до Таганрога, дѣйствительно, короче, чѣмъ до Одессы (и здѣсь также возможность соединенія съ Николаевомъ не предусмотрѣна), но за то Одесскій портъ имѣетъ огромныя преимущества передъ мелководнымъ Таганрогскимъ, изъ котораго предстоитъ еще плаваніе по Азовскому морю и выходъ въ Черное черезъ Керченскій проливъ, сопряженные съ возвышеніемъ страховой преміи, перегрузкою и другими затрудненіями; имѣя это въ виду, а также то обстоятельство, что торговые обороты Харькова съ Одессою всегда превышали обороты Харькова съ Таганрогомъ (едва ли это когда-нибудь было, а еслибъ даже и было, то не служитъ ничему доказательствомъ, такъ какъ съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ могло измѣниться), генералъ-адъютантъ Коцебу полагалъ, что, при совмѣстномъ существованіи Харьково-Одесской и Харьково-Таганрогской линій, движеніе грузовъ будетъ распредѣляться по обоимъ направленіямъ, смотря по времени года, такъ какъ Азовское море зимою закрывается на 4 или 5 мѣсяцевъ, а Одесскій портъ среднимъ числомъ не болѣе 16 дней въ году. Сооруженіе моста черезъ Днѣпръ, дѣйствительно, необходимо и можетъ обойтись до 3 мил. руб., но подобному расходу, по его мнѣнію, не трудно окупиться тамъ, гдѣ ежедневно проходитъ отъ

2—3 тысячъ подводъ". Въ виду означенныхъ различныхъ мнѣній большинство членовъ Комитета пришло къ заключенію, что Севастопольская и Кременчугская дороги не должны быть поставляемы въ состязаніе между собою, такъ какъ и та и другая необходимы, что Харьково-Одесская линія вошла въ сѣть, Высочайше утвержденную 23 апрѣля 1866 года, и значительная часть ея отъ Балты до рѣки Днѣпра уже выстроена и недостроенную часть ея представляетъ именно Харьково-Кременчугскій участокъ, который, проходя по населенному и плодородному краю, можетъ имѣть свое самостоятельное значеніе; что же касается до Севастопольской дороги, то она помимо военнаго и политическаго значенія имѣетъ и коммерчѣское. На этомъ основаніи большинство Комитета заключило, что не слѣдуетъ откладывать постройки какъ той, такъ и другой дороги.

Пренія эти, по нашему мнѣнію, весьма характеристичны, такъ какъ въ нихъ выражены только самыя общія мѣста, дѣйствительной же оцѣнки экономическаго значенія предположенныхъ дорогъ мы въ нихъ не видимъ, какъ со стороны защитниковъ того и другаго направленія, такъ и со стороны большинства членовъ Комитета. Прежде всего слѣдуетъ обратить вниманіе на то обстоятельство, что линія отъ Балты до Харькова никогда не могла имѣть никакого экономическаго значенія, чему служитъ прямымъ доказательствомъ участокъ дороги отъ Балты до Елизаветграда, на которомъ происходитъ самое ничтожное движеніе; если же въ настоящее время на участкѣ отъ Харькова до Знаменки происходитъ довольно значительное движеніе, то оно вызвано сооруженіемъ дороги отъ Знаменки къ Николаеву. Но объ этомъ не было и рѣчи во время преній. Затѣмъ мнѣніе, что желѣзныя дороги могутъ служить средствомъ доставки нашихъ земледѣльческихъ продуктовъ къ портамъ Чернаго и Азовскаго морей на значительное разстояніе, было весьма ошибочно. Фрахты изъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей до Марсели или Лондона настолько высоки и количество привозимыхъ къ этимъ портамъ заграничныхъ товаровъ такъ мало, что количество нашихъ земледѣльческихъ произведеній, нужное для отправки за границу, не можетъ превышать извѣстнаго предѣла, далѣе котораго оно не можетъ быть увеличено безъ значительнаго пониженія цѣнъ. При этомъ количество хлѣбныхъ грузовъ, возможное къ вывозу изъ нашихъ портовъ, приходитъ къ нимъ или водою по Днѣпру, Дону и Бугу, или подвозится изъ окрестныхъ мѣстностей на волахъ; только незначительная часть хлѣбныхъ грузовъ, отправляемыхъ за границу, какъ

показываетъ позднѣйшій опытъ, приходитъ по желѣзнымъ дорогамъ. Существующія въ нашихъ южныхъ портахъ цѣны въ обыкновенные годы, не превышающія 8 и 9 рублей за четверть пшеницы, не допускаютъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ на дальнія разстоянія, въ особенности, если къ этимъ расходамъ присоединить нагрузку и выгрузку, подвозку и отвозку къ станціи и со станціи желѣзной дороги. Совсѣмъ другое дѣло порты Балтійскаго моря. Здѣсь разница въ цѣнѣ на пшеницу въ сравненіи съ портами Азовскими и Черноморскими доходитъ до 3 руб. на четверть, или 30 коп. на пудъ, и это даетъ возможность перевозки на 1,200 верстъ, считая даже по $^1/_{40}$ коп. съ пуда и версты. На этомъ основаніи стоило только сравнить цѣны, существующія въ портовыхъ городахъ на югѣ и на Балтійскомъ морѣ, чтобъ придти къ заключенію, что желѣзныя дороги никогда не будутъ значительнымъ средствомъ для перевозки нашихъ хлѣбныхъ грузовъ къ портовымъ городамъ Чернаго и Азовскаго морей, что количество доставляемаго хлѣба водою и собираемаго въ 150-верстномъ разстояніи отъ портовыхъ городовъ вполнѣ достаточно для удовлетворенія заграничнаго спроса и что на этомъ разстояніи желѣзная дорога, если къ ней нужна еще подвозка, не въ состояніи конкурировать съ чумакомъ. Другое дѣло, еслибъ нашъ югъ требовалъ значительное количество заграничныхъ товаровъ, которые приходили бы туда моремъ: тогда иностранные корабли являлись бы въ наши южные порты не съ балластомъ, а съ грузомъ, и фрахтъ, конечно, былъ бы дешевле. Но приходя съ балластомъ нарочно для полученія грузовъ пшеницы, заграничные корабли не могутъ брать дешевыхъ цѣнъ за перевозку нашихъ хлѣбныхъ грузовъ. Въ этомъ послѣднемъ обстоятельствѣ заключается одна изъ причинъ, вслѣдствіе которой наши грузы отправляются на Кенигсбергъ и Данцигъ, а не на Ригу; количество ввоза обусловливаетъ и количество вывоза.

Изъ этихъ соображеній можно вывести то заключеніе, что желѣзныя дороги къ южнымъ нашимъ портамъ не могутъ имѣть значительнаго вліянія на вывозъ изъ этихъ портовъ нашихъ хлѣбныхъ грузовъ и что мнѣніе о тяготѣніи такихъ мѣстностей, какъ Харьковская и Полтавская губерніи, къ Одессѣ не выдерживаетъ никакой критики. Такое положеніе дѣлъ продолжится до тѣхъ поръ, пока населеніе юга не увеличится и промышленное развитіе его не возрастетъ въ сильной степени, что положительно невозможно при существующей системѣ стѣсненія переселеній и нашемъ охранительномъ тарифѣ. Только система свободной торговли, до-

ставляя странѣ дешевыя заграничныя произведенія, можетъ содѣйствовать накопленію сбереженій и, увеличивая ввозъ, можетъ понизить фрахтъ на перевозку грузовъ, и такимъ образомъ содѣйствовать нашему отпуску изъ внутреннихъ губерній и придать нашимъ южнымъ желѣзнымъ дорогамъ характеръ артерій, по которымъ будутъ изливаться избытки нашихъ произведеній на заграничные рынки: только въ такомъ случаѣ мы будемъ въ состояніи конкурировать съ Америкой и Австраліей въ доставкѣ хлѣбныхъ грузовъ въ западную Европу.

На этомъ основаніи намъ нужна была на югѣ не усиленная постройка желѣзныхъ дорогъ, которымъ, какъ показала практика, и возить нечего было къ южнымъ портамъ, а быстрое заселеніе нашихъ южныхъ степей, возможное удешевленіе издержекъ жизни въ томъ краѣ и снабженіе его за умѣренный процентъ капиталами для развитія производства, всѣми элементами котораго онъ такъ богато одаренъ. Плодородная почва, богатыя залежи желѣзной руды и минеральнаго топлива даютъ полную возможность такого развитія; недостаетъ только рукъ и капиталовъ для разработки этихъ богатствъ. Къ сожалѣнію, у насъ взглянули на возможность развитія этого края весьма односторонне и всего ожидали только отъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ, забывая, что желѣзныя дороги, составляя только одно изъ многихъ средствъ къ развитію производства, поглощаютъ громадные капиталы и если развитіе рельсовыхъ путей идетъ не паралельно съ развитіемъ производства, то они становятся орудіемъ застоя и экономической задолженности. Кромѣ того необходимо принять въ соображеніе, что нашъ югъ всего болѣе страдаетъ отъ господствующей у насъ протекціонной системы. Мы здѣсь на сѣверѣ далеко не ощущаемъ тѣхъ неудобствъ, которыя возникаютъ въ этомъ отношеніи на югѣ. Промышленность фабричная, благодаря климатическимъ и почвеннымъ условіямъ, по необходимости должна была развиться въ сѣверныхъ губерніяхъ, тѣмъ болѣе, что этому содѣйствовала и близость столицъ, притягивающая къ себѣ какъ денежные, такъ и умственные капиталы, не говоря уже о томъ, что покровительственный тарифъ самъ по себѣ имѣетъ централизующее вліяніе и вызываетъ устройство фабрикъ и заводовъ не тамъ, гдѣ условія производства выгодны, а тамъ, гдѣ является обиліе капиталовъ. Всѣ эти обстоятельства доставляютъ намъ, сѣвернымъ жителямъ, возможность удовлетворять нашимъ потребностямъ съ меньшими неудобствами, чѣмъ жителямъ юга, которые стѣснены въ этомъ отношеніи съ одной стороны высокими пошлинами на заграничныя

произведенія, а съ другой дальностью разстоянія отъ промышленныхъ центровъ Россіи и дороговизной предметовъ русскаго производства, которая возрастаетъ вслѣдствіе недостатка капиталовъ и предпріимчивости. Стѣсненное такимъ образомъ населеніе нашего юга въ своемъ потребленіи, оно вмѣстѣ съ тѣмъ стѣсняется и въ своемъ отпускѣ, такъ какъ западная Европа, не имѣя постояннаго сбыта своихъ произведеній въ нашихъ южныхъ портахъ, заявляетъ свои требованія на наши хлѣбные грузы не постоянно въ извѣстныхъ размѣрахъ, а періодически при извѣстномъ повышеніи среднихъ цѣнъ, когда посылка въ наши порты кораблей съ баластомъ окупается дорогими фрахтами изъ нашихъ портовъ. При такихъ условіяхъ вся хлѣбная торговля на югѣ представляетъ положительно спекулятивную дѣятельность, при которой не можетъ существовать правильнаго и вѣрнаго сбыта произведеній нашей почвы. На этомъ основаніи, въ силу указанныхъ условій не можетъ быть и рѣчи о накопленіи сбереженій и возможности значительнаго промышленнаго развитія на югѣ до тѣхъ поръ, пока будетъ существовать стѣсненіе переселенія и покровительственный тарифъ.

Мы отвлеклись отъ нашего предмета въ область общихъ экономическихъ воззрѣній, желая представить читателю, какими соображеніями слѣдовало бы, по нашему мнѣнію, руководиться при разрѣшеніи вопросовъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ. Только ставя вопросъ на эту точку зрѣнія, можно правильно опредѣлить экономическое значеніе общей сѣти и каждой отдѣльной линіи. Громадныя траты средствъ Государственнаго Казначейства на удовлетвореніе этой потребности, средствъ, слагающихся изъ ничтожныхъ доходовъ нашего плательщика податей, имѣютъ полное право на болѣе осторожное и внимательное отношеніе къ этому вопросу, тѣмъ болѣе, что изляшнія въ этомъ случаѣ траты могутъ быть не только не производительны, но, отвлекая средства и силы отъ другихъ производствъ, могутъ быть положительно гибельны для нашей промышленности.

Между тѣмъ подобное обобщеніе вопросовъ вовсе не обычно въ нашей административной практикѣ и изъ приведенныхъ выше преній Комитета желѣзныхъ дорогъ читатель можетъ видѣть ясно, въ какомъ тѣсномъ кругѣ соображеній черпаются у насъ мотивы для разрѣшенія вопроса о необходимости того или другого пути. Всѣ эти мотивы сводятся къ плодородію почвы, къ населенности края, къ удобствамъ того или другого порта, къ возможности имѣть обратные грузы изъ Крыма въ родѣ *виноградныхъ винъ*

и фруктовъ. Но намъ кажется, что прежде, нежели думать объ обратныхъ грузахъ, слѣдовало бы разрѣшить вопросъ: будутъ ли въ состояніи Харьковъ и Полтава посылать свои произведенія въ Севастополь и Одессу и будутъ ли имѣть надобность въ этихъ произведеніяхъ западныя государства? Къ сожалѣнію на этотъ вопросъ никто изъ членовъ Комитета не обратилъ вниманія: движеніе грузовъ изъ плодородныхъ мѣстностей къ нашимъ портамъ предполагалось несомнѣннымъ, какъ только будетъ устроена желѣзная дорога. Опытъ однакожь не подтвердилъ этого ожиданія, и несмотря на устройство желѣзныхъ дорогъ, послѣднія принимаютъ мало участія въ доставкѣ хлѣбныхъ грузовъ къ южнымъ портамъ. Предвидѣть такія послѣдствія было нисколько не трудно, стоило только сравнить цѣны, существовавшія за нѣсколько лѣтъ въ нашихъ портахъ, съ цѣнами въ Марсели и Лондонѣ и принять въ соображеніе стоимость фрахта и портовыхъ расходовъ. Къ освѣщенію этого вопроса могло служить также движеніе хлѣбныхъ грузовъ на большія разстоянія къ Балтійскимъ портамъ, что вполнѣ объяснялось болѣе высокою цѣной, существовавшей въ этихъ портахъ. Но въ такихъ данныхъ никто не встрѣтилъ никакой надобности, и Россія выстроила на многіе десятки милліоновъ новыхъ желѣзныхъ путей, не только неприносящихъ дохода, но требующихъ постояннаго пособія отъ казны.

Какъ бы то ни было, но постройка Харьково-Кременчугской дороги была рѣшена и 24 августа 1868 года концессія на ея сооруженіе была выдана гофмейстеру Абазѣ и барону Унгернъ-Штернбергу на слѣдующихъ условіяхъ: длина линіи отъ Харькова черезъ Полтаву до Кременчуга опредѣлена въ 247 верстъ; капиталъ общества исчисленъ въ 14.300,000 руб. металлическихъ, изъ которыхъ четвертая часть должна была образоваться выпускомъ негарантированныхъ акцій, а три четверти выпускомъ облигацій гарантированныхъ Правительствомъ въ 5% дохода и $^1/_{10}$% погашенія. Земляное полотно и каменныя части мостовъ устраиваются для двухъ путей; верхнее же строеніе въ одинъ путь съ необходимымъ количествомъ разъѣздовъ, не менѣе одной пятой длины всей дороги; количество подвижнаго состава опредѣлено въ 50 паровозовъ, 78 пассажирскихъ, 4 багажныхъ и 650 товарныхъ вагоновъ и платформъ. Вся дорога длиною 248 верстъ открыта для движенія 15 іюня 1871 года. Изъ этихъ данныхъ оказывается, что поверстная стоимость дороги обошлась значительно дешевле не только Саратовской, но и Балтійской, несмотря на то, что полотно дороги строилось въ два пути и она по сво-

ему протяженію снабжена гораздо большимъ количествомъ подвижнаго состава, а именно: она обошлась въ 56,378 руб. съ версты, т. е. на 13,622 рубля дешевле Балтійской. Если же принять въ соображеніе, что лѣсные матеріалы и доставка рельсовъ и желѣзнодорожныхъ принадлежностей на послѣдней должны были обходиться значительно дешевле, чѣмъ на Харьковской, то рѣшительно становится непонятнымъ, какимъ образомъ могла быть утверждена цѣна Балтійской дороги въ 70,000 рублей. Это тѣмъ менѣе понятно потому, что переговоры объ устройствѣ этихъ двухъ дорогъ были ведены въ одно время и концессіи утверждены въ одномъ и томъ же августѣ мѣсяцѣ 1868 года. Такъ какъ значительная разница въ стоимости постройки желѣзныхъ дорогъ можетъ относиться только къ землянымъ работамъ и искусственнымъ сооруженіямъ и стоимость этихъ двухъ статей, показанная по разцѣночной вѣдомости Харьково-Кременчугской дороги, составляетъ на версту 9,586 руб., то невѣроятно, чтобъ этотъ расходъ на Балтійской дорогѣ, построенной въ одинъ путь, могъ превышать эту цифру на 13,622 руб.; всѣ же остальныя статьи расхода должны были обойтись на Балтійской дорогѣ гораздо дешевле.

Харьково-Кременчугская дорога нынѣ составляетъ участокъ Харьково-Николаевской, но такъ какъ концессія на участокъ отъ Знаменки до Николаева выдана позднѣе, то мы еще будемъ имѣть случай говорить объ этой дорогѣ, а теперь будемъ слѣдовать нашему хронологическому порядку.

ГЛАВА VII.

Новыя правила выдачи концессій по конкуренціи. Московско-Брестская дорога и Новоторжская. Новая сѣть желѣзныхъ дорогъ. Обсужденіе ея въ комитетѣ железныхъ дорогъ и въ Комитетѣ Министровъ.

Мы наконецъ дошли до того момента въ нашемъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, когда несообразность цѣнъ въ различныхъ концессіяхъ стала обращать на себя вниманіе. Баснословныя состоянія, создававшіяся почти моментально изъ ничего, возмущали невольно совѣсть честныхъ людей, а погоня за концессіями и желаніе какими бы то ни было путями пристроиться къ желѣзно-дорожнымъ дѣятелямъ стали чуть не всеобщими. Жажда наживы, и притомъ быстрой, охватила общество и окунуться въ это море золотой грязи не считалось постыднымъ ни для кого. Если, вмѣстѣ съ этой грязью, всѣ эти желѣзно-дорожные дѣятели успѣвали

выносить и золото, то успѣхъ оправдывалъ и вполнѣ обѣлялъ ихъ. Мы не очень винимъ капиталистовъ, прямо бравшихся за дѣло и наживавшихъ себѣ милліоны: для нихъ это были только выгодные подряды и ничего болѣе; имъ можно развѣ поставить въ вину тѣ средства, которыя они употребляли для того, чтобъ взять дѣло, но они имѣли за себя въ этомъ случаѣ и смягчающія обстоятельства. Вѣдь говорилъ же Струсбергъ на судѣ, что въ Россіи безъ подарковъ нельзя было сдѣлать никакого дѣла. Эти взгляды у насъ выработались исторически. Но есть другой родъ дѣятелей, которые никогда явно не вступали въ желѣзно-дорожное дѣло, но были ходатаями, посредниками и заступниками за дѣятелей явныхъ, пользовались своими связями и торговали своимъ положеніемъ. Этотъ разрядъ людей представляется намъ всего болѣе отвратительнымъ. Между этими людьми бывали даже такіе, которые старались только показать желѣзно-дорожнымъ дѣятелямъ, что они въ хорошихъ отношеніяхъ съ людьми власть имѣющими, входили къ нимъ въ кабинетъ въ пріемные дни и выходили оттуда съ папиросой во рту; имъ давали промессы, хотя они не смѣли никогда сказать слова въ пользу своихъ кліентовъ. Обѣщая свое содѣйствіе нѣсколькимъ конкурентамъ, они играли навѣрняка, потому что кто-нибудь да получалъ концессію. Къ сожалѣнію, въ среду желѣзно-дорожныхъ дѣятелей попадали и другаго сорта люди, которые увлеклись по теченію, не сообразивъ, куда они идутъ, бросили свои прежнія занятія и потратили даромъ и время, и деньги. Такому порядку вещей нужно было положить конецъ, и чтобъ ограничить эту желѣзно-дорожную горячку, необходимо было понизить цѣну. Единственнымъ средствомъ для такого пониженія представлялась конкуренція, и потому 18-го октября 1868 года состоялось Высочайшее повелѣніе, которымъ утверждены новыя правила выдачи концессій, состоящія въ слѣдующемъ: 1) концессіи предварительно разсматриваются въ Комитетѣ Министровъ, который постановляетъ, слѣдуетъ ли въ данномъ случаѣ вызвать соискателей на конкуренцію между собою; 2) Министръ Финансовъ испрашиваетъ всеподданнѣйшимъ докладомъ Высочайшее соизволеніе на приглашеніе къ конкуренціи лицъ, допущеніе которыхъ онъ признаетъ для дѣла полезнымъ; 3) предложенія присылаются къ Министру Финансовъ въ запечатанныхъ конвертахъ и открываются въ Совѣтѣ Министра, куда приглашаются соискатели, и 4) соискателямъ объявляется: а) что тотъ, за которымъ останется дѣло, долженъ будетъ возмѣстить расходы по изысканіямъ: казнѣ, если оные произведены Правительствомъ, частнымъ

лицамъ — если они произведены ими, и въ послѣднемъ случаѣ по соглашенію, а если таковое не состоится — по назначенію Министра Путей Сообщенія, и b) что Комитетъ Министровъ разсмотритъ представленныя предложенія и поднесетъ на Высочайшее благоусмотрѣніе свое заключеніе о принятіи одного изъ предложеній или объ отклоненіи оныхъ.

Не трудно замѣтить, что приведенныя правила хотя и допускали въ извѣстной степени начало конкуренціи, но въ сущности давали ей слишкомъ мало простора. Прежде всего необходимо сказать, что въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ требовалось особое постановленіе Комитета Министровъ о вызовѣ соискателей на конкуренцію. Стало быть, конкуренція допускалась не какъ общее правило, а только въ извѣстныхъ случаяхъ, зависящихъ единственно отъ усмотрѣнія Комитета Министровъ. Поэтому капиталисты, не имѣя въ виду, по какой линіи будетъ допущена конкуренція и по какой нѣтъ, не могли принимать заблаговременно мѣръ къ изученію вопроса о стоимости сооруженія линіи и соискателями могли явиться только тѣ изъ нихъ, которые случайно производили свои изысканія на той или другой линіи. Одно это обстоятельство уже должно было значительно стѣснить кругъ предложеній и возможность пониженія цѣнъ. Затѣмъ этого ограниченія оказалось недостаточно, и потому Министру Финансовъ предоставлено было право указанія тѣхъ лицъ, приглашеніе которыхъ онъ находилъ полезнымъ для дѣла. Если читатель внимательно слѣдилъ за нашей статьей, то онъ конечно могъ убѣдиться, насколько гарантированы были интересы Правительства и общества стремленіемъ поручать дѣло благонадежнымъ строителямъ и насколько выборъ этихъ лицъ со стороны правительственной власти былъ удаченъ. Казалось бы, что въ настоящемъ вопросѣ, какъ денѣжномъ по преимуществу, представленіе залога есть самое вѣрное ручательство за благонадежность предпринимателя и нѣтъ никакой надобности требовать отъ него какихъ-то нравственныхъ гарантій благонадежности, тѣмъ болѣе, что офиціальныя данныя для такихъ сужденій всегда оказываются недостаточными, а самыя заключенія весьма шаткими. Всѣ несостоявшіяся концессіи служатъ прямымъ подтвержденіемъ справедливости этой мысли. Повидимому, желаніе ограничить въ этомъ случаѣ конкуренцію было большой ошибкой, потому именно, что громадность такого предпріятія, какъ сооруженіе желѣзной дороги, сама собою ограничиваетъ число соискателей и намъ кажется, что слѣдовало бы принимать мѣры не къ ограниченію, а къ возможно большему увеличенію числа конкурирующихъ лицъ, т. е.

мѣры какъ разъ противоположныя тѣмъ, которыя у насъ были приняты. Если, такимъ образомъ, на конкуренцію могли явиться только лица, признанныя Министромъ Финансовъ вполнѣ благонадежными, то казалось бы, что въ дальнѣйшихъ мѣрахъ, зависящихъ отъ усмотрѣній, не предстояло никакой надобности; казалось бы, что всѣ, такимъ образомъ избранные, конкуренты могутъ пользоваться на торгахъ равными правами и концессія должна быть утверждена за тѣмъ, кто объявитъ низшую цѣну. Но оказалось, что всѣ эти правила недостаточно гарантировали благонадежность концессіонеровъ и Комитету Министровъ предоставлялось право выбора одного изъ предложеній, а не простое утвержденіе низшихъ цѣнъ. Вслѣдствіе этого конкуренція сводилась къ незначительнымъ послѣдствіямъ: въ ней могли участвовать только лица, имѣвшія особыя связи и хорошо извѣстныя высшимъ правительственнымъ лицамъ, а не тѣ люди дѣла, которые умѣли и могли значительно понизить стоимость сооруженія.

Изъ всего сказаннаго читатель ясно можетъ убѣдиться, что конкуренція въ томъ видѣ, какъ она была допущена, не могла понизить цѣнъ до ихъ minimum'а, да врядъ ли и имѣлось въ виду это пониженіе въ правительственныхъ сферахъ. Къ сожалѣнію вопросъ о стоимости сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ то время до такой степени былъ затемненъ и мало разработанъ, что дешевизна цѣнъ скорѣе могла возбуждать сомнѣніе въ солидности предпринимателя, чѣмъ обезпечивать ему успѣхъ на конкуренціи, несмотря на громадные барыши первыхъ строителей. Само собою разумѣется, что низшіе агенты власти старались поддержать мнѣніе о невозможности дешевой постройки и въ томъ находили свои выгоды. Если бы высшія правительственныя сферы находили возможнымъ понизить цѣны и стремились бы къ такому пониженію посредствомъ конкуренціи, то простой здравый смыслъ и обыкновенная практическая сметка должны были бы подсказать совершенно другой образъ дѣйствій, а именно необходимость предоставить конкуренціи полный просторъ и въ обезпеченіе интересовъ казны требовать однихъ матеріальныхъ обезпеченій въ видѣ залоговъ; при неуспѣхѣ же подобной системы — примѣнить къ дѣлу простой подрядный способъ, раздѣливъ предпріятіе по родамъ работъ и поставокъ и оставивъ за Правительствомъ право сдать эксплоатацію дороги частному лицу или обществу, не принимая на себя тягостныхъ обязательствъ на вѣковые сроки. Подобный образъ дѣйствій требовался уже и потому, что въ 1868 году окончательно выяснилось, что реализировать необходимый капиталъ Пра-

вительству гораздо легче, чѣмъ частнымъ лицамъ и обществамъ. Но въ томъ-то и бѣда, что условія сооруженія желѣзныхъ дорогъ и ихъ дѣйствительная стоимость не были извѣстны въ правительственныхъ сферахъ и всѣ были увѣрены въ томъ, что пониженіе цѣнъ не только невозможно, но и нежелательно, такъ какъ оно указываетъ на отсутствіе правильнаго разсчета. Словомъ, вѣра въ безошибочность офиціальныхъ расчетовъ заставляла рѣшительно закрывать глаза на дѣйствительные факты.

1868 годъ въ нашей исторіи желѣзнодорожнаго дѣла заканчивается двумя концессіями, имѣющими далеко не одинаковое значеніе, а именно: на Московско-Смоленскую и Новоторжскую дороги. Мы разсмотримъ исторію сооруженія первой вмѣстѣ съ продолженіемъ ея до Бреста, а затѣмъ скажемъ нѣсколько словъ и о послѣдней.

Мысль о соединеніи Москвы съ Варшавою желѣзнымъ путемъ ходила въ обществѣ еще задолго до возбужденія этого вопроса путемъ офиціальнымъ. Въ 1866 году, по ходатайству Намѣстника въ Царствѣ Польскомъ, состоялось Высочайшее повелѣніе о производствѣ изслѣдованія мѣстности по этому направленію. Между тѣмъ, въ февралѣ 1866 года Смоленское губернское земское собраніе постановило ходатайствовать передъ Правительствомъ о соединеніи желѣзной дорогой Москвы съ Смоленскомъ, войдя по этому предмету въ соглашеніе съ Московскимъ земствомъ.

Въ октябрѣ того же года Смоленская губернская земская управа представила черезъ Смоленскаго губернатора Министру Внутреннихъ Дѣлъ ходатайство, чтобы предположенное Правительствомъ соединеніе рельсовымъ путемъ Москвы съ Варшавою сдѣлано было черезъ Смоленскъ. Мотивами такого ходатайства выставлялись: во-первыхъ, важное военное значеніе Московско-Варшавскаго пути; во-вторыхъ, экономическая необходимость соединенія центра мануфактурной промышленности въ Москвѣ съ сѣверо-западнымъ краемъ, лишеннымъ всякаго промышленнаго развитія, и, въ-третьихъ, невыгодность для интересовъ русской народности уединенія и отчужденія колонизированныхъ Бѣлорусскихъ и Литовскихъ губерній отъ средоточія русскаго духа и русской жизни.

Эти предположенія нашли въ Москвѣ большое сочувствіе. Въ мартѣ 1867 года Московское и Смоленское земства вмѣстѣ съ Московскимъ дворянствомъ и Московскою думою ходатайствовали, чтобы концессія на Московско-Смоленскую дорогу выдана была земствамъ обѣихъ губерній. Но ходатайства эти не имѣли успѣха и Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Комитета Министровъ 7 іюня

1867 года было постановлено, что концессія можетъ быть выдана только тогда, когда будетъ найдена возможность сооруженія всей дороги отъ Москвы до Бреста. Мы не имѣемъ въ виду дѣйствительныхъ мотивовъ, которые послужили основаніемъ такого рѣшенія, но не можемъ не замѣтить, что если имѣлось въ виду сооруженіе линіи отъ Москвы до Бреста, то Московско-Смоленская дорога могла только содѣйствовать осуществленію этой линіи, но никакъ не могла помѣшать ей, тѣмъ болѣе, что Смоленскъ находится на прямой линіи отъ Москвы къ Бресту. Конечно, въ то время еще не былъ рѣшенъ вопросъ о дальнѣйшемъ направленіи линіи къ Бресту и существовало мнѣніе о необходимости направить ее на Бобруйскъ; но это предположеніе, какъ намъ кажется, не могло служить препятствіемъ, такъ какъ линія отъ Москвы къ Бобруйску довольно близко подходила къ Смоленску, и въ видахъ достиженія этой цѣли, можно было избрать направленіе нѣсколько южнѣе нынѣ существующаго и примкнуть линію къ одной изъ станцій Орловско-Смоленской дороги. Такимъ образомъ вопросъ о направленіи линіи къ Бресту на Бобруйскъ или Минскъ могъ бы оставаться открытымъ, а линія отъ Москвы къ Смоленску могла бы строиться независимо отъ линіи Смоленско-Брестской. На этомъ основаніи мы имѣли полное право сказать, что дѣйствительныхъ мотивовъ отказа въ выдачѣ концессіи Московскому и Смоленскому земствамъ мы въ виду не имѣемъ.

Справедливость этого мнѣнія подтверждается еще и тѣмъ, что независимо отъ рѣшенія вопроса о концессіи на эту дорогу, не далѣе какъ зимою 1867—8 г. земству Смоленской губерніи отпущены были деньги для открытія работъ по сооруженію Московско-Смоленской желѣзной дороги съ цѣлію доставить заработки нуждающемуся населенію Смоленской губерніи, по случаю неурожая, бывшаго въ 1867 году,—неурожая, который конечно въ іюнѣ 1867 года могъ быть предусмотрѣнъ.

Вопросъ о направленіи дороги отъ Смоленска къ Бресту подвергался обсужденію не одинъ разъ. Въ 1866 году, по распоряженію намѣстника Царства Польскаго, графа Берга, произведены были изысканія на Смоленско-Брестской линіи и на основаніи этихъ изысканій была составлена записка, въ которой графъ Бергъ ходатайствовалъ объ утвержденіи главной линіи отъ Смоленска до Бреста и вѣтви отъ мѣстечка Сельцы до Пинска. По мнѣнію графа Берга, Смоленско-Брестская линія должна имѣть преимущественно стратегическое значеніе: соединяя двѣ главныя оборонительныя линіи,—Бугъ и Днѣпръ,—она могла бы составить опе-

раціонную линію для театра войны въ Литвѣ, гдѣ армія, дѣйствуя вдоль этой линіи, будетъ прикрыта съ лѣваго фланга болотами Полѣсья, а съ праваго можетъ поддерживаться войсками, подвигающимися по С.-Петербурго-Варшавской и Динабурго-Витебской дорогамъ, а также резервами изъ Москвы. Въ торгово-промышленномъ отношеніи Смоленско-Брестская дорога, по мнѣнію графа Берга, хотя и не обѣщаетъ большихъ барышей вначалѣ, но можетъ содѣйствовать подъему выдѣлки мѣстныхъ лѣсныхъ продуктовъ, въ особенности фабрикаціи смолы, терпентину и поташа, на которые существуетъ большой спросъ за границею; въ то же время она пособила бы развитію стекляннаго производства и выплавки желѣза изъ болотныхъ рудъ, а главнѣе всего могла бы служить для доставки въ среднюю Европу нашихъ и средне-азіятскихъ товаровъ и для привоза колоніальныхъ и мануфактурныхъ произведеній, назначаемыхъ для Москвы, Нижняго и вообще средней Россіи. Способствуя также наплыву въ Западный край русскихъ землевладѣльцевъ и промышленниковъ, Смоленско-Брестская линія должна содѣйствовать скорѣйшему обрусѣнію этого края. Она возстановила бы торговое и политическое значеніе Смоленска, утраченное имъ вслѣдствіе проведенія въ сторонѣ отъ него шоссейныхъ путей отъ Москвы къ Варшавѣ и отъ Кіева къ Петербургу. Что же касается вѣтви отъ Сельца къ Пинску — то она представляется полезнымъ соединеніемъ съ Смоленско-Варшавской линіей этого главнаго рынка Западнаго края, для удобнѣйшаго снабженія страны хлѣбомъ, солью и другими предметами первой необходимости. Относительно стоимости сооруженія Смоленско-Брестской линіи графъ Бергъ полагалъ, что она обойдется до 38 мил. рублей вмѣстѣ съ вѣтвью къ Пинску, не считая стоимости реализаціи и процентовъ за время постройки. Если же принять въ соображеніе эти двѣ статьи, прибавимъ мы отъ себя, то дѣйствительная стоимость этой дороги, по мнѣнію графа Берга, могла обойтись въ 50 мил. рублей.

Мы нарочно выписали соображенія уважаемаго нами сановника, чтобъ показать читателю—насколько вѣрны были вообще въ то время взгляды высшихъ сферъ на дѣйствительное значеніе желѣзныхъ дорогъ какъ въ военномъ, такъ и промышленномъ отношеніи. Что касается до насъ, то мы позволимъ себѣ не согласиться съ мнѣніемъ графа Берга, и предложимъ вопросъ, дѣйствительно ли Смоленско-Брестская дорога можетъ служить операціонной линіей для войны въ Литвѣ? Мы просимъ читателей не удивляться тому, что мы беремъ на себя смѣлость поставить этотъ стратегическій

вопросъ. Мы не позволили бы себѣ браться за разрѣшеніе подобнаго вопроса, еслибъ для этого нужны были какія-нибудь стратегическія соображенія; но намъ кажется, что вопросъ этотъ можно разрѣшить на основаніи соображеній чисто политическаго свойства, имѣя въ виду географію страны и припоминая нѣкоторыя историческія явленія. Вотъ почему мы позволяемъ себѣ судить о вопросѣ, въ которомъ мы, повидимому, вовсе не компетентны.

Говоря о театрѣ военныхъ дѣйствій въ Литвѣ, необходимо бы прежде всего поставить вопросъ: съ какимъ государствомъ можетъ быть война, театромъ которой будетъ Литва? Очевидно, что только съ Пруссіей или съ цѣлой Германіей. Сколько мы ни вдумывались въ этотъ вопросъ, но допустить такую случайность для насъ просто немыслимо. Начать съ того, что всѣ наши русскіе политическіе интересы или солидарны съ Германіей, или положительно индиферентны для нея. Вообще говоря, трудно предположить такую противоположность разумныхъ интересовъ той и другой націи, которая могла бы вызвать военное между ними столкновеніе. Намъ кажется, что хотя и можетъ существовать между русскими и нѣмцами извѣстное враждебное настроеніе, то никогда оно не выразится въ военномъ столкновеніи, а скорѣе всего нѣмцы будутъ вести противъ насъ культурную борьбу, которая имъ гораздо сподручнѣе, въ особенности если развитіе нашей гражданственности будетъ идти такъ же медленно, какъ оно шло до сихъ поръ. Взгляните, сколько выгодныхъ стратегическихъ пунктовъ для культурной борьбы уже и теперь находится въ рукахъ нѣмцевъ,— и число этихъ пунктовъ въ ихъ рукахъ постоянно возрастаетъ. Зачѣмъ же нѣмцамъ вооружать противъ насъ свою армію, когда они забираютъ насъ въ руки даже безъ всякаго съ нашей стороны протеста. Мы не считаемъ нужнымъ представлять этому доказательства, такъ какъ читатель, конечно, убѣжденъ въ справедливости высказаннаго нами мнѣнія; мы не будемъ говорить также и о причинахъ подобнаго явленія, такъ какъ это завлекло бы насъ слишкомъ далеко. Мы указываемъ только на фактъ, который вполнѣ устраняетъ всякій поводъ къ военному столкновенію. Нѣмцы будутъ скорѣе оберегать наши интересы, для того, чтобы вѣрнѣе насъ эксплуатировать. Но допустимъ, что, несмотря на это, военное столкновеніе возникло. Что же тогда? Неужели можно предположить, что военные люди Германіи не примутъ въ соображеніе географическихъ условій нашей страны и рѣшатся идти въ глубь Литвы, оставляя открытыми свои фланги съ сѣвера и юга? Они, вѣроятно, помнятъ исторію 1812 года, не пойдутъ въ

этомъ направленіи далѣе привислянскаго края и, конечно, сдѣлаютъ театромъ войны Курляндію и Лифляндію, а никакъ не Литву.

Точно также мы позволимъ себѣ не согласиться съ мнѣніемъ графа Берга о значеніи этой линіи въ промышленномъ отношеніи. Устраивать дорогу стоимостію въ 50 милл. руб., какъ онъ предполагалъ, въ тѣхъ видахъ, что она дастъ возможность создать не существующую еще промышленность въ Бѣлоруссіи, — едва ли основательно. Пути сообщенія составляютъ только косвенныя средства для развитія промышленности, а потому они могутъ быть полезны только тогда, когда есть кромѣ того прямыя и непосредственныя средства для ея развитія и притомъ въ размѣрахъ, далеко превышающихъ предполагаемыя на устройство путей. Между тѣмъ, въ запискѣ графа Берга предполагается устройство путей сообщенія на сумму въ 50 милліоновъ при полномъ отсутствіи всякихъ непосредственныхъ средствъ развитія промышленности. Для развитія стекляннаго и желѣзнаго производствъ, которыя могли бы дать работу желѣзной дорогѣ, требуются громадные капиталы, знаніе и предпріимчивость, а въ Бѣлоруссіи не было ни того, ни другого, ни третьяго. Не принято въ соображеніе также, что смола и поташъ цѣлой Бѣлоруссіи могутъ доставить работу только нѣсколькимъ поѣздамъ желѣзной дороги, а для доставки въ среднюю Европу продуктовъ средней Азіи нужно построить не одну тысячу верстъ такихъ желѣзныхъ дорогъ, о которыхъ врядъ ли и дѣтямъ нашимъ придется думать. Что же касается до перевозки колоніальныхъ товаровъ, то не говоря уже о томъ, что перевозка ихъ не можетъ питать желѣзную дорогу, всѣ они приходятъ моремъ къ нашимъ Балтійскимъ или Черноморскимъ портамъ и ихъ доставка во внутреннія губерніи идетъ по тѣмъ дорогамъ, которыя примыкаютъ къ этимъ портамъ, и ни въ какомъ случаѣ не можетъ идти по Смоленско-брестской дорогѣ.

Изъ сказаннаго видно, какъ шатки всѣ приведенныя основанія, а между тѣмъ они не только подверглись разсмотрѣнію въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ, но послужили основаніемъ къ сооруженію дороги не имѣющей никакого значенія, ни въ экономическомъ, ни въ стратегическомъ отношеніи.

Мы позволяемъ себѣ такъ выразиться не только на основаніи тѣхъ соображеній, которыя мы высказали выше, но потому, что эта дорога не только не приноситъ никакого дохода, но поглощаетъ доходъ, доставляемый участкомъ отъ Москвы до Смоленска, а затѣмъ, потому что при обсужденіи вопроса многіе военные автори-

теты высказались противъ мнѣнія графа Берга о стратегическомъ ея значеніи.

Записка графа Берга, съ Высочайшаго разрѣшенія, была препровождена къ Министру Путей Сообщенія, который, внося 19 мая 1867 года въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ свое представленіе по поводу проектовъ графа Берга, высказалъ мнѣніе, что направленіе линіи на Бобруйскъ и Пинскъ имѣетъ преимущество, если только по мѣстнымъ изслѣдованіямъ окажется, что дорога можетъ быть устроена безъ чрезмѣрныхъ затратъ; между тѣмъ, сдѣланныя до того времени изслѣдованія были недостаточны для рѣшенія этого вопроса. Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, соглашаясь съ мнѣніемъ Министра Путей Сообщенія о пользѣ проведенія Смоленско-Брестской дороги черезъ Бобруйскъ, какъ весьма важный пунктъ въ стратегическомъ отношеніи, 26 мая 1867 года заключилъ: предоставить Министру Путей Сообщенія сдѣлать распоряженіе о производствѣ изысканій по направленію на Бобруйскъ, что и было Высочайше утверждено 1867 года іюня 7 дня.

Въ такомъ положеніи оставался вопросъ до 1868 года. 15 февраля этого года графъ Бергъ препроводилъ новую записку къ Министру Путей Сообщенія, въ которой доказывалъ, что Бобруйскъ вовсе не имѣетъ приписываемаго ему важнаго стратегическаго значенія, ни какъ пунктъ переправы черезъ Березину, ни какъ укрѣпленный лагерь на операціонной линіи, представляемой Московско-Варшавскимъ шоссе, ни какъ укрѣпленный складочный пунктъ для боевыхъ и продовольственныхъ запасовъ. Въ экономическомъ отношеніи выборъ его былъ бы также ошибочнымъ: дорога прошла бы по безлюдной и безплодной странѣ, оставляя совершенно въ сторонѣ мѣстности населенныя и болѣе плодородныя, снабжающія хлѣбными избытками нуждающіеся въ нихъ уѣзды Минской губерніи.

Не касаясь экономическихъ соображеній этой записки, о которыхъ мы говорили выше, нельзя не согласиться съ графомъ Бергомъ, что Бобруйскъ не можетъ имѣть никакого стратегическаго значенія, на томъ простомъ основаніи, что нельзя предположить движенія непріятельской арміи въ эту мѣстность, по причинамъ, уже высказаннымъ нами выше. Но намъ могутъ возразить, что Смоленско-Брестская линія обезпечиваетъ передвиженіе войскъ и военныхъ тяжестей съ востока къ западной нашей границѣ; но въ такомъ случаѣ ее слѣдовало бы направить на Гродно или Бѣлостокъ, такъ какъ оба эти пункта гораздо ближе къ возможному театру военныхъ дѣйствій. Также всякая линія, проходящая

отъ сѣвера къ югу въ направленіи Петербурго-Кіевскаго шоссе, сокращая разстояніе между Петербургомъ и Кіевомъ, имѣла бы большее значеніе, чѣмъ Смоленско-Брестская линія.

Между тѣмъ начальникъ главнаго штаба представилъ въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ свою записку, въ которой доказывалъ преимущество бобруйскаго направленія. Соображенія его основывались на военномъ значеніи Бобруйской крѣпости, могущей служить пунктомъ для укрѣпленнаго лагеря и складомъ продовольственныхъ и боевыхъ запасовъ, а также на важномъ торговомъ значеніи города Пинска.

Вопросъ о направленіи Смоленско-Брестской линіи вслѣдствіе такихъ различныхъ мнѣній подвергнутъ былъ вновь разсмотрѣнію въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ, съ участіемъ графа Берга и Военнаго Министра, и при обсужденіи его 1 марта 1868 года мнѣнія членовъ Комитета раздѣлились.

Большинство, состоявшее изъ восьми членовъ, къ которымъ присоединился и Министръ Путей Сообщенія, отдавало преимущество бобруйскому направленію. Кромѣ военнаго значенія Бобруйска, эти члены имѣли въ виду воспользоваться готовымъ полотномъ и многими станціонными зданіями Бобруйскаго шоссе, что, по заявленію Министра Путей Сообщенія, могло доставить экономіи отъ 9 до 10 мил. рублей. Меньшинство же, къ которому присоединились графъ Бергъ и Военный Министръ, совершенно отрицало стратегическое значеніе направленія черезъ Бобруйскъ и Пинскъ, доказывая, что театромъ войны въ Западномъ краѣ можетъ быть только мѣстность между полѣсьемъ и верховьями Нѣмана и Западной Двины. Отдавая преимущество минскому направленію въ стратегическомъ отношеніи, меньшинство считало его болѣе выгоднымъ и въ торговомъ отношеніи, такъ какъ линія проходила по мѣстности болѣе населенной, болѣе плодородной и съ болѣе развитою промышленностію.

Сравнивая эти два мнѣнія нельзя не замѣтить, что предполагать какое бы то ни было торговое значеніе за этой линіей, какъ въ томъ, такъ и другомъ направленіи, было положительно невозможно, вслѣдствіе отсутствія всякаго промышленнаго развитія въ этой мѣстности: позднѣйшій опытъ вполнѣ подтвердилъ эту истину самымъ наглядным образомъ. Стало быть, весь вопросъ сосредоточивался только на стратегическомъ значеніи дороги. Но мы видѣли выше, насколько основательно мнѣніе о возможности театра военныхъ дѣйствій въ Литвѣ, и слѣдовательно дорога эта могла имѣть значеніе только какъ путь передвиженія войскъ и тяже-

стей къ Бресту. Въ этомъ послѣднемъ отношеніи, нельзя не согласиться съ мнѣніемъ большинства, такъ какъ въ случаѣ осады этой крѣпости путь къ ней, идущій черезъ полѣсье, огражденъ болотистой мѣстностью и, слѣдовательно, не можетъ подвергаться нападенію непріятеля, тогда какъ пути отъ Кіева и Минска могутъ быть прерваны. На этомъ основаніи весьма важно сохранить сообщеніе съ крѣпостью, до взятія которой движеніе внутрь страны немыслимо. Кромѣ того, возможность экономіи въ 10 мил. руб. при сооруженіи линіи въ 600 верстъ имѣла громадное значеніе для русскихъ финансовъ того времени. Мнѣніе меньшинства получило однако утвержденіе.

Между тѣмъ, вопросъ о концессіи на Московско-Смоленскую дорогу подвигался своимъ порядкомъ, хотя сооруженіе ея и было начато въ видахъ доставленія заработка нуждающемуся населенію Смоленской губерніи. Согласно новыхъ правилъ вызваны были соискатели, желавшіе взять на себя сооруженіе этой линіи, и изъ числа ихъ концессія была утверждена 15 декабря 1868 года за объявившимъ низшую цѣну товариществомъ потомственнаго почетнаго гражданина Шепелера и банкирскаго дома Зульцбахъ во Франкфуртѣ на Майнѣ.

На основаніи этой концессіи учреждалось общество, которое обязывалось возвратить Правительству отпущенныя заимообразно земству Смоленской губерніи суммы для начала работъ, принять отъ земства произведенныя имъ работы и окончить дорогу втеченіи трехъ лѣтъ. Длина дороги опредѣлялась въ 390 верстъ, не считая вѣтви къ Московскому вокзалу Николаевской дороги длиною въ 6 верстъ. Капиталъ общества опредѣленъ въ 21.156,130 руб. металлическихъ, что на 396 верстъ составитъ 53,424 руб. на версту, несмотря на сильно перерѣзанную мѣстность между Москвою и Смоленскомъ. Четвертая часть этого капитала должна была образоваться выпускомъ негарантированныхъ акцій и три четверти выпускомъ облигацій съ гарантіею Правительства въ 5% интереса и $^1/_{10}$% погашенія. Сравнивая эту цифру со всѣми предыдущими, оказывается, что она значительно ниже другихъ дорогъ, хотя количество земляныхъ работъ на ней гораздо болѣе, такъ какъ по разцѣночной вѣдомости, утвержденной Министромъ Путей Сообщенія, ихъ полагалось болѣе 4,000 куб. саж. на версту. Изъ этихъ данныхъ мы имѣемъ вполнѣ право заключить, что какъ ни стѣсненъ былъ кругъ конкуренціи, она все-таки принесла пользу и значительно понизила поверстную цѣну, несмотря на болѣе значительное количество работъ. Въ виду подобныхъ фактовъ, мы можемъ

смѣло утверждать, что полная свободная конкуренція съ раздѣленіемъ желѣзнодорожныхъ работъ и поставокъ по отдѣльнымъ ихъ видамъ довела бы цѣны до minimum'а и сохранила бы Россіи сотни милліоновъ. которые могли бы оказаться вовсе не лишними въ настоящее затруднительное время.

Окончаніе Московско-Брестской линіи, несмотря на приведенное опредѣленіе Комитета желѣзныхъ дорогъ, было отсрочено по финансовымъ соображеніямъ, такъ какъ втеченіи 1869 года предстояло реализировать на европейскихъ рынкахъ до 80 милл. рублей на работы по устройству начатыхъ и разрѣшенныхъ дорогъ, вслѣдствіе чего всякое дальнѣйшее требованіе капиталовъ разстроило бы финансовыя операціи по довершенію сѣти первостепенныхъ линій. На этихъ основаніяхъ концессія на Смоленско-Брестскую дорогу выдана только 4 марта 1870 года обществу Московско-Смоленской дороги безъ всякой конкуренціи въ виду тѣхъ выгодъ, которыя могли представляться отъ соединенія эксплуатаціи дороги въ рукахъ одного общества.

Во всякомъ случаѣ, возможность конкуренціи заставила общество Московско-Смоленской дороги заявить довольно выгодныя цѣны. Длина дороги опредѣлена въ 620 верстъ, а капиталъ общества увеличенъ на 27.040,000 руб., изъ котораго четвертая часть образуется выпускомъ негарантированныхъ акцій и три четверти выпускомъ облигацій съ гарантіею Правительства въ 5% дохода и $^1/_{10}$% погашенія. Правительство оставляло за собою облигаціи общества съ уплатой за нихъ по 75% за сто. Такимъ образомъ поверстная стоимость дороги составляла 42,000 руб. Такая цѣна достигнута отнюдь не дѣйствительнымъ пониженіемъ стоимости сооруженія, а уменьшеніемъ количества подвижнаго состава. На всѣхъ другихъ дорогахъ, цифра подвижнаго состава составляла приблизительно по 1 паровозу на каждыя 6 верстъ и около 3-хъ вагоновъ на версту. По этому разсчету слѣдовало бы назначить на 620 верстъ 103 паровоза и 1,860 вагоновъ, между тѣмъ какъ по концессіи опредѣлено 73 паровоза и 868 вагоновъ, что понижало цифру необходимаго капитала по крайней мѣрѣ на 2 милл. руб.

Послѣдняя дорога, разрѣшенная въ 1868 году, была Новоторжская, концессія на которую выдана 20 декабря. Князь Трубецкой въ августѣ 1868 года обратился въ Министерство Путей Сообщенія о выдачѣ ему концессіи безъ правительственной гарантіи на линію отъ Осташевской станціи Николаевской дороги до г. Торжка, на слѣдующихъ условіяхъ. Длина дороги опредѣлена въ

30 верстъ; капиталъ общества предполагалось образовать выпускомъ акцій на сумму въ 45,000 руб. металлическихъ на версту, согласно дѣйствительному протяженію дороги. Во все время производства работъ испрашивалось право выписывать всѣ принадлежности дороги изъ-за границы безпошлинно; полотно дороги предположено въ одинъ путь; учредитель обязывался снабдить дорогу 5 паровозами, 12 вагонами пассажирскими, тремя багажными и 72 товарными. По разсмотрѣніи проекта въ Комитетѣ Министровъ онъ подвергся слѣдующему измѣненію: учредитель обязанъ внести залогъ въ 67,000 руб., затѣмъ по образованіи общества 20% всего нарицательнаго капитала, въ доказательство реализаціи акцій. Общество владѣетъ дорогою 81 годъ. Кромѣ того общество обязывается $^1/_3$ всего количества рельсовъ, паровозовъ и вагоновъ принять отъ Правительства по опредѣленной цѣнѣ, остальное же, потребное количество, должно заказать въ Россіи.

Вслѣдствіе такого постановленія, учредитель подалъ записку, въ которой, соглашаясь представить залогъ 67,000 руб. и 20% съ нарицательнаго капитала, а также сократить срокъ владѣнія дорогой, въ виду остальныхъ обременительныхъ условій отказывался отъ постройки дороги. Разсматривая это постановленіе комитета, невольно приходишь въ недоумѣніе. Какія преслѣдуются цѣли при сооруженіи желѣзныхъ дорогъ: имѣлось ли въ виду развить сѣть желѣзныхъ дорогъ, или покровительствовать развитію желѣзодѣлательнаго и машиннаго производства на счетъ желѣзныхъ дорогъ? Казалось бы, что если имѣется въ виду оказать содѣйствіе развитію промышленности вообще устройствомъ путей сообщенія, то слѣдовало бы по возможности облегчать условія сооруженія желѣзныхъ дорогъ и не предписывать обществамъ обременительныхъ условій. Если же имѣлось въ виду покровительствовать желѣзодѣлательному и машиностроительному производству, то необходимо принимать такія мѣры, которыя не стѣсняли бы по крайней мѣрѣ устройство желѣзныхъ дорогъ, какъ средство развитія всей вообще промышленности. Простая логика, повидимому, требуетъ, чтобы мѣры, принимаемыя въ виду болѣе обширныхъ цѣлей, не парализировались мѣропріятіями для достиженія частныхъ цѣлей. У насъ же дѣлается наоборотъ: стремленіе развить производство рельсовъ и подвижнаго состава беретъ верхъ надъ стремленіемъ содѣйствовать развитію всей вообще промышленности устройствомъ дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ. Послѣднія были принесены въ жертву. У насъ не только всѣ желѣзнодорожныя принадлежности обложены значительнымъ таможеннымъ налогомъ, но Правительство даетъ на

нихъ заказы русскимъ заводчикамъ и впослѣдствіи обязываетъ общества принимать ихъ по высокимъ цѣнамъ, не смотря на ихъ достоинство. Вслѣдствіе этого не только возвышается стоимость желѣзныхъ дорогъ и Правительство уплачиваетъ излишнюю гарантію, но желѣзнодорожныя общества, получая предметы далеко не того достоинства, какъ заграничные, не въ состояніи поддерживать эксплоатацію въ томъ порядкѣ, въ какомъ бы слѣдовало. Печальнѣе всего то, что жертвы эти никому не приносятъ пользы и напрасно бы намъ стали указывать на нѣсколько фабрикъ и заводовъ, возникшихъ въ послѣднее время. Всѣ они представляютъ собою совершенно погубленный капиталъ и могутъ существовать только при казенныхъ заказахъ, преміяхъ и пошлинахъ. Одинъ таможенный налогъ не спасъ бы ихъ отъ банкротства, потому что каждое желѣзнодорожное общество скорѣе заплатитъ значительный налогъ, но предпочтетъ имѣть и рельсы и подвижной составъ заграничныхъ заводовъ. Наши заводы существуютъ только обязательными заказами. Насколько отъ этого страдаетъ вся вообще промышленность, опредѣлить, конечно, трудно, но что она страдаетъ, это безспорно. Къ сожалѣнію, у насъ не привыкли смотрѣть на оборотную сторону медали и оцѣнивать косвенныя послѣдствія принимаемыхъ мѣръ. Мы имѣемъ полное право это сказать, на томъ основаніи, что Комитетъ Министровъ, соглашаясь на нѣкоторыя льготы въ пользу Новоторжской желѣзной дороги, мотивировалъ это согласіе отнюдь не тѣми соображеніями общаго интереса, на которыя мы указывали, а допустилъ ихъ только какъ исключеніе въ этомъ случаѣ и то лишь потому, что учредитель при первоначальныхъ своихъ распоряженіяхъ не имѣлъ въ виду этихъ условій сооруженія, и также въ видахъ поощренія перваго примѣра дешевой постройки дороги безъ правительственной гарантіи. Вслѣдствіе этихъ соображеній обществу Новоторжской дороги разрѣшено привозить изъ-за границы безпошлинно необходимое для первоначальнаго устройства количество рельсовъ и подвижнаго состава, а такъ какъ всѣ остальныя потребности дороги, привозимыя изъ-за границы, должны подлежать дѣйствію вновь утвержденнаго тарифа, то на покрытіе этого дополнительнаго расхода комитетъ полагалъ возможнымъ увеличить поверстную стоимость дороги на 1,000 руб. металлическихъ съ версты.

Противъ такихъ соображеній, конечно, можно возразить многое. Во-первыхъ, если обязательность заказа принадлежностей дороги въ Россіи полезна, то учредитель долженъ ей подчиняться наравнѣ съ другими и первоначальныя распоряженія не давали

ему права на льготу, такъ какъ до выдачи концессіи не могли быть сопряжены съ расходами. Затѣмъ, если льготы допущены, то онѣ не могли служить поощреніемъ для устройства дорогъ безъ правительственной гарантіи, такъ какъ онѣ ограничивались исключительно однимъ этимъ случаемъ: это была премія въ пользу одного только общества, а отнюдь не поощреніе другихъ къ подобнымъ предпріятіямъ.

Измѣненный на этихъ основаніяхъ проектъ концессіи былъ утвержденъ 20 октября 1868 года. Въ началѣ февраля слѣдующаго года образовалось общество и ему было разрѣшено перевести капиталъ съ металлической на кредитную валюту. Въ сентябрѣ былъ утвержденъ Министромъ Путей Сообщенія планъ направленія дороги, по которому длина линіи опредѣлилась въ 32 версты 100 саженъ и затѣмъ капиталъ общества опредѣленъ въ 1.760,000 руб. кредитныхъ, что составляетъ 54,658 руб. съ версты, а эта цѣна при допущенной льготѣ и при устройствѣ землянаго полотна на одинъ путь вовсе не представляется цѣной дешевой. Но особенно замѣчательно, что дорога эта, какъ показываетъ опытъ, не имѣетъ никакого экономическаго значенія даже при продолженіи ея до Ржева и вслѣдствіе этого льготы, допущенныя при ея сооруженіи, и ссуда, выданная на это продолженіе, рѣшительно непонятны.

Къ концу 1868 года была разрѣшена къ постройкѣ не только вся сѣть дорогъ, предположенныхъ 23 апрѣля 1866 года, но еще много такихъ дорогъ, которыя вовсе не входили въ первоначальныя предположенія, а такъ какъ эти послѣднія разрѣшались не въ видахъ исполненія общаго плана и вызывались случайными ходатайствами, то вмѣстѣ съ утвержденіемъ 18 октября 1868 года новыхъ правилъ о порядкѣ выдачи концессій на основаніи конкурренціи, было Высочайше повелѣно Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ представить свои соображенія о тѣхъ важнѣйшихъ линіяхъ, на которыя возможно даровать концессіи съ содѣйствіемъ Правительства и постановленіе по этому предмету Комитета желѣзныхъ дорогъ представить на Высочайшее утвержденіе черезъ Комитетъ Министровъ.

Разсмотрѣніе и утвержденіе цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ было тѣмъ болѣе необходимо, что случайное утвержденіе нѣкоторыхъ линій не могло не оставить извѣстныхъ пробѣловъ въ общей сѣти, пополненіе которыхъ было необходимо для упроченія экономическаго положенія страны вообще и желѣзныхъ дорогъ. на которыя государство сдѣлало большія затраты, въ особенности.

Во исполненіе этого Высочайшаго повелѣнія, 6 ноября 1868 года, Министромъ Путей Сообщенія представлена была въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ записка, въ которой онъ указалъ эти пробѣлы. Такъ, по мнѣнію Министра, Севастополь не соединенъ съ производительными мѣстностями черноземной полосы и Крымъ съ его богатствами остается отдѣленнымъ отъ внутренней Россіи. Не соединены съ внутренней Россіей ни Оренбургскій край, черезъ который идетъ средне-азіятская торговля, ни Каспійское море, служащее для торговли съ Персіей и для сообщенія съ Кавказомъ. На сѣверѣ нѣтъ рельсоваго пути ни къ Уралу съ его горнозаводскими промыслами и минеральными богатствами, ни въ Бѣломорскій край, нуждающійся въ продовольствіи. На западѣ остаются не связанными съ желѣзнодорожной сѣтью лучшіе Балтійскіе порты Либава и Виндава, тогда какъ Пруссія при помощи желѣзныхъ путей и улучшенныхъ водяныхъ сообщеній успѣла привлечь къ своимъ портамъ значительную часть произведеній Волыни и Литвы въ ущербъ либавской и виндавской торговлѣ. Желѣзныя дороги Царства Польскаго не соединены съ Москвою и Кіевомъ, тогда какъ подобное соединеніе важно въ военномъ и политическомъ отношеніяхъ. Для пополненія всѣхъ этихъ пробѣловъ, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, было необходимо отъ 5 до 6 тысячъ верстъ новыхъ дорогъ; но какъ подобное сооруженіе, производимое при пособіи Правительства, невозможно выполнить одновременно, то онъ раздѣлилъ пути, признаваемые имъ необходимыми, на двѣ категоріи.

Въ первую категорію вошли слѣдующія дороги:

1) Отъ станціи Лозовой Курско-Харьковской дороги до Севастополя 525 верстъ; 2) отъ Моршанска до Пензы 258 верстъ; 3) отъ Пензы до Самары 325 верстъ; 4) отъ Борисоглѣбска до Царицына 350 вер.; 5) отъ Самары до Оренбурга 380 верстъ; 6) отъ Ковно до Либавы 385 верстъ; 7) отъ Бердичева до Бреста черезъ Житомиръ и Пинскъ или черезъ Ковель 470 вер. Всего 2,593 версты.

При этомъ въ запискѣ сдѣланы двѣ оговорки, на которыя мы считаемъ не лишнимъ обратить вниманіе. По поводу Борисоглѣбско-Царицынской линіи сказано, что хотя направленіе къ Камышину короче Царицынскаго на 73 версты и проходитъ по болѣе населенной и плодородной мѣстности; но при проведеніи Царицынской линіи, сходящейся съ Волго-Донскою дорогой, достигается соединеніе центральной Россіи съ Каспійскимъ и Азовскимъ морями и является возможность обезпеченія дороги антрацитомъ. На это мы можемъ замѣтить, что съ подобными предположе-

ніями согласиться невозможно. Соединеніе центральной Россіи съ Каспійскимъ моремъ достигалось одинаково, при томъ и другомъ направленіи, но при камышинскомъ являлась экономія въ расходахъ въ 25%, чѣмъ пренебрегать было нельзя, и сверхъ того нельзя было не принять въ соображеніе, что мѣстность этого направленія и населеннѣе и плодороднѣе, по признанію самого Министра, и слѣдовательно дорога по этому направленію была бы гораздо доходнѣе. Что же касается до соединенія центральной Россіи съ Азовскимъ моремъ, посредствомъ Царицынской и Волго-Донской дороги, то такое предположеніе при одномъ взглядѣ на карту не выдерживаетъ критики, въ особенности, если принять въ соображеніе перегрузку на Дону и дальнѣйшее продолженіе пути по этой рѣкѣ. Наконецъ послѣднее предположеніе о возможности обезпеченія дороги антрацитомъ при посредствѣ Волго-Донской дороги также не выдерживаетъ критики, такъ какъ подвозка угля къ Дону, нагрузка въ суда, подъемъ его вверхъ по рѣкѣ и перегрузка на желѣзную дорогу вмѣстѣ съ развозкою по линіи возвысили бы его цѣну на столько, что онъ обходился бы дороже дровъ, сплавляемыхъ по Волгѣ. Практика подтверждаетъ это мнѣніе, такъ какъ въ настоящее время антрацитъ на Царицынскую дорогу выгоднѣе доставлять изъ Донецкаго бассейна по Воронежско-Ростовской дорогѣ черезъ Грязи, чѣмъ по Дону и Волго-Донской дорогѣ.

Другое замѣчаніе, сдѣланное въ запискѣ, относится къ линіи отъ Бердичева къ Бресту. „Дорога эта, говорится въ запискѣ, необходимая въ военномъ отношеніи, обѣщала бы и экономическія выгоды въ случаѣ проведенія ея на Пинскъ и соединенія Пинска съ Вильной, такъ какъ при этомъ произведенія Волыни и Литвы получили бы возможность прямаго сбыта вмѣсто прусскихъ портовъ въ Либаву“. Намъ кажется, что здѣсь упущено изъ вида, что прусскіе порты гораздо ближе къ Бресту, чѣмъ Либава, и что первые гораздо глубже, чѣмъ Либавскій портъ, а эти два обстоятельства не допускаютъ никакой возможности Либавѣ конкурировать съ прусскими портами, по отношенію къ сбыту произведеній нашего юго-западнаго края.

Къ дорогамъ второй категоріи, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, относились: 1) линія отъ Воронежа до Грушевки 503 версты; 2) отъ Бахмута до Маріуполя въ 240 верстъ; 3) отъ Камышина до Елтона 140 верстъ; 4) отъ Кишенева до Яссъ 74 версты; 5) отъ Вильно черезъ Пинскъ до Брест-Бердичевской дороги 300 верстъ; 6) отъ Нѣжина до Витебска 485 верстъ; 7) отъ Сарапула, Оссы или Перми черезъ Екатеринбургъ

до Тюмени, Ялотурска или другаго пункта свободнаго судоходства по сибирскимъ рѣкамъ 680 верстъ; 8) отъ Смоленска до Бреста 656 верстъ; 9) отъ Риги до Виндавы 170 верстъ. Всего 3,248 верстъ.

По заключенію Министра Путей Сообщенія, дороги первой категоріи должны быть разрѣшаемы послѣ обезпеченія средствами всѣхъ уже разрѣшенныхъ прежде дорогъ и притомъ въ послѣдовательномъ порядкѣ, т. е. такъ, что разрѣшеніе на каждую дорогу дается не прежде, какъ по обезпеченіи средствъ сооруженія предыдущей дороги; всѣ линіи первой категоріи должны быть исполнены въ періодъ времени отъ 2—4 лѣтъ. При чемъ къ нимъ возможно было бы присоединить небольшія питательныя вѣтви. Дороги же, не входящія ни въ первую, ни во вторую категорію, могли бы быть разрѣшаемы не иначе, какъ безъ правительственныхъ гарантій и пособій и притомъ, если онѣ будутъ признаны не вредными для существующихъ или строящихся дорогъ.

Мнѣніе Министра Финансовъ расходилось съ мнѣніемъ Министра Путей Сообщенія только по двумъ пунктамъ: 1) Министръ Финансовъ находилъ невозможнымъ установлять вторую категорію на томъ основаніи, что объявленіе разомъ болѣе 6,000 верстъ дорогъ, для построенія которыхъ Правительство готово содѣйствовать гарантіею и другими пожертвованіями, могло бы повредить Государственному кредиту. Эти опасенія, по заявленію Министра, уже возникли вслѣдствіе одного слуха о выдачѣ огромнаго числа концессій. 2) Воронежско-Грушевскую дорогу Министръ Финансовъ признавалъ безотлагательно необходимою: во-первыхъ, для облегченія правительственной гарантіи по Козлово-Воронежской дорогѣ, а во-вторыхъ, для соединенія каменноугольнаго бассейна съ безлѣснымъ Воронежскимъ краемъ и этого послѣдняго съ Азовскимъ моремъ. Вмѣсто Воронежско-Грушевской дороги Министръ Финансовъ полагалъ возможнымъ исключить изъ числа самонужнѣйшихъ дорогъ: Пензенско-Самарскую, Ковно-Либавскую и Бердичево-Житомирскую.

Практика не подтвердила также и этого мнѣнія: Воронежско-Грушевскій участокъ до сихъ поръ остается однимъ изъ самыхъ непроизводительныхъ и его эксплоатація поглощаетъ только доходность сѣвернаго и южнаго участковъ Козлово-Воронежско-Ростовской дороги. Что же касается до опасеній, что объявленіе о необходимости сооруженія 6,000 верстъ желѣзныхъ дорогъ можетъ повредить государственному кредиту, то оно, какъ намъ кажется, было напрасно, такъ какъ увеличеніе спроса на ка-

питалъ является слѣдствіемъ выданныхъ концессій, а отнюдь не вслѣдствіе утвержденія извѣстнаго плана дѣйствій, предполагаемаго къ исполненію въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ. Напротивъ, намъ кажется, что если такой планъ составленъ раціонально и мотивированъ основательно, то онъ, сдѣлавшись извѣстенъ капиталистамъ, можетъ поселить въ нихъ увѣренность, что сооруженіе желѣзныхъ дорогъ ведется не случайно, а обдуманно, и на этомъ основаніи можетъ усилить на рынкѣ предложеніе капиталовъ.

Съ своей стороны, Военный Министръ внесъ въ Комитетъ и свои соображенія о необходимыхъ дорогахъ въ стратегическомъ отношеніи. Онъ относилъ къ таковымъ: 1) Севастопольскую; 2) Смоленско-Брестскую черезъ Могилевъ и Минскъ; 3) отъ одного изъ пунктовъ Кіево-Балтской дороги черезъ Житомиръ и Ровно до Бреста съ вѣтвью къ Бродамъ; 4) отъ Кіева или Нѣжина черезъ Могилевъ до Витебска или черезъ Минскъ до Вильно, и 5) отъ Бреста или Кобрина до Гродна на соединеніе съ С.-Петербурго-Варшавскою дорогой.

Причины чисто политическаго характера позволяютъ намъ замѣтить, что Севастопольская дорога едва ли будетъ имѣть какое-нибудь стратегическое значеніе до тѣхъ поръ, пока мы не имѣемъ значительнаго флота на Черномъ морѣ. Для непріятеля при настоящемъ порядкѣ вещей не можетъ представлять никакого интереса нападеніе на Крымъ, и послѣдняя война доказала справедливость этой мысли. Стало быть, Севастопольская линія можетъ сдѣлаться стратегической только въ будущемъ, если обстоятельства позволятъ намъ имѣть значительныя морскія силы на Черномъ морѣ. Тогда, но только тогда, Севастопольская дорога можетъ получить значеніе, какъ средство снабженія всѣмъ необходимымъ главнаго порта на Черномъ морѣ.

Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, при обсужденіи всѣхъ возникшихъ, такимъ образомъ, предположеній, призналъ необходимымъ ограничить число желѣзныхъ дорогъ только настоятельно нужными, вовсе не присовокупляя къ нимъ дорогъ второй категоріи. Отсюда слѣдуетъ, что Комитетъ не нашелъ нужнымъ въ дѣлѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ руководиться однимъ общимъ планомъ дѣйствія, а предпочелъ разрѣшить этотъ вопросъ по частямъ. Соглашая военныя и экономическія требованія по линіямъ, предложеннымъ Военнымъ Министромъ, онъ призналъ настоятельными только три дороги, окаймляющія болотныя пространства полѣсья: 1) линію, проходящую по мѣстности, рас-

положенной между Нѣжиномъ и Могилевомъ и представляющей базу военныхъ операцій, прикрытую Днѣпромъ; 2) линію отъ Могилева черезъ Минскъ до Бреста, и 3) линію отъ Кіево-Балтской дороги черезъ Житомиръ, Ровно и Ковель къ Бресту. Первая могла бы имѣть значеніе, какъ торговый путь къ Ригѣ; часть второй, отъ Могилева, до Минска могла бы имѣть торговое значеніе при соединеніи Минска съ Вильною, какъ путь изъ Малороссіи къ Либавскому порту; линія же отъ Житомира къ Бресту могла бы служить для сбыта произведеній Волыни въ Царство Польское. Что же касается участковъ отъ Смоленска до Могилева и отъ Могилева до Витебска, то Комитетъ призналъ возможнымъ ихъ сооруженіе только безъ правительственной гарантіи; дорогу же Брест-Гродненскую онъ нашелъ нужнымъ отложить.

Обращаясь къ разсмотрѣнію несогласныхъ мнѣній Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ относительно дорогъ Ковно-Либавской, Воронежско-Ростовской и Пензенско-Самарской, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ пришелъ къ слѣдующимъ заключеніямъ: „Линія Ковно-Либавская имѣетъ особенную важность (опытъ, однакожь, доказалъ, что она не имѣетъ никакого значенія вслѣдствіе мелководія порта и бо́льшаго разстоянія Либавы отъ хлѣбородныхъ мѣстностей, въ сравненіи съ Рижскимъ, Кенигсбергскимъ и Данцигскимъ портами); Ковно-Либавская дорога, пользуясь содѣйствіемъ Нѣманскаго судоходства, откроетъ путь къ Балтійскому морю изъ Литвы, Малороссіи и внутреннихъ губерній. Въ виду соединенія Либавы съ средоточіемъ хлѣбныхъ избытковъ, въ Либавѣ уже произведены большія портовыя работы, стоимостію въ 2 милліона рублей, и портъ, приведенный въ удобное состояніе, ожидаетъ только рельсоваго пути, чтобы вступить въ состязаніе съ портами Пруссіи (въ дѣйствительности оказалось, что большія портовыя работы въ Либавѣ не повели ни къ чему и портъ не можетъ соперничать ни съ однимъ портомъ Пруссіи). Воронежско-Грушевская линія, кромѣ возможности снабженія Воронежской и окрестныхъ губерній антрацитомъ, представляетъ кратчайшее сообщеніе съ Кавказомъ, почему имѣетъ государственную важность. Независимо отъ возвышенія стоимости земель въ той мѣстности, черезъ которую она пройдетъ, Воронежско-Ростовская дорога можетъ поправить финансовое положеніе Донскаго Войска, затратившаго войсковыя суммы на Грушевско-Аксайскую линію, приносящую ничтожный доходъ. Что же касается Моршанско-Сызранской линіи, то Комитетъ, въ виду разрѣшенія Саратовской линіи, призналъ преждевременнымъ включеніе ея въ число само-

нужнѣйшихъ. Относительно же Самаро-Оренбургской линіи комитетъ счелъ необходимымъ ограничить ее однимъ Самаро-Бузулукскимъ участкомъ. Наконецъ, по вопросу о направленіи дороги отъ Борисоглѣбска на Камышинъ или Царицынъ, — Комитетъ высказался въ пользу направленія пути на Царицынъ, какъ въ виду желанія Грязе-Борисоглѣбскаго общества, такъ и потому, что Царицынская линія составитъ кратчайшее сообщеніе средоточія Россіи съ Астраханью, Каспійскимъ моремъ и обширнымъ райономъ хлѣбопашества, солепромышленности и скотоводства. Кромѣ того, соединеніе съ Волго-Донскою линіею въ Царицынѣ обѣщало увеличеніе доходовъ послѣдней черезъ усиленіе провоза Донецкаго антрацита".

Севастопольская линія, какъ предположенная всѣми тремя министрами, причислена къ самонужнѣйшимъ безъ преній.

Мы нарочно выписали всѣ мотивы, приведенные въ положеніи Комитета желѣзныхъ дорогъ, чтобъ показать, какъ ошибочны были всѣ разсчеты того времени и какъ мало были извѣстны въ нашихъ правительственныхъ сферахъ нужды промышленности и условія движенія грузовъ. Всѣ блестящія надежды того времени оказались полнѣйшими иллюзіями и напрасно стали бы насъ увѣрять, что предусмотрѣть тѣ послѣдствія, которыя оказались, — было невозможно. Мы убѣждены въ томъ, что человѣку, знакомому съ нуждами Россіи, а также съ практикою торговаго и промышленнаго дѣла, не трудно было предсказать несбыточность подобныхъ ожиданій.

Мы уже говорили о томъ, что путь до Либавскаго порта изъ хлѣбородныхъ губерній было гораздо длиннѣе, чѣмъ до Риги или прусскихъ портовъ; говорили также и о мелководіи Либавкаго порта. Значеніе этого порта и будущей желѣзной дороги преувеличили тогда нѣкоторые литературные органы, не имѣя понятія о дѣйствительномъ положеніи дѣла. Точно также нельзя было ожидать значительнаго движенія и по Воронежско-Грушевской линіи. Предполагать, что желѣзная дорога можетъ вызвать движеніе минеральнаго топлива не только въ Воронежскую, но и въ окрестныя губерніи, это значило совершенно не имѣть въ виду условій перевозки этого матеріала и снабженія имъ потребителей. Провозъ по желѣзной дорогѣ вмѣстѣ съ нагрузкой и выгрузкой, а также доставка его съ желѣзной дороги настолько увеличиваютъ стоимость этого продукта, что возможность его потребленія ограничивается очень узкимъ райономъ вдоль протяженія желѣзной дороги. Кромѣ того заводчикъ или фабрикантъ, чтобъ перейти къ употребленію минеральнаго топлива, долженъ быть вполнѣ обезпеченъ,

что онъ безпрепятственно получитъ все нужное ему количество. Дешевизна топлива для него дѣло второстепенное, а главное условіе состоитъ въ томъ, чтобы его фабрика не встрѣтила недостатка въ немъ. Между тѣмъ, всякое сколько-нибудь значительное производство представляетъ само по себѣ довольно сложное дѣло, чтобъ хозяинъ его могъ покупать топливо въ шахтахъ, и хлопотать о доставкѣ его къ желѣзной дорогѣ и на заводъ, тѣмъ болѣе, что эта доставка не можетъ производиться во всякое время, а должна въ видахъ удешевленія перевозки выбирать такіе моменты, когда желѣзная дорога не имѣетъ другихъ болѣе цѣнныхъ грузовъ. Не можетъ также входить въ прямыя и непосредственныя сношенія съ потребителями угля и владѣлецъ шахты, такъ какъ подобныя операціи представляются для него слишкомъ дробными и, кромѣ того, потребовали бы отъ него особыхъ значительныхъ затратъ, средствъ на которыя онъ не имѣетъ. Если бы даже указанныя затрудненія и были устранены и заводчики могли бы войти въ прямыя сношенія съ шахтерами, то все-таки остается недостатокъ гарантіи, что операція поставки будетъ произведена исправно. Изъ этого слѣдуетъ, что для развитія потребленія минеральнаго товлива недостаточно устроить шахты и желѣзныя дороги, недостаточно также и желанія заводчиковъ замѣнить древесное топливо минеральнымъ, а необходимы вѣрныя гарантіи, что въ топливѣ недостатка не будетъ. Такія гарантіи могутъ представлять только капиталы, спеціально затраченные на пріобрѣтеніе минеральнаго топлива и торговлю имъ; нужны значительные запасы топлива, какъ въ мѣстахъ заготовленія, такъ и въ мѣстахъ потребленія, для того, чтобы заводчикъ имѣлъ въ виду наглядное доказательство, что онъ не встрѣтитъ никакого затрудненія въ снабженіи своего завода и что всѣ случайныя остановки въ подвозѣ могутъ повліять лишь на количество запасовъ, а отнюдь не на возможность снабженія. Но такой порядокъ вещей требуетъ не только громадныхъ капиталовъ, но и цѣлую массу людей, понимающихъ всѣ условія подобной торговли; у насъ же къ сожалѣнію нѣтъ ни тѣхъ, ни другихъ. Положить основаніе подобной торговли конечно возможно, но для этого нужны капиталы, время и предпріимчивость, а объ этомъ у насъ никто еще и не думалъ. Поселить довѣріе въ средѣ фабрикантовъ и заводчиковъ къ безостановочной доставкѣ матеріаловъ отопленія на первый разъ очень трудно, и въ первое время отъ подобныхъ операцій можно ожидать только однихъ убытковъ. Слѣдовательно, такое предпріятіе немыслимо пока для отдѣльныхъ лицъ и воз-

можно только для акціонерныхъ обществъ при значительномъ капиталѣ.

Кстати замѣтимъ здѣсь, что даже дешевизна перевозки минеральнаго топлива нисколько не способствуетъ его распространенію, такъ какъ она при короткихъ разстояніяхъ мало вліяетъ на цѣнность продукта, а между тѣмъ заставляетъ желѣзныя дороги работать въ убытокъ, вслѣдствіе чего послѣднія не только не заботятся объ увеличеніи движенія этого груза, но положительно парализуютъ его, будучи болѣе заинтересованы движеніемъ болѣе цѣнныхъ грузовъ. На этомъ основаніи возникновеніе торговли минеральнымъ топливомъ затрудняется. Устранить это затрудненіе можетъ только диференціальный по различію разстояній тарифъ на перевозку минеральнаго топлива. При такомъ тарифѣ желѣзныя дороги не будутъ стѣсняться перевозкою этого груза.

Все это указываетъ, что расчитывать на одну постройку желѣзной дороги для снабженія минеральнымъ топливомъ цѣлаго края можно только при полномъ незнакомствѣ съ практикою торговой и промышленной дѣятельности.

Точно также нельзя не удивляться заключенію о сооруженіи отдѣльныхъ участковъ отъ Могилева до Бреста и отъ Нѣжина до Могилева безъ соединенія этого послѣдняго съ какимъ-либо центральнымъ пунктомъ желѣзнодорожной сѣти. Подобное положеніе желѣзныхъ дорогъ отнимаетъ у нихъ всякое экономическое значеніе и дѣлаетъ ихъ положительно бездоходными. Это до такой степени очевидно, что мы не считаемъ нужнымъ даже приводить доказательствъ. Въ этомъ отношеніи еще менѣе было понятно сооруженіе дороги отъ Самары до Бузулука, такъ какъ эта дорога не соприкасалась бы нигдѣ съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ. Даже при настоящемъ своемъ положеніи, Самаро-Оренбургская линія не обѣщаетъ быть доходною, но въ изолированномъ положеніи она, конечно, не могла бы покрывать и половины издержекъ эксплуатаціи. Предпочтеніе, оказанное Царицынскому направленію передъ Камышинскимъ, также трудно объяснить, если не принять въ соображеніе желанія общества Грязе-Борисоглѣбской дороги, а оно менѣе всего должно было обращать на себя вниманія, такъ какъ строитель былъ заинтересованъ только сооруженіемъ дороги, которая чѣмъ длиннѣе, тѣмъ болѣе обѣщала барышей. Мы думаемъ, что дороги этой вовсе не слѣдовало строить, но ежели рѣшено было продолженіе Грязе-Борисоглѣбской дороги, то ее слѣдовало вести на Камышинъ, какъ на ближайшій пунктъ и при-

томъ дававшій возможность провести дорогу по мѣстности болѣе населенной и болѣе плодородной.

Указанныя соображенія приводятъ къ заключенію, что при разсмотрѣніи предположеній трехъ Министровъ имѣлось въ виду согласить ихъ мнѣнія путемъ урѣзыванія каждаго изъ нихъ. Такъ, Комитетъ, согласно съ заключеніемъ Министра Финансовъ, отвергнувъ предположеніе Министра Путей Сообщенія о второй категоріи желѣзныхъ дорогъ, нашелъ безполезнымъ утвержденіе цѣлаго общаго плана дѣйствій, и ограничился полумѣрой, т. е. утвержденіемъ только отдѣльныхъ дорогъ, изъ которыхъ нѣкоторыя не имѣли даже связи съ общей сѣтью; точно также согласно съ мнѣніемъ Министра Финансовъ Комитетъ призналъ огромную важность Воронежско-Грушевской дороги и причислилъ ее къ дорогамъ первокласснымъ, хотя она до сихъ поръ не окупаетъ процентовъ на затраченный капиталъ. Впрочемъ, мнѣніе Министра Финансовъ принято не во всѣхъ его частяхъ. По отношенію къ Ковно-Либавской дорогѣ было принято мнѣніе Министра Путей Сообщенія вопреки мнѣнію Министра Финансовъ, который предлагалъ сооруженіе этой дороги отложить. Выборъ этотъ на опытѣ оказался неудачнымъ, такъ какъ доходы этой дороги не покрываютъ издержекъ эксплуатаціи. Мнѣніе Военнаго Министра принято также не вполнѣ, такъ какъ изъ числа предложенныхъ имъ линій были исключены участки отъ Смоленска до Могилева, отъ Могилева до Витебска и отъ Бреста до Гродно.

Такимъ образомъ, 25 ноября 1868 года Комитетомъ желѣзныхъ дорогъ утверждена была слѣдующая сѣть желѣзныхъ дорогъ: 1) Лозово-Севастопольская, 588 верстъ; 2) отъ Либавы черезъ Шавли до Ковно, 275 верстъ; 3) отъ Нѣжина черезъ Черниговъ до Могилева, 340 верстъ; 4) отъ Могилева черезъ Минскъ до Бреста, 535 верстъ; 5) отъ Борисоглѣбска до Царицына, 350 верстъ; 6) отъ Воронежа до Грушевки, 503 версты; 7) отъ Самары до Бузулука, 150 верстъ; 8) отъ одного изъ пунктовъ Кіево-Балтской дороги до Бреста, 500 верстъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ постановилъ „концессіи выдавать въ такой постепенности, чтобы всѣ дороги были исполнены втеченіи трехъ, четырехъ лѣтъ; не выдавать концессіи ни на одну новую дорогу прежде, чѣмъ будутъ обезпечены денежныя средства предшествующей линіи; не отвлекать денежныхъ средствъ и кредита государства на другія, менѣе необходимыя дороги, за исключеніемъ небольшихъ питательныхъ вѣтвей, преимущественно могущихъ была исполненными безъ правительственной гарантіи“. Заклю-

ченіе Комитета желѣзныхъ дорогъ было Высочайше утверждено по журналу Комитета Министровъ 27 декабря 1868 года съ тѣмъ, чтобы во избѣжаніе неудобствъ предрѣшенія направленія нѣкоторыхъ не вполнѣ изслѣдованныхъ линій — это направленіе было означено только въ общихъ чертахъ.

Въ виду многихъ неудобствъ этой сѣти, такое постановленіе Комитета желѣзныхъ дорогъ было выполнено далеко не вполнѣ или, лучше сказать, оно вовсе не было исполнено. Отступленія начались не далѣе, какъ въ слѣдующемъ же году. Установленная постепенность вовсе не была соблюдена и первыя концессіи были выданы не на первыя дороги. Кромѣ того, изъ числа утвержденныхъ дорогъ, втеченіи 1869 года выданы концессіи только на три дороги: Ковно-Либавскую, Борисоглѣбско-Царицынскую и Воронежско-Грушевскую. О сооруженіи остальныхъ пяти дорогъ втеченіи этого года не возникало и вопроса, но вмѣсто этихъ дорогъ вопреки означенному постановленію выданы концессіи на линіи Константиновскую, Бресто-Граевскую, Скопинскую и Иваново-Кинешемскую.

Кромѣ того, не далѣе какъ черезъ годъ послѣ утвержденія главной сѣти, а именно 2 января 1870 года, вслѣдствіе представленія Намѣстника Кавказскаго, состоялось Высочайшее повелѣніе о включеніи въ сѣть утвержденныхъ дорогъ Ростово-Владикавказской линіи. Такимъ образомъ, значеніе утвержденной 27 декабря 1868 года сѣти совершенно измѣнилось и потому на Министра Путей Сообщенія тѣмъ же Высочайшимъ повелѣніемъ возложено было представить въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ проектъ новой сѣти, въ которую должны были войти, кромѣ 2,800 верстъ еще не разрѣшенныхъ дорогъ, изъ состава сѣти 1868 года, отъ 3 до 4,000 верстъ новыхъ дорогъ, полезныхъ въ торговомъ и промышленномъ отношеніи.

Мы указываемъ на это послѣднее распоряженіе съ тою цѣлію, чтобъ показать читателю, какъ измѣнчивы и шатки были всѣ предположенія того времени объ относительномъ значеніи желѣзныхъ дорогъ. Но, прежде нежели мы перейдемъ къ разсмотрѣнію новыхъ предположеній Министерства Путей Сообщенія, мы должны познакомить читателя съ условіями и порядкомъ выдачи концессій, утвержденныхъ въ 1869 году.

Не далѣе какъ черезъ два съ половиною мѣсяца послѣ утвержденія новой сѣти дорогъ и послѣдовавшаго 27 декабря 1868 г. постановленія Комитета Министровъ, которымъ онъ согласился съ предположеніемъ Комитета желѣзныхъ дорогъ о томъ, чтобъ не

отвлекать денежныхъ средствъ и кредита государства на устройство дорогъ, не входившихъ въ утвержденную сѣть, не далѣе, какъ черезъ 2 мѣсяца послѣ этого, а именно 15 марта 1869 года, Министръ Путей Сообщенія внесъ въ Комитетъ Министровъ записку объ учрежденіи великобританскимъ подданнымъ Джономъ Юзомъ общества желѣзной дороги длиною въ 85 верстъ отъ одного изъ пунктовъ Курско-Азовской дороги къ югу до Стилы или Новотроицкаго, т. е. такой дороги, которая не только не вошла въ утвержденную сѣть желѣзныхъ дорогъ, но не могла имѣть никакого государственнаго или общественнаго значенія, а требовалась въ интересахъ частнаго лица для соединенія предположеннаго этимъ лицомъ устройства каменно-угольныхъ копей, желѣзодѣлательнаго и рельсоваго завода съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ. Разрѣшеніе постройки этой дороги, названной впослѣдствіи Константиновской, конечно не могло бы возбуждать никакихъ возраженій, еслибъ она предпринималась на частныя средства, безъ всякой правительственной поддержки; но къ сожалѣнію это было не такъ: поверстная номинальная стоимость этой дороги опредѣлялась въ 63,000 руб. металлическихъ, въ число которыхъ Правительство выдало ссуду подъ залогъ $^3/_4$ всего количества акцій, т. е. реализировало капиталъ въ 47,250 руб. металлическихъ на версту, по 75% за рубль; другими словами, Правительство отпускало всю необходимую на сооруженіе дороги сумму и предоставляло учредителю право выпустить еще четвертую часть акцій, по которымъ изъ доходовъ общества проценты должны были уплачиваться прежде, чѣмъ по акціямъ, находящимся въ рукахъ Правительства. Мы можемъ смѣло утверждать, что по акціямъ, оставшимся въ рукахъ учредителя, не требовалось вовсе взноса капитала, такъ какъ предположенной ссуды было вполнѣ достаточно для сооруженія дороги. Если мы сравнимъ стоимость сооруженія этой дороги съ Новоторжской, только-что утвержденной, то увидимъ, что поверстная стоимость послѣдней, опредѣленная въ 46,000 руб. металлическихъ, была на 1,250 р. метал. съ версты менѣе суммы акцій, долженствовавшихъ быть заложенными Правительству, при одинаковомъ колнчествѣ подвижнаго состава на версту дороги. Но, кромѣ того, мы имѣемъ и цифровыя данныя отдѣльныхъ работъ и поставокъ для того, чтобъ доказать преувеличенную стоимость Константиновской дороги. Такъ, земляныя работы оцѣнены на ней въ 865,819 руб. Между тѣмъ, предполагая ихъ стоимость даже въ 2 руб. метал. съ кубической саж., приходится въ среднемъ выводѣ болѣе 5,000 кубовъ на версту, чего

невозможно предположить человѣку, знакомому съ мѣстностью; устройство баластнаго слоя оцѣнено въ 206,448 руб., между тѣмъ при толщинѣ его въ $^1/_5$ саж. и ширинѣ въ $1^1/_2$ саж. приходится по 150 кубовъ песку на версту, что можетъ обойтись не дороже 10 руб. за кубикъ, или 1,500 руб. на версту, а на всю линію съ одной пятой запасныхъ и разъѣздныхъ путей 153,000 руб.; укладка рельсоваго пути оцѣнена въ 25,000 руб.; между тѣмъ какъ стоимость этой работы обходится не дороже 100 руб. съ версты; а 102 версты съ запасными и разъѣздными путями могутъ обойтись не болѣе 10,200 руб.; стоимость шпалъ положена въ 1 р. 10 коп. металлическихъ, тогда какъ въ означенной мѣстности она не могла превышать 70 коп. кредитныхъ, и т. д. Въ виду такого увеличенія указанныхъ цѣнъ, мы полагаемъ, что и остальныя не могутъ считаться низкими.

Не смотря однакожь на эту высокую оцѣнку сооруженія дороги, осуществленіе этой линіи не только считалось возможнымъ, но и неотложнымъ. Для достиженія этой цѣли предположено сдѣлать значительное пожертвованіе со стороны Государственнаго Казначейства, такъ какъ платежа обществомъ процентовъ и погашенія по ссудѣ ожидать было положительно невозможно. Дорога не примыкала ни къ какому промышленному центру, а оканчивалась въ степи, а при такомъ условіи она не могла быть доходною на столько, чтобъ покрывать расходы эксплуатаціи; поэтому ссуду необходимо было считать затратой безвозвратной. Это обстоятельство имѣло тѣмъ большее значеніе, что подобное представленіе было сдѣлано въ то время, когда не была разрѣшена еще ни одна дорога изъ вновь проектированной сѣти. На этомъ основаніи мы должны предположить серьезные мотивы, которые заставили принять такое рѣшеніе, не смотря на постановленіе двухъ высшихъ государственныхъ учрежденій о томъ, чтобъ не отвлекать средства Государственнаго Казначейства на сооруженіе линій, не вошедшихъ въ сѣть. Въ чемъ же состояли эти мотивы?

Оказывается, что единственнымъ мотивомъ такого сооруженія было желаніе г. Джона Юза устроить рельсовый заводъ въ избранной имъ мѣстности. Въ нашихъ правительственныхъ сферахъ до того было сильно желаніе развить рельсовое производство въ Россіи, что всѣ пожертвованія для достиженія этой цѣли казались возможными. Кромѣ того оказывается, что сооруженіе желѣзной дороги еще не исчерпывало тѣхъ пожертвованій, которыя сдѣланы для достиженія этой цѣли. Независимо отъ того, что по новому тарифу всѣ желѣзнодорожныя общества были обязаны пла-

тить ввозную за рельсы пошлину, въ пользу г. Юза Правительство обязывалось выплачивать 50 коп. преміи за пудъ выдѣланныхъ имъ рельсовъ. Но достигнута ли такими пожертвованіями имѣвшаяся въ виду цѣль? Къ сожалѣнію, нѣтъ. Мы знаемъ, что рельсовое производство г. Юза развивается очень слабо и всѣ желѣзнодорожныя общества, несмотря даже на слабость нашего курса, несмотря на 35 коп. съ пуда пошлинъ, уплачиваемыхъ золотомъ, находятъ болѣе выгоднымъ выписывать рельсы изъ-за границы.

Проектъ договора съ г. Юзомъ о постройкѣ дороги, послѣ нѣкоторыхъ измѣненій его, согласно замѣчаніямъ Комитета Министровъ, былъ утвержденъ 18 апрѣля 1869 года, а 23 апрѣля 1870 г. былъ утвержденъ и уставъ Константиновской желѣзней дороги, по которому Правительство, подъ залогъ трехъ четвертей всего числа акцій на сумму 4.016,200 металлическихъ рублей, выдало ссуду въ 3.012,150 руб. металлическихъ. Долгъ этотъ возросъ втеченіи четырехъ лѣтъ до суммы 3.432,337 руб. металлическихъ и 196,063 руб. кредитныхъ по 1-е января 1874 года. Въ настоящее же время, конечно, далеко превышаетъ эту сумму, такъ какъ общество не только не въ состояніи уплачивать процентовъ за ссуду, но не выручаетъ и расходовъ эксплуатаціи, такъ что за послѣднія пять лѣтъ имѣло постоянный дефицитъ, который въ средней сложности составлялъ болѣе 53,000 руб. въ годъ и покрывался ссудами изъ казны.

Намъ могутъ замѣтить, что линія эта составляетъ первый участокъ развѣтвленія Харьково-Азовской дороги къ Маріупольскому порту и она можетъ имѣть значеніе, когда будетъ окончена. Но въ такомъ случаѣ мы позволимъ себѣ предложить вопросъ: почему же она не окончена до сихъ поръ и почему при утвержденіи сѣти 27 декабря 1868 года объ ней не было и рѣчи? Ясно, что главнымъ мотивомъ сооруженія этой дороги было не путь къ Маріунолю, а устройство завода г. Юза. Но спрашивается: неужели въ Россіи нѣтъ другихъ мѣстностей для устройства желѣзныхъ заводовъ за исключеніемъ той, которая избрана г. Юзомъ? Если бы это было такъ, тогда не стоило бы заботиться о развитіи желѣзной промышленности; если же это не такъ, то не слѣдовало строить Константиновскую дорогу, а предложить г. Юзу избрать мѣстность, находящуюся на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ строющихся или предположенныхъ. На Харьково-Азовской дорогѣ въ самомъ близкомъ отъ нея разстояніи есть много каменноугольныхъ копей, и желѣзныхъ мѣсторожденій, при которыхъ могли бы устроиться

заводы безъ подобныхъ издержекъ. Не говоря уже о преміяхъ, выплачиваемыхъ г. Юзу, одинъ капиталъ, употребленный для сооруженія желѣзной дороги, если бы онъ былъ предложенъ въ ссуду желающимъ, былъ бы достаточенъ на устройство не одного, а нѣсколькихъ заводовъ.

Мы видѣли, что на первую очередь при исполненіи сѣти желѣзныхъ дорогъ поставлена была Лозово-Севастопольская дорога и за тѣмъ разрѣшеніе на постройку дорогъ должно было идти въ опредѣленной постепенности. Между тѣмъ, появлявшіяся въ то время газетныя статьи постоянно твердили о чрезвычайной выгодности Либавской дороги, о возможности для Либавскаго порта конкурировать съ прусскими ближайшими портами по отпускной торговлѣ, и успѣли убѣдить въ этомъ большинство нашего общества. Министерство Путей Сообщенія буквально осаждалось множествомъ предпринимателей, ходатайствовавшихъ о выдачѣ имъ концессіи на сооруженіе этой линіи. Заявленія съ предложеніемъ различныхъ условій были представлены отъ 11 товариществъ. Кромѣ того, 9 лицъ, принадлежавшихъ къ высшимъ общественнымъ сферамъ или къ числу извѣстныхъ строителей, не представляя никакихъ условій, заявили желаніе участвовать въ конкуренціи, если таковая будетъ назначена. Подобнаго числа конкурентовъ на одну и ту же линію ни до тѣхъ поръ, ниослѣ этого никогда не бывало.

Въ виду такого значительнаго числа предложеній и согласно съ новыми правилами, Высочайше утвержденными 18 октября 1868 г., опредѣлено было открыть состязаніе на сооруженіе Либавской дороги прежде, чѣмъ на соруженіе Севастопольской линіи, хотя первая и поставлена въ исполнительномъ планѣ на второмъ мѣстѣ. Условія нормальной концессіи состояли въ слѣдующемъ: капиталъ общества составляется изъ $^1/_3$ акціонернаго и $^2/_3$ облигаціоннаго капитала. Правительство оставляло за собою всѣ облигаціи и выдавало за нихъ обществу по 75% по мѣрѣ выполненія работъ въ размѣрѣ $^2/_3$ ихъ стоимости, исчисленной по разцѣночной вѣдомости. Общество обязывалось уплачивать Правительству 5% дохода и $^1/_{10}$% погашенія на всю нарицательную сумму облигаціоннаго капитала. Длина дороги опредѣлена въ 294 версты. 30 мая 1869 г. были приглашены на конкуренцію слѣдующія лица: 1) повѣренный Либавскаго купечества, 2) Варгунинъ, 3) Варшавскій, 4) Гинцбургъ, 5) братья Гладины, 6) Горбовъ, 7) Дашкевичъ, 8) графъ Зубовъ, 9) братья Струве, 10) баронъ Фитингофъ и Шиповъ, 11) баронъ Френкель и Потемкинъ, и 12) Морозовъ.

Изъ числа заявившихъ желаніе строить эту линію не были приглашены къ участію въ состязаніи: 1) коллежскій совѣтникъ Башмаковъ, 2) генералъ-лейтенантъ князь Урусовъ, 3) Берлинское торговое общество и почетный гражданинъ Мейнгардтъ, 4) Г. Верманъ и К°, 5) Лондонскій банкиръ Вакстафъ, 6) г. Лепенау и князь Голицынъ. 7) Виленскій купецъ Милисъ, 8) генералъ-маіоръ Аверкіевъ. 9) штабсъ-ротмистръ Кирѣевъ, 10) помѣщикъ Шидловскій, 11) графъ Василій Владиміровичъ Адлербергъ и 12) отставной корнетъ Бутковичъ.

Мы выписываемъ всѣ эти имена для того. чтобы показать, насколько сильна была конкуренція на эту линію и какъ велика была увѣренность въ ея выгодности. На конкуренціи баронъ Фитингофъ и г. Шиповъ объявили низшую цѣну въ 12.789,000 р. за 294 версты, что составитъ съ версты 43.500 р. металлическихъ. Цѣна эта не можетъ быть названа высокою при томъ условіи, что количество подвижнаго состава, въ виду преувеличенныхъ надеждъ на огромное движеніе по линіи, было значительно увеличено въ сравненіи съ другими дорогами. Такъ, число паровозовъ было назначено 59, и число всѣхъ вообще вагоновъ 1,370. что составитъ по 1 паровозу на каждыя 4,8 версты и по 4,6 вагона на версту. При назначеніе же количества подвижнаго состава по обыкновенной нормѣ, принимавшейся въ большинствѣ случаевъ, дорога должна бы имѣть 49. паровозовъ и 882 вагона. На этомъ основаніи мы можемъ положительно утверждать, что начало конкуренціи принесло громадную пользу, понизивъ поверстную стоимость сразу чуть не на цѣлую треть, не смотря на увеличеніе количества подвижнаго состава.

Подписка на акціи Либавской дороги была блестящая: мы помнимъ то увлеченіе, съ какимъ публика рвалась въ конторы, чтобъ заручиться правомъ на полученіе акцій. Требованіе очень скоро превысило предложеніе и на временныя свидѣтельства тотчасъ по разверсткѣ образовалась премія, которая очень скоро достигла до 50 руб. на акцію. Само собою разумѣется, что спекуляція воспользовалась тамимъ настроеніемъ публики и гнала въ гору эти акціи съ небывалымъ азартомъ. Довѣрчивые люди спѣшили покупать ихъ и зарвались. Само собою разумѣется, что увлеченіе публики, не имѣвшее серьезныхъ основаній, не могло долго поддерживаться, и спекуляція, при появленіи новыхъ бумагъ на рынкѣ, не имѣла разсчета сохранять прежнія достигшія значительной высоты. Поэтому паденіе либавскихъ акцій началось, какъ только спекуляція стала сбывать ихъ съ рукъ. Тогда между акціонерами

явилась паника. Не далѣе какъ черезъ полтора года правленіе уже замѣтило, что оплата акцій послѣднимъ 20 руб. взносовъ едва ли будетъ имѣть успѣхъ и потому 23 января 1871 года оно обратилось къ Правительству съ ходатайствомъ о сокращеніи подвижнаго состава на 25 паровозовъ и 430 товарныхъ вагоновъ и платформъ и вмѣстѣ съ тѣмъ просило объ отсрочкѣ послѣдняго взноса по акціямъ. Замѣчательны по своей наивности мотивы, на которыхъ правленіе основывало свое ходатайство. Конечно, никто не будетъ отрицать, что излишній подвижной составъ для дороги съ ничтожнымъ движеніемъ представляетъ совершенно напрасную трату капитальной суммы и излишній ежегодной расходъ на храненіе и поддержку его въ исправности, но утверждать, какъ это дѣлало правленіе, что сокращенное въ вышеприведенномъ размѣрѣ количество подвижнаго состава вполнѣ достаточно для такого движенія, которое обезпечивало бы не только уплату $5^1/_{10}\%$ за облигаціонный капиталъ, но и значительный дивидендъ акціонерамъ,—это значило или не понимать дѣла эксплоатаціи, или желать представить вопросъ въ совершенно невѣрномъ свѣтѣ. Практика уже и въ то время достаточно показала, что при такомъ количествѣ подвижнаго состава дорога не можетъ приносить никакого дохода и едва-едва покрываетъ издержки эксплоатаціи. Подобное ходатайство приводило только къ заключенію, что надежды на сильное движеніе по дорогѣ были несбыточны и что вслѣдствіе этого необходимо было ограничивать капитальныя затраты по возможности. Такъ бы и слѣдовало говорить, а не утверждать, что общество будетъ въ состояніи исполнять свои обязательства передъ Правительствомъ и давать дивидендъ акціонерамъ.

Какъ бы то ни было, но Правительству необходимо было согласиться на такую мѣру и желаніе общества было удовлетворено Министромъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Министромъ Финансовъ; но при этомъ поставлено условіемъ, чтобъ недостающій по концессіи подвижной составъ былъ готовъ непремѣнно ко времени открытія уже разрѣшенной въ то время Ландваро-Роменской дороги; чтобы требованіе это было исполнено втеченіи шести мѣсяцевъ со дня полученія правленіемъ общества предписанія о томъ Министерства; чтобы вышеупомянутый подвижной составъ былъ пріобрѣтенъ у Правительства изъ числа сдѣланныхъ имъ заказовъ на русскихъ заводахъ, а та часть, которая не можетъ быть сдана Правительствомъ, была бы изготовлена въ Россіи распоряженіемъ общества. На этихъ условіяхъ отсрочка взноса по 20 р.

на акцію была разрѣшена, но съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ надобности взносъ этотъ былъ сдѣланъ акціонерами втеченіе двухъ мѣсяцовъ со дня публикаціи правленія, а публикація должна явиться втеченіи двухъ недѣль со дня полученія правленіемъ требованія Министра Путей Сообщенія.

Втеченіи лѣта 1871 года дорога эта окончена и движеніе открыто 4 сентября 1871 года. Съ того времени она не только не выручала процентовъ на облигаціонный капиталъ, но доходы ея не покрывали даже расходовъ эксплоатаціи. Вслѣдствіе этого акціи этой дороги упали болѣе чѣмъ на половину сдѣланныхъ уже по нимъ взносовъ, а при несостоятельности общества само собою разумѣется, что къ нему не могло быть предъявлено требованіе ни о дополнительномъ взносѣ по 20 руб. на акцію, ни объ исполненіи условій, на основаніи которыхъ была разрѣшена отсрочка.

Но этимъ еще не оканчиваются стремленія передвинуть нашу отпускную торговлю въ Либаву. Для достиженія этой цѣли впослѣдствіи была построена особая вѣтвь Либавской дороги отъ ст. Радзивилишки до ст. Калкунъ С.-Петербурго-Варшавской дороги въ видахъ соединенія Либавскаго порта съ Динабурго-Орловской линіей. Но такъ какъ разрѣшеніе на сооруженіе этой вѣтви относится уже къ 1872 году, а нами принятъ порядокъ разсмотрѣнія всѣхъ распоряженій въ связи съ даннымъ положеніемъ дѣла въ извѣстное время, то мы не будемъ забѣгать впередъ и возвратимся къ этому вопросу впослѣдствіи, теперь же обратимся къ условіямъ сооруженія Борисоглѣбско-Царицынской линіи.

Въ § 32 концессіи на Грязе-Борисоглѣбскую дорогу, о выдачѣ которой мы говорили при изложеніи исторіи сооруженія Саратовской линіи, включено было условіе, что по истеченіи 18 мѣсяцевъ со дня утвержденія концессіи обществу будетъ объявлено, признаетъ ли Правительство нужнымъ продолженіе дороги далѣе къ низовьямъ Волги и въ случаѣ рѣшенія этого вопроса въ утвердительномъ смыслѣ обществу будетъ предоставлено преимущественное право на сооруженіе линіи посредствомъ выпуска бумагъ, гарантированныхъ Правительствомъ.

Мы рѣшительно не понимаемъ цѣли подобнаго условія, введеннаго въ концессію. Само собою разумѣется, что ни одно общество не откажется отъ сооруженія новой дороги, доходъ съ которой будетъ гарантированъ Правительствомъ, въ особенности, когда сооруженіе этой линіи дастъ возможность разсчитывать на увеличеніе движенія на линіи ему принадлежащей. Поэтому такое условіе вовсе не требовалось въ интересахъ Правительства, тѣмъ болѣе, что

при отсутствіи условія относительно стоимости сооруженія, оно ни въ чемъ его не гарантировало и, если не налагало на него прямого юридическаго обязательства, то нравственно до извѣстной степени связывало его свободу дѣйствій и создавало предлогъ для общества обращаться къ Правительству съ ходатайствами объ ускореніи рѣшенія вопроса, въ виду тѣхъ или другихъ соображеній. Во всякомъ случаѣ, это условіе до извѣстной степени предрѣшало вопросъ и предрѣшало его въ пользу общества, такъ какъ ему было дано обѣщаніе гарантіи и преимущественнаго права на сооруженіе. Концессія эта была выдана 21-марта 1868 года и вскорѣ послѣ начала работъ общество уже обращается съ ходатайствомъ къ Правительству о разрѣшеніи ему до истеченія 18 - мѣсячнаго срока произвести изысканія на продолженіе линіи къ Волгѣ, въ виду тѣхъ выгодъ, которыя такое продолженіе представляло, а также въ виду успѣшности работъ на строющейся уже линіи. 24 мая 1868 года разрѣшеніе это по положенію Комитета Министровъ было дано обществу, но съ тѣмъ, что общество не имѣетъ права требовать возврата употребленныхъ на изысканія издержекъ. Возлагая такимъ образомъ на общество издержки по изысканіямъ, Правительство принимало на себя вторично нравственное обязательство предоставить ему концессію. Кто знакомъ съ практикою Комитета Министровъ въ подобныхъ случаяхъ, тотъ конечно не будетъ отрицать подобнаго обязательства.

Общество произвело изысканія по двумъ указаннымъ Министромъ Путей Сообщенія направленіямъ—на Камышинъ и Царицынъ, причемъ оказалось, что проведеніе дороги на Царицынъ выгоднѣе чѣмъ на Камышинъ, потому что глубокіе овраги, встрѣчаемые въ направленіи на Камышинъ, мельчаютъ въ направленіи на Царицынъ, и хотя послѣднее длиннѣе на 70 верстъ, но постройка дороги будетъ стоить то же, самое; во-вторыхъ, сокращаетъ на 200 верстъ путь къ желѣзной дорогѣ для товаровъ, идущихъ съ Каспійскаго моря; въ третьихъ, соединяясь съ Донецкой дорогой, можетъ доставить восточнымъ дорогамъ громадный источникъ топлива – донецкій антрацитъ.

Всѣ эти доводы въ пользу большей выгодности Царицынской дороги не выдерживаютъ ни малѣйшей критики и представляются фразами, употребленными только для того, чтобъ прикрыть желаніе строить дорогу на бо́льшемъ протяженіи. Къ сожалѣнію, правительственныхъ изысканій по этимъ направленіямъ сдѣлано не было и вопросъ разрѣшался на основаніи изысканій, сдѣланныхъ обществомъ. Въ виду же представленныхъ выводовъ, мы имѣемъ

полное право сомнѣваться въ ихъ точности и вѣрности. Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что разница въ стоимости сооруженія дороги можетъ относиться лишь къ земляным работамъ и искусственнымъ сооруженіямъ, а эти издержки по большой части представляютъ собою не болѣе 20% стоимости всей дороги. А такъ какъ разница въ длинѣ дороги представляется въ 70 верстъ, что при протяженіи дороги, оказавшейся при ея сооруженіи въ 367 верстъ, составляетъ также около 20%, то необходимо предположить, что количество тѣхъ и другихъ работъ на Камышинскомъ направленіи было вдвое болѣе, чѣмъ на Царицынскомъ. Допустить такое предположеніе положительно невозможно. Но мы идемъ еще далѣе. Направленіе на Камышинъ идетъ почти перпендикулярно къ Волгѣ, тогда какъ направленіе на Царицынъ идетъ къ ней подъ весьма острымъ угломъ. Такія топографическія условія заставляютъ предполагать, что въ направленіи къ Царицыну всѣ овраги и рѣчки приходилось перерѣзывать и слѣдовательно строить искусственныя сооруженія, тогда какъ въ направленіи къ Камышину дорога могла идти во многихъ мѣстахъ по водораздѣламъ и долинамъ. На этомъ основаніи мы должны предположить, что количество земляныхъ работъ и искусственныхъ сооруженій по направленію къ Камышину было значительно менѣе, чѣмъ по направленію къ Царицыну. Но допустимъ, что это не такъ; во всякомъ случаѣ провозъ грузовъ по желѣзной дорогѣ былъ на 70 верстъ короче, что при среднемъ тарифѣ по $^1/_{35}$ коп. представляло бы разницу въ 2 коп. съ пуда; что же касается разницы провоза по Волгѣ на разстояніи 200 верстъ, то это на водяномъ пути не имѣетъ почти никакого значенія. Разъ товаръ нагруженъ и долженъ идти водою на четыреста верстъ, то при болѣе дальнемъ пути въ 200 верстъ, стоимость провоза можетъ возвыситься на какія нибудь $^1/_4$ копѣйки. Во всякомъ случаѣ дорога на Камышинъ доставила бы нашей торговлѣ экономію съ каждаго пуда не менѣе $1^1/_2$ коп., что по отношенію напр. къ такому продукту, какъ соль, имѣетъ громадное значеніе. Наконецъ третій доводъ, что при соединеніи съ Волго-Донской дорогой представится возможность перевозить по Царицынской дорогѣ антрацитъ для восточныхъ дорогъ, до того натянутъ, что не заслуживаетъ никакого вниманія, такъ какъ сама Царицынская дорога получаетъ антрацитъ черезъ Воронежско-Ростовскую дорогу, а вовсе не черезъ Волго-Донскую, для чего нужно было бы подвозить антрацитъ къ Дону и поднимать его вверхъ по рѣкѣ до Калача, что возвысило бы его цѣну дороже дровъ.

Стоимость сооруженія дороги общество опредѣляло въ 70,000

съ версты, предполагая длину линіи (съ вѣтвью къ станціи Крутой) Волго-Донской дороги въ 390 верстъ. Впослѣдствіи оно понизило эту стоимость, въ виду цѣнъ, представленныхъ другими конкурентами, до 60,000 руб. за версту.

Кромѣ общества Грязе-Борисоглѣбской дороги были и другія лица, заявившія желаніе взять на себя сооруженіе этой линіи. По всеподданнѣйшему докладу г. Министра Путей Сообщенія 23 сентября 1868 года было разрѣшено сдѣлать изысканія дѣйствительному статскому совѣтнику Колемину. Колеминъ, произведя изысканія, передалъ ихъ коллежскому совѣтнику Апраксину, который представилъ проектъ дороги 14 марта 1869 года съ просьбою о выдачѣ ему концессіи на слѣдующихъ условіяхъ: длина дороги безъ вѣтви къ Волго-Донской линіи опредѣлялась въ 379 верстъ; поверстная стоимость сооруженія исчислена въ 58,000 руб. металлическихъ, что составляло капиталъ въ 21.996,640 руб., для реализаціи котораго предполагалось выпустить $^1/_4$ часть акцій и $^3/_4$ облигаціи; на послѣднія испрашивалась гарантія въ 5% дохода и $^1/_{12}$% погашенія.

16-го мая 1869 г. поступило заявленіе дѣйствительнаго статскаго совѣтника Путилова и статскаго совѣтника Дѣйникина о желаніи ихъ участвовать въ конкуренціи. При этомъ они заявили, что если концессія имъ будетъ выдана безъ торговъ, то они обязывались устроить на линіи при Качалинской на Дону пристани заводъ для перекатки ежегодно 2.000,000 пудовъ старыхъ рельсовъ и заготовить въ Россіи не менѣе половины всего нужнаго имъ количества рельсовъ и подвижнаго состава. Въ этомъ послѣднемъ предложеніи прямо выказывается то зло, которое наносится странѣ покровительственной политикой. Чтобъ заручиться монополіей на сооруженіе желѣзной дороги, предприниматели стремятся эксплуатировать желаніе Правительства создать рельсовое производство. Денежный разсчетъ ихъ былъ не дуренъ. Безъ торговъ они легко могли возвысить стоимость сооруженія дороги на 10 тысячъ руб. съ версты, что давало бы имъ около 4 мил. руб. барыша, а прокатный для рельсовъ заводъ могъ стоить никакъ не болѣе милліона рублей. Они оставались въ барышахъ, еслибъ даже затраченныя ими на заводъ деньги были вовсе потеряны. Хотя подобные проекты шиты и бѣлыми нитками, но предприниматели, въ виду заключеннаго контракта правительства съ г. Юзомъ, имѣли полное право разсчитывать на успѣхъ. Въ самомъдѣлѣ, если Правительство въ видахъ устройства рельсоваго завода рѣшилось построить бездоходную дорогу, отпустило на сооруженіе ея болѣе

трехъ милліоновъ рублей и сверхъ того обязалось выплачивать 50 коп. преміи за каждый пудъ выработанныхъ рельсовъ, то почему же не надѣяться, что оно не постоитъ за цѣной дороги, хотя бы эта цѣна и была высока, если при этомъ является возможность устроить новый рельсовый заводъ. Думать такъ было тѣмъ болѣе позволительно, что поверстная стоимость дорогъ, какъ показывала практика, бывала весьма различна и оправдать сдѣланную надбавку было бы весьма легко, въ особенности въ глазахъ тѣхъ, кто смотритъ на дѣло сквозь призму покровительственной политики. Если этого не случилось, то быть можетъ потому, что Комитетъ Министровъ, при рѣшеніи вопроса о выдачѣ концессіи на Царицынско-Борисоглѣбскую линію, былъ связанъ прежде выданною концессіей Грязе-Борисоглѣбскому обществу.

Въ засѣданіи Комитета 3, 10 и 17 іюня вопросъ этотъ былъ разсмотрѣнъ и сооруженіе дороги предоставлено обществу Грязе-Борисоглѣбской желѣзной дороги на основаніи нижеслѣдующихъ соображеній, которыя мы выписываемъ дословно.

„По § 32 Высочайше утвержденной 21 марта 1868 года концессіи на Грязе-Борисоглѣбскую дорогу обществу этой дороги при равныхъ условіяхъ съ другими дорогами предоставлено преимущественное право на продолженіе этой линіи къ низовьямъ Волги и посему едва ли было бы справедливо подчинять названное общество правиламъ, вышедшимъ въ позднѣйшее время, именно 18 октября 1868 года, по которымъ вопросъ о выдачѣ концессій долженъ рѣшаться посредствомъ подачи заявленій въ запечатанныхъ конвертахъ; далѣе нѣкоторое превышеніе объявленной обществомъ цѣны противъ другихъ соискателей вознаграждается значительными, связанными съ уступкой названной линіи обществу Грязе-Борисоглѣбской дороги преимуществами: обладая уже почти выстроенной Грязе-Борисоглѣбской дорогой и свободными строительными силами, общество это будетъ имѣть полную возможность въ наискорѣйшемъ времени приступить къ устройству линіи, а впослѣдствіи удешевить эксплоатацію обѣихъ дорогъ; притомъ общество принимало на себя невыговоренное въ концессіи Грязе-Борисоглѣбской желѣзной дороги обязательство уложить на свой счетъ вторую колею, когда чистый доходъ дороги превыситъ 9,000 руб. съ версты. Кромѣ этого, предоставленіе сему обществу новаго участка съ одной стороны устраняетъ для Борисоглѣбскаго земства опасность вынужденной приплаты въ случаѣ недостиженія чистаго дохода по первому участку въ размѣрѣ гарантированнаго земствомъ $2^1/_2\%$, а по состоявшемуся съ земствомъ соглашенію

гарантія эта была дана въ виду условій, изложенныхъ въ § 32 концессіи на Грязе-Борисоглѣбскую дорогу; раздѣляясь же на всю линію, по незначительности своей гарантія сдѣлается почти номинальной, съ другой стороны—совпадаетъ съ интересами Государственнаго Казначейства, которое состоитъ акціонеромъ на 3.000,000 рублей кредитныхъ, ибо съ соединеніемъ въ одномъ управленіи обѣихъ линій доходность перваго участка, а съ тѣмъ и прочность самыхъ акцій будетъ вполнѣ обезпечена. Что же касается до поверстной стоимости, то при уменьшеніи до 60,000 руб., какъ впослѣдствіи заявило общество, цѣну эту нельзя не признать умѣренною, вслѣдствіе дороговизны строительныхъ матеріаловъ, рабочихъ рукъ въ той мѣстности, а также по дальности провоза необходимыхъ для нея принадлежностей".

Означенная мотивировка принятаго рѣшенія вполнѣ подтверждаетъ высказанное нами мнѣніе, что Комитетъ Министровъ не признавалъ за Правительствомъ полной свободы дѣйствій въ виду § 32 концессіи на Грязе-Борисоглѣбскую дорогу. На этомъ основаніи мы думаемъ, что это условіе, несмотря на необязательность его для Правительства, введено было предпринимателемъ въ расчетѣ на обыкновенную нашу административную практику, вслѣдствіе которой при коллизіи интересовъ казны съ интересами частныхъ лицъ и обществъ допускается большею частію значительное снисхожденіе въ пользу послѣднихъ. Насъ удивляетъ только то обстоятельство, что при разсмотрѣніи концессіи, въ виду подобной практики, не были предусмотрѣны послѣдствія подобнаго условія и оно не было исключено. По всей вѣроятности, оно прошло незамѣченнымъ.

По поводу этого заключенія, нельзя не замѣтить, что Правительство въ своихъ опасеніяхъ нарушить частный интересъ, повидимому, переступило границу необходимой осторожности. Мы думаемъ, что преимущественное право Грязе-Борисоглѣбскаго общества вовсе не исключало начала конкуренціи, напротивъ, оно было именно обусловлено конкуренціей, такъ какъ это право предоставлено только при равныхъ условіяхъ съ другими, если же условія общества были менѣе выгодны для Правительства, то предоставленное право уничтожалось и объ немъ не могло быть и рѣчи. Правилами 18 октября 1868 года установленъ только порядокъ конкуренціи, и порядокъ этотъ не могъ ни въ какомъ случаѣ нарушать права общества, такъ какъ онъ вовсе въ концессіи не опредѣленъ и при подчиненіи ему эти права могли быть приняты во вниманіе и сооруженіе дороги могло быть предоставлено обществу, если бы условія имъ предложенныя оказались оди-

наковыми съ другими или незначительно ихъ превышающими. Предположеніе, что поверстная стоимость дороги, пониженная впослѣдствіи обществомъ до 60,000 руб. мет. за версту, составляетъ только незначительное превышеніе противъ другихъ соискателей, намъ кажется не основаннымъ на положительныхъ данныхъ, такъ какъ при отсутствіи правительственныхъ изысканій, эта стоимость могла быть опредѣлена только конкуренціей по правиламъ 18 октября, а она-то и не была допущена. Для опредѣленія поверстной стоимости дороги мы имѣемъ въ виду только одно заявленіе коллежскаго совѣтника Апраксина, который опредѣлялъ ее въ 58,000 мет. рублей. Но на это заявленіе можно смотрѣть такъ же какъ на первоначальное заявленіе общества Грязе-Борисоглѣбской дороги, въ которомъ поверстная стоимость опредѣлена въ 70,000 мет. рублей. Если общество могло понизить цифру, первоначально имъ заявленную, на 10,000 съ версты, то нѣтъ никакого основанія предполагать, что другіе соискатели также не понизили бы ее. Напротивъ, мы убѣждены, что въ виду совершенно ровной степной мѣстности и при отсутствіи сколько-нибудь значительныхъ рѣкъ условія сооруженія здѣсь очень выгодны и въ силу этого поверстная стоимость дороги ни въ какомъ случаѣ не могла быть названа умѣренной, въ особенности въ виду цѣнъ на Московско-Смоленскую дорогу, которая проходитъ по мѣстности гораздо болѣе изрѣзанной. Соображеніе, что общество, оканчивая постройку одной дороги, имѣетъ свободныя строительныя силы, могло служить основаніемъ для пониженія поверстной стоимости, такъ какъ при такихъ условіяхъ всѣ работы могли обойтись обществу гораздо дешевле, чѣмъ другому предпринимателю; но мы не можемъ понять, какъ подобное обстоятельство могло служить оправданіемъ нѣкотораго возвышенія этой стоимости въ сравненіи съ другими соискателями. Точно также мы не можемъ понять, какую выгоду могло представлять обязательство общества уложить вторую колею рельсовъ на свой счетъ въ случаѣ, если дорога будетъ приносить 9,000 руб. чистаго дохода съ версты. Подобнаго дохода не можетъ приносить ни одна дорога въ одинъ путь, и укладка втораго пути всегда потребуется ранѣе. Такой чистый доходъ можетъ быть выручаемъ только при валовомъ доходѣ въ 17 или 18 тысячъ руб. на версту; практика же доказываетъ, что компаніи стараются уложить второй путь даже при значительно меньшихъ сборахъ, если только предполагаютъ возможнымъ дальнѣйшее развитіе движенія. Московско-Курская дорога не имѣетъ еще 9,000 рублей чистаго дохода, а она давно уже имѣетъ двѣ колеи на большей части

своего протяженія. Точно также Рязанско-Козловская дорога приступила къ укладкѣ втораго пути гораздо ранѣе, чѣмъ имѣла сбора 18,000 руб. съ версты. Такимъ образомъ всѣ мотивы, которыми обусловлено предоставленіе сооруженія дороги обществу Грязе-Борисоглѣбской дороги безъ конкуренціи, не выдерживаютъ критики.

Что же касается до того обстоятельства, что эксплоатація всей линіи въ рукахъ одного Общества можетъ быть выгоднѣе, то оно съ дѣломъ постройки не имѣетъ ничего общаго: дорога эта могла быть построена другими лицами и передана для эксплоатаціи обществу Грязе-Борисоглѣбской дороги — или наоборотъ. Намъ сдается, что это было бы дѣйствительно наоборотъ, такъ какъ общество Грязе-Борисоглѣбской дороги оказалось бы несостоятельнымъ, если бы оно не получило концессіи на продолженіе линіи къ Царицыну. Только суммы, опредѣленныя на эту послѣднюю линію, дали ему возможность выстроить дорогу на счетъ облигаціоннаго капитала и не прибѣгать къ реализаціи акцій, оставшихся въ рукахъ строителей.

Вслѣдствіе вышеозначеннаго опредѣленія Комитета Министровъ концессія на сооруженіе и эксплоатацію Борисоглѣбско-Царицынской линіи выдана 20 іюня 1869 года. Весь строительный капиталъ этой линіи исчисленъ въ 23.400,000 руб. металлическихъ, изъ числа которыхъ третья часть, или 7.800,000 руб. составляли акціонерный капиталъ, а двѣ трети, или 15.600,000 руб., облигаціонный.

Выше мы говорили о концессіи на первый участокъ дороги, по которой Правительство приняло акцій общества на 5 мил. руб. серебромъ и сверхъ того выдало ссуду обществу въ 1 мил. руб., которые возмѣщены были Правительству также акціями общества. Всѣ эти акціи Правительство приняло по 80% за сто. Кромѣ того въ 1871 году Правительство приняло отъ общества еще акцій на сумму 3.117,500 руб. и, какъ указываетъ Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ (изд. 1875 года), Правительство имѣетъ всѣхъ акцій общества на сумму 9.285,000, за которыя общество получило по 80% всего 7.428,000 руб. мет.; облигаціоннаго же капитала, реализованнаго по 75%, общество получило 11.600,000 руб. металлическихъ, что составляло по 32,920 руб. мет. на версту дороги, не считая той суммы акціонернаго капитала обоихъ участковъ дороги, которая осталась на рукахъ акціонеровъ, а именно 11.955,000 руб. металлическихъ. Переводя сумму, выданную Правительствомъ на сооруженіе этой

дороги, изъ металлическихъ руб. въ кредитные по 85%, согласно тогдашнему курсу, получимъ 38,730 р. на версту. Сравнивая эту цифру съ поверстной стоимостію Варшавско-Вѣнской дороги, которая обошлась въ 36,626 руб. кредитныхъ, мы смѣло можемъ сказать, что строители не нуждались въ реализаціи остальныхъ акцій для сооруженія дороги, тѣмъ болѣе, что Варшавско-Вѣнская дорога снабжена гораздо большимъ количествомъ подвижнаго состава, а именно 1 паровозъ на 4,8 версты и по 5 вагоновъ на версту, тогда какъ Грязе-Царицынская дорога имѣла 1 паровозъ на 7,2 версты и съ небольшимъ по 3 вагона на версту. Чтобъ оцѣнить эту разницу въ стоимости сооруженія дороги, мы замѣтимъ, что для снабженія Царицынской дороги одинаковымъ количествомъ подвижнаго состава потребовалось бы 40 лишнихъ паровозовъ и 1,005 вагоновъ на сумму не менѣе 1.300,000 рублей, — а это увеличило бы ея поверстную стоимость до 41,000 руб. При этомъ разсчетѣ мы все-таки не вводимъ въ него акцій, оставшихся въ рукахъ учредителей на сумму въ 11.955,000 руб., которыя при реализаціи одинаковой съ реализаціей правительственныхъ акцій по 80% составятъ 9.564,000 руб. Эта надбавка къ суммамъ, полученнымъ отъ Правительства и вполнѣ достаточнымъ на сооруженіе дороги, конечно, не безвыгодна для предпринимателей.

Но этимъ еще не оканчиваются пожертвованія казны въ пользу Грязе-Царицынской линіи. Въ концессіи, выданной 20 іюня 1869 года, раздѣлъ чистаго дохода съ обоихъ участковъ установленъ такъ, что проценты по акціямъ уплачиваются прежде чѣмъ проценты по облигаціямъ, т. е. предприниматели получаютъ доходъ прежде чѣмъ оплачиваются проценты и погашеніе долговыхъ обязательствъ общества, оставшихся за Правительствомъ. Намъ могутъ возразить въ этомъ случаѣ, что Правительство, состоя акціонеромъ общества въ суммѣ на 9.285,000 руб., участвуетъ въ этой выгодѣ акціонеровъ; но мы на это замѣтимъ, что Правительству было выгоднѣе получить проценты сперва какъ кредитору общества и затѣмъ уже получать дивидендъ какъ предпринимателю. Такой порядокъ вещей былъ бы гораздо согласнѣе и съ справедливостью.

Несмотря однакожь на всѣ эти жертвы Правительства, общество все-таки оказалось въ стѣсненныхъ обстоятельствахъ, не имѣло своего оборотнаго капитала для эксплоатаціи дороги и задолжало какъ банкамъ, такъ и учредителямъ. На покрытіе этихъ долговъ и на составленіе оборотнаго капитала обществу отпущены особыя

ссуды, которыхъ къ 1-му января 1874 года, какъ указано въ Журналѣ Министерства Путей Сообщенія (1874 года, книжка 2-я), состояло 1.923,651 руб., не считая недоимокъ процентовъ по облигаціонному капиталу, которыхъ накопилось къ тому времени тоже на сумму 1.792,793 руб. металлическихъ. Къ 1-му же января 1879 года сумма долговъ общества доходила, по Сборнику статистическихъ свѣдѣній 1881 года, до 6.978,070 руб. металлическихъ и 8.979,730 руб. кредитныхъ.

Въ принятомъ нами хронологическомъ порядкѣ слѣдуетъ теперь сооруженіе Воронежско-Ростовской дороги. Начало сооруженія этой линіи относится еще къ 1861 году постройкой Грушевско-Донской желѣзной дороги для соединенія Грушевскихъ антрацитовыхъ копей съ рѣкою Дономъ. По мѣстнымъ условіямъ конечнымъ пунктомъ этой дороги избрана мѣстность на рѣкѣ Донѣ при устьѣ рѣки Аксая, въ разстояніи отъ Грушевскихъ копей въ 60 верстахъ, и въ разстояніи отъ города Ростова всего въ 12 верстахъ. 6 апрѣля 1861 года послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе на постройку этой линіи средствами Войска Донскаго. Дорога эта построена полковникомъ Панаевымъ 2-мъ, обошлась въ 2.922,571 рублей и открыта для движенія 29 декабря 1863 года. Если мы не говорили объ этой дорогѣ прежде, то это потому, что она въ этомъ видѣ не могла имѣть почти никакого экономическаго значенія, не только общаго, но даже и мѣстнаго. Въ самомъ дѣлѣ главнымъ мѣстомъ сбыта антрацита могъ быть только городъ Ростовъ, а между тѣмъ дорога останавливалась отъ него въ разстояніи 12 верстъ. Фактъ этотъ весьма рельефно характеризуетъ тогдашніе взгляды на значеніе перевозки такого продукта, какъ топливо, а также на ту роль, которую могутъ играть въ этой перевозкѣ водяные и рельсовые пути. Рѣшились выстроить 60 верстъ желѣзной дороги для соединенія копей съ рѣкою и не рѣшились продолжить рельсоваго пути на 12 верстъ, чтобъ довести его до главнаго мѣста сбыта, конечно, въ томъ предположеніи, что этотъ недостающій путь будетъ замѣненъ воднымъ путемъ по рѣкѣ Дону. Распорядителями этого дѣла не принято было во вниманіе, что въ дѣлѣ перевозки минеральнаго топлива всякая лишняя перегрузка уничтожаетъ возможность перевозки и что одна перегрузка въ суда стоила бы дороже, чѣмъ провозъ угля до Ростова на разстояніи 12 верстъ, считая даже по $^1/_{40}$ съ пуда и версты; не принято также въ соображеніе, что зимою рѣка Донъ замерзаетъ, что движеніе за это время на желѣзной дорогѣ должно по необ-

ходимости останавливаться и что принятіе такой полумѣры, какъ постройка Грушевско-Аксайской дороги, будетъ совершенно непроизводительной тратой до тѣхъ поръ, пока дорога не будетъ доведена до окончательнаго мѣста сбыта, т. е. до г. Ростова. Чтобъ убѣдиться въ этой простой и очевидной истинѣ, Войсковому управленію нуженъ былъ практическій опытъ трехъ лѣтъ, въ теченіи которыхъ эксплоатація дороги приносила одинъ убытокъ. Только послѣ этого опыта начались переговоры о продолженіи дороги и притомъ переговоры о сооруженіи линіи отъ Воронежа до Ростова, въ составъ которой должна была войти Грушевско-Донская дорога. Разрѣшеніе этого вопроса замедлилось, а между тѣмъ 1867 годъ принесъ убытокъ несмотря на возвышеніе тарифа въ концѣ 1865 года. Результаты эксплоатаціи этой дороги за четыре года представляются въ такомъ видѣ: если прибавить къ чистому убытку (за всѣ четыре года), 8,842 р., 5% на затраченный капиталъ въ 2.922,571 руб., что составитъ по 146,128 руб. 55 коп. въ годъ, то цифра убытка представляетъ сумму въ 593,356 р., которая далеко могла бы покрыть стоимость излишняго сооруженія въ 12 верстъ. Но тогда думали иначе.

Только въ іюнѣ 1867 года наказный атаманъ Войска Донскаго вошелъ съ ходатайствомъ о продолженіи Грушевской дороги къ городу Ростову, не ожидая разрѣшенія общаго вопроса о сооруженіи дороги отъ Воронежа до Ростова. По сношеніи о томъ Военнаго Министра съ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія, они заявили, что не встрѣчаютъ съ своей стороны препятствія къ устройству этого участка дороги, если средства для сооруженія его будутъ найдены, не прибѣгая къ выпуску бумагъ и разрѣшеніе этихъ работъ не будетъ обязывать Правительство ни къ продолженію дороги до Воронежа, ни къ дарованію гарантіи дохода на Грушевско-Ростовскій участокъ.

По докладу о семъ Военнаго Министра, а равно и объ условіи Войска Донскаго съ рязанскимъ 1-й гильдіи купцомъ Поляковымъ, по которому послѣдній пріобрѣталъ за 3.021,203 руб. Грушевско-Аксайскую дорогу и обязался устроить участокъ отъ Аксая до Ростова, 30 іюля 1867 года состоялось Высочайшее повелѣніе приступить къ постройкѣ этого участка, съ передачею Грушевско-Аксайской дороги въ распоряженіе строителя Полякова, на основаніяхъ, изложенныхъ въ заключенномъ имъ съ Войскомъ Донскимъ договорѣ.

Весь участокъ отъ Грушевки до Ростова открытъ для движенія 1 февраля 1868 года и результаты его эксплоатаціи ока-

зались иные въ томъ же 1868 году. Вотъ цифры валоваго сбора за шесть лѣтъ:

1864.	1865.	1866.	1867.	1868.	1869.
61,736 р.	106,504 р.	117,173 р.	107,249 р.	211,876 р.	333,103 р.

Въ первый же годъ продолженія дороги валовой сборъ удвоился, а въ слѣдующій утроился. Эти цифры указываютъ ясно въ чемъ состоялъ ошибочный расчетъ и гдѣ причина убытковъ, понесенныхъ Войсковой казной.

Выше мы сказали, что въ началѣ 1867 года были начаты переговоры о сооруженіи дороги отъ Воронежа до Ростова. Эти переговоры велись Войсковымъ Правленіемъ и Воронежскимъ Земствомъ съ строителемъ, г. Поляковымъ, и въ началѣ 1867 года Воронежское Земство вошло съ ходатайствомъ черезъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ, а Войсковое Правленіе чрезъ Военнаго Министра. Первое просило о заключеніи съ нимъ уступочнаго договора на сооруженіе дороги отъ Воронежа до границы Земли Войска Донскаго, на протяженіи 265 верстъ, исчисляя поверстную стоимость сооруженія въ 69,970 руб. мет. съ версты, Войсковое же Правленіе ходатайствовало о сооруженіи дороги отъ г. Ростова до соединенія ея съ Воронежско-земскою дорогою на границѣ земель Воронежской губерніи и Войска Донскаго, на протяженіи 310 верстъ, исчисляя стоимость сооруженія въ 68,950 руб. мет. съ версты, со включеніемъ въ эту линію участка Грушевско-Донской дороги. Какъ земство Воронежской губерніи, такъ и Войсковое Правленіе испрашивали отъ Правительства гарантію чистаго дохода съ дороги въ 5% съ нарицательнаго капитала, но при семъ принимали на себя участіе въ этомъ расходѣ, въ размѣрѣ $^1/_5$ приплачиваемыхъ суммъ. Какъ земство, такъ и правленіе желали, чтобъ постройка дороги была передана г. Полякову, о чемъ и заключили съ нимъ предварительныя условія. Оба эти ходатайства съ Высочайшаго разрѣшенія внесены были на разсмотрѣніе въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, который, въ виду затрудненій представлявшихся для реализаціи капитала уже разрѣшенныхъ дорогъ, предположилъ постройку новой дороги временно отложить, а между тѣмъ, постановилъ объявить земству и войску, что Комитетъ признаетъ предлагаемую ими дорогу полезною и желательною, а потому считаетъ нужнымъ предоставить имъ, не теряя удобнаго времени, произвести на мѣстѣ изысканія и составленіе подробныхъ плановъ, профилей и проектовъ съ смѣтными исчисленіями для того, чтобъ можно было сдѣ-

лать правильное заключеніе о выгоднѣйшемъ направленіи желѣзной дороги и о дѣйствительной потребности капитала на это предпріятіе. 21 марта 1867 года это заключеніе Комитета получило Высочайшее утвержденіе.

Въ концѣ 1868 года дорога эта внесена была въ утвержденную сѣть желѣзныхъ дорогъ, а въ 1869 году Правительство нашло возможнымъ начать постройку этой линіи. Вслѣдствіе этого, кромѣ заявленія уполномоченнаго Воронежскимъ земствомъ и Войскомъ Донскимъ, г. Полякова, поступили заявленія и другихъ лицъ о желаніи взять на себя сооруженіе этой линіи, причемъ нѣкоторые (братья Гладины, Струве) представили подробно всѣ условія, другіе же (гг. Шидловскій, князь Мещерскій, Губонинъ и Утинъ) заявили только желаніе участвовать въ конкуренціи.

Въ засѣданіи своемъ 1 іюля 1869 года Комитетъ Министровъ, сообразивъ точный смыслъ Высочайшихъ повелѣній—одного состоявшагося по журналу комитета желѣзныхъ дорогъ 21 марта 1867 года объ отсрочкѣ постройки Воронежско-Грушевской линіи, другого по докладу Военнаго Министра 20 іюля того же года о предоставленіи г. Полякову участка дороги отъ Грушевки до Ростова, призналъ, что при обсужденіи предложеній по выдачѣ концессіи на сооруженіе собственно Воронежско-Грушевской линіи, Правительство совершенно свободно въ своихъ дѣйствіяхъ, такъ какъ ни первое, ни второе изъ приведенныхъ Высочайшихъ повелѣній не заключали въ себѣ обѣщаній оставить концессію непремѣнно за Воронежскимъ земствомъ и Войскомъ Донскимъ. При важномъ же значеніи въ промышленномъ и торговомъ отношеніи Воронежско-Ростовской дороги, по мнѣнію Комитета, желательно было бы сдать построеніе ея на болѣе выгодныхъ условіяхъ, что, какъ опытъ доказалъ, достигается примѣненіемъ Высочайше утвержденныхъ 18 октября 1868 года правилъ о выдачѣ концессіи при посредствѣ состязаній. Вслѣдствіе сего Комитетъ положилъ: а) предоставить Министру Финансовъ согласно Высочайше утвержденнымъ 18 октября 1868 г. правиламъ вызвать соискателей на сооруженіе Воронежско-Грушевской желѣзной дороги; б) въ случаѣ, если бы по состязанію означенная линія осталась за земствомъ и войскомъ — предоставить имъ концессію на всю линію отъ Воронежа до Ростова съ обязательствомъ продолжить Грушевско-Ростовскую дорогу до Ростовской станціи Таганрогской желѣзной дороги и включить тогда въ нормальную концессію особыя дополнительныя условія; в) въ случаѣ же, если Воронежско-Грушевскій участокъ останется за кѣмъ-либо другимъ, то—пре-

доставить Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія относительно соединенія въ одно предпріятіе и другихъ участковъ войти въ соображеніе и соглашеніе какъ съ Войскомъ Донскимъ, такъ и съ г. Поляковымъ, принявшимъ на себя, въ силу Высочайшаго разрѣшенія отъ 20 іюля 1867 года, управленіе Грушевско-Ростовскимъ участкомъ, и сдѣлать по этому предмету представленіе. 8 іюля 1869 года это рѣшеніе Комитета Министровъ Высочайше утверждено. Вслѣдствіе этого состязаніе назначено на 17 іюля 1869 года и къ нему вызваны: братья Гладины, гг. Струве, Поляковъ и Губонинъ.

Цѣны, объявленныя конкурентами на сооруженіе линіи въ 537 верстъ, были слѣдующія:

Гладинымъ на всю линію	28.350,000 р. м.	на вер. дор. 52,793 р. м.
Струве „ „ „	29.700,000 „ „	„ „ 52,307 „ „
Поляковымъ „ „ „	31.479,000 „ „	„ „ 58,620 „ „
Губонинымъ „ „ „	33.500,000 „ „	„ „ 62,380 „ „

Казалось бы, что на основаніи точнаго смысла Высочайше утвержденныхъ правилъ 18 октября 1868 года, а также въ виду мнѣнія Комитета Министровъ, Высочайше утвержденнаго 8 іюля 1869 года, которымъ назначена была конкуренція съ цѣлію наиболѣе выгоднаго сооруженія этой дороги, концессію слѣдовало бы утвердить за объявившимъ низшія цѣны г. Гладинымъ. Повидимому слѣдовало бы такъ сдѣлать для поддержанія довѣрія къ установленному Правительствомъ принципу конкуренціи. Казалось бы, что разъ конкуренты, на основаніи предоставленнаго г. Министру Финансовъ права, признаны имъ благонадежными и приглашены къ торгамъ,—не могло быть никакого сомнѣнія въ ихъ знаніи и умѣньѣ оцѣнить стоимость работъ и поставокъ и не было никакой надобности входить въ обсужденіе правильности ихъ расчетовъ по отдѣльнымъ статьямъ расхода, такъ какъ они принимали на себя сооруженіе линіи за оптовую цѣну и во всемъ согласно съ нормальной концессіей и техническими условіями и сверхъ того обязывались строить линію подъ надзоромъ правительственной инспекціи.

Но на дѣлѣ вышло не такъ. Въ засѣданіи Комитета Министровъ 29 іюля 1869 года по поводу рѣшенія вопроса—кому изъ трехъ лицъ должна быть предоставлена концессія,—произошло разногласіе.

Дѣло въ томъ, что гг. Гладинъ, Струве и Поляковъ представили особыя исчисленія стоимости поверстнаго сооруженія и разно-

гласіе произошло именно на почвѣ этого исчисленія. Три члена Комитета Министровъ находили, что предложеніямъ г. Полякова должно быть отдано преимущество, какъ строителя болѣе опытнаго и надежнаго, а также въ виду того, что при утвержденіи концессіи за г. Поляковымъ соединяется эксплоатація по предполагаемой къ постройкѣ линіи съ эксплоатаціей по находящемуся уже въ распоряженіи г. Полякова Грушевско-Ростовскому участку; кромѣ того г. Поляковъ обязывался безъ всякой субсидіи и гарантіи построить три версты соединительной вѣтви между станціями въ Ростовѣ Воронежской и Таганрогской дороги и принималъ на свою отвѣтственность безъ правительственной гарантіи владѣніе 80-ти верстнымъ участкомъ отъ Грушевки до Ростова, чѣмъ освобождалъ Правительство отъ данной имъ гарантіи на эту линію (такой гарантіи впрочемъ никогда не было выдаваемо). Предложеніе братьевъ Гладиныхъ, по мнѣнію трехъ членовъ, не можетъ быть принято: во-первыхъ, потому, что цѣны на подвижной составъ выставлены такія, при которыхъ снабженіе дороги доброкачественными паровозами и вагонами положительно невозможно; во-вторыхъ, показано земляныхъ работъ, а равно каменныхъ и чугунныхъ трубъ менѣе, чѣмъ въ разсмотрѣнномъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія проектѣ, а показаніе это основано на изысканіяхъ, предпринятыхъ самими Гладиными и еще не разсмотрѣнныхъ Министерствомъ; точно также цѣны на другіе матеріалы такъ низки, что не представляется увѣренности въ надлежащемъ исполненіи предпріятія. Что же касается предложенія братьевъ Струве, то оно подлежитъ устраненію, такъ какъ уменьшеніе цѣны сопряжено съ значительнымъ сокращеніемъ мостовыхъ сооруженій и рельсовъ, что въ виду необходимой прочности дороги не желательно было бы допустить.

Такое мнѣніе, какъ намъ кажется, можетъ быть оспорено въ каждомъ изъ своихъ положеній. Что касается опытности и благонадежности призванныхъ на конкуренцію лицъ, то вопросъ этотъ на основаніи правилъ 18 октября 1868 года подлежалъ исключительному рѣшенію одного Министра Финансовъ; точно также не подлежалъ обсужденію и вопросъ о соединеніи участковъ Воронежско-Грушевскаго и Грушевско-Ростовскаго, такъ какъ Комитетъ Министровъ мнѣніемъ своимъ Высочайше утвержденнымъ 8 іюля предусмотрѣлъ это обстоятельство и опредѣлилъ, какъ поступить въ томъ случаѣ, если сооруженіе дороги отъ Воронежа до Грушевки не останется за Поляковымъ. Утвержденіе, что г. Поляковъ принимаетъ безъ всякой гарантіи и субсидіи построить соединительную

вѣтвь между Ростовскими станціями Грушевской и Таганрогской дорогъ не вполнѣ точно, такъ какъ на основаніи примѣчанія къ II § дополнительныхъ условій къ нормальной концессіи Воронежско-Грушевской дороги (см. Сборникъ свѣд. о желѣзн. дорогахъ за 1868 и 1869 годы, стр. 298) стоимость этой вѣтви вошла въ общую оцѣнку втораго участка и слѣдовательно постройку ея г. Поляковъ обязанъ былъ произвести на счетъ того акціонернаго капитала, который опредѣленъ для втораго участка дороги. Къ тому же сооруженіе этой вѣтви было настоятельно необходимо и для Курско-Азовской дороги, строителемъ которой былъ также г. Поляковъ, такъ какъ дорога эта нуждалась въ антрацитѣ и въ возможности подавать свои вагоны для выгрузки и нагрузки на Донской пристани. Обращаясь затѣмъ къ разцѣночной вѣдомости, представленной г. Поляковымъ на конкуренцію, можно найти въ ней ошибочные счеты, гораздо болѣе серьезные, нежели тѣ, которые найдены были въ разцѣнкѣ гг. Струве и Гладина. Мнѣніе объ ошибочности расчетовъ гг. Струве и Гладина не только можно оспаривать, но и доказать, что они гораздо ближе къ дѣйствительности, чѣмъ расчеты г. Полякова; что же касается разцѣнки послѣдняго, то здѣсь встрѣчаются такія грубыя ошибки, которыя уничтожаютъ всякое значеніе представленныхъ имъ цифръ. По условіямъ нормальной концессіи $^2/_3$ общаго нарицательнаго капитала образуется выпускомъ гарантированныхъ Правительствомъ облигацій, которыя Правительство оставляетъ за собою, выдавая строителю по 75% за сто. Остальной капиталъ долженъ образоваться выпускомъ акцій безъ гарантіи Правительства. Нельзя предполагать, чтобъ бумаги, не имѣющія гарантіи Правительства и принимающія на себя весь рискъ предпріятія, могли быть реализованы по той же цѣнѣ, какъ и облигаціи. Но положимъ, что онѣ дали даже 70%. Спрашивается, во что могла обойтись реализація строительнаго капитала? Г. Поляковъ объявилъ номинальную стоимость сооруженія дороги въ 31.479,000 р. металлическихъ; $^2/_3$ этого капитала, или 20.986,000 руб., представляютъ облигаціонный капиталъ, реализація котораго по условіямъ нормальной концессіи должна обойтись въ 5.246,500 руб. Кромѣ того реализація акціонернаго капитала въ 10.493,000 р. должна обойтись при условіи, предположенномъ выше, въ 3.147,900 руб. Итого, реализація строительнаго капитала при наиболѣе удачныхъ условіяхъ должна была обойтись по меньшей мѣрѣ въ 8.394,400 руб. Въ представленной же г. Поляковымъ разцѣночной вѣдомости реализація капитала оцѣнена всего въ 6,839 руб.

на версту, что составитъ на 537 верстъ всего 3.672,543 руб., или менѣе противъ дѣйствительной стоимости реализаціи по меньшей мѣрѣ на 4.721,857 руб. Это уже не предполагаемая, а дѣйствительная ошибка, которая совершенно отнимаетъ всякое значеніе разцѣнки, представленной г. Поляковымъ. Ясно, что для исправленія этой ошибки необходимо уменьшить другія цифры и что эти цифры вовсе не составляютъ результата правильнаго вычисленія. Что же касается до цифръ, представленныхъ г. Гладинымъ, то намъ кажется, что онѣ отнюдь не настолько низки, чтобъ можно было сомнѣваться въ возможности исполненія предпріятія. Для повѣрки этихъ цифръ возьмемъ разцѣночную вѣдомость Привислянской дороги, утвержденную Министромъ Путей Сообщенія 6 декабря 1873 года, т. е. до пониженія въ ней цѣны на рельсы, сдѣланнаго впослѣдствіи. Мы нарочно выбираемъ эту вѣдомость для того, чтобъ каждый читатель припомнилъ ту борьбу, которая происходила при подпискѣ на акціи, и тѣ траты, которыя дѣлали конкуренты для того, чтобъ заручиться сооруженіемъ этой линіи. Слѣдовательно постройка этой дороги даже и послѣ пониженія стоимости на рельсы представляла еще возможность значительныхъ выгодъ. Мы не думаемъ, чтобы условія мѣстности и времени могли сдѣлать большую разницу въ цѣнѣ, что же касается подвижнаго состава, на который три члена Комитета особенно указывали, то въ 1873 году онъ сильно возвысился въ цѣнѣ и потому цѣны на поставку его въ 1869 году могли быть опредѣлены гораздо ниже. Нижеслѣдующія цифры представляютъ поверстную стоимость сооруженія по разсчету г. Гладина и по разцѣночной вѣдомости Привислянской дороги.

	Стоимость на версту дороги по разцѣнкѣ Гладина.	Стоимость на версту дороги по разцѣночной вѣдомости Привислянск. дороги.
Сооруженіе землянаго полотна . . .	6,192 р.	4,373 р.
Искусственныя сооруженія	3,649 „	2,609 „
Верхнее строеніе, т. е. песокъ, щебень, шпалы, рельсы и скрѣпленіе . .	11,778 „	11,166 „
Сторожевые дома, казармы, переѣзды .	680 „	636 „
Станціонныя постройки.	2,423 „	2,310 „
Подвижной составъ.	7,127 „	6,784 „

Мы выписали наиболѣе важные расходы и притомъ всѣ тѣ, на которые указано въ упомянутомъ мнѣніи членовъ комитета, и видимъ-

что эти цифры на Привислянской дорогѣ значительно ниже, чѣмъ тѣ, которыя были объявлены Гладинымъ, и онѣ не только никого не испугали, но показались предпринимателямъ настолько выгодными, что они вступили въ сильную борьбу и подписка обѣимъ сторонамъ стоила значительныхъ издержекъ, которыя должны покрыться, конечно, изъ той же цифры строительнаго капитала.

Большинство членовъ комитета находило необходимымъ утвердить концессію за Гладинымъ, такъ какъ залогъ въ 750,000 р., имъ представленный, вполнѣ обезпечивалъ Правительство, что дорога будетъ выстроена во всемъ согласно съ техническими условіями, а также въ тѣхъ видахъ, чтобы не подрывать довѣрія къ правительственнымъ распоряженіямъ и не ослабить благопріятныхъ послѣдствій принятаго Правительствомъ начала состязаній.

Въ 16-й день августа 1869 года было повелѣно: исполнить журналъ Комитета „по мнѣнію трехъ членовъ“. Такимъ образомъ сооруженіе этой дороги передано было г. Полякову. Мы не имѣемъ въ виду тѣхъ мотивовъ, которые послужили основаніемъ для такого рѣшенія, помимо изложенныхъ членами Комитета Министровъ и помѣщенныхъ въ сборникѣ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ; но по всей вѣроятности были и другія соображенія болѣе вѣскія, которыя заставили обратиться къ подобному рѣшенію вопроса, вопреки мнѣнію большинства Комитета Министровъ. Однимъ изъ такихъ соображеній можно предположить сомнѣніе въ благонадежности Гладиныхъ, которые вскорѣ по окончаніи постройки Саратовской дороги, не смотря на высокую ея оцѣнку, сдѣлались несостоятельными; но въ такомъ случаѣ представляется вопросъ, почему гг. Гладины были допущены на конкуренцію и почему не признано возможнымъ утвердить концессію за другимъ конкурентомъ г. Струве, который испрашивалъ также меньшую цѣну въ сравненіи съ г. Поляковымъ?

По концессіи, Воронежско-Ростовская линія составила одно предпріятіе и раздѣлялась на два отдѣла: первый отъ Воронежа до станціи Максимовки на Грушевской дорогѣ, второй отъ Максимовки до Ростова съ вѣтвями къ Грушевскимъ копямъ къ Атюктѣ и къ станціи Харьково-Азовской дороги. Капиталъ общества опредѣлялся въ 36.168,600 руб. металлическихъ: для перваго отдѣленія 31.479,000 руб. металлическихъ съ подраздѣленіемъ его на акціонерный, составлявшій $^1/_3$ или 10.493,000 мет. руб. и облигаціонный, составлявшій $^2/_3$ или 20.986,000 мет. руб.; для втораго же отдѣленія капиталъ въ 4.684.600 руб. мет. долженъ былъ образоваться выпускомъ негарантированныхъ акцій. Этой

суммой должна была покрываться уплата 3.021,203 р. 73 коп. кредитныхъ Войсковому управленію за Грушевско-Донецкую дорогу и стоимость сооруженія дороги отъ Аксая до Ростова съ вѣтвью къ Ростовской станціи Курско-Харьковско-Азовской дороги.

Но такое отношеніе количества облигаціоннаго капитала къ акціонерному оставалось не долго и подверглось двукратному измѣненію. Въ первый разъ, въ виду затрудненій, встрѣченныхъ учредителемъ при реализаціи акціонернаго капитала, ему разрѣшено было, согласно постановленію Комитета Министровъ 23 апрѣля 1871 года, уменьшить количество акціонернаго капитала для перваго участка до 7.862,750 руб. съ таковымъ же увеличеніемъ облигаціоннаго капитала, а затѣмъ при сліяніи обществъ Козлово-Воронежской и Воронежско-Ростовской дорогъ не гарантированный акціонерный капиталъ этой послѣдней дороги, состоявшій изъ 7.869,750 руб. перваго отдѣленія и 4.689,600 руб. второго отдѣленія, уменьшенъ до суммы 5.241,909 руб. съ увеличеніемъ цифры облигаціоннаго капитала до 35.089,899 руб. металлическихъ, гарантированныхъ Правительствомъ. Изъ этой послѣдней суммы удержано облигацій на 2.417,000 р. для уплаты войску Донскому суммы въ 3.021,203 руб. кредитныхъ за Грушевскую дорогу. Такимъ образомъ общество Козлово-Воронежско-Ростовской дороги за устройство линіи длиною въ 691 версту получило одного облигаціоннаго капитала 32.672,899 руб. метал., что составляетъ 47,282 руб. на версту, т. е. сумму съ избыткомъ достаточную для сооруженія линіи; что же касается до суммы акціонернаго капитала, которая состоитъ изъ 6.454,424 руб. мет. гарантированнаго капитала общества Козлово-Воронежской дороги и 5.241,909 руб. не гарантированнаго капитала общества Воронежско-Ростовской дороги, то эти двѣ суммы составляютъ чистый барышъ предпринимателя.

Подтвержденіемъ этой послѣдней мысли можетъ служить сооруженіе Иваново-Кинешемской линіи. Мысль о постройкѣ этой дороги является совершенно неожиданно въ половинѣ 1869 года. Мы говоримъ *неожиданно* на томъ основаніи, что дорога эта при обсужденіи общей сѣти желѣзныхъ дорогъ въ концѣ 1868 года вовсе не выставлялась, какъ подлежащая сооруженію, ни однимъ правительственнымъ органомъ и, хотя могла быть отнесена къ разряду предусмотрѣнныхъ питательныхъ линій, но въ такомъ случаѣ должна была строиться на частныя средства и не могла считаться въ числѣ государственныхъ дорогъ, для сооруженія которыхъ могло быть оказано содѣйствіе Правительства гарантіей дохода

или ссудою денежныхъ средствъ. Между тѣмъ постройка этой дороги была разрѣшена на условіяхъ совершенно одинаковыхъ съ другими самонужнѣйшими линіями, не смотря на то постановленіе Комитета Министровъ 27 декабря 1868 года, на которое мы не одинъ разъ указывали и которымъ вовсе не предполагалось поддерживать средствами Государственнаго Казначейства линіи, не вошедшія въ утвержденную сѣть.

Въ іюнѣ 1869 года, поступило нѣсколько заявленій о желаніи просителей принять на себя сооруженіе этой линіи, въ томъ числѣ со стороны строителей Шуйско-Ивановской дороги гг. Бусурина и Горбова, исчислившихъ поверстную стоимость дороги въ 71,500 р. кредитныхъ съ версты при полотнѣ дороги въ одинъ путь. Другіе соискатели вовсе не обозначали поверстной стоимости. Не входя въ обсужденіе вопроса о дѣйствительной необходимости сооруженія этой линіи, Министерство Путей Сообщенія въ видахъ пониженія строительнаго капитала предположило назначить согласно правиламъ 18 октября 1868 года конкуренцію. Вслѣдствіе этого, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ былъ составленъ проектъ нормальной концессіи, на основаніи котораго предположено составить общество, основной капиталъ котораго долженъ былъ образоваться выпускомъ на $^1/_3$ акцій и на $^2/_3$ облигацій; послѣднимъ присвоивалась гарантія дохода въ 5% и погашенія $^1/_{10}$%. Реализацію облигацій Правительство оставляло за собою, выдавая обществу 75% за 100 нарицательной ихъ стоимости. Количество подвижнаго состава предположено было въ 20 паровозовъ и 338 вагоновъ при длинѣ линіи въ 86 верстъ; земляное полотно и каменныя части мостовъ предположены для двухъ путей; верхнее же строеніе въ одинъ путь.

Предложенія были представлены четырьмя соискателями, изъ которыхъ наиболѣе выгодными оказались предложенія г. Вишневскаго по 43,353 руб. 60 коп. мет., г. Горскина и К° въ 43,400 руб. мет. и гг. Горбова и Бусурина, какъ довѣренныхъ общества Шуйско-Ивановской дороги, въ 44,400 руб. мет. съ версты. Такимъ образомъ, переводя заявленную гг. Горбовымъ и Бусуринымъ прежде цѣну 71,500 кредитныхъ въ металлическую валюту по тогдашнему курсу 84%, получимъ 60,060 руб. Изъ этого оказывается, что конкуренція даже въ тѣхъ незначительныхъ размѣрахъ, какъ она допускалась существующими правилами, заставила соискателей, предложившихъ высшую противъ другихъ цѣну, понизить ее на 15,660 руб. метал. Въ виду этого факта, мы еще разъ должны указать

на полезные результаты конкуренціи и на вредныя послѣдствія ея ограниченія.

Комитетъ гг. Министровъ, по разсмотрѣніи предложеній соискателей въ засѣданіи 22 іюля 1869 года, имѣя въ виду съ одной стороны выгоду отъ соединенія двухъ линій въ распоряженіи одного общества, а съ другой то обстоятельство, что другіе конкуренты не имѣли случая пріобрѣсти извѣстность вполнѣ опытныхъ строителей, согласно заключенію Министра Финансовъ и руководствуясь правилами 18 октября 1868 года о порядкѣ выдачи концессій, коими не обусловлено утвержденіе низшихъ цѣнъ, положилъ предоставить сооруженіе Иваново-Кинешемской линіи гг. Горбову и Бусурину за объявленную ими цѣну 2.840,600 руб. мет., что и было утверждено въ 26-й день іюля 1869 года.

Такимъ образомъ съ небольшимъ въ одинъ мѣсяцъ мысль о сооруженіи Иваново-Кинешемской дороги получила полное осуществленіе. На этомъ основаніи мы имѣли право сказать, что дорога эта возникла *неожиданно*. Переходя затѣмъ къ мотивамъ, по которымъ Комитетъ Министровъ утвердилъ постройку дороги за обществомъ Шуйско-Ивановской дороги, мы никакъ не можемъ согласиться съ тѣмъ соображеніемъ, что другіе конкуренты не имѣли еще случая пріобрѣсти извѣстность вполнѣ опытныхъ строителей. Если г. Министръ Финансовъ пригласилъ ихъ на конкуренцію, то стало быть они были вполнѣ благонадежныя лица и, на основаніи точнаго смысла правилъ 18 октября, вопросъ этотъ вовсе не составлялъ предметъ обсужденія для Комитета Министровъ. Кромѣ того, если руководиться подобными соображеніями постоянно, то тѣсный кругъ строителей никогда не расширится и такимъ образомъ *въ пользу нѣкоторыхъ строителей будетъ создана монополія*, между тѣмъ какъ правила 18 октября 1868 г. имѣли въ виду отнюдь не создавать новыхъ монополій, а напротивъ уничтожить ту, которая образовалась случайно. Обстоятельство это подтверждаетъ ту истину, что иногда можно дѣйствовать вполнѣ согласно съ буквою закона, но вопреки его духу и тѣмъ цѣлямъ, которыхъ онъ желалъ достигнуть.

Намъ слѣдовало бы говорить теперь о концессіи на Скопинскую дорогу; но такъ какъ эта дорога составляетъ незначительный участокъ Ряжско-Вяземской линіи, концессія на которую выдана гораздо позднѣе, то мы упомянемъ о ней при изложеніи исторіи сооруженія Ряжско-Вяземской линіи, а теперь перейдемъ къ послѣдней дорогѣ, разрѣшенной въ 1869 году, а именно къ Бресто-Граевской.

Дорога эта также не входила въ утвержденную 27 декабря 1868 года сѣть, но объ ней нельзя сказать, что она возникла неожиданно. Переговоры Главнаго Управленія Путей Сообщенія съ обществомъ Восточно-Прусской желѣзной дороги о продолженіи Кенигсберго-Лыковской линіи по нашимъ владѣніямъ начались еще въ 1861 году, т. е. прежде чѣмъ была разрѣшена Кенигсберго-Лыковская дорога. Означенное общество предполагало вести это продолженіе сперва до Гродно и затѣмъ далѣе до Пинска. Переговоры эти продолжались постоянно, но Правительство наше отклоняло предложенія общества частію въ виду неопредѣленности экономическаго положенія Варшавской дороги, изъ опасенія, что эта послѣдняя линія встрѣтитъ въ Кенигсберго-Гродненской дорогѣ соперничествующую линію, которая вмѣстѣ съ тѣмъ будетъ отвлекать грузы отъ нашего Либавскаго порта къ Кенигсбергу. Но въ 1867-мъ году намѣстникъ Царства Польскаго графъ Бергъ предложилъ обществу Кенигсберго-Лыковской дороги вести продолженіе не на Гродно, а на Бѣлостокъ и Брестъ, и притомъ безъ всякой гарантіи Правительства, въ тѣхъ видахъ, что при такомъ направленіи эта линія можетъ быть полезна для Россіи въ стратегическомъ отношеніи. На это предложеніе представители общества изъявили согласіе, и графъ Бергъ ходатайствовалъ объ утвержденіи этого соглашенія. По журналу Комитета желѣзныхъ дорогъ 10 ноября 1867 года положено было объявить представителямъ общества, чтобъ они внесли полный проектъ концессіи на желѣзную дорогу отъ Лыка чрезъ Бѣлостокъ до Брестъ-Литовска съ тѣмъ, что участокъ отъ Бѣлостока до Брестъ-Литовска долженъ строиться одновременно съ участкомъ отъ Лыка до Бѣлостока и притомъ безъ правительственной гарантіи; сооруженіе же и эксплоатація должны подчиняться всѣмъ правиламъ, которымъ подчиняются другія частныя дороги въ Россіи.

11 января 1868 года разрѣшено было обществу произвести изысканія на свой счетъ, а въ февралѣ 1869 года, представитель общества графъ Ландорфъ представилъ проектъ концессіи, планы и чертежи предполагаемой постройки.

По исправленіи проекта по указаніямъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, въ техническомъ отношеніи, онъ былъ разсмотрѣнъ въ Комитетѣ Министровъ, которымъ постановлено: общество обязано составить въ Россіи на основаніи русскихъ законовъ отдѣльное общество для устройства этой дороги, что же касается основнаго капитала, опредѣленнаго въ размѣрѣ 12.396,280 мет. руб. при длинѣ дороги въ 198,5 верстъ, что составляетъ 62,000

мет. руб. на версту, то Комитетъ Министровъ, сравнивая эту сумму съ капиталами Либавской и Московско-Смоленской дорогъ, нашелъ ее преувеличенной.

Вслѣдствіе этого, съ Высочайшаго разрѣшенія было назначено особое присутствіе, въ которомъ приняли участіе Министры подлежащихъ вѣдомствъ. Этому присутствію поручено было разсмотрѣть поверстную стоимость и опредѣлить ту цѣну, свыше которой не можетъ быть выдана испрашиваемая концессія. Присутствіе, по внимательномъ и подробномъ разсмотрѣніи какъ оцѣночной вѣдомости, такъ и разсчетовъ по реализаціи капитала, нашло опредѣленную выше поверстную стоимость очень высокою и пришло къ заключенію, что можно допустить предѣломъ поверстной цѣны 57,500 руб. металлическихъ. Такимъ образомъ, капиталъ общества могъ быть опредѣленъ въ 11.500,000 мет. рублей, или 13.353,300 кредитныхъ.

На эти условія общество изъявило согласіе, и концессія была Высочайше утверждена 26 декабря 1869 года. Капиталъ общества образовывался выпускомъ 133,533 акцій, по 100 руб. кред. каждая. Ни въ образованіи капитала, ни въ гарантіи дохода Правительство не принимало участія. Количество подвижнаго состава опредѣлено въ 44 паровоза и 762 вагона.

Замѣчательно, что при утвержденіи этой линіи проектъ былъ подвергнутъ особенно внимательному разсмотрѣнію, котораго мы никогда не замѣчали при утвержденіи другихъ дорогъ. Такъ напримѣръ, никогда мы не замѣчали, чтобы при обсужденіи цифры потребнаго капитала сравнивалась стоимость сооруженія другихъ линій съ стоимостью проектированной. Точно также мы не встрѣчали до сихъ поръ въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла, чтобы для опредѣленія этой стоимости назначалось особое присутствіе, которое подробно бы изучало разцѣночную вѣдомость. Обыкновенный же порядокъ былъ таковъ, что сумма потребнаго капитала опредѣлялась на основаніи общихъ соображеній и только въ послѣднемъ году на основаніи конкуренціи.

Такому внимательному разсмотрѣнію, конечно, нельзя не сочувствовать и остается только пожалѣть, что порядокъ этотъ не примѣнялся къ разсмотрѣнію тѣхъ дорогъ, въ которыхъ если не весь капиталъ, то большая его часть принадлежитъ Правительству и гдѣ, слѣдовательно, подобное внимательное отношеніе къ дѣлу принесло бы еще болѣе пользы.

Учредители общества передали устройство Бресто-Граевской дороги оптомъ за полную концессіонную сумму извѣстному доктору

Струсбергу, который принялъ также на себя ручательство въ образованіи капитала, потребнаго на сооруженіе дороги. При подпискѣ всѣ акціи были разобраны и акціонерами внесено по 20 рублей на каждую акцію. Но общество очень скоро встрѣтило затрудненіе въ денежныхъ средствахъ и, несмотря на нѣсколько разъ дѣлавшіяся отсрочки, къ 1 сентября 1871 года 69,990 акцій остались неоплаченными вторымъ взносомъ. — Вслѣдствіе сего общество ходатайствовало о выпускѣ взамѣнъ неоплаченныхъ акцій облигацій, негарантированныхъ Правительствомъ. 17 октября 1871 года это ходатайство общества было удовлетворено.

Но и затѣмъ дѣла общества были не въ блестящемъ положеніи: акціи его понижались постоянно, а сооруженіе дороги шло очень медленно. Наконецъ, по журналу техническаго комитета 28 іюля 1873 года движеніе открыто при далеко не полномъ количествѣ подвижнаго состава, и къ 1-му января 1874 года общество задолжало Правительству 1.500,000.

Вслѣдствіе ревизіи отчетовъ, произведенной правительственной коммиссіей въ 1874 году, въ балансѣ общества оказался значительный дефицитъ, на покрытіе котораго обществу разрѣшено выпустить облигацій на 3.500,000 руб., которыя Правительство оставило за собой. Мы имѣемъ основаніе думать, что этотъ дефицитъ образовался вслѣдствіе выдачи правленіемъ такой же суммы доктору Струсбергу за уступку имъ своихъ учредительскихъ правъ настоящему обществу, хотя эта выдача и не мотивирована ничѣмъ въ постановленіи правленія.

Такая выдача конечно не могла быть оправдана и правленіе могло быть привлечено къ отвѣтственности. Но по неизвѣстнымъ намъ причинамъ судебнаго преслѣдованія по этой выдачѣ возбуждено не было.

Въ слѣдующей главѣ, прежде чѣмъ продолжать исторію сооруженія желѣзныхъ дорогъ, мы разсмотримъ исторію передачи въ частныя руки дорогъ остававшихся за Правительствомъ.

ГЛАВА VIII.

Передача въ вѣденіе частныхъ обществъ желѣзныхъ дорогъ остававшихся за Правительствомъ.—Предположеніе, разсмотрѣніе и утвержденіе новой сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Исторія передачи Главному обществу Николаевской дороги изложена нами выше, и намъ слѣдуетъ теперь разсмотрѣть условія передачи Одесской и Московско-Курской дорогъ. О предварительныхъ переговорахъ на передачу Одесской желѣзной дороги мы не имѣемъ никакихъ свѣдѣній, такъ какъ они не были офиціально опубликованы. Впрочемъ эти предварительные переговоры для насъ имѣютъ мало значенія, такъ какъ они были ведены безъ всякой конкуренціи, съ однимъ Обществомъ пароходства и торговли, вслѣдствіе чего для оцѣнки условій передачи дороги сравнительный методъ, принятый нами въ нашемъ изслѣдованіи, вовсе не приложимъ. На этомъ основаніи мы изложимъ эти условія передачи какъ они значатся въ концессіи, выданной Русскому Обществу пароходства и торговли 22 іюня 1870 года.

Общество пароходства и торговли обязалось: а) пріобрѣсти отъ Правительства желѣзныя дороги отъ Одессы до Балты, съ вѣтвями къ Одесскому порту, Куяльницкимъ солянымъ промысламъ, Тирасполю на Днѣстрѣ, отъ Балты до Елизаветграда, отъ Бирзулы чрезъ Жмеринку до Волочиска и отъ Тирасполя до Кишинева, всего $902^{3}/_{4}$ версты; б) устроить на свой счетъ новую желѣзную дорогу, длиною около 103 верстъ, отъ Кишинева до рѣки Прута по направленію къ Яссамъ въ Румыніи, и в) произвести снабженіе упомянутыхъ дорогъ необходимымъ подвижнымъ составомъ и принадлежностями эксплоатаціи въ дополненіе къ имѣющимся, а также произвести необходимыя работы, обзаведенія и устройство по пріобрѣтаемымъ отъ Правительства желѣзнымъ дорогамъ и распространеніе Одесской станціи. При этомъ самое общество наименовано „Русскимъ Обществомъ пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги“. Намъ кажется, что такое наименованіе общества вовсе не соотвѣтствовало сущности дѣла, такъ какъ на основаніи той же концессіи дѣло по желѣзной дорогѣ было отдѣльнымъ предпріятіемъ Общества и счеты по этому предпріятію не должны были смѣшиваться со счетами пароходства и торговли. Такимъ образомъ, въ сущности это было разрѣшеніе выпуска акцій и облигацій отъ имени правленія общества пароходства и торговли; акціонерамъ же этого общества—въ виду совершенной отдѣльности ихъ пред-

пріятія и, вслѣдствіе этого, отсутствія для нихъ всякаго риска—не было никакого дѣла до успѣха предпріятія по желѣзной дорогѣ; что жь касается акціонеровъ, подписавшихся на акціи Одесской желѣзной дороги, то они не имѣли ни малѣйшаго вліянія: администрація общества зависѣла отъ прежнихъ акціонеровъ и дѣйствовала совершенно безконтрольно, не собирая даже общихъ собраній, такъ какъ уставъ общества, на основаніи котораго въ общее собраніе могли быть приглашены новые акціонеры, утвержденъ только 29 апрѣля 1874 года. Кромѣ того и участіе ихъ въ общихъ собраніяхъ не давало имъ никакого вліянія на администрацію: голоса ихъ могли парализоваться голосами прежнихъ акціонеровъ общества пароходства и торговли. Результаты такого неестественнаго порядка вещей не замедлили оказаться въ полной несостоятельности общества, что мы и увидимъ ниже.

Стоимость всѣхъ правительственныхъ сооруженій по этимъ линіямъ, какъ выстроеннымъ, такъ и находившимся въ постройкѣ по подряднымъ контрактамъ съ г. Девріеръ и К°, отъ Бирзулы чрезъ Жмеринку до Волочиска, и съ г. Унгернъ-Штернбергомъ, отъ Тирасполя до Кишинева, опредѣлена въ 48.445,000 металлическихъ и 14.869,500 руб. кредитныхъ, что, по курсу 350 сантимовъ за кредитный рубль, составитъ 69.692,342 руб. Общество обязывалось уплатить Правительству первую сумму гарантированными облигаціями въ металлическихъ рубляхъ, а послѣднюю негарантированными акціями въ кредитныхъ рубляхъ. Кромѣ того Общество получило право выпустить негарантированныхъ акцій въ кредитныхъ рубляхъ на сумму 15.543,000 руб. и вырученный такимъ образомъ капиталъ употребить на дополнительныя работы и увеличеніе подвижнаго состава 8.614,500 руб., а остальные 6.929,000 руб. на сооруженіе 5 участка дороги отъ Кишинева до Румынской границы на рѣкѣ Пруту, съ устройствомъ моста на этой рѣкѣ.

Постройку этого послѣдняго участка управленіе общества пароходства, безъ всякаго постановленія общаго собранія акціонеровъ Одесской желѣзной дороги, сдало по оптовому контракту банкирамъ Ефруси и К°, Рафаловичъ и К°, І. Е. Гинцбургъ, Р. Розенталь и М. В. Вейкерсгеймъ. Работы эти производились настолько медленно, что въ 1873 году августа 15 была открыта только часть этого участка, вполнѣ же онъ былъ открытъ только 20 марта 1877 года.

На основаніи концессіи Общество обязывалось изъ чистаго до-

хода уплачивать Правительству по облигаціямъ 5% и 1/10% на погашеніе, затѣмъ весь избытокъ чистаго дохода поступалъ частнымъ акціонерамъ въ дивидендъ до тѣхъ поръ, пока этотъ дивидендъ не составитъ 5% на ихъ капиталъ. Излишекъ чистаго дохода за удовлетвореніемъ 5% акціонеровъ поступалъ въ дивидендъ по акціямъ Правительства также до тѣхъ поръ, пока онъ составитъ 5% и т. д. Во всякомъ случаѣ подобный порядокъ раздѣла чистой прибыли долженъ былъ производиться только до 1878 года, а съ этого года весь избытокъ чистаго дохода за уплатою процентовъ и погашенія по облигаціямъ долженъ былъ распредѣляться одинаково на акціи, находящіяся въ рукахъ частныхъ лицъ и въ рукахъ Правительства.

Новый уставъ общества былъ утвержденъ только 29 апрѣля 1874 года. Спрашивается, почему произошло такое промедленіе? Неужели въ виду подробной концессіи трудно было составить уставъ и тѣмъ дать возможнось акціонерамъ слѣдить за употребленіемъ суммъ, имъ принадлежащихъ? Съ другой стороны, мы рѣшительно недоумѣваемъ, какимъ образомъ до утвержденія устава могли быть выпущены акціи и облигаціи общества? Другими словами: какимъ образомъ Правленіе, избранное посторонними дѣлу лицами (мы говоримъ: посторонними,—на томъ основаніи, что акціонеры общества пароходства и торговли вовсе не были отвѣтственны за дѣйствія своего Правленія по дѣлу Одесской желѣзной дороги), могло выпустить акціи и облигаціи отъ имени такого общества, которое не могло выразить свою волю и уполномочить кого бы то ни было на исполненіе этой воли? Въ первый разъ, это общество собралось только въ 1874 году, когда уставъ былъ утвержденъ, и встрѣтилось съ такимъ положеніемъ дѣлъ, что не только весь капиталъ его былъ израсходованъ, но общество было въ долгу у Правительства на сумму 2.889,281 руб. металл. по неплатежу процентовъ съ облигаціоннаго капитала и на сумму 849,643 руб. на другія нужды общества. Кромѣ того, акціи общества потеряли всякую цѣну. Тѣмъ не менѣе, никакого протеста со стороны акціонеровъ не послѣдовало и никакого иска къ управленію общества пароходства и торговли предъявлено не было. Ну, какъ не сказать послѣ этого: „чудныя дѣла творятся у насъ на Руси и велико долготерпѣніе русскаго человѣка! По всей вѣроятности, деньги ему дешево достаются, если онъ такъ равнодушно переноситъ подобныя самовольныя распоряженія“.

Несмотря на значительный капиталъ, назначенный на соору-

женіе пятаго участка дороги въ 103 версты, а именно 6.929,000 руб., или 67,272 руб. на версту безъ подвижнаго состава, оказалось, что денегъ этихъ недостаточно и что первоначальныя изысканія были сдѣланы дурно, вслѣдствіе чего потребовались такія работы, удовлетворить которыя безъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала было невозможно. Кромѣ того, оказалось, что частные акціонеры, несмотря на свое преимущественное право полученія дивиденда въ сравненіи съ Правительствомъ, не могли получать никакого дохода, такъ какъ чистаго дохода недоставало даже на уплату процентовъ по облигаціямъ. Единственное исключеніе представилъ въ этомъ отношеніи только одинъ 1877 годъ, когда военныя событія вызвали движенія русской арміи на югъ, а закрытіе черноморскихъ портовъ обусловило движеніе хлѣбныхъ грузовъ на сѣверъ. Развившееся такимъ образомъ движеніе по Одесской желѣзной дорогѣ въ оба конца доставило возможность не только покрыть проценты съ облигаціоннаго капитала, но и выдать дивидендъ частнымъ акціонерамъ въ 5 проц. Впрочемъ и этотъ дивидендъ оказывается дутымъ, такъ какъ онъ явился слѣдствіемъ преувеличенной цифры доходовъ. Дѣло въ томъ, что Правленіе считало всѣ очередные и шедшіе по росписанію воинскіе поѣзды—экстренными, только потому что они шли съ увеличенною скоростью противъ товарныхъ. Этимъ путемъ правленіе фиктивно увеличило сумму дохода на $1^1/_2$ милліона рублей. Такого разсчета Военное Министерство признать не могло, и, слѣдовательно, пришлось доходъ 1877 года уменьшить, а съ уменьшеніемъ дохода изыскивать новый источникъ для покрытія уже произведеннаго расхода на выдачу несуществовавшаго дивиденда. Можетъ быть, покажется удивительнымъ, какимъ образомъ могло произойти, что правленіе имѣло средства на выдачу дивиденда, когда въ дѣйствительности его не существовало. Дѣло это произошло очень просто: Обществу приходилось платить Правительству проценты по облигаціямъ и вмѣстѣ съ тѣмъ получать суммы съ Правительства за перевозку войскъ. Увеличивъ послѣднія почти вдвое, оно обезпечило такимъ образомъ въ своемъ балансѣ уплату процентовъ по облигаціямъ и выдало имѣвшіяся у него наличныя средства въ дивидендъ акціонерамъ.

Мы разсказываемъ этотъ случай для того, чтобы указать на тотъ пробѣлъ, который существуетъ въ правилахъ, регулирующихъ у насъ отношенія желѣзнодорожныхъ обществъ къ Правительству. Намъ кажется, что подобные случаи при настоящихъ условіяхъ могутъ повторяться безнаказанно и что необходимо установить

законодательнымъ путемъ, чтобы остатокъ чистаго дохода не могъ быть употребляемъ ни на какія потребности Общества, прежде уплаты процентовъ съ облигаціоннаго капитала.

Но возвратимся къ обществу Одесской желѣзной дороги. 1878 годъ былъ тѣмъ годомъ, когда привилегія частныхъ акціонеровъ дороги, въ сравненіи съ Правительствомъ, теряла свое значеніе и всѣ акціи получали одинаковыя права на участіе въ прибыляхъ; между тѣмъ, опытъ доказалъ, что при обыкновенномъ порядкѣ 5% дивидендъ получать нельзя. Тогда возникаетъ новый проектъ о сліяніи трехъ дорогъ Одесской, Кіево-Брестской и Брест-Граевской подъ именемъ общества юго-западныхъ дорогъ и о присвоеніи имъ правительственной гарантіи. Сліяніе это совершилось 1 іюля 1878 года и акціямъ соединеннаго общества присвоена 5% гарантія съ уменьшеніемъ нарицательной цифры акціонернаго капитала, находящагося въ частныхъ рукахъ на одну пятую долю. Дѣла новаго общества идутъ не лучше, если не хуже прежняго, объ этомъ свидѣтельствуютъ его отчеты и приплаты Правительства по гарантіи дохода.

Совершенно противоположный результатъ является послѣдствіемъ передачи Московско-Курской дороги въ частныя руки. Въ 1870 году возникло предположеніе объ этой передачѣ и на пріобрѣтеніе этой дороги явились три конкурента: 1) въ январѣ 1871 года общество Курско-Кіевской желѣзной дороги заявило желаніе пріобрѣсти дорогу безъ объясненія самыхъ условій пріобрѣтенія; ознакомившись однако съ условіями передачи, предположенными Министерствомъ Путей Сообщенія, общество это отказалось отъ всякой конкуренціи; 2) въ то же время подали заявленіе представители вновь составившейся въ Москвѣ компаніи, учредителями которой явились: надворный совѣтникъ Чижовъ, потомственные граждане Морозовъ, Горбовъ, Мамонтовы, Рукавишниковъ, Ляминъ, Бостанджогло и коллежскій совѣтникъ Бенардаки. Предложенная этою компаніею цѣна состояла въ уплатѣ Правительству гарантированными 5% облигаціями общества на 41.704,000 мет. рублей и негарантированными акціями общества на 10.000,000 метал. руб. Кромѣ того общество получило право выпустить облигацій на 5.729,000 метал. руб. съ тѣмъ, что 1.729,000 руб. должны были идти на уплату по законтрактованнымъ и предположеннымъ къ производству въ 1871 году работамъ и поставкамъ, а 4.000,000 руб. должны были оставаться въ видѣ запаснаго капитала на дополнительныя работы впослѣдствіи. Кромѣ того общество предложило, что если чистая прибыль за уплатою

процентовъ и погашенія превыситъ 7% на акціонерный капиталъ, то излишекъ, за отчисленіемъ изъ него нѣкоторой доли на устройство центральнаго механическаго училища, дѣлится поровну между Правительствомъ и обществомъ; 3) въ концѣ апрѣля явился представитель компаніи другихъ капиталистовъ почетный гражданинъ Поповъ и, соглашаясь на предложенныя московскою компаніею условію, добавлялъ въ пользу Правительства 1.500,000 мил. руб.

Первоначальная стоимость сооруженія Московско-Курской дороги обошлась Правительству въ 34.820,428 руб.; съ присоединеніемъ къ этой цифрѣ 10.118,698 руб., употребленныхъ на проложеніе втораго пути до станціи Сергіевской на протяженіи 244 верстъ и увеличеніе подвижнаго состава и 3.533,648 руб. процентовъ на затраченный капиталъ по 1870 годъ и за вычетомъ чистаго дохода, полученнаго съ дороги, — дѣйствительная стоимость дороги опредѣлилась въ 48.472,274 руб. кредитныхъ, что составитъ 94,566 руб. на версту. Такая цифра стоимости сооруженія можетъ показаться очень высокой, но здѣсь необходимо принять въ соображеніе. что мѣстность, по которой проходитъ эта дорога до Орла, представляетъ значительныя затрудненія не только по количеству земляныхъ работъ, но и по плывучему грунту въ выемкахъ; затѣмъ эта дорога имѣла въ то время двойной путь почти на половинѣ своего протяженія и была снабжена почти двойнымъ въ сравненіи съ другими дорогами количествомъ подвижнаго состава, такъ какъ она имѣла 1 паровозъ на 2,9 версты и почти по 9 вагоновъ на версту; наконецъ въ общую сумму издержекъ включены и проценты на затраченный капиталъ за время сооруженія и первые годы эксплоатаціи. Такимъ образомъ, если принять въ соображеніе всѣ эти обстоятельства, то окажется, что опытъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ казенными средствами обошелся выгоднѣе сооруженія ихъ при посредствѣ частныхъ компаній, такъ какъ первоначальная стоимость, даже съ процентами на затраченный капиталъ, обходилась около 76 тыс. руб. кредитныхъ, не смотря на невыгодность мѣстныхъ условій, тогда какъ при болѣе выгодныхъ условіяхъ сооруженія частныя дороги обходились гораздо дороже. Въ послѣдніе годы сооруженіе желѣзныхъ дорогъ хотя и понизилось въ цѣнѣ, но это зависило частію отъ облегченія техническихъ условій сооруженія и удешевленія желѣзнодорожныхъ принадлежностей, что могло быть также и при казенной постройкѣ, частію же потому что открытіе дорогъ разрѣшалось при неполномъ количествѣ за-

пасныхъ путей и нѣкоторыхъ недодѣлкахъ, окончаніе которыхъ производилось впослѣдствіи на счетъ ремонта пути, чего не могло быть при казенномъ сооруженіи дорогъ. Послѣднее удешевленіе стоимости сооруженія не могло быть выгоднымъ для Правительства, такъ какъ оно приплачивало въ видѣ гарантіи то, что сберегало на сооруженіи, а между тѣмъ дорога, плохо ремонтируемая вначалѣ, требовала впослѣдствіи капитальнаго ремонта. Устранить подобныя злоупотребленія предпринимателей, когда они же завѣдуютъ эксплоатаціею дорогъ въ первые годы сооруженія, положительно невозможно. Эти злоупотребленія устранимы только въ томъ случаѣ, когда эксплоатація дороги будетъ сдаваема другимъ компаніямъ, не имѣющимъ ничего общаго со строителями. Тогда интересъ общества, принимающаго на себя эксплоатацію, потребуетъ точнаго опредѣленія всѣхъ недодѣлокъ и непремѣннаго производства этихъ работъ или уплаты за нихъ денегъ по дѣйствительной ихъ стоимости.

Сопоставляя съ вышеприведенною стоимостью Московско-Курской дороги заявленную цѣну компаніей московскихъ капиталистовъ, представителемъ которыхъ явился г. Чижовъ, оказывается, что Правительство получало 51.704,000 руб. металлическими бумагами общества, т. е. не только всю сумму, затраченную имъ на сооруженіе дороги, съ процентами, но и сумму, достаточную на реализацію этихъ бумагъ. Сверхъ того Правительство получило право на половину чистой прибыли, сверхъ 7% на акціонерный капиталъ. Что же касается до капиталистовъ, которыхъ представителемъ являлся г. Поповъ, то они заявили цѣну на 1.500,000 руб. выше. Тѣмъ не менѣе по сношенію Министерства Путей Сообщенія съ Министерствомъ Финансовъ предпочтеніе было отдано компаніи, учредителемъ которой являлся г. Чижовъ. Мы не имѣемъ въ виду тѣхъ мотивовъ, по которымъ принято означенное рѣшеніе, такъ какъ Сборникъ свѣдѣній по желѣзнымъ дорогамъ не говоритъ объ нихъ, но полагаемъ, что одно имя г. Чижова, какъ лица зарекомендовавшаго себя по сооруженію и хорошей эксплоатаціи Ярославской дорого, были достаточнымъ для этого основаніемъ. Кромѣ этого необходимо имѣть въ виду и то обстоятельство, что всѣ главные учредители этой компаніи были представителями компаніи, конкурировавшей съ Главнымъ Обществомъ на пріобрѣтеніе Николаевской дороги и такъ сильно возвысившей выгоды Правительства противъ первоначальныхъ предположеній Министерства Финансовъ. Неуспѣхъ этой конкуренціи обусловливался особыми видами и соображеніями Правительства и, конечно, не могъ обойтись безъ пожертвованій со

стороны участниковъ, которые, во всякомъ случаѣ, должны были имѣть средства на-готовѣ во все время переговоровъ, что не дѣлается безъ издержекъ. Такимъ образомъ заслуга этого товарищества была несомнѣнна и, само собою разумѣется, должна была имѣть вліяніе на рѣшеніе подобнаго же вопроса по другой дорогѣ.

Комитетъ Министровъ, разсмотрѣвъ предположеніе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, одобрилъ ихъ, и заключеніе его по сему дѣлу удостоилось Высочайшаго утвержденія 1-го мая 1871 года, а 21-го мая того же года послѣдовало Высочайшее утвержденіе устава общества Московско-Курской желѣзной дороги, на основаніи котораго общество получило право владѣнія дорогой въ теченіи 81 года.

Результаты эксплоатаціи въ 1872 году, т. е. въ первомъ полномъ году завѣдыванія дорогой частнымъ обществомъ, выразились въ слѣдующихъ цифрахъ: валовой доходъ 7.991,414; расходъ 4.216,429 руб., чистый же доходъ составилъ 3.774,985 руб.; такъ что общество, уплативъ Правительству проценты съ облигаціоннаго капитала, въ суммѣ 2.514,877 руб. кредитныхъ, выдало дивидендъ въ 6,27% на акціонерный капиталъ; въ слѣдующій же затѣмъ 1873 годъ чистый доходъ простирался до 4.345,526 руб. Вычитая изъ этой суммы проценты по облигаціонному капиталу, оказывается, что чистая прибыль на акціонерный капиталъ будетъ 1.830,649 руб.; 7% на акціонерный капиталъ въ 15.729,000 р. составитъ 1.101,030, затѣмъ остается излишекъ въ 729,619 р., который долженъ былъ распредѣлиться между обществомъ и Правительствомъ по равной части. Такимъ образомъ доля Правительства изъ доходовъ Московско-Курской дороги, считая проценты по облигаціонному капиталу, дивидендъ на акціи и раздѣлъ излишка прибыли составлялъ въ 1873 году 3.579,686 руб., что на затраченный капиталъ въ 48.472,274 руб. составитъ болѣе $7^1/_2$%. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что означенное общество взноситъ исправно всѣ слѣдующія съ него суммы и не остается въ долгу у Правительства, какъ то дѣлаетъ Главное Общество. Сравнивая результаты дѣятельности того и другого общества невольно остается пожалѣть, что такой богатый источникъ государственнаго дохода, какъ Николаевская дорога, не поступилъ въ вѣдѣніе учредителей Московско-Курскаго общества.

Но какъ бы ни было исправно общество Московско-Курской дороги въ исполненіи своихъ обязанностей, мы все-таки не можемъ не пожалѣть о передачѣ этой дороги въ частныя руки, такъ какъ доходъ этой дороги по ея центральному положенію долженъ

возрости значительно. Вслѣдствіе этого, громадный доходъ, который могъ бы поступать въ Государственное Казначейство, теперь будетъ обогащать частныхъ капиталистовъ.

Изложивъ условія передачи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ частныя руки, мы обратимся теперь къ разсмотрѣнію новой сѣти желѣзныхъ дорогъ, составленной на основаніи Высочайшаго повелѣнія 2 января 1870 года. Изъ числа дорогъ, вошедшихъ въ сѣть, утвержденную 27 декабря 1868 года, къ 1870 году оставались неразрѣшенными къ постройкѣ еще пять линій, а именно: а) Лозово-Севастопольская, поставленная при утвержденіи сѣти 1868 года на первую очередь и признанная тогда единогласно самонужнѣйшею, какъ въ стратегическомъ, такъ и торговомъ отношеніи; б) отъ Нѣжина по Курско-Кіевской дорогѣ чрезъ Черниговъ до Могилева; в) отъ Могилева чрезъ Минскъ до Бреста; г) отъ Самары до Бузулука, и е) отъ одного изъ пунктовъ Кіево-Балтской дороги до Бреста. Мы напомнимъ при этомъ, что изъ утвержденной тогда сѣти разрѣшена постройка только трехъ дорогъ: Либавской, Борисоглѣбско-Царицынской и Воронежско-Грушевской. Кромѣ того разрѣшено было сооруженіе еще четырехъ дорогъ, не входившихъ въ означенную сѣть, а именно Константиновской, Брест-Граевской, Скопинской и Иваново-Кинешемской, а 2-го января 1870 года вслѣдствіе представленія Намѣстника Кавказскаго состоялось Высочайшее повелѣніе о включеніи въ утвержденную сѣть Ростово-Владикавказской дороги. Мы не имѣемъ въ виду мотивовъ, по которымъ найдено возможнымъ такое отступленіе отъ первоначальныхъ предположеній; но полагаемъ, что въ теченіи года взглядъ на относительное значеніе желѣзныхъ дорогъ совершенно измѣнился и что предположенная сѣть была найдена не соотвѣтствовавшею потребностямъ времени. На этомъ основаніи, вмѣстѣ съ присоединеніемъ къ сѣти утвержденныхъ дорогъ новой Ростово-Владикавказской линіи, поручено было Министру Путей Сообщенія войти въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ съ представленіемъ проекта новой сѣти, въ которую должны были войти 2,800 верстъ не разрѣшенныхъ дорогъ изъ состава сѣти

1868 года съ присоединеніемъ къ нимъ отъ 3—4,000 верстъ новыхъ дорогъ, полезныхъ въ торговомъ и промышленномъ отношеніяхъ.

Въ предположенія о новой сѣти вошли прежде всего пять дорогъ прежней сѣти, причемъ направленіе трехъ изъ нихъ предположено было измѣнить. Такъ: а) Линію отъ Бреста до Могилева черезъ Минскъ предположено было вести не на Могилевъ, а черезъ Оршу и Борисовъ до Смоленска. Измѣненіе это принято въ тѣхъ видахъ, чтобы не переходить рѣку Днѣпръ въ двухъ мѣстахъ; кромѣ того новое направленіе представляло большія удобства не только въ техническомъ отношеніи, но и въ экономическомъ, такъ какъ проходило по мѣстности болѣе населенной и болѣе производительной. Что касается послѣдняго соображенія, то намъ кажется, что оно не вполнѣ вѣрно, и мы думаемъ, что главное преимущество этого измѣненія состоитъ въ томъ, что въ утвержденной сѣти предположено было построить дорогу только между Могилевомъ и Брестомъ, которая такимъ образомъ оставалась бы оторванною отъ сѣти центральныхъ дорогъ Россіи, теперь же она доходила до Смоленска, соединялась здѣсь со всей сѣтью, и, проходя не на Могилевъ, а на Оршу и Борисовъ, придерживалась прямой линіи между Москвой и Брестомъ, чѣмъ сокращала этотъ магистральный путь. Впрочемъ мы еще и прежде замѣтили, что принимая направленіе отъ Бреста на Минскъ, линія эта отчасти теряла въ стратегическомъ отношеніи, такъ какъ она можетъ быть занята непріятелемъ: нѣсколько южнѣе она прошла бы болотами полѣсья, углубляться въ которыя непріятелю было бы опасно. Впрочемъ разъ было рѣшено вести дорогу отъ Бреста на Минскъ, тогда продолженіе ея до Смоленска въ томъ направленіи, какъ она выстроена, не могло быть вопросомъ. б) Линію отъ Кіево-Балтской дороги до Бреста предположено было вести не на Житоміръ и Новоградъ-Волынскъ, а отъ Бердичева кратчайшимъ путемъ до Ровна. Кромѣ того къ Кіево-Брестской дорогѣ присоединялась вѣтвь къ Радзивилову, посредствомъ которой грузы изъ Галиціи могли направляться въ наши сѣверные порты. в) Линія, которую прежде предполагалось вести отъ одного изъ пунктовъ Курско-Кіевской дороги черезъ Черниговъ до Могилева, по новому проекту направлялась на Бобруйскъ, Минскъ и Ландварово (въ 20 верстахъ отъ Вильно по Варшавской дорогѣ), съ тою цѣлію, чтобъ дать возможность произведеніямъ Малороссіи идти къ Либавѣ; направленіе же ея черезъ Бобруйскъ удовле-

творяло и стратегическимъ требованіямъ. Остальныя двѣ линіи оставались безъ перемѣнъ.

Къ этимъ пяти линіямъ присоединялись еще слѣдующія 18 линій:

1) Ростово-Владикавказская.

2) Отъ Кишинева до Скулянъ (близъ Яссъ); эта линія должна была открыть путь молдавскимъ и частію австрійскимъ грузамъ въ наши черноморскіе порты (такая смѣлая надежда въ виду болѣе кратчайшаго пути до Дуная и удобнаго водянаго пути по этой рѣкѣ, конечно, осуществиться не могла).

3) Отъ того пункта Курско-Кіевской дороги, отъ котораго пойдетъ дорога до Ландварова, — до Харьково-Кременчугской линіи.

4) Отъ одного изъ пунктовъ Елизаветградо-Кременчугской дороги до Николаева для удобнѣйшаго направленія грузовъ губерній Кіевской и Полтавской къ Черному морю.

5) Линія отъ станціи Фастова Кіево-Балтской дороги къ тому пункту вблизи Елизаветграда, отъ котораго пойдетъ дорога къ Николаеву.

6) Моршанско-Сызранская.

7) Сызранско-Самарская.

8) Бузулукско-Оренбургская.

Три послѣднія линіи, съ прежде утвержденною Самаро-Бузулукскою и Ряжско-Моршанскою должны были составить магистральный путь, соединяющій центральную Россію съ Оренбургомъ, въ видахъ оживленія торговли съ Средней Азіей.

9) Отъ Скопина до Тулы, и

10) Отъ Тулы чрезъ Калугу до Вязьмы.

Обѣ послѣднія дороги при посредствѣ Ряжско-Скопинской представляли западное продолженіе Оренбурго-Самаро-Моршанско-Ряжской дороги.

11) Отъ Ельца къ сѣверу до одной изъ станцій Скопино-Тульской дороги; эта линія, проходящая черезъ вновь открытыя залежи каменнаго угля, должна была служить путемъ для слѣдованія елецкихъ грузовъ къ Москвѣ. Линія эта, чтобъ быть производительной, должна бы идти отъ Ельца черезъ Ефремовъ къ станціи Лазарево Московско-Курской дороги между Тулою и Орломъ, такъ какъ это былъ бы кратчайшій путь къ Москвѣ; удлиннять же этотъ путь для проведенія его черезъ Богородицкъ не было никакого основанія.

12) Отъ Ярославля до Вологды; эта линія предназначалась въ

видахъ соединенія Волжскаго бассейна съ бассейномъ сѣверной Двины, населеніе котораго нуждается въ средствахъ продовольствія и въ работѣ. Въ виду существовавшихъ издавна дѣятельныхъ сношеній между вологодскимъ краемъ и центральными губерніями доходность этой дороги считалась обезпеченною въ особенности въ виду отсутствія въ сѣверномъ краѣ улучшенныхъ путей сообщенія.

13) Уральская линія, необходимая для развитія горнозаводской промышленности. Направленіе ея въ точности не опредѣлялось.

14) Линія отъ Динабурга до Шавель, необходимая для того, чтобы часть грузовъ, пришедшая въ Динабургъ для отправки за границу, могла идти въ Либаву, особенно въ то время, когда Рижскій портъ покрывается льдомъ. Подобныя ожиданія представляются намъ весьма наивными и указываютъ только, какъ мало были извѣстны въ нашихъ высшихъ сферахъ условія торговли и промышленности. Возможно ли было направленіе грузовъ изъ Динабурга въ Либаву, когда есть болѣе кратчайшій путь къ Ригѣ? Строить же желѣзную дорогу не для постоянной, а только временной перевозки втеченіи какихъ-нибудь четырехъ мѣсяцевъ, положительно не стоило.

15) Линія отъ Грушевки до Калача въ видахъ обезпеченія грушевскому антрациту движенія по Волгѣ и Царицынской дорогѣ. Съ обратными же поѣздами по этой линіи долженъ былъ двигаться хлѣбъ, идущій и теперь въ значительномъ количествѣ по этому направленію, несмотря на неудобство сообщеній по Дону.

16) Отъ Елтонскаго озера до Волги, для увеличенія и удешевленія привоза соли въ Европейскую Россію. По условіямъ мѣстности, дорогу эту предполагалось построить очень дешево.

17) Отъ Ливенъ до одного изъ пунктовъ Орловско-Грязской дороги.

18) Линія между Курско-Азовскою и Воронежско-Грушевскою желѣзными дорогами, проходившая по бассейну сѣвернаго Донца, изобилующаго богатыми желѣзными рудами и залежами каменнаго угля.

Мотивы сооруженія нѣкоторыхъ дорогъ, указанные въ предположеніяхъ, заставляютъ думать, что въ нашихъ высшихъ административныхъ сферахъ господствовалъ даже и въ это время оптимистическій взглядъ на значеніе желѣзныхъ дорогъ. Всѣмъ казалось, что стоитъ только проложить удобные пути сообщенія, чтобы движеніе грузовъ явилось въ такомъ количествѣ, которое въ со-

стояніи окупить всѣ громадныя издержки и пожертвованія Правительства. Никто не задумывался надъ тѣмъ обстоятельствомъ, что значительное движеніе есть результатъ значительной производительности и торговли, которыхъ у насъ не было и которыя не могутъ возникнуть по мановенію волшебнаго жезла, что для развитія ихъ нужны средства и притомъ не только матеріальныя въ видѣ капиталовъ, но и нравственныя въ видѣ знанія и предпріимчивости; никто, какъ намъ кажется, не сознавалъ той великой истины, что богатство народовъ есть слѣдствіе развитія образованности, а не простое накопленіе матеріальныхъ средствъ, которое можетъ быть заимствовано у другихъ народовъ. Многіе тогда думали, да повидимому и теперь продолжаютъ думать, что вещественные капиталы, безъ особенной заботы о капиталахъ нравственныхъ, могутъ быть заимствованы въ тѣхъ странахъ, гдѣ ихъ много и употребляемы на развитіе производительныхъ силъ Россіи. Пустая и жалкая иллюзія, какъ нельзя болѣе опровергнутая въ наше время! Не только заимствованія на какихъ-нибудь тяжелыхъ условіяхъ, но даже капиталы, взятые даромъ, не только не обогатили Германіи, но скорѣе разорили ее. Стало быть, главный вопросъ состоитъ не въ самыхъ средствахъ, а въ умѣньѣ ими пользоваться и употреблять ихъ производительно. Къ сожалѣнію, воспитанное на крѣпостныхъ началахъ, наше поколѣніе не обладаетъ ни знаніемъ, ни трудолюбіемъ: дайте намъ сотни и тысячи милліоновъ капитала, мы съумѣемъ издержать ихъ очень скоро; а врядъ ли съумѣемъ дѣйствительно развить наши производительныя силы. Было время, когда опекунскіе совѣты открывали значительные кредиты нашимъ помѣщикамъ и, повидимому, давали средства на улучшенія ихъ хозяйствъ; но на эти средства ничего не было сдѣлано, а капиталы были прожиты. Было другое время, когда крѣпостное право уже исчезло,—поземельные банки привлекли къ намъ громадные капиталы и роздали ихъ въ ссуду подъ залогъ земель; но гдѣ же тѣ улучшенія въ земледѣльческой промышленности, которыхъ не только можно, но и должно было ожидать отъ развитія кредита? Этихъ улучшеній нѣтъ, а капиталы поглощены биржевой игрой и непомѣрной роскошью тѣхъ, кому они достаются дешево. Нѣтъ, „глупому сыну не въ помощь богатство“, говоритъ русская пословица, и говоритъ совершенно справедливо. Пока знаніе не будетъ у насъ пользоваться тѣмъ уваженіемъ, котораго оно заслуживаетъ, пока наука и люди, посвятившіе себя ея изученію, не будутъ поставлены высоко въ общественномъ мнѣніи, пока педагогическіе совѣты не будутъ изъяты отъ произвола канцелярій,

словомъ, пока народное образованіе не перестанетъ быть орудіемъ для политическихъ и полицейскихъ цѣлей, до тѣхъ поръ напрасно думать, что мы выучимся разумно употреблять наши средства. Откройте какой угодно широкій путь для заграничныхъ капиталовъ на наши рынки, искрестите всю Россію частой сѣтью желѣзныхъ дорогъ, но если не измѣнится наше отношеніе къ наукѣ и знанію, то послѣдствіемъ явится только задолженность наша и эксплоатація нашего рынка заграничными капиталистами. Отъ подобной эксплоатаціи не спасутъ насъ жалкія теоріи протекціонистовъ. Напротивъ: эти теоріи приведутъ насъ еще скорѣе къ подобнымъ результатамъ, такъ какъ мы для осуществленія этихъ теорій будемъ занимать капиталы у иностранцевъ, будемъ водворять у себя различныя производства по чужимъ образцамъ, и пока будемъ утѣшаться мыслію, что намъ удалось сдѣлать что нибудь для развитія нашей производительности, окрѣпшая отрасль промышленности за границею сдѣлаетъ новый шагъ впередъ и подорветъ наше начинающееся производство. Въ результатѣ получится потеря всего затраченнаго капитала и обязанность на долгое время платить проценты и погашеніе. Хотя подобный исходъ представляется весьма печальнымъ, но его было бы легче перенести, если бы позаимствованія дѣлались частными лицами или обществами. Но въ томъ-то и бѣда, что наши протекціонисты не довольствуются таможенными тарифами, они требуютъ и получаютъ субсидіи въ видѣ казенныхъ заказовъ и премій, а также постановленій объ обязательномъ употребленіи русскихъ издѣлій, со стороны такихъ предпріятій, которыя ведутся на счетъ государственнаго кредита. Такимъ образомъ, вмѣсто частнаго кредита, на развитіе новаго производства идетъ кредитъ государственный, а это не одно и то же. Частное банкротство не упало бы всецѣло на Россію: въ этомъ случаѣ теряли бы свои капиталы заграничные капиталисты. Между тѣмъ, когда капиталы занимаетъ Правительство и на счетъ этихъ капиталовъ оказываетъ покровительство новому производству, то при банкротствѣ предпріятія заграничные капиталисты ничего не теряютъ и всѣ потери падаютъ на бюджетъ государства. Результатомъ является то, что люди и капиталы отвлекаются отъ дѣйствительно производительнаго труда. Для примѣра укажемъ на водворяемое у насъ производство стальныхъ рельсовъ. Въ то время какъ наши протекціонисты доказываютъ, что стоимость ихъ производства у насъ не можетъ быть менѣе 2 руб. 50 коп. за пудъ, англичане достигли возможности изготовлять ихъ по 6 фунтовъ за тонну, съ доставкою въ Таган-

рогъ, что составитъ при существующемъ курсѣ около 1 рубля. Возможна ли при подобныхъ условіяхъ конкуренція? Обязательное же для желѣзныхъ дорогъ заготовленіе русскихъ рельсовъ подрываетъ успѣхъ желѣзнодорожнаго дѣла и не допускаетъ удешевленія перевозки, что въ свою очередь подрываетъ всѣ роды промышленности. Въ концѣ концовъ, послѣдствія оказываются прямо противоположныя тѣмъ цѣлямъ, которыхъ желали достигнуть.

Но возвратимся къ нашему предмету.

По Высочайше утвержденному журналу Комитета желѣзныхъ дорогъ 1-го марта 1870 года предположенія Министра Путей Сообщенія были одобрены съ добавленіемъ слѣдующихъ условій: Лозово-Севастопольская желѣзная дорога должна быть соединена съ Днѣпромъ выше и ниже пороговъ, а крымская ея часть должна слѣдовать такому направленію, которое было бы удобно для проведенія вѣтвей къ Керчи и Ѳеодосіи. Кромѣ того Ландваровская дорога не можетъ окончиться при соединеніи ея съ Курско-Кіевскою, а должна продолжиться далѣе въ Полтавскую губернію и пройти черезъ Ромны, а потому конечнымъ пунктомъ этой дороги долженъ быть избранъ этотъ послѣдній городъ.

Нужно остановить вниманіе на этомъ постановленіи Комитета, такъ какъ послѣдующія событія вовсе не оправдали возлагавшихся на Лозово-Севастопольскою дорогу надеждъ. Не смотря на то, что Севастополь есть лучшій портъ нашъ на Черномъ морѣ, доставка къ этому порту по желѣзной дорогѣ нашихъ хлѣбныхъ грузовъ обходится слишкомъ дорого, чтобъ вызвать усиленное ихъ движеніе; другихъ же предметовъ для вывоза нашъ югъ, вслѣдствіе малой его населенности, не имѣетъ; точно также дорога эта не имѣетъ и обратныхъ грузовъ, такъ какъ иностранные корабли, за отсутствіемъ въ нашемъ южномъ краѣ спроса на заграничные товары, приходятъ въ Севастополь только съ баластомъ. Если и случается нѣкоторымъ заграничнымъ кораблямъ получить грузъ для южной Россіи, то корабли эти направляются къ портамъ вдающимся въ глубь материка, чтобъ быть ближе къ центрамъ потребленія и тѣмъ избѣжать болѣе дальняго провоза по желѣзнымъ дорогамъ, и, разумѣется, получаютъ хлѣбные грузы въ этихъ портахъ. Такимъ образомъ, ни соединеніе этой дороги съ Днѣпромъ выше и ниже пороговъ, ни превосходныя качества порта не дали Севастопольской дорогѣ значительныхъ грузовъ и дорога эта до сихъ поръ не только не приноситъ дохода, но не покрываетъ даже расходовъ эксплоатаціи. Постройка этой дороги еще разъ доказала, что одни хорошіе пути сообщенія не могутъ вліять на развитіе промышленности и торговли

и что для этого нужны еще многія другія условія, о которыхъ, къ сожалѣнію, мы, кажется, и не думали. Намъ казалось, что возможность сбыта нашихъ хлѣбныхъ грузовъ не имѣетъ предѣловъ, лишь бы была возможность доставить ихъ къ нашимъ портамъ; на практикѣ же оказалось, что предѣлы эти существуютъ и что они очень не широки, такъ какъ они ограничиваются количествомъ заграничнаго спроса, который въ свою очередь зависитъ отъ количества сбыта заграничныхъ товаровъ на нашихъ рынкахъ.

Точно также поражаетъ мнѣніе о томъ, что Ландваровская линія не должна окончиться при соединеніи ея съ Курско-Кіевской дорогой, а должна идти далѣе въ Полтавскую губернію и пройти черезъ Ромны, и потому этотъ городъ долженъ быть избранъ конечнымъ пунктомъ дороги. Намъ кажется, напротивъ, что Ландваровская линія должна была или окончиться на Курско-Кіевской дорогѣ, или дойти до Харьково-Кременчугской въ Полтавѣ, но ни въ какомъ случаѣ не могла остановиться въ Ромнахъ какъ въ конечномъ пунктѣ, ибо городъ этотъ, находясь въ степи, не имѣетъ особаго торговаго значенія. Ясно, что впослѣдствіи дорога эта должна быть продолжена до соединенія ея съ другими линіями и тогда всѣ дорогія сооруженія, возведенныя въ Ромнахъ какъ въ конечномъ пунктѣ дороги, пропадутъ даромъ. Что же касается эксплоатаціи участка отъ Роменъ до Конотопа на Курско-Кіевской дорогѣ, то по всей вѣроятности онъ кромѣ убытка ничего не приноситъ, въ виду односторонняго, временнаго и слѣдовательно незначительнаго движенія.

Но какъ бы то ни было, первая часть новой сѣти составилась изъ слѣдующихъ шести линій: 1) Смоленско-Брестской 620 вер.; 2) Брест-Бердичевской 445 верстъ; 3) Лозово-Севастопольской 600 верстъ; 4) Самаро-Бузулукской 150 верстъ; 5) Ландварово-Роменской 725 верстъ; 6) Ростово-Владикавказской 700 верстъ; всего 3,240 верстъ.

Остальныя 18 линій обсуждались въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ 6, 13 и 20 марта 1870 года. Противъ проекта Министра Путей Сообщенія были представлены особыя письменныя мнѣнія со стороны генералъ-адъютанта Зеленаго и инженеръ-генерала Мельникова.

Первый изъ нихъ указывалъ на отсутствіе въ новой сѣти желѣзной дороги въ Архангельскую губернію, тогда какъ эта дорога положительно необходима для обезпеченія продовольствія населенія названной губерніи. Генералъ-адъютантъ Зеленый ссылался на мнѣніе Коммисіи, учрежденной въ 1868 году для пособія пострадав-

шему отъ неурожая краю, которая находила необходимымъ сооруженіе Вятско-Двинской желѣзной дороги. Справедливость этого мнѣнія подтвердилась и въ 1869 году особымъ изслѣдованіемъ мѣръ къ обезпеченію продовольствія сѣвернаго населенія. На этихъ основаніяхъ генералъ-адъютантъ Зеленый находилъ возможнымъ отложить постройку Фастовской, Скопино-Вяземской и Тульско-Елецкой дорогъ и включить въ сѣть Вятско-Двинскую и Сибирскую или какую другую.

Если нельзя согласиться въ этомъ случаѣ съ необходимостью сооруженія Сибирской дороги, то трудно было возражать противъ безусловной необходимости Вятско-Двинской, отсутствіе которой всегда можетъ повести къ бѣдственнымъ послѣдствіямъ 1868 года. Вообще говоря, нашъ сѣверный край по отсутствію удобныхъ сообщеній смотритъ какимъ-то пасынкомъ нашего общаго отечества, несмотря на то, что онъ несетъ тѣ же повинности и податныя тягости какъ и другія мѣстности, находясь притомъ въ менѣе благопріятныхъ какъ климатическихъ, такъ и почвенныхъ условіяхъ. Намъ бы казалось, что слѣдовало давно подумать объ облегченіи положенія этого края сооруженіемъ большой магистральной линіи, которая проходила бы вблизи водораздѣла Бѣлаго и Каспійскаго морей и оконечностями своими опиралась на Петербургъ и Пермь. Безъ этого пути нашъ сѣверный край не въ состояніи выдержать конкуренцію съ другими мѣстностями Россіи и постепенное его раззореніе будетъ только вопросомъ времени. Что же касается до соединенія желѣзной дорогой рѣкъ Вятки и Двины, то оно является нравственной обязанностію государственныхъ дѣятелей въ видахъ предупрежденія событій недавняго прошлаго. Мысль объ отсрочкѣ сооруженія такихъ дорогъ, какъ Фастовская, Вяземская и Тульско-Елецкая, мы также признаемъ вполнѣ раціональною и можемъ только пожалѣть, что она не была принята. Опытъ вполнѣ подтвердилъ основательность такого мнѣнія, такъ какъ дороги эти не только не даютъ дохода, но и не покрываютъ расходовъ эксплоатаціи.

Инженеръ-генералъ Мельниковъ, въ виду того обстоятельства, что разрѣшенныя дороги уже примыкали въ 7 пунктахъ къ Волгѣ, къ 5 Балтійскимъ портамъ, къ четыремъ портамъ Чернаго и Азовскаго морей и въ шести пунктахъ выходили на западную границу, указывалъ на необходимость соединенія съ общей желѣзнодорожной сѣтью Сибири и Архангельскаго порта. Сибирская линія отъ Тобола черезъ Пермь до Волги, по мнѣнію генерала Мельникова, имѣетъ государственное значеніе, такъ какъ она можетъ приблизить къ

центру государства не одинъ зауральскій край, но—при посредствѣ обширной водной системы — и дальнѣйшія части Сибири. Кромѣ того, путь этотъ не только создастъ возможность обмѣна сырыхъ сибирокихъ продуктовъ на произведенія русскихъ фабрикъ и предметы заграничнаго привоза, не только обезпечитъ продовольствіе уральскаго горнозаводскаго населенія, но и дастъ возможность къ такому развитію горнаго и механическаго производства, которое *прекратитъ зависимость нашихъ желѣзныхъ дорогъ отъ иностранныхъ заводовъ,—зависимость сопряженную съ ущербомъ для денежнаго курса и могущую имѣть самыя гибельныя послѣдствія въ случаѣ долгаго политическаго разрыва.* Линію къ Архангельскому порту отъ Вятки или Котельнича до сліянія рѣкъ Вычегды и сѣверной Двины генералъ Мельниковъ считалъ положительно необходимой, сходился въ этомъ отношеніи съ мнѣніемъ генералъ-адъютанта Зеленаго и полагалъ исключить изъ предположенной сѣти тѣ же самыя линіи. Скопинско-Вяземская линія, по его мнѣнію, только спрямила бы путь отъ Ряжска черезъ Москву до Вязьмы и могла только отрывать грузы отъ другихъ гарантированныхъ Правительствомъ дорогъ. Линія отъ Ельца до Туло-Скопинской дороги предположена между тремя желѣзными дорогами и среднее разстояніе гужевой къ нимъ подвозки не превышаетъ 40—65 верстъ. Въ такихъ же условіяхъ находится и Фастовская дорога, такъ какъ мѣстность, по которой она проходитъ, нуждается въ гужевомъ подвозѣ не болѣе какъ на разстояніи въ 35 верстъ. Соединеніе Воронежско-Грушевской и Азовской дорогъ не обѣщаетъ существенной пользы, такъ какъ развитіе каменно-угольнаго промысла можетъ быть достигнуто спеціальными небольшими вѣтвями. Генералъ Мельниковъ полагалъ также отложить сооруженіе Моршанско-Сызранской линіи и сдѣлать подробное изслѣдованіе сравнительныхъ выгодъ этой линіи съ Самаро-Нижегородской, такъ какъ послѣдняя имѣетъ очень многое въ свою пользу. Будучи частью прямаго сообщенія между Оренбургомъ, Москвою и Балтійскимъ моремъ, Самаро-Нижегородская линія не длиннѣе Моршанской и не входитъ подобно Моршанской въ районъ Саратовской. Она даетъ направленіе оренбургскому хлѣбу въ нуждающіяся въ немъ мѣстности Нижегородской и Владимірской губерній и удовлетворяетъ интересамъ Удѣльнаго вѣдомства, пересѣкая лѣсныя пространства, остающіяся непроизводительными за недостаткомъ сообщеній. Наконецъ Елтонскую линію онъ находилъ нужнымъ направить не къ Камышину, а къ Царицыну, такъ какъ при послѣднемъ направленіи соль мо-

жетъ быть отправляема въ теченіи всего года безъ водянаго пути, который прекращается въ зимнее время, и при этомъ усилилось бы движеніе на Грязе-Царицынской дорогѣ, доходы которой гарантированы Правительствомъ.

Мы нарочно выписали довольно подробно мнѣніе инженеръ-генерала Мельникова, какъ бывшаго Министра Путей Сообщенія, такъ какъ оно должно особенно интересовать читателей. Всматриваясь ближе въ это мнѣніе нельзя не замѣтить, что, подходя довольно близко къ дѣйствительнымъ интересамъ Россіи и угадывая ихъ отчасти, онъ не вполнѣ однако ясно опредѣлилъ ихъ. Вслѣдствіе этого вполнѣ вѣрные взгляды перемѣшаны съ ошибочнымъ мнѣніемъ, что постройка желѣзныхъ дорогъ въ состояніи не только содѣйствовать развитію промышленности, но даже способна создать ее. Мы вполнѣ соглашаемся съ необходимостью желѣзной дороги для нашего сѣвера; но никакъ не можемъ согласиться, что эта дорога должна идти отъ Перми къ Волгѣ. Въ этомъ направленіи мы имѣемъ очень удобный путь передвиженія, а потому нашъ сѣверный край нуждается въ другой магистральной линіи, которая сближала бы его съ портовыми городами Архангельскомъ и Петербургомъ. Что же касается сообщенія съ Москвою, то эта потребность, конечно, будетъ удовлетворена проведеніемъ вѣтви отъ главной магистральной линіи къ Нижнему-Новгороду. Слѣдовательно вопросъ о сибирской желѣзной дорогѣ не есть вопросъ только о соединеніи Сибири съ центромъ русской промышленности—Москвою, а тѣсно связанъ съ поддержаніемъ жизни всего нашего сѣвернаго края. Дорога вблизи водораздѣла Бѣлаго, Каспійскаго и Балтійскаго бассейновъ прямо къ Петербургу укоротитъ разстояніе отъ Перми до Петербурга по меньшей мѣрѣ на 300 верстъ, чѣмъ путь черезъ Казань, Нижній и Москву, а слѣдовательно удешевитъ провозъ товаровъ по меньшей мѣрѣ на 15%, не считая дешевизны сооруженія этого пути и дешевизны его эксплоатаціи. Но даже, еслибъ такого удешевленія и не послѣдовало, то и тогда этому направленію слѣдуетъ отдать преимущество передъ направленіемъ на Казань и Нижній-Новгородъ въ видахъ удовлетворенія разомъ нѣсколькимъ цѣлямъ, а именно: сближенію Архангельскаго порта съ Уральскимъ краемъ и хлѣбными рынками, сокращенію пути къ Петербургу и поддержанію жизни во всемъ сѣверномъ краѣ Россіи. При этомъ возможность соединенія Москвы съ Ураломъ не только не уменьшается, а, напротивъ, значительно облегчается, тогда какъ линія отъ Екатеринбурга на Казань уже ни въ какомъ случаѣ не можетъ служить всѣмъ поименованнымъ цѣлямъ. Кромѣ того направ-

леніе всѣхъ сибирскихъ и уральскихъ грузовъ на Москву не только возвыситъ ихъ цѣнность въ Петербургѣ и слѣдовательно уменьшитъ заграничный на нихъ спросъ, но и затруднитъ перевозку ихъ по Николаевской дорогѣ, такъ какъ по количеству движенія она уже и теперь затрудняется удовлетворять требованію, которое увеличивается съ каждымъ годомъ. Въ видахъ устраненія этихъ послѣднихъ неудобствъ для уральскихъ и сибирскихъ грузовъ, подлежащихъ вывозу, необходимо создать новый выходъ, не загромождая ими Николаевской дороги, которая представляетъ единственно возможный путь движенія грузовъ изъ центральныхъ губерній. Мы подчеркнули также въ мнѣніи генерала Мельникова то мѣсто, въ которомъ выражена надежда, что Сибирская дорога можетъ послужить къ такому развитію у насъ горнаго и механическаго дѣла, которое поставитъ насъ внѣ зависимости отъ иностранныхъ заводовъ. Противъ этого можно сказать, даже не становясь на научную точку зрѣнія въ международномъ обмѣнѣ, что для подобнаго развитія нужны не одни желѣзные пути, а и другія, очень многія условія и прежде всего возможность усиленія народныхъ сбереженій и слѣдовательно уменьшеніе податныхъ тягостей. Безъ этого послѣдняго условія нельзя имѣть ни матерьяльныхъ, ни нравственныхъ капиталовъ, нужныхъ для развитія всей культуры страны. Заботы правительства должны выражаться лишь въ тѣхъ мѣрахъ, которыя могутъ содѣйствовать всѣмъ вообще видамъ промышленности, а не какой-либо отдѣльной ея отрасли, такъ какъ содѣйствіе, напримѣръ, горному и механическому производству никогда не двинетъ его впередъ, если развитіе общей культуры не подготовило для этого удобной почвы. Прежде всего необходимо приготовить плодородную почву, а затѣмъ уже заботы ваши могутъ перейти на воздѣлываніе того или другаго растенія, смотря по условіямъ мѣста и времени. На этомъ основаніи мечтать о нашей независимости отъ иностранныхъ заводовъ, прежде чѣмъ народъ нашъ будетъ въ состояніи дѣлать сбереженія,—все равно, что гоняться за своею тѣнью. Но еще болѣе странною показалась намъ мысль, что наша зависимость можетъ имѣть самыя гибельныя послѣдствія въ случаѣ продолжительнаго политическаго разрыва. При настоящемъ положеніи военнаго дѣла и при тѣхъ печальныхъ послѣдствіяхъ, которыя вызываются въ экономическомъ отношеніи прекращеніемъ международнаго обмѣна вообще, политическій разрывъ, и въ особенности продолжительный, представляется такимъ народнымъ бѣдствіемъ, въ виду котораго не стоитъ и говорить о неудобствахъ, возникающихъ вслѣдствіе за-

висимости нѣкоторыхъ нашихъ потребностей отъ заграничныхъ фабрикъ и заводовъ. Политическій разрывъ и военныя дѣйствія, какъ прямыя его послѣдствія, представляютъ дѣйствительное бѣдствіе; временное же прекращеніе привоза какихъ бы то ни было предметовъ потребленія есть только неудобство, которое всегда можетъ быть предотвращено извѣстнымъ количествомъ запасовъ, состоящихъ въ распоряженіи торговли,—запасовъ, которые обыкновенно возрастаютъ въ моменты, когда политическій горизонтъ чѣмъ-нибудь омрачается. Англія, напримѣръ, въ этомъ отношеніи находится въ гораздо большей зависимости отъ Россіи, чѣмъ послѣдняя отъ Англіи, такъ какъ Россія снабжаетъ Англію средствами продовольствія, т. е. удовлетворяетъ наиболѣе существенную потребность Англіи. Тѣмъ не менѣе Англія не убоялась разрыва и, въ виду его возможности, торговля Англіи потребовала отъ Россіи въ 1877 году чуть не двойное количество хлѣбныхъ грузовъ въ запасъ на случай войны. При настоящихъ условіяхъ война не можетъ продолжаться болѣе года; она требуетъ такого напряженія народныхъ силъ, которое не легко выдержать и такое время, а потому запасы, состоящіе въ распоряженіи торговли, всегда въ состояніи удовлетворить данную потребность тѣмъ болѣе, что пополненіе этихъ запасовъ всегда можно сдѣлать при посредствѣ нейтральныхъ державъ. Если же такимъ образомъ извѣстные заграничные товары на время войны возвысятся въ цѣнѣ, то очевидно, что лучше перенести дороговизну временно, чѣмъ водворять ее постоянно. Кромѣ того, мы думаемъ, что экономическія условія народной жизни должны складываться въ видахъ нормальнаго порядка вещей, а вовсе не въ видахъ военнаго времени, которое не имѣетъ въ себѣ ничего нормальнаго. Было бы очень нерасчетливо, если бы мы, на случай возможной войны, стали жертвовать интересами продолжительныхъ періодовъ мирнаго времени и уродовать условія нормальнаго порядка вещей для того только, чтобъ избѣжать нѣкоторыхъ неудобствъ военнаго времени. Нѣтъ, лучше, тысячу разъ лучше выдержать самую страшную дороговизну въ теченіи одного какого-нибудь года, чѣмъ терпѣть искуственное возвышеніе цѣнъ на 10 или 15% въ длинные періоды мирнаго времени. При послѣднемъ порядкѣ вещей, народныя средства тратятся понемногу, но постоянно, что препятствуетъ накопленію капиталовъ и тѣмъ сильнѣе подрываетъ экономическія силы страны, чѣмъ менѣе обращаетъ на себя вниманія.

Изъ всего сказаннаго слѣдуетъ заключить, что желѣзныя дороги, при обиліи капиталовъ въ странѣ, могутъ дать сильный толчекъ

существующей промышленности, но было бы иллюзіей предположеніе о возможности этимъ средствомъ вызвать къ жизни новыя отрасли производства. Если же при этомъ податныя тягости народа увеличиваются и тѣмъ уменьшается возможность накопленія сбереженій, то желѣзныя дороги не только не приносятъ пользы промышленности, но онѣ парализуютъ ея развитіе, отвлекая послѣдніе капиталы отъ ихъ прямого и естественнаго назначенія. Кромѣ того, онѣ стягиваютъ свободные капиталы къ большимъ промышленнымъ и административнымъ центрамъ въ видахъ затраты ихъ въ крупныя предпріятія и вызываютъ биржевую игру: однимъ словомъ, онѣ представляютъ каналы, посредствомъ которыхъ крупные центры высасываютъ жизненныя силы провинціи и тратятъ ихъ непроизводительно.

Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, приступивъ къ обсужденію всѣхъ поступившихъ въ него заявленій, прежде всего обратился къ тѣмъ дорогамъ, которыми пополнялась большая линія, долженствовавшая соединить Оренбургъ съ Балтійскими портами, а именно: Оренбурго-Бузулукской, Самаро-Сызранско-Моршанской, Скопино-Тульско-Вяземской и Динабурго-Шавельской.

Противъ Оренбурго-Бузулукской линіи въ дополненіе къ Самаро-Бузулукской никто не возражалъ, но, по поводу продолженія этой дороги чрезъ Сызрань внутрь Россіи, мнѣнія Комитета желѣзныхъ дорогъ раздѣлились. Четыре члена, соглашаясь съ проектомъ Министра Двора, считали болѣе выгоднымъ направленіе пути отъ Сызрани на Нижній-Новгородъ, тогда какъ 10 членовъ находили необходимымъ вести дорогу черезъ Пензу къ Моршанску. Основаніемъ для такого разногласія послужилъ различный взглядъ членовъ на направленіе, которое можетъ принять наша средне-азіятская торговля, т. е. какъ лучше и прямѣе направить транзитную черезъ Россію торговлю средней Азіи съ Европой. Мы думаемъ, что всѣ подобныя соображенія о сношеніяхъ не только съ средней Азіей, но и съ Оренбургскимъ краемъ чрезвычайно проблематичны и разрѣшать подобные вопросы въ настоящее время по меньшей мѣрѣ преждевременно, да и притомъ нѣтъ никакой надобности. Намъ кажется, что выдвигать изъ общей сѣти желѣзную дорогу къ такому отдаленному пункту какъ Оренбургъ не было никакой надобности. Гораздо было бы выгоднѣе въ экономическомъ отношеніи вести развѣтвленіе уже существующихъ путей и такимъ образомъ раздвигать всю сѣть къ востоку, чѣмъ создавать новую магистральную линію, которая не будетъ окупаться до тѣхъ поръ, пока культура Оренбургскаго края не разовьется до извѣстной

степени, чего намъ долго еще не дождаться. Преждевременное разрѣшеніе вопроса о сооруженіи Самаро-Оренбургской дороги вызывало собою и вопросъ о продолженіи этой дороги внутрь Россіи, тогда какъ правильное развитіе сѣти должно было идти какъ разъ наоборотъ, т. е. отъ центра къ окружности. Мы не будемъ входить въ подробное изложеніе мотивовъ разногласія гг. членовъ Комитета, такъ какъ по нашему мнѣнію доводы обѣихъ сторонъ не выдерживаютъ критики, и укажемъ только на тѣ, которые представляются дѣйствительно реальными. Такимъ реальнымъ мотивомъ въ мнѣніи четырехъ членовъ Комитета является то обстоятельство, что Самаро-Нижегородская линія прошла бы по обширнымъ лѣснымъ дачамъ Удѣльнаго Вѣдомства, находящимся въ Симбирской и Нижегородской губерніяхъ, занимающихъ площадь въ 700,000 десятинъ и остающихся мертвымъ капиталомъ за недостаткомъ сбыта лѣсныхъ матерьяловъ. Хотя, съ точки зрѣнія государственныхъ интересовъ, подобное соображеніе и не выдерживаетъ критики, но во всякомъ случаѣ такой мотивъ имѣетъ въ виду дѣйствительные, практическіе интересы, тогда какъ развитіе транзитной торговли между Европой и средней Азіей представляетъ собою какіе-то воздушные замки, не болѣе. Точно также, въ мнѣніи 10 членовъ, реальнымъ основаніемъ можно считать только то обстоятельство, что для соединенія Сызрани съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ кратчайшій путь идетъ черезъ Пензу къ Моршанску и что слѣдовательно такой путь требуетъ наименьшихъ затратъ. Дѣйствительно, если сооруженіе линіи отъ Оренбурга до Самары рѣшено, то, конечно, невозможно было на этомъ остановиться и необходимо было связать эту линію съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ въ Моршанскѣ черезъ Сызрань и Пензу, въ виду кратчайшаго разстоянія по этому направленію. Но при этомъ не мѣшаетъ замѣтить, что соединеніе Оренбурга съ Самарою вовсе не было необходимостію, а слѣдовательно и сооруженіе Моршанско-Сызранской линіи, проходящей почти въ раіонѣ Саратовско-Тамбовской дороги, было чистѣйшей роскошью. Оренбургъ такъ же удобно могъ быть соединенъ съ Саратовомъ, какъ и съ Самарою, и разстояніе отъ Оренбурга до Москвы не увеличилось бы нисколько. Въ настоящее время разстояніе отъ Оренбурга до Ряжска составляетъ 1,135 верстъ; отъ Саратова же до Ряжска 520 верстъ, а прямое направленіе между Саратовомъ и Оренбургомъ составляетъ не болѣе 530 верстъ. Такимъ образомъ, около 85 верстъ остается еще на кривизны и обходы неудобныхъ мѣстностей. Для Государственнаго Казначейства подобное направленіе было бы значительно

выгоднѣе, такъ какъ вмѣсто 1,006 верстъ, составляющихъ разстояніе между Моршанскомъ и Оренбургомъ, нужно было бы построить только линію въ 550 верстъ между Оренбургомъ и Саратовомъ, слѣдовательно средства на сооруженіе болѣе 400 верстъ, затраченныя на Моршанско-Сызранскую дорогу, остались бы въ экономіи и могли быть употреблены съ большею пользою на питательныя вѣтви къ другимъ дорогамъ, не имѣющимъ грузовъ. Но главная выгода подобнаго направленія состояла бы въ томъ, что Саратовская линія, приносящая нынѣ убытокъ и земству, и Правительству, обратилась бы въ весьма доходную линію, въ особенности, если построить къ ней нѣсколько питательныхъ вѣтвей, такъ напримѣръ къ селенію Баландѣ, къ Туркамъ и Балашову и къ городу Сердобску. Всѣ эти мѣстности дали бы дорогѣ значительное количество грузовъ. Разъ подобное направленіе отъ Оренбурга къ Саратову было бы избрано, не было бы никакой надобности строить Скопино-Вяземской линіи, которая поглотила много милліоновъ и долго останется дорогою совершенно бездоходною. Стоило бы только провести вѣтвь отъ Тамбова къ Грязямъ, чтобы избѣжать передачи вагоновъ на Тамбово-Козловскую и Козлово-Воронежскую дорогу, и тогда Тамбово-Саратовская дорога вошла бы въ прямую связь съ Орлово-Грязской и Орлово-Рижской линіей. Всѣ эти линіи гарантированы Правительствомъ и на этомъ основаніи казалось бы, что вся забота его должна была обратиться на то, чтобъ сосредоточить на этихъ линіяхъ возможно большее количество грузовъ, а отнюдь не строить параллельныхъ линій, если онѣ имѣютъ только транзитное значеніе. Въ данномъ случаѣ доходность всѣхъ линій отъ Грязей до Смоленска возросло бы значительно, еслибъ дорога отъ Оренбурга была направлена на Саратовъ, а часть капиталовъ затраченныхъ на Моршанско-Сызранскую линію была бы употреблена на питательныя вѣтви.

Относительно Скопинско-Вяземской дороги Комитетъ, не соглашаясь съ мнѣніемъ генераловъ Мельникова и Зеленаго, нашелъ, что линія эта открываетъ прямой и кратчайшій путь отъ средней Волги въ сѣверо-западную окрайну и въ Балтійскіе порты. Но мы уже видѣли, что она при содѣйствіи Моршанско-Оренбургской линіи только отвлекаетъ грузы и уменьшаетъ доходность Саратово-Рижской линіи. Что же касается предположенія, что на этой дорогѣ разовьется каменно-угольная промышленность, то и эта надежда Комитета вовсе не подтвердилась, такъ какъ уголь

этотъ оказался весьма недоброкачественнымъ и вовсе не годнымъ для перевозки на значительное разстояніе.

Линію Динабурго-Шавельскую комитетъ призналъ также необходимою для кратчайшаго соединенія Либавы съ желѣзнодорожною сѣтью. Опытъ показалъ, что Либавскій портъ, ни въ какомъ случаѣ, не можетъ соперничать съ Кенигсбергомъ и Ригой и что затраты на желѣзные пути къ Либавѣ были совершенно напрасны.

По отношенію къ сѣвернымъ дорогамъ Комитетъ выразилъ желаніе, чтобы кромѣ Ярославско-Вологодской желѣзной дороги была выстроена Вятско-Двинская дорога въ видахъ обезпеченія продовольствія жителей Архангельской губерніи, а также въ видахъ возстановленія упавшей бѣломорской торговли, такъ какъ, при сооруженіи этой дороги, весенніе камскіе и волжскіе грузы поспѣвали бы къ Архангельскому порту 2-мя и 4-мя мѣсяцами ранѣе, чѣмъ поспѣваютъ водою въ С.-Петербургъ. При этомъ выражено однако сомнѣніе въ значительномъ движеніи грузовъ по обѣимъ дорогамъ, а потому рѣшено примѣнить къ нимъ систему путей узкоколейныхъ, для уменьшенія стоимости ихъ сооруженія.

Въ этомъ постановленіи Комитета желѣзныхъ дорогъ весьма важно совершенно справедливое замѣчаніе о паденіи бѣломорской торговли, что есть прямое слѣдствіе быстраго развитія нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ въ центральной Россіи. Обстоятельство это весьма наглядно подтверждаетъ неоднократно выраженную нами мысль, что по мѣрѣ улучшенія путей сообщенія внутри Россіи положеніе нашего сѣвернаго края, находящагося въ менѣе благопріятныхъ условіяхъ, необходимо должно ухудшаться, вслѣдствіе невозможности конкурировать съ другими мѣстностями Россіи. На этомъ основаніи устройство сѣверной магистральной линіи отъ Перми къ Петербургу съ вѣтвью къ сѣверной Двинѣ составляетъ нынѣ долгъ Россіи въ отношеніи къ забытой нами сѣверной окраинѣ.

По поводу Уральской желѣзной дороги комитетъ воздержался опредѣлить выгоднѣйшее ея направленіе, въ виду крайней противоположности показаній частныхъ лицъ, производившихъ изысканія; поэтому признавъ необходимымъ сооруженіе линіи отъ Камы до Тобола (700 верстъ), опредѣлилъ командировать спеціальную коммисію изъ инженеровъ путей сообщенія и горнаго вѣдомства для мѣстныхъ изысканій, указавъ этой коммисіи, что главнымъ условіемъ Уральской дороги должно быть удовлетвореніе нуждамъ горнозавод-

ской промышленности въ связи съ обезпеченіемъ заводовъ хорошимъ и дешевымъ каменнымъ углемъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Уральская линія должна соотвѣтствовать всѣмъ потребностямъ сибирскаго транзита, подходить къ Камѣ въ удобномъ мѣстѣ для ея перехода (въ виду будущаго продолженія этой линіи) и удовлетворять условіямъ наиболѣе дешевой системы построенія.

Мы позволимъ себѣ замѣтить, что, давая подобную инструкцію коммиссіи, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ возлагалъ на нее неразрѣшимую задачу, такъ какъ удовлетворить такимъ противуположнымъ цѣлямъ одна дорога рѣшительно не можетъ. Потребности горнозаводской промышленности состоятъ въ возможности получать по дешевымъ цѣнамъ минеральное топливо и предметы продовольствія. Такимъ потребностямъ всего лучше можетъ удовлетворять дорога отъ Луньевскихъ каменно-угольныхъ копей, проходящая чрезъ наиболѣе значительные заводы и Екатеринбургъ и доходящая если не до Троицка, то по крайней мѣрѣ до Челябинска, т. е. линія, идущая почти въ направленіи отъ сѣвера къ югу уклоняясь нѣсколько на востокъ. Такая дорога, доставляя съ сѣвера уголь въ обратныхъ поѣздахъ, подвозила бы къ заводамъ предметы продовольствія для горнозаводскаго населенія. Между тѣмъ для удовлетворенія потребностямъ сибирскаго транзита нуженъ кратчайшій путь отъ Перми чрезъ Екатеринбургъ до Тюмени, т. е. линія пересѣкающая первую почти подъ прямымъ угломъ. Выполнить подобную инструкцію можно было только, не удовлетворивъ вполнѣ ни той, ни другой цѣли, на что прямо указываетъ нынѣ устроенная желѣзная дорога, такъ какъ она, уклоняясь слишкомъ къ сѣверу для того чтобъ захватить наиболѣе значительные заводы и удлинняя такимъ образомъ путь отъ Перми до Екатеринбурга и увеличивая стоимость перевозки, не соотвѣтствуетъ потребностямъ сибирскаго транзита; останавливаясь же въ Екатеринбургѣ безъ продолженія на югъ, она не даетъ возможности горнозаводскому населенію пользоваться дешевымъ продовольствіемъ. Такимъ образомъ, желаніе удовлетворить многоразличнымъ цѣлямъ сооруженіемъ одной линіи не доставило краю тѣхъ удобствъ, которыхъ можно было ожидать отъ такой значительной затраты государственныхъ средствъ.

Наконецъ, относительно Елтонской дороги Комитетъ заключилъ не предрѣшать вопроса ни о направленіи дороги отъ Елтона, ни о признаніи именно озеро Елтона наиболѣе выгоднымъ изъ Нижневолжскихъ соляныхъ мѣсторожденій и предоставить Министрамъ

Путей Сообщенія и Финансовъ разъяснить этотъ вопросъ и затѣмъ войти съ особымъ представленіемъ.

На основаніи этихъ соображеній въ дополненіе къ утвержденной 1-го марта 1870 года первой части сѣти желѣзныхъ дорогъ составилась вторая ея часть, которая и удостоилась Высочайшаго утвержденія 27 марта того же года. Въ нее вошли слѣдующія дороги:

1) Оренбурго-Бузулукская	240	верстъ
2) Самаро-Пензенско-Моршанская	580	„
3) Скопино-Тульская {Ряжско- 4) Тульско-Калужско-Вяземская {Вяземская} .	385	„
5) Динабурго-Шавельская	200	„
6) Отъ Орлово-Грязской до Скопино-Тульской дороги (Вѣтвь Ряжско-Вяземской къ Ельцу).	135	„
7) Отъ Ливенъ до Елецко-Орловской дороги.	54	„
8) Кишинево-Прутская	103	„
9) Отъ Николаева до Елизаветградо-Кременчугской дороги (Знаменско-Николаевская) .	215	„
10) Отъ Елизаветградо-Кременчугской дороги до Кіево-Балтской (Фастовская). . . .	220	„
11) Отъ Роменъ до Харьково-Кременчугской дороги (продолженіе Ландварово-Роменской).	160	„
12) Отъ Азовской дороги чрезъ заводъ Юза до Маріуполя.	185	„
13) Отъ Азовской до Воронежско-Ростовской дороги.	200	„
14) Отъ Грушевки до Калача	270	„
15) Уральская 16) Вологодская 17) Вятско-Двинская 18) Соляная Нижневолжская }	1000	„
Сверхъ того въ эту сѣть введены вѣтви Радзивиловская отъ Праги до Новогеоргіевска и отъ Лукова до Ивангорода, двѣ послѣднія по требованію Военнаго Министра	180	„
Итого . . .	4127	верстъ

Означенную сѣть постигла та же участь, какъ и всѣ прочія утвержденныя сѣти, т. е. нѣкоторыя изъ этихъ дорогъ не только не построены до настоящаго времени, но и неизвѣстно, когда будутъ

строиться, тогда какъ другія, вовсе не входившія въ сѣть, давно уже выстроены и успѣли не только поглотить значительныя средства Государственнаго Казначейства, но и задолжать Правительству вслѣдствіе займовъ на покрытіе дефицитовъ по эксплоатаціи. Къ числу не построенныхъ до сихъ поръ дорогъ, несмотря на существенную въ нихъ необходимость, относятся: 1) Продолженіе Ландварово-Роменской дороги до ея пересѣченія съ Харьково-Кременчугской дорогой; 2) Маріупольская, несмотря на то, что начало ея подъ именемъ Константиновской дороги построено и приноситъ постоянный убытокъ; 3) Вятско-Двинская, необходимая въ видахъ предупрежденія повторенія голодной катастрофы 1868 года, всегда возможной при настоящемъ положеніи путей сообщенія, и 4) Нижневолжская, необходимая въ видахъ удешевленія соли. Вмѣсто этихъ совершенно необходимыхъ путей выстроены другіе, далеко не имѣющіе такого значенія и приносящіе чистѣйшій убытокъ. Сюда относятся: Риго-Болдерааская, Путиловская, Гутуевская, участокъ отъ Митавы до Можейки, продолженіе Новоторжской дороги до Ржева и наконецъ Привислянская дорога, которая едва ли когда-нибудь будетъ выгодна, конкурируя съ Юго-Западною. Мы не говоримъ уже о Новгородской узкоколейной и Боровицкой, такъ какъ дороги эти выстроены на частныя средства и, быть можетъ, не будутъ обременять собою средствъ Государственнаго Казначейства.

ГЛАВА IX.

Сооруженіе Кіево-Брестской, Лозово-Севастопольской и Ландварово-Роменской желѣзныхъ дорогъ.

Изложивъ соображенія, на основаніи которыхъ утверждена послѣдняя сѣть желѣзныхъ дорогъ, мы переходимъ къ изложенію исторіи сооруженія тѣхъ изъ нихъ, которыя входили въ сѣть, утвержденную 27 декабря 1868 года.

Хотя Смоленско-Брестская линія вошла только въ послѣднюю сѣть желѣзныхъ дорогъ, но условія ея сооруженія мы изложили прежде, говоря о постройкѣ Московско-Смоленской дороги, такъ какъ всѣ пренія о направленіи первой трудно было отдѣлить отъ послѣдней, а отсрочка сооруженія Смоленско-Брестской дороги по-

слѣдовала только по финансовымъ соображеніямъ, такъ что при обсужденіи послѣдней сѣти вовсе не возникало никакихъ сужденій по этому вопросу. На этомъ основаніи мы переходимъ къ изложенію исторіи сооруженія Бресто-Бердичевской линіи—исторіи замѣчательной во многихъ отношеніяхъ.

Бресто-Бердичевская линія входила въ составъ сѣти, утвержденной 27 декабря 1868 года, но концессіи на ея сооруженіе въ теченіи 1869 года выдано не было, и какъ видно изъ послѣдующихъ обстоятельствъ, по этому направленію не было сдѣлано никакихъ правительственныхъ изысканій. Повидимому, послѣ всѣхъ произведенныхъ опытовъ въ дѣлѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ, послѣ такого значительнаго колебанія стоимости ихъ сооруженія и въ виду колоссальныхъ состояній, пріобрѣтенныхъ многими строителями, необходимость подробныхъ изысканій на мѣстѣ и опредѣленія дѣйствительной стоимости сооруженія были очевидны и потому нельзя не удивляться, что по этой линіи ничего подобнаго сдѣлано не было. Обстоятельство это мы позволяемъ себѣ объяснить только тѣмъ, что дорога эта внесена была въ сѣть въ видахъ стратегическихъ, и Министерство Путей Сообщенія, не придавая ей экономическаго значенія, быть можетъ, не предполагало приступить къ ея сооруженію въ 1869 году. Между тѣмъ, въ Министерствѣ Финансовъ и въ Министерствѣ Путей Сообщенія уже существовали предположенія о передачѣ въ частныя руки всей юго-западной сѣти желѣзныхъ дорогъ. Весьма естественно, что при подобномъ настроеніи въ Министерствѣ Путей Сообщенія возникла мысль о присоединеніи Бресто-Бердичевскаго участка къ линіи отъ Кіева до Жмеринки, а участка отъ Волочиска до Балты къ Одесской желѣзной дорогѣ, и объ образованіи двухъ обществъ Одесской и Кіево-Брестской желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ обѣ дороги, исходя изъ важныхъ торговыхъ центровъ, могли имѣть кромѣ стратегическаго и экономическое значеніе. Быть можетъ, настояніе Военнаго Министерства о скорѣйшемъ сооруженіи новаго стратегическаго участка заставило ускорить разрѣшеніемъ этого вопроса и приступить къ сооруженію этой линіи безъ предварительныхъ изысканій и подробнаго проекта. Это, конечно, только одна наша догадка.

Итакъ, признавая полезнымъ передать частной предпріимчивости устройство и эксплоатацію всѣхъ юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, Министерство Путей Сообщенія 27 февраля 1870 года внесло въ Комитетъ Министровъ проектъ нормальной кон-

цессіи на Кіево-Брестскую дорогу, составленный на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Кіево-Брестская дорога составляется изъ двухъ участковъ: а) участка отстроенной уже Правительствомъ Кіево-Балтской дороги отъ Кіева до станціи Жмеринки съ вѣтвью отъ станціи Казатина до Бердичева 278 верстъ и б) участка, предположеннаго къ постройкѣ отъ Бердичева до Бреста съ вѣтвью къ Австрійской границѣ у Радзивилова, въ 535 верстъ.

2) Предположенное къ учрежденію общество Кіево-Брестской желѣзной дороги обязывалось пріобрѣсти отъ Правительства первый участокъ (отъ Кіева до Жмеринки) съ подвижнымъ составомъ, произвести на этомъ участкѣ дополнительныя обзаведенія, устройства и усиленіе подвижнаго состава и выстроить въ теченіи двухъ съ половиною лѣтъ, согласно указаннымъ техническимъ условіямъ, второй участокъ отъ Бердичева до Бреста и Радзивилова, снабдивъ также и этотъ послѣдній подвижнымъ составомъ и всѣми принадлежностями для эксплоатаціи. Вмѣстѣ съ тѣмъ, общество обязывалось войти въ соглашеніе съ компаніею Галиційской Лемберго-Бродской желѣзной дороги касательно соединенія этой послѣдней съ Радзивиловскою вѣтвію Кіево-Брестской дороги. Обществу предоставлялось владѣніе дорогою въ теченіи 81 года.

3) Стоимость уступаемаго Правительствомъ участка опредѣлена въ 14.877,000 рублей металлическихъ согласно поверстной стоимости сооруженія по контракту съ Девріеромъ. Сумму эту Правительство должно было получить акціями общества на номинальную стоимость въ 5.292,000 руб. и облигаціями на 14.544,000, всего на 19.836,000 р., т. е., считая по 75% дѣйствительной стоимости за каждый рубль нарицательнаго капитала. Стоимость дополнительныхъ работъ и поставокъ на первомъ участкѣ опредѣлена въ 1.485,000 руб. метал.; для полученія этой суммы обществу разрѣшался выпускъ акцій на 1.980,000 руб. тоже по разсчету 75% за сто.

4) Капиталъ на постройку втораго участка образуется выпускомъ на одну треть негарантированныхъ акцій и на остальныя двѣ трети облигацій съ правительственною гарантіей 5% дохода и $^1/_{10}$% погашенія. Всѣ облигаціи Правительство оставляло за собою, выплачивая за нихъ по мѣрѣ окончанія работъ наличными деньгами по 75 за сто. Самому же обществу предоставлялось реализировать лишь акціи по второму участку и на покрытіе расходовъ по дополнительнымъ работамъ и поставкамъ на первомъ

участкѣ. Размѣръ капитала на сооруженіе 2-го участка долженъ былъ опредѣлиться по конкуренціи между соискателями концессіи.

5) Количество подвижнаго состава опредѣлено для всей линіи 181 паровозъ и 3,422 вагона вмѣстѣ съ платформами, т. е. на 813 верстъ протяженія одинъ паровозъ на $4^1/_2$ версты и по 4 вагона на версту.

6) 20% акціонернаго капитала слѣдовало внести въ Государственный Банкъ въ удостовѣреніе образованія общества, каковой капиталъ и долженъ былъ выдаваться обществу по мѣрѣ производства работъ въ процентномъ отношеніи этой суммы ко всему капиталу, назначенному на новыя работы и поставки.

7) Въ теченіи трехъ мѣсяцевъ со дня утвержденія концессіи общество обязывалось представить на утвержденіе Министра Путей Сообщенія общій проектъ устройства второго участка дороги и дополнительныхъ работъ на первомъ участкѣ, а также разцѣночную вѣдомость, обнимающую весь нарицательный капиталъ, назначенный на устройство дороги.

Этотъ проектъ нормальной концессіи на Кіево-Брестскую дорогу былъ утвержденъ постановленіемъ Комитета Министровъ 10 марта 1870 года и Министру Финансовъ предоставлено было вызвать соискателей на образованіе акціонернаго общества. Вслѣдствіе поступившихъ отъ разныхъ лицъ предложеній по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ вызваны были къ конкуренціи слѣдующія лица: 1) дѣйствительный статскій совѣтникъ Воронинъ и статскій совѣтникъ Герсфельдъ; 2) коммерціи совѣтникъ Губонинъ съ варшавскимъ банкиромъ барономъ Френкелемъ; 3) подпоручикъ Каншинъ; 4) варшавскій банкиръ Кронбергъ; 5) статскій совѣтникъ фонъ-Меккъ; 6) коммерціи совѣтникъ Поляковъ; 7) дѣйствительный статскій совѣтникъ Рябининъ; 8) инженеръ-полковникъ Струве, и 9) французскій подданный Фильель-Броги, если послѣдній будетъ имѣть достаточную финансовую поддержку.

Наименьшую цѣну постройки дороги заявилъ дѣйствительный статскій совѣтникъ Рябининъ, за которымъ и было оставлено право образованія общества по положенію Комитета Министровъ, Высочайше утвержденному 27 апрѣля 1870 года. Нарицательный капиталъ второго участка опредѣлился по конкурециі въ 23.834,250 руб. мет. Такимъ образомъ весь нарицательный капиталъ общества Кіево-Брестской дороги составился изъ слѣдующихъ суммъ:

1) Акціонерный капиталъ 1-го участка	5.292,000 руб.
2) Акціонерный капиталъ на покрытіе расхода по дополнительнымъ работамъ и поставкамъ.	1.980,000 руб.
3) Акціонерный капиталъ 2-го участка	7.944,750 руб.
Итого акцій на	15 216,750 руб. мет.
4) Облигаціонный капиталъ 1-го участка	14.544,000 руб. мет.
5) Облигаціонный капиталъ 2-го участка	15.889.500 „ „
Итого облигацій	30.433,500 руб. мет.

А весь нарицательный капиталъ составилъ сумму 45.650.250 руб. мет. Изъ этой цифры Правительству принадлежалъ весь облигаціонный капиталъ и акціонерный 1-го участка въ суммѣ 5.292,000 рублей; общество же обязывалось реализировать лишь остальной акціонерный капиталъ въ размѣрѣ 9.924,750 руб. Эта реализація и представляетъ собою характеристику тѣхъ махинацій, къ которымъ прибѣгаютъ желѣзнодорожные строители и банкиры для извлеченія своихъ барышей, уступая впослѣдствіи акціонерамъ совершенно *общипанное дѣло*. Конечно, опытные дѣльцы, прежде чѣмъ набивать себѣ карманы, стараются обставить и вести дѣло такимъ образомъ, чтобы дѣятельно начать постройку дороги, предоставляя себѣ впослѣдствіи доказывать необходимость добавочныхъ средствъ. Но здѣсь повидимому вышло наоборотъ и предприниматели, какъ кажется, прежде всего подумали о себѣ; поэтому дѣло не удалось съ самаго начала и повело къ такимъ разоблаченіямъ, которыя представляютъ много поучительнаго.

Само собою разумѣется, что для такого крупнаго предпріятія, какъ реализація капитала почти въ 10 мил. метал. руб., г. Рябининъ не имѣлъ ни средствъ, ни кредита, а потому онъ долженъ былъ заручиться содѣйствіемъ какого-либо банкирскаго дома. На этомъ основаніи еще прежде составленія и утвержденія нормальной концессіи, предъявленной на конкуренцію, онъ вошелъ въ соглашеніе съ берлинскимъ банкирскимъ домомъ Блейхредеръ и К°., и заключилъ съ нимъ 27 января 1870 года контрактъ на реализацію всего капитала, нужнаго для сооруженія 2-го участка. По этому контракту одну треть акцій бралъ Блейхредеръ за себя съ уплатою за нихъ по 60% за рубль, на другую треть акцій онъ предоставлялъ себѣ право во все всемя сооруженія дороги удержать за собою по 75% за рубль, наконецъ послѣднюю треть оставлялъ за собою г. Рябининъ. Реализація всего облигаціоннаго капитала, если Правительство предоставитъ гарантію 5% дохода, принималъ

на себя Блейхредеръ по 75% за рубль и обязывался производить выдачи изъ этого капитала по мѣрѣ окончанія работъ. Кромѣ того Блейхредеръ соглашался выдать отъ 30—40% нарицательнаго капитала подъ обезпеченіе акцій, остающихся на рукахъ у г. Рябинина.

Затѣмъ, 10 марта 1870 года, какъ мы видѣли выше, утверждена была нормальная концессія, по которой Правительство оставляло за собою всѣ облигаціи общества по 75% за рубль, вслѣдствіе чего реализація этихъ облигацій уже не могла быть предоставлена Блейхредеру. Повидимому это обстоятельство не могло повредить предпріятію, такъ какъ Правительство принимало на себя обязанность реализаціи облигацій на тѣхъ же условіяхъ, на какихъ учредитель передалъ эту обязанность банкиру Блейхредеру. Точно также для г. Рябинина не возникало никакой отвѣтственности передъ Блейхредеромъ въ силу заключеннаго съ нимъ договора, такъ какъ г. Блейхредеръ ничего не терялъ, а только не получалъ тѣхъ барышей, на которые онъ могъ разсчитывать и притомъ не по винѣ г. Рябинина, а вслѣдствіе особаго распоряженія, которое являлось такимъ образомъ обстоятельствомъ независящимъ отъ воли контрагента (force majeure) и слѣдовательно не давало никакихъ правъ другой сторонѣ, тѣмъ болѣе, что въ заключенномъ договорѣ подобное обстоятельство не было предусмотрѣно и право Блейхредера не было ограждено безусловной неустойкой. Но не такъ взглянули на это обстоятельство учредитель общества г. Рябининъ и банкиръ Блейхредеръ. Какъ только сдѣлалось извѣстнымъ, что облигаціи Правительство оставляетъ за собою, они заключаютъ дополнительное условіе, по которому Рябининъ обязывается въ томъ случаѣ, если не предоставитъ реализацію облигацій Блейхредеру, уплатить послѣднему въ видѣ неустойки половину разницы между цѣною на берлинской биржѣ другихъ русскихъ гарантированныхъ желѣзнодорожныхъ облигацій и цѣною 75% за сто, по которой Блейхредеръ обязался реализировать облигаціи Кіево-Брестской желѣзной дороги. Такой договоръ состоялся 27 марта 1870 года, т. е. чрезъ 17 дней послѣ утвержденія нормальной концессіи. Намъ кажется, что такое условіе могло явиться на свѣтъ божій только потому, что по первоначальному условію вновь возникшее обстоятельство не давало Блейхредеру никакого права на подобное вознагражденіе и не освобождало его отъ исполненія другихъ принятыхъ имъ на себя обязательствъ. Еслибъ это было иначе, еслибъ можно было предположить, что гг. Рябининъ и Блейхредеръ считали, что удержаніе Правительствомъ облигацій за собою создастъ

какія-либо новыя права для Блейхредера, то въ дополнительномъ условіи не было никакой надобности, въ особенности прежде, нежели была выдана концессія г. Рябинину. Защитники г. Рябинина могли бы намъ возразить, что еслибъ онъ не согласился подписать дополнительнаго условія, то Блейхредеръ, даже не имѣя на то права, могъ отказаться отъ исполненія первоначальнаго договора, и тогда Рябининъ, вмѣсто необходимыхъ ему денегъ, могъ имѣть только процессъ. Но, во-первыхъ, банкирскій домъ едва ли бы рискнулъ на подобный процессъ въ Берлинѣ, а во-вторыхъ, условія реализаціи акцій были настолько выгодны, что по этой цѣнѣ ихъ принялъ бы каждый банкъ, въ особенности въ видѣ обезпеченія ссуды: общая сумма, выданная Блейхредеромъ подъ всѣ акціи, не превышала 40%. На этомъ основаніи мы думаемъ, что заключеніе дополнительнаго договора было вызвано не только увѣренностію обоихъ контрагентовъ, что первоначальное условіе не даетъ никакого права на требованіе съ общества вознагражденія за неполное осуществленіе договора, но было вызвано и выгодою обѣихъ сторонъ. Въ виду означенныхъ обстоятельствъ нельзя иначе объяснить себѣ согласія г. Рябинина на сдѣлку, имѣющую въ виду усилить интересъ г. Блейхредера въ ущербъ интересовъ будущаго общества.

По утвержденіи концессіи Блейхредеръ получилъ третью часть своихъ акцій и внесъ за нихъ, на основаніи условія 27 января, по 60 за 100, всего 1.984,950 руб., которые на основаніи § 3 концессіи и были внесены въ Государственный Банкъ, какъ составляющіе 20% съ акціонернаго капитала въ доказательство образованія общества. Означенная сумма подлежала выдачѣ правленію въ процентномъ отношеніи по мѣрѣ исполненія работъ, по квитанціямъ инспекціи.

Затѣмъ дѣйствительный статскій совѣтникъ Рябининъ, пригласивъ 10 лицъ, *изъявившихъ желаніе взять за себя остальныя акціи* Кіево-Брестской дороги, составилъ изъ нихъ общее собраніе 16 мая 1870 года. Мы обращаемъ вниманіе на подчеркнутыя нами слова, такъ какъ впослѣдствіи оказалось, что этихъ акцій никто изъ приглашенныхъ за себя не взялъ и ихъ не оплачивалъ: это ясно изъ того обстоятельства, что всѣ эти акціи вскорѣ послѣ того оказались въ залогѣ у Блейхредера по 30 коп. за рубль, что мы и увидимъ ниже. Точно также слѣдуетъ обратить вниманіе и на то обстоятельство, что въ этомъ такъ-называемомъ общемъ собраніи не присутствовало представителя правительственныхъ акцій, хотя на основаніи концессіи при-

сутствіе его необходимо для дѣйствительности постановленій собранія. Такимъ образомъ, несмотря на всю незаконность подобнаго собранія, оно избрало правленіе. предсѣдателемъ котораго сдѣлался учредитель общества г. Рябининъ. Собраніе это утвердило также всѣ финансовыя сдѣлки учредителя съ Блейхредеромъ и одобрило оптовый контрактъ со строителями: г. Рябининымъ и военными инженерами Фалькенгагеномъ и Ждановичемъ, на сооруженіе желѣзной дороги и производство дополнительныхъ работъ и поставокъ съ предоставленіемъ имъ полученія всѣхъ суммъ, которыя будутъ выручены по реализаціи бумагъ общества; при этомъ въ контрактѣ помѣщено было условіе, что если Правительство измѣнитъ направленіе линіи, то это не должно ни увеличивать, ни уменьшать условленной оптовой платы за работы и поставки. Такимъ образомъ оказывается, что главнѣйшія сдѣлки, которыя имѣли рѣшительное вліяніе на все финансовое положеніе общества, были утверждены лицами вовсе не причастными къ дѣлу и безъ участія представителя Правительства, дѣйствительно владѣвшаго акціями на сумму свыше пяти милліоновъ рублей.

Но всего удивительнѣе, что послѣдовавшее того же 16 мая о всемъ вышеизложенномъ донесеніе Министру Финансовъ не только не вызвало со стороны послѣдняго какого-либо возраженія, но во вновь избранное правленіе назначенъ былъ директоромъ отъ правительства дѣйствительный статскій совѣтникъ Рербергъ, который и принималъ участіе во всѣхъ послѣдующихъ распоряженіяхъ правленія.

Между тѣмъ Правленіе общества, имѣя на рукахъ нереализованныя акціи и не имѣя никакихъ другихъ средствъ для начала работъ, рѣшилось обратиться за ссудою подъ обезпеченіе акцій къ тому же Блейхредеру, вслѣдствіе чего состоялась сдѣлка, по которой Блейхредеръ выдалъ за всѣ остававшіяся свободными акціи по 30%, что составило сумму также въ 1.984,950 руб., удержавъ изъ этой суммы слѣдующую ему по дополнительному условію съ г. Рябининымъ неустойку за непредоставленіе ему реализаціи облигацій и разныхъ коммиссій всего 652,121 р. 25 к. Такимъ образомъ въ распоряженіе правленія поступило только 1.332,828 руб. 75 коп.

Но и эта сумма не помогла обществу дѣятельно приступить къ работамъ, такъ какъ она исчезла безслѣдно. Въ докладѣ правленія экстренному собранію общества 25 февраля 1871 года объ этой суммѣ сказано только, что она *выдана строителямъ* на какіе-то предварительные расходы, но на какіе именно, на то

нѣтъ никакихъ указаній въ отчетахъ правленія. Изъ этого можно заключить, что эти расходы не входили въ разцѣночную вѣдомость. Такое предположеніе подтверждается и тѣмъ, что при передачѣ оптоваго контракта другому строителю сумма эта была скинута послѣднимъ со всѣхъ статей разцѣнки въ пропорціональномъ количествѣ. (См. разцѣночную вѣдомость для расчетовъ правленія съ новымъ строителемъ Задлеромъ, приложенную къ вышеозначенному докладу общему собранію 25 февраля 1871 года).

Съ такимъ исчезновеніемъ суммы въ 1.332,828 руб. 75 к., послѣднія средства правленія для начала работъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и всякая надежда на возможность продолженія дѣла исчезли окончательно, оптовые же подрядчики также не имѣли никакихъ средствъ, а между тѣмъ самое дѣло представляло уже значительный дефицитъ, образовавшійся вслѣдствіе: а) дешевой реализаціи первой трети акцій по 60 за 100; б) удержанія Блейхредеромъ неустойки по дополнительному съ Рябининымъ договору, и наконецъ в) растраты строителями вырученныхъ по залогу акцій 1.332,828 р. 75 коп.

По расчетамъ правленія на всѣ работы и поставки на основаніи концессіи требовалась сумма въ 19.757,925 руб. Между тѣмъ средства общества состояли изъ слѣдующихъ суммъ:

По облигаціямъ общества слѣдовало получить отъ Правительства за 15.889,500 р. по 75% .	11.917,125 р.
Въ Государственномъ Банкѣ находился 20% взносъ акціонернаго капитала.	1.984,950 „
Затѣмъ находилось въ залогѣ у Блейхредера на 6.616,500 р. акцій общества. Предполагая реализацію ихъ по 75% за сто (чего было трудно ожидать) можно было выручить 4.962,375 руб. и за вычетомъ долга Блейхредеру въ суммѣ 1.984,950 руб. остается	2.977,425 „
Всего	16.879,500 р.

Сравнивая эту цифру съ необходимой суммой на окончаніе дѣла оказывался дефицитъ въ 2.887,425 руб., образовавшійся прежде, чѣмъ было приступлено къ работамъ.

Въ такихъ обстоятельствахъ строители рѣшились передать контрактъ по сооруженію дороги с.-петербургскому купцу Задлеру, который изъ оптовой суммы по прежней разцѣночной вѣдомости согласился сдѣлать скидку въ 1.332,828 руб. 75 коп., т. е. ту самую сумму, которая была растрачена прежними строителями. Такая передача контракта состоялась 28 октября 1870

года, а 7 ноября того же года эта передача была утверждена правленіемъ общества съ тѣмъ, чтобы г. Задлеръ внесъ залогъ въ милліонъ рублей въ Государственный Банкъ, по исполненіи чего, правленіе, протоколомъ 19-го ноября того же года, признало г. Задлера строителемъ.

Но и за такой скидкой необходимыя средства для сооруженія дороги доходили до 18.425,096 руб. 25 коп. и слѣдовательно оставался дефицитъ въ 1.545,596 руб. 25 коп. Тѣмъ не менѣе, вслѣдъ за передачей контракта, правленіе, пользуясь предоставленнымъ концессіей правомъ получать авансъ изъ облигаціоннаго капитала, испросило у Правительства таковой въ 500,000 руб. подъ залогъ бумагъ, представленныхъ Задлеромъ и передало ему эту сумму. Съ этими средствами новый строитель приступилъ къ работамъ и велъ ихъ настолько успѣшно, что до 1-го января имѣлъ возможность получить инспекторскихъ свидѣтельствъ на сумму близкую къ милліону рублей.

Между тѣмъ 1-го января 1871 года былъ утвержденъ уставъ общества, а 25 февраля было собрано чрезвычайное общее собраніе акціонеровъ, въ которомъ избрано новое правленіе, предсѣдателемъ котораго сдѣлался строитель Задлеръ. Въ томъ же собраніи утверждены всѣ распоряженія правленія по осуществленію предпріятія и новая разцѣночная вѣдомость для расчетовъ съ Задлеромъ на сумму 18.425,000 руб. Кромѣ того собраніе поручило вновь избранному правленію войти въ соглашеніе съ Правительствомъ объ оказаніи содѣйствія обществу къ реализаціи остальныхъ акцій. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что и въ этомъ чрезвычайномъ общемъ собраніи представителя правительственныхъ акцій не было, хотя по уставу для законности собранія присутствіе его необходимо и онъ вотируетъ въ общихъ собраніяхъ опредѣленнымъ количествомъ голосовъ. Точно также непонятно, какимъ образомъ было допущено, что строитель дороги, интересы котораго вовсе не солидарны съ интересами акціонеровъ, занялъ мѣсто предсѣдателя правленія. Обстоятельство это нисколько не обратило на себя тогда вниманія ни съ чьей стороны и потому нельзя не замѣтить, что всѣ эти общія собранія и правленія представляются не болѣе какъ фикціями и что правительственныя лица считаютъ ихъ таковыми; что въ сущности все дѣло ведется однимъ лицомъ, т. е. предпринимателемъ; фиктивная же обстановка даетъ ему только возможность оставаться безотвѣтственнымъ и пріобрѣтать извѣстныя юридическія права чрезъ посредство находящихся въ полномъ его распоряженіи фиктивныхъ правленій

и общихъ собраній. Обстоятельства, сопровождавшія сооруженіе Кіево-Брестской дороги, подтверждаютъ высказанное нами мнѣніе самымъ наглядным образомъ, и по всей вѣроятности читатель уже замѣтилъ это на основаніи сказаннаго нами; но онъ убѣдится въ этомъ еще болѣе, если прослѣдитъ наше изложеніе до конца*).

Но прежде нежели мы пойдемъ далѣе въ нашемъ изложеніи, необходимо указать на слѣдующее обстоятельство. Выше было сказано, что концессія на Кіево-Брестскую дорогу выдана была безъ предварительныхъ изысканій на всемъ участкѣ, на которомъ требовалось сооруженіе новой дороги. Линія отъ Бердичева до Бреста была опредѣлена въ общихъ выраженіяхъ и на ней былъ обозначенъ точно только одинъ промежуточный пунктъ, городъ Острогъ. Пользуясь такою неопредѣленностію концессіи, строители, разумѣется, старались, чтобъ протяженіе линіи было по возможности сокращено. Такъ какъ вѣтвь этой линіи къ Радзивилову должна быть тѣмъ короче, чѣмъ ближе пойдетъ главный путь къ австрійской границѣ вообще и къ Радзивилову въ особенности, то они и проектировали линію такимъ образомъ, что главный путь приблизился къ австрійской границѣ и укоротилъ вѣтвь къ Радзивилову болѣе чѣмъ на 20 верстъ. При разсмотрѣніи этого проекта въ Комитетѣ Министровъ Военный Министръ не согласился утвердить его въ видахъ стратегическихъ и потребовалъ, чтобы дубенскія возвышенности оставались между дорогою и австрійской границей, тогда какъ по проекту онѣ оставались къ сѣверо-востоку отъ дороги. Такое измѣненіе не только удлинняло вѣтвь къ Радзивилову, но измѣняло направленіе линіи между станціями Рожище и Шепетовкою на протяженіи 140 верстъ и оставляло городъ Острогъ въ сторонѣ. Вслѣдствіе этого еще въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1870 года Министерствомъ Путей Сообщенія было сдѣлано распоряженіе о производствѣ на указанномъ участкѣ новыхъ изысканій, что и было поручено инспектору дороги. При этомъ департаментъ желѣзныхъ дорогъ, поручая инспектору производство новыхъ изысканій, долженъ былъ одновременно извѣстить объ этомъ и правленіе, чего однакожь имъ не было сдѣлано до 9 декабря 1870 года. Впрочемъ такое упущеніе департамента имѣетъ одно лишь формальное значеніе, такъ какъ ни правленіе, ни новый строитель, имѣя постоянныя сноше-

*) Источниками для изложенія исторіи сооруженія Кіево-Брестской дороги служитъ намъ не одинъ «Сборникъ свѣдѣній», а также доклады правленій общимъ собраніямъ, приложенные къ нимъ счеты и документы, брошюры г. Задлера и объясненія на нихъ правленія.

нія съ Министерствомъ, не могли не знать о предполагаемомъ измѣненіи въ первоначальномъ проектѣ дороги. Невозможно предположить, чтобы г. Задлеръ, вступая въ новое для него дѣло въ концѣ октября мѣсяца, не справился предварительно, въ какомъ положеніи находится дѣло объ утвержденіи проекта устройства дороги. Безъ малѣйшаго сомнѣнія можно сказать, что неутвержденіе проекта и сдѣланное распоряженіе о производствѣ новыхъ изысканій были хорошо извѣстны и правленію и строителю Задлеру, и по всей вѣроятности только эта несомнѣнная извѣстность и послужила поводомъ къ тому, что департаментъ не считалъ нужнымъ посылать оффиціальное извѣщеніе.

Вслѣдствіе означеннаго распоряженія, инспекторомъ дороги г. Фуфаевскимъ, были произведены новыя изысканія на неутвержденномъ участкѣ линіи, и по разсмотрѣніи ихъ въ Комитетѣ Министровъ, они были утверждены. Общее протяженіе дороги вмѣстѣ съ Радзивиловскою вѣтвью опредѣлилось такимъ образомъ въ 521 версту, т. е. на 14 верстъ менѣе, чѣмъ значилось по концессіи. Это послѣднее обстоятельство мы просимъ замѣтить, такъ какъ оно имѣетъ значеніе при оцѣнкѣ возникшихъ впослѣдствіи претензій. 3 марта Министерство Путей Сообщенія, увѣдомляя о томъ правленіе, предложило ему строить дорогу къ сѣверо-востоку отъ Дубенскихъ горъ, согласно утвержденному Министерствомъ плану и профилю.

Это обстоятельство подало поводъ къ домогательству со стороны строителя Задлера о вознагражденіи его за убытки, вслѣдствіе измѣненія направленія линіи; убытки эти правленіе, а слѣдовательно и строитель Задлеръ, какъ предсѣдатель онаго, первоначально исчислили въ 2.341,650 руб. 23 коп., а затѣмъ впослѣдствіи цифра эта измѣнилась и возросла, какъ увидимъ, до 3.160,981 руб. 89 коп. Мы констатируемъ теперь только фактъ подобнаго домогательства, не разбирая его сущности, такъ какъ это отвлекло бы насъ отъ послѣдовательнаго разсказа о реализаціи акцій общества и пополненіи перваго его дефицита.

Во исполненіе постановленія общаго собранія 25 февраля 1871 года, а также въ виду оказавшагося уже дефицита общества въ 1.545,596 руб. 25 коп., правленіе общества обратилось къ Министру Финансовъ съ представленіемъ, въ которомъ объяснило происхожденіе означеннаго дефицита и вмѣстѣ съ тѣмъ невозможность реализаціи двухъ третей акцій, остающихся въ залогѣ у Блейхредера, вслѣдствіе чего просило, чтобы Правительство покрыло означенный дифицитъ, увеличивъ строительный капиталъ

втораго участка на 2.060,795 руб. облигаціоннаго капитала, уменьшивъ на такую же сумму стоимость перваго участка и затѣмъ, въ видахъ облегченія реализаціи акцій, приняло бы ихъ въ уплату за первый участокъ по 75 за сто съ переводомъ ровной суммы облигацій въ счетъ строительнаго капитала втораго участка. При этомъ общая сумма нарицательнаго капитала общества, какъ въ акціяхъ, такъ и въ облигаціяхъ, осталась бы безъ измѣненія. Другими словами: при такой комбинаціи стоимость выстроеннаго Правительствомъ участка дороги должна была уменьшиться на сумму 2.060,795 руб., а стоимость сооруженій и поставокъ за счетъ общества должна была на таковую же сумму увеличиться и вмѣстѣ съ тѣмъ Правительство пріобрѣтало на 6.616,500 руб. болѣе акцій, взамѣнъ предоставленныхъ обществу облигацій, за которыя Правительство обязывалось выдать обществу наличными деньгами.

Въ сущности при такой сдѣлкѣ Правительство теряло только сумму въ 2.060,795 руб., которая покрывала растраченныя обществомъ суммы и на которую уменьшилась стоимость переданнаго обществу имущества. Что же касается замѣны облигацій акціями, то намъ кажется, что это обстоятельство безразлично для Правительства, такъ какъ прибыли и убытки его зависятъ отъ доходности дороги и если дорога не приноситъ чистаго дохода, то Правительство не будетъ получать своихъ процентовъ и по облигаціонному капиталу. Конечно, нельзя не принять въ разсчетъ, что Правительство затрачивало на устройство дороги около пяти милліоновъ своихъ средствъ болѣе, чѣмъ предположено было по концессіи, но за то и выгоды его въ случаѣ доходности дороги дѣлались значительнѣе.

Когда означенное ходатайство было сообщено въ Министерство Путей Сообщенія, то здѣсь было замѣчено, что общество всѣ свои разсчеты основываетъ на предположеніи, что протяженіе 2-го участка не будетъ превышать 500 верстъ, тогда какъ длина линіи по концеесіи опредѣлена въ 535 верстъ, а по вновь утвержденному направленію въ 521 версту. Вслѣдствіе этого 4 марта 1870 года, Министерство Путей Сообщенія потребовало отъ правленія положительнаго отзыва о томъ, что испрашиваемое имъ пособіе для образованія капитала въ 18.425,096 руб. 25 коп. будетъ достаточно для устройства дороги по направленію, утвержденному правительствомъ, и что затѣмъ не будетъ испрашиваемо никакихъ новыхъ пособій.

На это требованіе, правленіе общества (того же числа) заяви-

ло Министерству, что заключивъ оптовый контрактъ съ строителемъ и передавъ ему утвержденную министерствомъ разцѣночную вѣдомость, составленную по избранному обществомъ направленію, правленіе вынуждено ходатайствовать о вознагражденіи за возникающія отъ перемѣны направленія линіи потери и убытки, исчисленные по имѣющимся даннымъ въ 2.341,650 р. 23 коп. Вслѣдствіе новаго ходатайства отъ 8 марта 1870 года на основаніи § 47 устава, по которому распоряженія Министра Путей Сообщенія могутъ быть обжалованы въ Комитетъ Министровъ, заявленіе это внесено въ означенный Комитетъ. Такое домогательство постановленіемъ Комитета Министровъ Высочайше утвержденнымъ 27 апрѣля 1871 года было отклонено и поручено Министру Путей Сообщенія вмѣнить въ обязанность обществу строить дорогу по новому направленію, одобренному Правительствомъ. Когда же о таковомъ постановленіи Комитета Министровъ сообщено было правленію общества, то послѣднее вновь повторило свое ходатайство о пособіи къ реализаціи строительнаго капитала.

Это новое указаніе правленія на существующій дефицитъ и на причины его породившія, а также на необходимость реализаціи двухъ третей акцій, конечно, давало полную возможность видѣть, что въ сущности тутъ никакого общества не было и что постройка Кіево-Брестской дороги попала въ руки аферистовъ, Блейхредера и Рябинина, съ пріисканными имъ строителями, которые злоупотребляли оказаннымъ имъ со стороны Правительства довѣріемъ и успѣли растратить значительную часть акціонернаго капитала; что вновь вступившій въ дѣло с.-петербургскій купецъ Задлеръ былъ такой же аферистъ и нисколько не заслуживалъ большаго довѣрія, какъ и первые предприниматели, въ виду его домогательства о вознагражденіи такихъ убытковъ, которыхъ онъ не имѣлъ и имѣть не могъ. Эти убытки если и могли быть, то только развѣ для первоначальныхъ строителей, которые могли сдѣлать нѣкоторые расходы и заключить подряды во время сосоставленія проекта и плановъ дороги, но которые съ избыткомъ вознаградили себя полученіемъ 1.332,828 руб., взятыхъ ими на какіе-то предварительные расходы. Что же касается до г. Задлера, то мы положительно утверждаемъ, что онъ не имѣлъ и не могъ имѣть никакихъ убытковъ отъ перемѣны направленія линіи, такъ какъ онъ вступалъ въ дѣло въ концѣ октября мѣсяца, когда положительно было извѣстно, что прежнее направленіе не будетъ утверждено.—и на мѣстѣ уже производились изысканія для проведенія линіи въ новомъ направленіи. Возможно

ли предположить, чтобы человѣкъ, не лишенный разсудка, сталъ производить работы и поставки, по извѣстному направленію, когда онъ не увѣренъ, что дорога пойдетъ по этому направленію, тѣмъ болѣе, что работы могли производиться въ другихъ мѣстахъ, такъ какъ изъ предположенной линіи оставалось еще 360 верстъ, на которыхъ не предполагалось никакихъ измѣненій. Сверхъ того, принимая къ исполненію контрактъ отъ первоначальныхъ строителей, г. Задлеръ долженъ былъ видѣть, что дорога должна быть построена во всемъ согласно плану и профилю, утвержденнымъ Правительствомъ, и слѣдовательно до утвержденія ихъ онъ могъ приступить только къ такимъ работамъ и поставкамъ, необходммость которыхъ была внѣ всякаго сомнѣнія. Еслибъ, несмотря на всѣ эти соображенія, подрядчикъ и приступилъ къ работамъ на линіи, подлежавшей измѣненію, то, конечно, былъ бы остановленъ инспекціею, которая ни въ какомъ случаѣ не могла допустить производства безполезныхъ работъ на сумму слишкомъ въ три милліона рублей. Наконецъ онъ не имѣлъ никакого права требовать вознагражденія и на томъ основаніи, что по принятому имъ контракту оптовая плата не измѣнялась въ случаѣ измѣненія Правительствомъ направленія линіи.

Задлеръ утверждаетъ, что онъ принялъ контрактъ вмѣстѣ съ утвержденной Министерствомъ Путей Сообщенія разцѣночной вѣдомостью, которая такимъ образомъ и была основаніемъ всѣхъ его коммерческихъ расчетовъ. Но такое утвержденіе не можетъ имѣть ровно никакого значенія, такъ какъ всякому понятно, что разцѣночная вѣдомость не можетъ замѣнять собою ни плана дороги, ни профиля ея и при оптовой цѣнѣ за сооруженіе линіи составляется только для того, чтобъ заранѣе опредѣлить количество платежей за каждую отдѣльную работу и поставку по мѣрѣ ихъ исполненія.

Изъ всего изложеннаго ясно, что всѣ доводы г. Задлера въ подтвержденіе его домогательства не имѣли ни малѣйшаго основанія и что у него не было никакого ни юридическаго, ни нравственнаго права требовать какого бы то ни было вознагражденія за измѣненіе направленія линіи.

На этомъ основаніи скорѣе можно было допустить, что онъ, вступая въ дѣло, имѣлъ уже заранѣе въ виду измѣненіе направленія линіи и желалъ воспользоваться этимъ обстоятельствомъ въ свою пользу въ расчетѣ на ту снисходительность къ частнымъ интересамъ, которая такъ обычна въ нашихъ правительственныхъ сферахъ, въ особенности когда это касается желѣзнодорожнаго

дѣла. Кромѣ того. катастрофа, разразившаяся надъ г. Рябининымъ, была ему, конечно, извѣстна; точно также не могло оставаться для него тайной и желаніе правительственныхъ сферъ, чтобы г. Рябининъ уступилъ свое мѣсто человѣку болѣе опытному въ дѣлѣ, а найти такого человѣка было довольно трудно, такъ какъ дѣло было испорчено. Такимъ образомъ, вступая въ дѣло Задлеръ могъ разсчитывать, что онъ дѣлаетъ одолженіе очень многимъ лицамъ не безъ вліянія и что поэтому для него достаточно и формальнаго предлога для оправданія своихъ требованій. Конечно, это одни наши предположенія, но его настойчивость и самоувѣренность, съ которыми онъ дѣйствовалъ и въ которыхъ мы будемъ имѣть случай наглядно убѣдиться, заставляютъ предполагать, что у него могъ быть подобный планъ.

Это послѣднее предположеніе, которое, повидимому, напрашивалось само собою, прямо указывало, что и на г. Задлера была плохая надежда и что поправить дѣло могло только Правительство, взявши его въ свои руки. Къ сожалѣнію, убѣжденіе, что желѣзнодорожное дѣло можетъ быть ведено только при посредствѣ частныхъ, хотя бы и фиктивныхъ обществъ, господствовало тогда во всей силѣ и его не поколебали ни продѣлки гг. Рябининыхъ и Блейхредеровъ, ни беззастѣнчивость гг. Задлеровъ.

Вслѣдствіе такихъ. взглядовъ, Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія пришли къ заключенію о необходимости оказать пособіе обществу и удовлетворить его ходатайство въ томъ видѣ, какъ оно было формулировано выше. Но вмѣстѣ съ тѣмъ, въ видахъ огражденія интересовъ Правительства, оба Министерства нашли нужнымъ постановить слѣдующія условія:

1) Чтобы правленіе дало правительству удостовѣреніе *за подписью всѣхъ своихъ членовъ, въ томъ числѣ и строителя Задлера,* что на увеличиваемыя такимъ образомъ средства оно устроитъ по указанному Правительствомъ направленію второй участокъ Кіево-Брестской дороги и окончитъ дополнительныя работы по первому участку во всемъ согласно Уставу общества и не будетъ испрашивать никакихъ новыхъ пособій.

2) Чтобы остающаяся въ Государственномъ Банкѣ часть залога, представленнаго въ него по силѣ § 6 Устава общества, была возвращена обществу лишь по совершенномъ окончаніи работъ и поставокъ по обоимъ участкамъ Кіево-Брестской дороги.

3) Чтобы уплаты по ссудѣ, выданной Блейхредеромъ подъ залогъ акцій Кіево-Брестской дороги, были произведены непосредственно Правительствомъ изъ суммъ, подлежащихъ къ выдачѣ об-

ществу съ тѣмъ, чтобы Блейхредеръ возвратилъ находящіяся у него акціи съ правомъ покупки до открытія движенія по всей дорогѣ половины ихъ по цѣнѣ 75 за 100.

4) Чтобы правленіе сообщало Правительству контракты по заграничнымъ заказамъ для уплаты слѣдующихъ по нимъ денегъ чрезъ правительственныхъ банкировъ въ дѣйствительно потребной мѣрѣ непосредственно самимъ заводчикамъ.

и 5) Чтобы суммы, причитающіяся по разцѣночнй вѣдомости на изысканія, предварительные расходы и залоги, были выданы обществу Кіево-Брестской дороги не прежде, какъ когда работы и поставки по обоимъ участкамъ настолько подвинутся, что по соглашенію Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ окончаніе сихъ участковъ признано будетъ вполнѣ обезпеченнымъ.

Эти условія ясно доказываютъ, что сомнѣніе въ финансовой благонадежности г. Задлера и тогда было не чуждо обоимъ Министерствамъ, а при такомъ сомнѣніи едва ли было осторожно оставлять дѣло въ его рукахъ, тѣмъ болѣе, что фиктивность общества, въ виду залога двухъ третей акцій у Блейхредера, не подлежала никакому сомнѣнію. Послѣдующія обстоятельства подтвердили какъ нельзя болѣе, что осторожность съ г. Задлеромъ была далеко не лишнее дѣло и что мѣры огражденія, принятыя Правительствомъ, были далеко недостаточны.

Въ самомъ дѣлѣ, какое значеніе могло имѣть для г. Задлера удостовѣреніе за его подписью въ томъ, что дальнѣйшихъ пособій общество испрашивать не будетъ? Въ крайнемъ случаѣ, онъ рисковалъ лишь тѣмъ, что при недостаточности средствъ, онъ уйдетъ изъ дѣла. а другое лицо, которое заступитъ его мѣсто, будетъ свободно отъ всякихъ обязательствъ, въ особенности, когда дѣйствительнымъ имущественнымъ отвѣтчикомъ является анонимное и притомъ фиктивное общество. Справедливость подобной мысли подтвердилась очень скоро.

Какъ только условія Правительства были сообщены правленію и строителю, послѣдній не замедлилъ подать въ правленіе заявленіе слѣдующаго содержанія: „такъ какъ при удовлетвореніи Правительствомъ послѣдняго ходатайства, оказывается обществу значительное пособіе къ превращенію его бумагъ въ наличныя средства и пополняются его убытки, образовавшіеся при реализаціи капитала, то ему, какъ строителю, представляются только два исхода для огражденія своихъ правъ по контракту — или не исполнять требованія о перенесеніи направленія дороги и начать процессъ о расторженіи контракта и о вознагражденіи по убыт-

камъ, или же уступить и тѣмъ дать возможность обществу воспользоваться значительными льготами, даруемыми ему для реализаціи его капитала. Находя затѣмъ, что, на полученныя обществомъ этимъ путемъ денежныя средства, возможно окончить всю постройку дороги, хотя съ убыткомъ, но такимъ, который можетъ быть опредѣленъ и временно перенесенъ, онъ согласенъ предложить Обществу свое содѣйствіе въ этомъ дѣлѣ на слѣдующихъ условіяхъ:

1) Окончить работы по обоимъ участкамъ за сумму 18.424,096 руб. 24 коп. металлическихъ; 2) составить новую разцѣночную вѣдомость и отказаться отъ требованія какихъ-либо новыхъ пособій до окончанія всей постройки, исключая однако всевозможныхъ облегченій и пособій общества *какъ въ денежномъ*, такъ и *строительномъ* отношеніи; 3) права его по оптовому контракту остаются неизмѣнными со всѣми послѣдствіями, такъ что, отказываясь отъ нихъ только временно для соглашенія обоюдныхъ интересовъ его строителя и Общества, онъ оставляетъ за собою право взыскать съ Общества убытки, возникшіе отъ измѣненія направленія линіи. Въ заключеніе Задлеръ выразилъ надежду, что Общество, выйдя разъ изъ своего затруднительнаго положенія, найдетъ способъ и средства вознаградить его по справедливости, не прибѣгая къ новому пособію Правительства и не обременяя себя чрезвычайными мѣрами.

Вслѣдствіе такого заявленія, правленіе 24 мая 1871 года постановило выдать Правительству требуемую подписку, вопросъ же о вознагражденіи строителя оставить открытымъ. Въ представленной же затѣмъ подпискѣ, которая подписана и г. Задлеромъ, правленіе обязывается окончить всѣ работы, не испрашивая дальнѣйшихъ со стороны Правительства пособій, но ни слова не говоритъ о сдѣланномъ г. Задлеромъ заявленіи, что онъ отказывается лишь временно отъ требованія убытковъ за измѣненіе направленія линіи, и оставляетъ за собою право искать ихъ съ Общества впослѣдствіи.

Такимъ образомъ обстоятельство это прямо указываетъ, къ какого рода махинаціямъ могутъ подавать поводъ фиктивныя анонимныя общества и какого рода юридическія ловушки такія общества могутъ создавать Правительству. Въ настоящемъ случаѣ, г. Задлеръ, будучи единственнымъ распорядителемъ дѣлъ общества, отдѣляетъ свои личные интересы, какъ строителя, отъ интересовъ правленія и общества и заставляетъ правленіе признать въ принципѣ свои права какъ строителя, чѣмъ создаетъ

себѣ до извѣстной степени призракъ юридическаго права, а между тѣмъ, какъ предсѣдатель правленія, обязывается передъ Правительствомъ выстроить дорогу на существующія средства безъ всякихъ дальнѣйшихъ отъ Правительства пособій. Само собою разумѣется, что это послѣднее обязательство не можетъ имѣть никакихъ послѣдствій, если общество не будетъ имѣть средства на окончаніе сооруженія линіи; право же строителя, признанное правленіемъ, какъ законнымъ органомъ общества, можетъ имѣть дѣйствительное юридическое значеніе. На какомъ основаніи съ такимъ опредѣленіемъ согласился директоръ отъ Правительства, это положительно непонятно. Къ этому надо прибавить, что Правительство, принимая отъ общества на 6.616,500 руб. акцій, кромѣ прежде оставленныхъ за нимъ 4.292.000 руб., становилось такимъ образомъ отвѣтчикомъ за дѣйствія правленія почти въ $^4/_5$ всего складочнаго капитала, такъ какъ въ рукахъ частныхъ акціонеровъ оставалось акцій только на 3.308,240 руб. Такимъ образомъ Задлеръ въ качествѣ предсѣдателя правленія давалъ обязательство Правительству, что наличныхъ средствъ будетъ достаточно на окончаніе линіи, а въ качествѣ строителя дороги бралъ съ того же самаго Правительства,—органомъ котораго, какъ главнаго акціонера, являлось въ настоящемъ случаѣ правленіе,—обязательство вознаградить его за убытки по окончаніи постройки дороги. Само собою разумѣется, что обязанность вознагражденія падала прямо на Правительство и потому, что оно было главнымъ акціонеромъ и потому, что никакихъ другихъ средствъ у общества, кромѣ пособія отъ правительства, быть не могло въ особенности въ первые годы эксплоатаціи дороги. Въ настоящемъ случаѣ, въ виду фиктивности общества было совершенно безразлично, кто былъ предсѣдателемъ правленія: самъ ли Задлеръ или кто другой, такъ какъ выборъ тѣхъ или другихъ лицъ въ правленіе зависѣлъ совершенно отъ него, и впослѣдствіи, когда Задлеръ сложилъ съ себя это званіе, а предсѣдателемъ правленія сдѣлался г. Ахшарумовъ, образъ дѣйствія правленія клонился еще болѣе въ пользу интересовъ строителя,—что мы и докажемъ ниже.

По полученіи вышеозначенной подписки правленія, что за означеннымъ пособіемъ Правительства наличныхъ средствъ общества будетъ достаточно на окончаніе постройки дороги, и не имѣя въ виду какъ того обстоятельства, что строитель Задлеръ отказывался отъ права требовать вознагражденія за перемѣну направленія линіи только временно, такъ и того, что правленіе признало въ принципѣ основательность такой претензіи, Министерства Путей Со-

общенія и Финансовъ испросили Высочайшее разрѣшеніе на пособіе обществу, согласно представленному имъ ходатайству. Вслѣдствіе такого увеличенія средствъ общества, работы по устройству линіи пошли весьма успѣшно.

Созванное затѣмъ общее собраніе 12 ноября 1871 года поручило избранной въ этомъ собраніи ревизіонной коммисіи, независимо отъ повѣрки отчетовъ правленія по эксплоатаціи 1-го участка дороги, выяснить совмѣстно съ правленіемъ и представить слѣдующему общему собранію подробныя соображенія: 1) объ отношеніяхъ общества къ строителю, вытекающихъ изъ заключеннаго съ нимъ оптового контракта *и изъ обязательства правленія строить дорогу по избранному правительствомъ направленію*, и 2) объ изысканіи средствъ для покрытія тѣхъ добавочныхъ расходовъ, которые обусловлены сооруженіемъ дороги по этому направленію, причемъ опредѣлить и размѣръ этихъ расходовъ.

Такое распоряженіе общаго собранія, которымъ заправлялъ, конечно, тотъ же г. Задлеръ, представляетъ новое доказательство, что послѣдній, вопреки заявленію, поданному имъ правленію 24 мая 1871 года, не желая откладывать утвержденія своей претензіи до окончанія сооруженія дороги, хотѣлъ заручиться признаніемъ своего права со стороны общаго собранія. Сверхъ того, подчеркнутыя нами слова въ постановленіи общаго собранія помѣщены не безъ умысла, такъ какъ они свидѣтельствуютъ, что правленіе приняло обязательство строить дорогу по новому направленію помимо согласія строителя, который подписалъ данную подписку Правительству не въ качествѣ строителя, а въ качествѣ предсѣдателя правленія; между тѣмъ въ требованіи правительства, во исполненіе котораго представлена была подписка, именно сказано, что она требуется отъ Задлера, камъ строителя дороги.

Такое постановленіе общаго собранія, если смотрѣть на него какъ на собраніе дѣйствительныхъ, а не мнимыхъ акціонеровъ, представляло бы весьма странное явленіе. Какимъ образомъ можно предположить, что на основаніи такихъ сомнительныхъ данныхъ, какія могъ представить г. Задлеръ, дѣйствительные собственники дѣла могли признать въ принципѣ свою повинность платить подрядчику его убытки въ нѣсколько милліоновъ, далеко имъ не доказанные и явившіеся слѣдствіемъ не ихъ вины, а распоряженія Правительства, — убытки, наличность которыхъ была отвергнута и Министерствомъ Путей Сообщенія и Комитетомъ Министровъ? Ясно, что

такое постановленіе могло быть сдѣлано только подставными лицами, а вовсе не дѣйствительными акціонерами.

Приступивъ къ исполненію порученія общаго собранія, правленіе и ревизіонная коммисія просили Задлера сообщить тѣ основанія, которыми онъ руководствовался при требованіи вознагражденія за измѣненіе направленія дороги и при опредѣленіи размѣра этого вознагражденія. Не желая утомлять читателя изложеніемъ всѣхъ словоизверженій г. Задлера, мы замѣтимъ, что новаго въ нихъ только то, что убытки свои онъ исчислилъ въ 3.360,584 руб. 38 коп., причемъ представилъ и подробный разсчетъ этихъ убытковъ. Заявляя такимъ образомъ свою претензію къ обществу, Задлеръ вышелъ изъ состава правленія 4 февраля 1872 года, и на мѣсто его предсѣдателемъ правленія избранъ былъ директоръ Ахшарумовъ.

Несмотря на очевидную неосновательность доводовъ строителя, правленіе и ревизіонная коммисія признали изложенныя соображенія строителя вполнѣ уважительными, относительно же размѣра самой претензіи нашли, что убытки и потери по финансовой части предпріятія нѣсколько преувеличены, а потому положили общую сумму вознагражденія опредѣлить въ 3.160,981 руб. 89 коп. Находя затѣмъ, что для Общества было бы крайне невыгодно предоставить строителю отыскивать свою претензію судебнымъ порядкомъ, ревизіонная коммисія и правленіе считали вполнѣ сообразнымъ съ интересами общества покончить это дѣло миролюбиво. А такъ какъ общество не имѣло въ своемъ распоряженіи свободныхъ денежныхъ суммъ для удовлетворенія строителя съ причитающимися процентами съ 1-го января 1872 года по день уплаты, то коммисія полагала необходимымъ ходатайствовать передъ Правительствомъ о содѣйствіи обществу для пріобрѣтенія означенныхъ средствъ. Но въ виду того, что переговоры съ Правительствомъ относительно реализаціи этой суммы потребуютъ много времени, въ теченіи котораго убытки общества возросли бы отъ начисленія процентовъ, коммисія и правленіе находили болѣе согласнымъ съ интересами общества немедленно удовлетворить хотя часть заявленной строителемъ претензіи, а потому признавали необходимымъ обратиться къ Правительству съ просьбою объ отсрочкѣ платежа 2.075,897 руб. 60 коп., причитающихся ему за сданный обществу подвижной составъ, для обращенія этой суммы сполна и немедленно на удовлетвореніе претензіи строителя.

Мы нарочно выписали подробный докладъ ревизіонной коммисіи и правленія общему собранію 12 марта 1872 года, чтобы пока-

зать, возможно ли относиться съ большею заботливостью къ интересамъ подрядчика и такъ мало принимать въ соображеніе интересы того общества, представителями котораго были правленіе и ревизіонная коммисія? Всякому, кажется, не трудно понять, что получить такую громадную цифру вознагражденія за мнимые убытки гораздо выгоднѣе, чѣмъ заплатить ихъ, а между тѣмъ, въ разсужденіяхъ коммисіи и правленія оказывается, что для Общества будетъ тѣмъ выгоднѣе, чѣмъ скорѣе оно заплатитъ эту громадную сумму, такъ какъ не нужно будетъ платить процентовъ, которыхъ г. Задлеръ даже и не просилъ, и уплату которыхъ коммисія и правленіе такъ любезно ему навязываютъ. Изъ этого доклада оказывается, что память совершенно измѣняетъ членамъ и коммисіи и правленія. Повидимому, не прошло еще и года послѣ того, какъ 24 мая 1871 года г. Задлеръ въ поданномъ заявленіи обязался не затруднять Общество требованіемъ вознагражденія до окончанія постройки дороги. Эта постройка еще далеко не была окончена 12 марта 1872 года и слѣдовательно срокъ къ предъявленію претензіи, опредѣленной самимъ кредиторомъ, еще не наступилъ. О какомъ же начисленіи процентовъ и притомъ съ 1-го января 1872 года говорятъ гг. члены коммисіи и правленія,—когда самое право на полученіе этого платежа не только не было утверждено, но и представлялось совершенно фиктивнымъ? Не правы ли мы были, сказавъ выше, что образъ дѣйствій правленія подъ предсѣдательствомъ г. Ахшарумова имѣлъ въ виду гораздо болѣе интересы строителя, чѣмъ интересы Общества. Такъ дѣйствовать могли только агенты Задлера, но никакъ не представители общества. Докладъ этихъ господъ общему собранію 12 марта 1872 года составленъ до такой степени беззастѣнчиво и такъ плохо скрываетъ живыя нитки, которыми сшита вся интрига, что невольно становишься въ тупикъ, почему тотчасъ же всѣ эти господа не были остановлены въ своей дѣятельности и почему все это дѣло сейчасъ же не перешло въ руки прокурорскаго надзора за явное посягательство на средства Государственнаго Казначейства. Мы говоримъ это въ виду того обстоятельства, что изъ 45 мил. руб.., составляющихъ сумму основнаго капитала общества, только 3.308,000 рублей принадлежали частнымъ акціонерамъ, остальная же сумма Правительству, и притомъ эти 3.308,000 были реализованы по 60% за сто.

Но придется еще болѣе удивляться, когда мы увидимъ, что это посягательство не осталось только намѣреніемъ, но осуществи-

лось на дѣлѣ, оставивъ за собою очень явный и несомнѣнный слѣдъ. Впрочемъ, будемъ продолжать наше изложеніе въ порядкѣ.

Общее собраніе 12 марта 1872 года составилось изъ 36 акціонеровъ, имѣвшихъ только 11,235 акцій съ правомъ на 95 голосовъ. Въ этомъ собраніи вопросъ о правѣ строителя на вознагражденіе былъ утвержденъ 93 голосами противъ 2, а вопросъ о признаніи этого вознагражденія въ размѣрѣ предположенномъ Ревизіонной Коммисіей утвержденъ 72 голосами противъ 2, остальные 21 голосъ въ балотировкѣ не участвовали. Такимъ образомъ владѣльцы акцій на сумму 1.404,375 рублей номинальной цѣны признали за обществомъ долгъ безъ всякаго основанія и притомъ въ размѣрѣ 3.160,981 руб. Впрочемъ, г. Задлеръ не удовольствовался такимъ признаніемъ долга общества со стороны своихъ агентовъ: онъ желалъ имѣть въ рукахъ безспорное право на взысканіе этихъ денегъ, а потому предложилъ правленію обратиться къ одному изъ с.-петербургскихъ мировыхъ судей для разбора и рѣшенія этого дѣла по совѣсти. По признаніи правленіемъ общества протоколомъ 29 мая 1872 года такого требованія справедливымъ, обѣ стороны обратились къ мировому судьѣ, который призналъ претензію Задлера подлежащей удовлетворенію, выдалъ ему 7 іюня 1872 года исполнительный листъ на Общество въ суммѣ 3.160,981 руб. 89 коп.

Неужели г. мировой судья не зналъ, что желѣзныя дороги строятся на казенныя средства, а дѣла такого рода не подлежатъ подсудности мировыхъ судей на основаніи 2 пункта 31 ст. Гражданскаго Судопроизводства? Къ тому же, неужели г. мировому судьѣ не пришло въ голову, что добровольное признаніе со стороны правленія общества иска въ 3.160,981 руб. 89 коп. обусловливается по всей вѣроятности поводомъ не совсѣмъ похвальнаго свойства и что содѣйствовать такимъ подвигамъ едва ли позволительно. Казалось бы нетрудно догадаться, что если правленіе соглашается на уплату строителю такой суммы безъ возраженій, то здѣсь должны страдать интересы третьихъ лицъ и всего скорѣе интересы Правительства, такъ какъ въ большинствѣ случаевъ интересы желѣзнодорожныхъ обществъ тѣсно связаны съ интересами Государственнаго Казначейства.

Обставивъ дѣло такимъ образомъ, Задлеръ начинаетъ дѣйствовать смѣлѣе и Правленіе помогаетъ ему всѣми силами. 10 іюня 1872 года Правленіе въ счетъ признаннаго общимъ собраніемъ долга общества строителю выдаетъ за него поручительство частному коммерческому банку въ суммѣ 800,000 руб. Этимъ пору-

чительствомъ правленіе принимаетъ на себя обязанность уплатить банку означенную сумму изъ первыхъ средствъ, которыя поступятъ въ распоряженіе правленія на уплату долга общества строителю. Сверхъ того еще въ 1871 году правленіе Общества открыло Задлеру кредитъ въ Международномъ Банкѣ въ 350,000 руб. съ возвратомъ изъ суммъ, слѣдующихъ за работы, и этимъ послѣднимъ кредитомъ Задлеръ пользовался постоянно въ полномъ размѣрѣ. Такимъ образомъ, общая сумма поручительствъ теперь достигаетъ 1.150,000 руб. Между тѣмъ по условіямъ оптоваго контракта строитель долженъ получать плату за произведенныя работы и поставки по квитанціямъ инспектора дороги и правленіе слѣдовательно не имѣло никакого права выдавать подрядчику впередъ суммы, на которыя имъ не представлено квитанцій и давать въ этомъ свое поручительство банкамъ. Кромѣ того, на основаніи §§ 37 и 39-го устава общества, Правленіе не имѣло никакого права кредитоваться въ банкахъ безъ особаго разрѣшенія общаго собранія, постановленнаго большинствомъ двухъ третей голосовъ, и притомъ, если въ собраніи было не менѣе половины акцій частныхъ акціонеровъ, не считая правительственныхъ. Такого постановленія общаго собранія никогда не было, а потому всякая кредитная сдѣлка правленія должна была считаться противузаконною и за нее могли отвѣчать только члены правленія лично, но ни въ какомъ случаѣ не общество, такъ какъ въ этомъ случаѣ обязательство выдано лицомъ неправоспособнымъ.

Затѣмъ работы по дорогѣ, несмотря на такое пособіе строителю, стали производиться весьма медленно и къ назначенному по уставу сроку открытія дороги, т. е. къ 27 октября 1872 года, движеніе не могло быть открыто ни на какомъ протяженіи 2-го участка, а вмѣстѣ съ тѣмъ стали поступать жалобы Правительству отъ поставщиковъ и рабочихъ строителя о неплатежѣ причитающихся имъ денегъ, и наконецъ въ декабрѣ 1872 года работы вовсе прекратились.

На всѣ требованія правленія, строитель отзывался неимѣніемъ средствъ и, не принимая въ расчетъ своего обязательства 24 мая 1871 года окончить дорогу за наличныя средства Общества, и не смотря на оказанное уже ему при посредствѣ банковъ пособіе въ 1.150,000 рублей, требовалъ уплаты, признаннаго общимъ собраніемъ, ему долга въ 3.160,981 р. 89 коп. Въ такихъ обстоятельствахъ правленіе вошло въ переговоры со строителемъ объ окончаніи съ нимъ расчетовъ и расторженіи контракта, послѣдствіемъ которыхъ и было заключеніе условія 27 января 1873

года на слѣдующихъ основаніяхъ: взамѣнъ признаннаго общимъ собраніемъ вознагражденія убытковъ строитель Задлеръ соглашается получить 2.400,000 рублей металлическихъ, отказываясь отъ всякихъ дальнѣйшихъ претензій съ тѣмъ, чтобы правленіе выдало ему поручительство для открытія кредита въ банкахъ въ суммѣ 1.300,000 руб. и приняло дорогу въ томъ видѣ, какъ она есть, удержавъ изъ строительнаго капитала и изъ суммъ, ассигнованныхъ на удовлетвореніе его денежной претензіи, всѣ тѣ суммы, которыя нужны будутъ для расчета по контрактамъ съ подрядчиками и рабочими, для покрытія сдѣланныхъ ему авансовъ, а также для окончанія постройки дороги, и притомъ не требуя отъ строителя убытковъ за неокончаніе линіи въ срокъ, опредѣленный по оптовому контракту. Если затѣмъ окажутся какіе-либо остатки, то таковые передаются строителю.

Не имѣя для исполненія этого условія свободныхъ средствъ, Правленіе обратилось 2 и 9 февраля съ ходатайствомъ въ Министерство Путей Сообщенія объ оказаніи ему пособія въ означенномъ размѣрѣ для расчета съ строителемъ, причемъ представило подлинное условіе, заключенное съ Задлеромъ.

Въ виду такого ходатайства и въ виду отсутствія у общества всякихъ средствъ къ удовлетворенію требованій строителя, правленіе общества не имѣло никакого права дѣлать какія-либо распоряженія для приведенія въ исполненіе этого условія, по крайней мѣрѣ до разрѣшенія Правительствомъ его ходатайства, и даже, въ случаѣ его удовлетворенія, было обязано предварительно привести въ извѣстность точную цифру необходимыхъ суммъ, подлежащихъ къ удержанію съ строителя и затѣмъ только выдать ему ту сумму, которая будетъ оставаться. Между тѣмъ, правленіе дѣйствуетъ какъ разъ наоборотъ: не принимая въ соображеніе ни суммъ, выданныхъ строителю авансомъ подъ залоги и имъ не отработанныхъ, ни своихъ поручительствъ международному и коммерческому банкамъ въ размѣрѣ 1.150,000 рублей, ни количества остающихся на линіи недодѣлокъ и ихъ стоимости, ни суммъ, слѣдующихъ къ уплатѣ по заказамъ строителя за подвижной составъ и даже не имѣя въ виду, окажетъ ли Правительство пособіе обществу, въ какомъ размѣрѣ и на какихъ условіяхъ, правленіе начинаетъ съ того, что принимаетъ отъ строителя обязательство уплаты его долговъ на линіи подрядчикамъ, рабочимъ и служащимъ по вѣдомости на 1.100,000 рублей и въ счетъ этой вѣдомости переводитъ на линію 200,000 руб. изъ международнаго банка въ распоряженіе агентовъ строителя, которые употребляютъ эти деньги на покрытіе

другихъ долговъ строителя, вовсе не поименованныхъ въ принятой къ уплатѣ вѣдомости. Затѣмъ выдаетъ поручительства за строителя: а) отъ 6-го февраля 1873 года международному банку въ суммѣ 425,522 руб. 62 коп.; б) отъ того же числа московскому учетному банку въ суммѣ 300,000 руб., и в) отъ 13-го февраля того же года московскому коммерческому и ссудному банку въ суммѣ 262,000 руб. Такимъ образомъ прежде, чѣмъ опредѣлилось, какая цифра будетъ слѣдовать строителю и какая цифра подлежала къ удержанію съ него, правленіе приняло къ платежу его долговъ на 1.100,000 р., выдало наличными деньгами его агентамъ 200,000 руб. и поручилось уплатить за него банкамъ вмѣстѣ съ прежними сумму 2.137,522 руб. 62 коп., т. е. кредитовало строителя на сумму въ 3.437,522 руб. 62 коп., значительно превосходившую то пособіе, о которомъ ходатайствовало передъ Правительствомъ: 2.400,000 руб. металлическихъ по тогдашнему курсу 84 за 100 кредитныхъ составляли всего 2.857,142 руб. 84 коп., менѣе на 580,379 руб. 77 коп., не говоря объ авансахъ, взятыхъ подъ залоги изъ суммъ строительнаго капитала.

Впрочемъ, такое положеніе дѣлъ оставалось Правительству вовсе неизвѣстнымъ, хотя въ правленіи участвовалъ директоръ отъ правительства. Эта вторичная несостоятельность общества, затѣмъ домогательство строителя о вознагражденіи совершенно вымышленныхъ убытковъ и въ особенности полная готовность со стороны правленія и общаго собранія признать эти убытки безъ всякихъ возраженій и даже безъ истребованія отъ строителя какихъ-либо доказательствъ, конечно, должны были прямо указать на неправильность дѣйствій правленія и строителя. При малѣйшемъ вниманіи къ дѣлу нельзя было не замѣтить въ этихъ дѣйствіяхъ обоюднаго соглашенія отстоять выгоды строителя въ ущербъ интересамъ Правительства, и поэтому съ людьми подобнаго сорта отнюдь не слѣдовало входить въ какое-либо новое соглашеніе и оказывать имъ какую бы то ни было поддержку. Настоящій моментъ былъ еще болѣе удобнымъ случаемъ для Правительства взять все дѣло въ свои руки, тѣмъ болѣе, что фиктивность общества не подлежала уже никакому сомнѣнію, а количество акцій, находившееся въ частныхъ рукахъ, было очень незначительно и владѣлецъ ихъ, берлинскій банкиръ Блейхредеръ, въ виду печальнаго положенія дѣлъ, конечно, вошелъ бы въ выгодную для Правительства сдѣлку. Относиться же снисходительно какъ къ этому господину, въ виду его продѣлокъ съ Рябининымъ, такъ и къ Задлеру въ виду его

ухищреній обезпечить за собою право на вознагражденіе за небывалые убытки, по нашему мнѣнію, не было никакихъ основаній.

Тѣмъ не менѣе, въ административныхъ сферахъ все еще закрывали глаза на явные факты и продолжали увѣрять себя, что имѣютъ дѣло не съ группою аферистовъ, а съ дѣйствительнымъ обществомъ, которое заинтересовано въ томъ, чтобъ добросовѣстно исполнить принятыя имъ на себя обязательства. На этомъ основаніи, въ виду крайне затруднительнаго положенія дѣлъ общества, ходатайство правленія о ссудѣ обществу 2.400,000 руб. металлическихъ для расчета съ строителемъ найдено было заслуживающимъ уваженія и, по соглашенію Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ, признано было возможнымъ оказать обществу вторичное пособіе на слѣдующихъ главныхъ основаніяхъ:

1) Изъ суммы 2.400,000 рублей прежде всего отдѣляются должныя обществомъ Правительству суммы за сданный обществу казенный подвижной составъ, а равно слѣдующія въ казну таможенныя пошлины за привезенный изъ-за границы, всего 593,446 руб. 34 коп. металлическихъ.

2) Затѣмъ изъ суммы пособія отдѣляются 500,000 металлическихъ, которыя по удостовѣренію инспектора необходимы на линіи для удовлетворенія самыхъ вопіющихъ претензій подрядчиковъ, поставщиковъ, служащихъ и въ особенности рабочихъ.

3) Сумма, какая затѣмъ окажется свободною, остается въ распоряженіи Правительства для производства чрезъ правленіе общества всѣхъ тѣхъ работъ, которыя окажутся нужными для приведенія дороги въ порядокъ согласно уставу съ тѣмъ, что, по окончаніи этихъ работъ, могущій оказаться остатокъ выдается правленію.

4) Вся сумма пособія считается принадлежащей обществу, а отнюдь не Задлеру, доколѣ по окончательномъ съ нимъ расчетѣ не опредѣлится, что какая-либо часть означенной суммы слѣдуетъ ему къ выдачѣ. Пособіе это оказывается не иначе, какъ: а) по отобраніи подписки отъ правленія въ томъ, что за таковымъ пособіемъ общество окончитъ дорогу безъ всякихъ дальнѣйшихъ домогательствъ и требованій новыхъ пособій и принимаетъ на себя полную отвѣтственность какъ въ этомъ, такъ и въ удовлетвореніи подрядчиковъ, поставщиковъ и рабочихъ по признаннымъ справедливыми претензіямъ, и б) по представленіи подписки Задлера, что онъ прекращаетъ всякія домогательства и претензіи къ обществу по сооруженію дороги.

5) Кромѣ того Министръ Путей Сообщенія потребовалъ, чтобы на счетъ этого пособія были отнесены нѣкоторыя дополнительныя, не

вошедшія въ разцѣночную вѣдомость работы, всего на сумму 673,518 руб. металлическихъ.

Изъ этихъ условій замѣтно уже, что Правительство недовѣряло какъ Правленію, такъ и Задлеру, а между тѣмъ не рѣшалось принять энергическія мѣры для преслѣдованія злоупотребленій. Всего удивительнѣе, что отъ правленія и строителя требовались новыя подписки и обязательства, которымъ придавалось значеніе серьезныхъ гарантій, тогда какъ опытъ долженъ былъ доказать, что объ исполненіи ихъ никто и не думалъ.

Затребованныя Министерствомъ Путей Сообщенія подписки о подчиненіи условіямъ, постановленнымъ для назначенія новаго пособія *такъ называемому обществу Кіево-Брестской дороги*, доставлены были Правленіемъ 16 февраля 1873 года, а строителемъ Задлеромъ 28 февраля того же года. Въ этихъ подпискахъ правленіе обязалось окончить дорогу безъ дальнѣйшихъ требованій новыхъ пособій, а Задлеръ согласился на то, что сумма, назначаемая ему въ вознагражденіе его претензіи къ обществу, не выдается ему на руки, а вся сполна включается въ его общій расчетъ съ обществомъ по постройкѣ Кіево-Брестской дороги и что онъ подчиняется всѣмъ условіямъ, истекающимъ изъ требованія правительства.

Такимъ образомъ въ то время, когда означенныя подписки выдавались Правительству, правленіе уже выдало Задлеру и приняло платежи за него на сумму гораздо большую противъ назначеннаго пособія, а между тѣмъ завѣряло Правительство, что сумма пособія не будетъ выдана Задлеру, а войдетъ въ общій расчетъ по постройкѣ дороги. Поэтому, скрывая отъ Правительства фактъ выдачи поручительствъ за Задлера и завѣряя въ своей подпискѣ о достаточности средствъ на сооруженіе линіи, правленіе намѣренно вводило въ заблужденіе Правительство. Конечно, можно замѣтить, что Правительство соглашалось на выдачу пособія безъ достаточной провѣрки дѣйствительнаго положенія дѣлъ; но въ этомъ случаѣ оно могло полагаться на участіе правительственнаго директора въ правленіи, который, имѣя въ виду §§ 37 и 39 устава общества, не долженъ былъ дозволить обществу входить въ кредитныя сдѣлки, а при заключеніи таковыхъ долженъ былъ довести о томъ до свѣдѣнія своего начальства. На этомъ основаніи, Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія не могли предполагать существованіе особыхъ долговыхъ обязательствъ общества передъ банками.

По полученіи указанныхъ подписокъ со стороны Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ 1 марта 1873 года было испро-

шено Высочайшее разрѣшеніе на отпускъ обществу суммы въ 2.400,000 рублей металлическихъ, причемъ было опредѣлено изъ означенной суммы, сверхъ тѣхъ расходовъ, которые были вмѣнены въ обязанность общества, употребить 882,079 руб. 84 к. на пополненіе остающагося за обществомъ неотработаннаго аванса съ освобожденіемъ принятыхъ въ обезпеченіе этого аванса залоговъ. А такъ какъ по сведеніи счетовъ не отработанныхъ авансовыхъ выдачъ оказалось всего на 867,472 руб. 16 коп., то на этотъ предметъ и была употреблена эта послѣдняя цифра. Сумма же такимъ образомъ освобожденныхъ залоговъ составляла 1.032,181 руб. 50 коп. кредитныхъ, которые и были выданы правленію.

Получивъ такимъ образомъ возможность средствами Задлера (такъ какъ залоги принадлежали ему) пополнить хотя бы часть тѣхъ долговъ строителя, въ платежѣ которыхъ правленіе за него поручилось, послѣднее и въ этомъ случаѣ не думало оберегать интересы общества, представителемъ котораго оно было. Вмѣсто того, чтобъ употребить всю эту сумму на уплату его долговъ, оно уплатило банкамъ только 829,125 р., а остальные 203,462 р. 50 к. выдало Задлеру на руки. За вычетомъ означенныхъ 829,125 руб. изъ 3.437,622 руб. 62 коп. долговыхъ суммъ Задлера, принятыхъ правленіемъ къ платежу, оставалось за строителемъ 2.608,397 р. 62 к., тогда какъ изъ суммъ ассигнованнаго пособія за вычетомъ 867,472 руб. 16 коп., употребленныхъ на пополненіе авансовъ, 673,518 р., назначенныхъ на новыя работы и 593,446 руб. 34 коп. за переданный обществу подвижной составъ правительственнаго заказа и таможенныхъ пошлинъ, оставалось всего 265,563 руб. 84 коп. мет., или кредитныхъ 331,954 р. 80 к. Поэтому правленіе въ моментъ выкупа залоговъ и вопреки данной подпискѣ Правительству находилось уже въ дефицитѣ на сумму 2.276,442 руб. 82 коп. кредитныхъ, не считая суммъ, нужныхъ на окончаніе недодѣлокъ по дорогѣ и на уплату за недостающій подвижной составъ.

Изъ послѣдующихъ обстоятельствъ видно, что данное правленію пособіе не повело ни къ чему: правленіе не могло продолжать работы по достройкѣ линіи за неимѣніемъ средствъ, а Задлеръ, заключивъ означенную выше сдѣлку съ правленіемъ и получивъ его ручательство, не замедлилъ имъ воспользоваться и, захвативъ часть своихъ залоговъ, объявилъ себя несостоятельнымъ.

Въ такихъ обстоятельствахъ Правительство все-таки не рѣшилось взять дорогу въ свое вѣдѣніе: оно продало шесть тысячъ

акцій варшавскому банкиру и строителю Либавской дороги г. Бліоху, который совершенно измѣнилъ составъ общаго собранія, состоявшагося 13-го іюня 1873 года. Собраніе это избрало г. Бліоха предсѣдателемъ правленія и ходатайствовало о назначеніи правительственной ревизіи дѣлъ общества съ самаго его основанія.

Новое правленіе приняло энергическія мѣры къ открытію движенія по линіи и оно состоялось 15-го августа 1873 года, хотя оставалось еще много недодѣлокъ.

Назначенная по ходатайству новаго правленія правительственная ревизія выяснила и послѣдній, третій, дефицитъ общества, вызванный поручительствомъ правленія за Задлера и, какъ оказывается изъ отчета правленія за первое полугодіе 1878 года, этотъ дефицитъ былъ исчисленъ ею на 1-е января 1874 года въ 2.761,414 рублей кредитныхъ. Означенный дефицитъ покрытъ былъ:

1) Вновь разрѣшеннмъ 25 апрѣля 1875 г. выпускомъ облигацій общества на сумму	1.364,897 р. 4 к. метал.
2) Половиною излишка отъ болѣе выгодной реализаціи облигацій общества, что составляетъ на долю общества	389,670 „ 23 „ „
3) Уплаченными на основаніи Высочайшаго повелѣнія 17-го декабря 1876 г. С.П-бургскому частному коммерческому банку по обязательству правленія за счетъ строителя дороги	354,769 „ 87 „ „
Всего . . .	2.109,337 р. 14 к. метал.

Такъ окончились всѣ перипетіи по сооруженію Кіево-Брестской дороги. Конечно, Правительство имѣло бы полное право съ самаго начала, въ виду исчезновенія 1.332.828 р. 75 к., полученныхъ правленіемъ отъ Блейхредера, объявить общество несостоявшимся и начать сооруженіе дороги за свой счетъ, или сдать постройку новому обществу, не имѣвшему ничего общаго съ гг. Рябиниными и Блейхредерами; оно имѣло также право не признать долговъ правленія банкамъ — долговъ, заключенныхъ безъ разрѣшенія общихъ собраній и притомъ преднамѣренно во вредъ Правительства. Но ни въ первый, ни во второй разъ Правительство не пожелало воспользоваться своими правами, не смотря на то, что дѣйствія правленій подъ предсѣдательствомъ гг. Рябинина и

Ахшарумова имѣли чисто уголовный характеръ. По всей вѣроятности Правительство не желало возбуждать уголовнаго процесса именно потому, что въ такомъ дѣлѣ вмѣстѣ съ виновными могли пострадать и люди, попавшіе тутъ случайно, по излишней довѣрчивости и непониманію дѣла. Къ тому же въ послѣднемъ случаѣ очень много пострадали бы и банки, а потери подобныхъ учрежденій, съ извѣстной точки зрѣнія, считаются вовсе не желательными и будто бы опасными для государственнаго кредита.

Что до насъ касается, то мы этого взгляда вовсе не раздѣляемъ, и, напротивъ, думаемъ, что чѣмъ строже было бы Правительство къ эксплоататорамъ народнаго достоянія, тѣмъ тверже бы держался и кредитъ горударственный и тѣмъ менѣе было бы повадно другимъ господамъ повторять эти продѣлки.

Выше въ главѣ VI нашего труда, говоря о сѣти желѣзныхъ дорогъ, утвержденной 27 декабря 1868 года и объ исторіи сооруженія Харьково-Кременчугской дороги, мы уже указывали на возникшее разногласіе въ томъ, которой дорогѣ отдать предпочтеніе: Харьково-Кременчугской или Лозово-Севастопольской. Мы видѣли также, что Комитетъ Министровъ пришелъ къ заключенію, что нѣтъ никакой надобности дѣлать выборъ между этими дорогами и призналъ необходимость строить и ту и другую, что и было Высочайше утверждено.

Въ томъ же 1868 году было разрѣшено братьямъ Панаевымъ, генералъ-адъютанту Тотлебену и барону Унгернъ - Штернбергу произвести изысканія по направленію отъ станціи Лозовой (на Азовской дорогѣ) до Севастополя съ вѣтвями къ Днѣпру и Ѳеодосіи.

Между тѣмъ, на сооруженіе Севастопольской дороги было сдѣлано нѣсколько предложеній. Прежде всѣхъ поступило предложеніе принца Ольденбургскаго и генералъ - адъютанта Тотлебена съ товарищами—дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ Дурасовымъ и инженеромъ Струве, но безъ объясненія условій концессіи.

Князь Италійскій, графъ-Суворовъ Рымникскій, вмѣстѣ съ инженеромъ Эргардтомъ ходатайствовали о выдачѣ имъ концессіи съ правительственною гарантіею 5% на весь основной капиталъ въ 35.000,000 руб. Они полагали вести дорогу отъ Крюкова до Севастополя на протяженіи 500 верстъ, слѣдовательно, просили по 70,000 руб. съ версты.

Дѣйствительный статскій совѣтникъ Воронинъ съ банкирскимъ домомъ Розенталь просили о дозволеніи образовать акціонерное общество, съ капиталомъ въ 43.800,000 руб. метал., который

долженъ образоваться выпускомъ $^1/_4$ части негарантированныхъ акцій и $^3/_4$ гарантированныхъ облигацій. Въ ихъ проектѣ дорога должна была идти отъ Лозовой до Севастополя съ вѣтвью къ Днѣпру у Екатеринослава. Длина линіи опредѣлена въ 600 верстъ, что составляетъ 73,000 руб. метал. съ версты.

Инженеръ Струве съ купцомъ Лессингомъ также просили о концессіи и разсчитывали стоимость сооруженія въ 51.887,500 р. метал., испрашивая гарантію правительства на весь необходимый капиталъ. По этому проекту желѣзная дорога должна была состоять изъ слѣдующихъ частей: главной линіи въ 559 верстъ, вѣтви къ Днѣпру у Екатеринослава 42 версты, вѣтви къ Днѣпру у Александровска 4 версты и вѣтви къ Ѳеодосіи 104 версты, всего 709 верстъ, слѣдовательно, поверстная стоимость опредѣлялась въ 73,184 руб.

Независимо отъ сего, правленіе Курско-Харьковско-Азовской дороги заявляло о данномъ ему общимъ собраніемъ акціонеровъ полномочіи просить о выдачѣ концессіи на сооруженіе этой дороги.

Въ началѣ 1869 года былъ возбужденъ вопросъ о самомъ способѣ сооруженія Севастопольской дороги и былъ предметомъ переписки между Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія. Первый находилъ, что Севастопольская дорога на $^9/_{10}$ своего протяженія проходила по степной мѣстности и только на $^1/_{10}$ — по горной. Судя по указаніямъ опыта степныя дороги могутъ быть оканчиваемы въ $1^1/_2$ или 2 года и требуютъ для своего устройства расходовъ не многимъ болѣе 50,000 рублей нарицательнаго капитала на версту; тогда какъ горныя дороги стоютъ гораздо дороже и требуютъ времени не менѣе 4-хъ лѣтъ. На этомъ основаніи дарованіе концессіи на обѣ части дороги имѣло особое неудобство. По отсутствію данныхъ, относительно стоимости сооруженія горныхъ дорогъ, концессіонеры или будутъ требовать слишкомъ высокую цѣну, или, увлекаясь конкуренціею, понизятъ ее на столько, что не въ состояніи будутъ выполнить работъ. Если же выдавать концессіи на каждый участокъ отдѣльно, то для сооруженія горнаго участка нельзя будетъ образовать акціонернаго капитала. Затѣмъ, при начатіи работъ одновременно на всемъ протяженіи дороги, самая большая часть этого пути будетъ окончена 2 годами ранѣе, чѣмъ послѣдній участокъ, и все это время будетъ оставаться безъ пользы для края и въ явный убытокъ для акціонернаго капитала. На этомъ основаніи Министръ Финансовъ признавалъ нужнымъ соорудить горный участокъ Севастопольской дороги средствами казны и, когда работы на немъ подвинутся на

столько, что можно будетъ опредѣлить время ихъ окончанія, вызвать частную дѣятельность для сооруженія степной части дороги, объявивъ притомъ частному обществу, что горный участокъ уступается ему не по той цѣнѣ, во что онъ обойдется Правительству, а по поверстной цѣнѣ степной части дороги; разница же между обѣими цѣнами составитъ капитальную жертву Правительства для достиженія вмѣстѣ съ торговою и политической цѣли.

При первомъ взглядѣ на эти соображенія оказывается, что Министерство Финансовъ признало, что участокъ дороги около Севастополя долженъ имѣть характеръ горной дороги и основало экономическіе взгляды на чисто техническихъ трудностяхъ сооруженія горныхъ дорогъ, о чемъ, повидимому, Министерство Путей Сообщенія могло бы судить гораздо вѣрнѣе.

Послѣднее, напротивъ того, полагало, что устройство участка дороги около Севастополя не представляетъ большихъ затрудненій, такъ какъ мѣстность, по которой онъ долженъ проходить, скорѣе можетъ быть названа волнистою, чѣмъ гористою. Только въ 10 верстахъ отъ Севастополя является необходимость прорыть въ горѣ тоннель въ 1,500 саж. длиною, и то въ благопріятныхъ условіяхъ грунта, и это вовсе не есть дѣло новое на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Предполагая даже, что постройка подобнаго тоннеля потребуетъ времени не менѣе 4 лѣтъ и что вслѣдствіе этого движеніе на послѣднемъ участкѣ не можетъ быть открыто, эксплоатація остальныхъ участковъ Севастопольской линіи все-таки будетъ имѣть значеніе. Дорога доведенная до Александровска уже свяжетъ между собой двѣ мѣстности, разъединенныя днѣпровскими порогами; по доведеніи ея до Сиваша, она получитъ прибавку грузовъ крымской соли; по открытіи движенія до Симферополя дорога войдетъ въ связь съ сообщеніями южнаго берега Крыма. Вслѣдствіе сего Министерство Путей Сообщенія требовало немедленной выдачи концессіи на Севастопольскую дорогу.

Мы приводимъ это разногласіе двухъ министерствъ какъ фактъ, характеризующій отношенія нашей администраціи къ практическому вопросу. Министерство Финансовъ основывало свои экономическія воззрѣнія, какъ мы видѣли, на соображеніяхъ чисто техническаго свойства, и Министерству Путей Сообщенія, конечно, не трудно было доказать неосновательность мотивировки подобныхъ воззрѣній; но затѣмъ Министерство Путей Сообщенія прибѣгаетъ къ весьма шаткимъ экономическимъ доводамъ, чтобъ доказать необходимость немедленнаго сооруженія дороги. Опытъ наглядно доказалъ, что не только отдѣльные участки этой дороги не могутъ имѣть большаго

экономическаго значенія, но его не имѣетъ и вся линія, доведенная до Севастополя, несмотря на то, что этотъ пунктъ представляетъ собою нашъ лучшій портъ на Черномъ морѣ. Между тѣмъ, предусмотрѣть подобныя послѣдствія было очень не трудно при первомъ взглядѣ на карту. Нельзя не замѣтить, что Севастополь есть портъ, выдающійся въ море по крайней мѣрѣ верстъ на 300 далѣе, чѣмъ другіе наши портовые города, и что вслѣдствіе болѣе дальняго провоза по желѣзной дорогѣ, онъ никогда не будетъ въ состояніи конкурировать съ ними въ дешевизнѣ нашихъ отпускныхъ товаровъ; съ другой стороны, заграничные товары, приходящіе къ нашимъ южнымъ портамъ, по той же самой причинѣ гораздо выгоднѣе выгружать въ портахъ Азовскихъ и въ Одессѣ, чѣмъ въ Севастополѣ, тѣмъ болѣе, что Крымъ не представляетъ ни одного торговаго центра и весьма мало населенъ; наконецъ, Николаевъ и Ростовъ на-Дону обладаютъ водяными путями, которые значительно удешевляютъ цѣну отпускныхъ товаровъ. Если бы вмѣсто постройки Севастопольской дороги средства эти были употреблены на проведеніе дорогъ къ Маріуполю и Бердянску и на устройство портовъ въ этихъ городахъ, и въ особенности въ Таганрогѣ, то русская отпускная торговля выиграла бы значительно и Правительство давно бы перестало приплачивать гарантію по Курско-Азовской дорогѣ.

Точно также не выдерживаетъ критики мнѣніе Министерства Путей Сообщенія и въ томъ отношеніи, что отдѣльные участки Лозово-Севастопольской дороги до Александровска и Сиваша могли имѣть какое-нибудь торговое значеніе. Новороссійскій край такъ мало населенъ и такъ мало развитъ въ промышленномъ отношеніи, что одна внутренняя торговля не можетъ дать желѣзной дорогѣ достаточную работу для покрытія расходовъ эксплоатаціи. Сомнѣваться въ этомъ невозможно было даже въ 1870 году.

Между тѣмъ, въ теченіи 1870 и въ началѣ 1871 года поступило еще нѣсколько новыхъ предложеній на сооруженіе этой дороги. Графъ Михаилъ Ланской вмѣстѣ съ г. Байковымъ заявляли желаніе образовать акціонерное общество съ капиталомъ въ 42.000,000 рублей съ гарантіею Правительства; графъ Апраксинъ предлагалъ устроить дорогу отъ Кременчуга къ Севастополю; кромѣ того, о допущеніи къ конкуренціи безъ подробнаго объясненія условій просили: статскій совѣтникъ Муромцевъ съ штабсъ-ротмистромъ Горяиновымъ, маіоръ Новиковъ и графъ Мусинъ-Пушкинъ.

Нормальная концессія была утверждена 9 мая 1871 года,

а 29 іюля того же года и уставъ акціонернаго общества, образованіе котораго предоставлено коммерціи совѣтнику Губонину. Основной капиталъ опредѣленъ въ 32.670,000 руб. метал. и составился выпускомъ на 1/4 часть акцій и на 3/4 облигацій; тѣмъ и другимъ предоставлена гарантія чистаго дохода въ 5%; Правительство оставило за собою всѣ облигаціи по цѣнѣ 75% за сто. Дорога предоставлялась обществу на 81 годъ. Длина линіи опредѣлена въ 613 1/2 верстъ.

Изъ этихъ условій оказывается, что поверстная стоимость дороги опредѣлена въ 53,295 руб. метал. несмотря на значительный тоннель вблизи Севастополя. Но эта дешевизна достигнута значительнымъ уменьшеніемъ количества подвижнаго состава; который опредѣленъ въ 91 паровозъ и 1636 вагоновъ и платформъ (послѣднихъ большинство 838), т. е. 6,7 версты на каждый паровозъ и по 2,6 вагона на версту. Такого ничтожнаго количества подвижнаго состава до сихъ поръ мы не встрѣчали ни на одной изъ разрѣшенныхъ дорогъ и обстоятелство это вовсе не соотвѣтствуетъ тому значенію, которое придавало этой дорогѣ Министерство Путей Сообщенія. Если дорога эта такъ важна, что каждый ея отдѣльный участокъ могъ имѣть свое самостоятельное значеніе, то она съ перваго раза должна была имѣть гораздо болѣе подвижнаго состава; если же по разцѣночной вѣдомости его назначалось менѣе, чѣмъ на другихъ дорогахъ, то отсюда слѣдуетъ заключить, что или это назначеніе дѣлалось зря, безъ всякихъ основаній, или само Министерство не вѣрило въ то, что оно утверждало.

Дорога эта открывалась по частямъ и послѣдній участокъ отъ Симферополя до Севастополя открытъ 5 января 1875 года.

Послѣднею дорогой изъ сѣти, утвержденной 27 декабря 1868 года и нѣсколько измѣненной журналомъ Комитета желѣзныхъ дорогъ 1 марта 1870 года, была Ландварово-Роменская. Читатель, слѣдившій за нашими статьями, могъ замѣтить, что учредители обществъ для постройки и эксплоатаціи дорогъ, вслѣдствіе принятой у насъ системы, вовсе не обращали вниманія на будущность дороги, на условія ея эксплоатаціи и были заинтересованы только постройкою и тѣми барышами, которые могутъ при этомъ попасть имъ въ руки. Справедливость подобнаго мнѣнія весьма наглядно подтверждается сооруженіемъ Ландварово-Роменской дороги или, лучше сказать, сооруженіемъ участка ея отъ Роменъ до пересѣченія ея съ Курско-Кіевской дорогой. Если бы частные капиталы дѣйствительно употреблялись на сооруженіе этой дороги, то, въ виду отсутствія гарантіи по акціямъ, предприниматели, конечно,

не согласились бы строить этотъ участокъ дороги безъ продолженія его до Харьково-Кременчугской линіи: подобная затрата была по меньшей мѣрѣ преждевременною и вызывала много непроизводительныхъ расходовъ. Но дѣло въ томъ, что во всемъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ частныхъ капиталовъ или вовсе нѣтъ, или очень мало и постройка ведется почти исключительно на средства Правительства. Поэтому куда бы и какъ бы ни направлялась дорога, объ этомъ наши строители не заботятся: они знаютъ, сколько каждая верста должна принести имъ барыша и этого для нихъ довольно. Не затрачивая нисколько акціонернаго капитала на сооруженіе дороги, они совершенно равнодушны къ результатамъ эксплоатаціи, будучи убѣждены вполнѣ, что всякій дефицитъ будетъ покрытъ Правительствомъ. Это послѣднее обстоятельство даетъ имъ возможность не только наживать барыши при дешевой оцѣнкѣ дороги, но даже покрывать свои убытки, если облигаціонный капиталъ оказывается недостаточнымъ. Все дѣло состоитъ въ томъ, чтобы открыть движеніе по дорогѣ ранѣе совершеннаго ея окончанія и производить работы по недодѣлкамъ во время эксплоатаціи дороги. Такой маневръ даетъ возможность относить цѣлую массу недодѣлокъ къ расходамъ эксплоатаціи, не затрачивая ни одной копѣйки на управленіе дѣломъ окончательной достройки дороги. Услѣдить съ точностію за правильнымъ отнесеніемъ расходовъ на тотъ или другой источникъ, когда производство и тѣхъ и другихъ расходовъ находится въ однѣхъ рукахъ, положительно невозможно; а если при этомъ въ подобномъ наблюденіи никто не заинтересованъ, то весьма естественно, что большая часть запасныхъ путей и другихъ недодѣлокъ покрываются изъ расходовъ эксплоатаціи. Только такимъ образомъ мы можемъ объяснить погоню за концессіями, несмотря на пониженіе строительныхъ цѣнъ.

Изысканія по Ландварово-Роменской желѣзной дорогѣ были произведены въ 1870 году. Мы не имѣемъ въ виду правительственной оцѣнки, составленной по этимъ изысканіямъ, но знаемъ, что проектъ нормальной концессіи утвержденъ 9 мая 1871 года, по которой капиталъ Общества долженъ былъ состоять изъ $^1/_4$ негарантированныхъ акцій и $^3/_4$ облигацій. Послѣднія удерживались Правительствомъ за собою по $76^1/_2$ за 100 и имъ присвоена гарантія 5% дохода и $^1/_{10}$ погашенія; длина дороги опредѣлялась въ 718 верстъ, а количество подвижнаго состава—въ 108 паровозовъ и 1848 вагоновъ и платформъ, т. е. почти такое же количество, какъ и на Лозово-Севастопольской дорогѣ. Здѣсь приходится 1 паровозъ на 6,6 версты и по $2^1/_2$ вагона на версту.

Хотя дорога останавливалась въ степи, и городъ Ромны не имѣетъ никакого экономическаго значенія, желающихъ взять на себя сооруженіе дороги явилось много, а именно: инженеръ-капитанъ Яфимовичъ съ вѣнскимъ банкиромъ Векерсгеймомъ, статскій совѣтникъ Герстфельдъ, полковникъ Жерардъ-де-Сукантонъ, купецъ Варгунинъ съ почетнымъ гражданиномъ Гинцбургомъ, торговый домъ Гладина, инженеръ-полковникъ Фалькенгагенъ, представитель Гамбургскаго сѣвернаго банка, статскій совѣтникъ фонъ Меккъ и комерціи совѣтникъ Варшавскій.

Повидимому, конкуренціи между этими лицами не было; по крайней мѣрѣ Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ не говоритъ ни слова объ этой конкуренціи: въ немъ сказано только, что по соглашенію Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ учредителемъ акціонернаго общества избранъ статскій совѣтникъ фонъ Меккъ, на имя котораго по Высочайше утвержденному 21 іюля 1871 года положенію Комитета Министровъ и была выдана концессія.

Основной капиталъ Общества опредѣленъ въ 28.466,812 руб. металлическихъ. Если мы откинемъ сумму акціонернаго капитала и возьмемъ реализаціонную цѣну облигацій, то оказывается, что дорога эта обошлась Правительству въ 24,712 руб. металлическихъ за версту, что по тогдашнему курсу выходитъ 28,242 рубля кредитныхъ. Если при этомъ принять въ соображеніе отсутствіе всякихъ техническихъ по этому направленію затрудненій, дешевизну лѣсныхъ матеріаловъ болѣе, чѣмъ на трехъ четвертяхъ ея протяженія, ничтожное количество подвижнаго состава и наконецъ земляное полотно въ одинъ путь при одной восьмой запасныхъ путей вмѣсто одной пятой, какъ это требовалось на другихъ дорогахъ, то окажется, что облигаціоннаго капитала было вполнѣ достаточно на сооруженіе дороги, акціонерный же капиталъ остался вовсе безъ употребленія. Кромѣ того, слѣдуетъ обратить вниманіе, что эксплоатація дороги открывалась отдѣльными участками и что такимъ образомъ являлась возможность смѣшивать расходы строительные съ расходами эксплоатаціи, и тогда будетъ понятно, какъ можно строить дороги за дешевую цѣну.

На этомъ мы оканчиваемъ настоящую главу, потому что Ростово-Владикавказская дорога внесена въ сѣть 1868 года уже въ 1870 году, и можетъ быть скорѣе отнесена къ сѣти утвержденной по журналу Комитета желѣзныхъ дорогъ 1870 года марта 27 дня.

ГЛАВА X.

Сооруженіе Моршанско-Сызранской, Ряжско-Вяземской и Ростово-Владикавказской желѣзныхъ дорогъ.

Въ предъидущей главѣ мы остановились на утвержденной 27 марта 1870 года новой сѣти желѣзныхъ дорогъ. Къ этой же сѣти, какъ мы сказали, слѣдуетъ отнести и Ростово-Владикавказскую дорогу, хотя о внесеніи этой дороги въ сѣть состоялось Высочайшее повелѣніе нѣсколько ранѣе, а именно 2 января 1870 года. Это тѣмъ болѣе будетъ правильно, что къ постройкѣ этой дороги приступлено было позднѣе нѣкоторыхъ дорогъ, вошедшихъ только въ сѣть 27 марта 1870 года.

Мы видѣли, что въ означенную сѣть вошли 18 дорогъ или, лучше сказать—16, такъ какъ три изъ нихъ отъ Ряжска до Вязьмы съ вѣтвью къ Ельцу образовали одну линію.

Въ эту же сѣть вошла линія Моршанско-Сызранская. Соображенія, по которымъ она введена въ сѣть, были нами подробно разсмотрѣны въ предъидущей главѣ, а потому здѣсь мы ограничимся только условіями ея сооруженія. Но прежде изложенія этихъ условій, мы должны сказать, что система конкурренціи, по которой до тѣхъ поръ отдавалось сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, признана была неудовлетворительною, и 26 января 1870 года были утверждены новыя правила, по которымъ по утвержденіи нормальной концессіи и устава общества было предоставлено Министру Путей Сообщенія вести личные переговоры съ предпринимателями и представлять Комитету Министровъ избранное въ учредители общества лицо, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ.

Проекты нормальной концессіи и устава на Моршанско-Сызранскую дорогу были внесены въ Комитетъ Министровъ 16 февраля и удостоились Высочайшаго утвержденія 10 марта 1872 года. Затѣмъ, на основаніи правилъ 26 января 1870 года Министръ Путей Сообщенія вызвалъ желающихъ взять на себя образованіе желѣзнодорожнаго общества и изъ числа представленныхъ предложеній наиболѣе выгодными были признаны предложенія статскаго совѣтника Башмакова, съ чѣмъ согласился и Министръ Финансовъ.

Вслѣдствіе сего концессія на имя г. Башмакова и уставъ общества Моршанско-Сызранской желѣзной дороги, по разсмотрѣ-

ніи ихъ въ Комитетѣ Министровъ, были Высочайше утвержденны 28 апрѣля 1872 года на слѣдующихъ условіяхъ:

Основный капиталъ общества опредѣлялся въ 22.459,200 руб. мет.,—т. е. по 45,035$^1/_2$ руб. за версту, со включеніемъ расходовъ на проценты за время постройки и реализацію капитала. Эта сумма образуется выпускомъ акцій на 5.614,800 рублей и облигацій на 16.844,400 руб. Облигаціямъ присвоена абсолютная гарантія 5% дохода и $^1/_{10}$% погашенія, а акціямъ предоставлена лишь временная гарантія на 15 лѣтъ. Общество получило право увеличить облигаціонный капиталъ впослѣдствіи на 2.000,000 руб. для производства новыхъ капитальныхъ работъ и усиленія подвижнаго состава. Реализаціонная цѣна акцій опредѣлена по 80 за сто, а облигацій, которыя удержало за собой Правительство, по 84 за сто. Не менѣе третьей части рельсовъ и половины прочихъ принадлежностей дороги слѣдовало пріобрѣсти въ Россіи изъ числа правительственныхъ заказовъ или отъ частныхъ заводчиковъ, которые согласятся на цѣны не дороже правительственныхъ. Остальное количество можетъ быть доставлено изъ-за границы и притомъ рельсы безъ оплаты таможенныхъ пошлинъ. По техническимъ условіямъ длина дороги опредѣлена въ 498$^1/_4$ версты и никакъ не болѣе 500 верстъ; полотно дороги въ одинъ путь въ 2,6 саж. ширины, радіусы кривыхъ не менѣе 300 саж., а продольные уклоны въ 0,010 саж. Количество подвижнаго состава назначено въ 71 паровозъ и 1620 вагоновъ, что составитъ по 1 паровозу на каждыя 7 верстъ и по 3$^1/_4$ вагона на версту. За исключеніемъ же изъ основнаго капитала отнесенныхъ по разцѣночной вѣдомости 3.808,660 руб. на реализацію капитала и 1.684,440 рублей процентовъ за время постройки, собственно строительный капиталъ составится на версту 34,000 руб. Такая цифра, по мнѣнію гг. Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, признана была умѣренною.

Вникая въ сущность означенныхъ условій, согласиться съ такимъ мнѣніемъ положительно невозможно, такъ какъ полотно дороги выстроено въ одинъ путь и она снабжена самымъ незначительнымъ количествомъ подвижнаго состава, а реализація капитала, не только облигацій, но и акцій, въ виду присвоенной имъ гарантіи, была выше, чѣмъ на другихъ дорогахъ. Такъ, напримѣръ, на Ландварово-Роменской дорогѣ реализація облигацій опредѣлена въ 76$^1/_2$%, а акціонерный капиталъ вовсе не гарантированъ и стало-быть не могъ быть реализованъ выше этого про-

цента; но если даже принять реализацію всего основнаго капитала по этому курсу, то и тогда сумма строительнаго капитала съ процентами за время постройки будетъ 21.777,111 рублей, что составитъ не болѣе 30,330 руб. на версту дороги, тогда какъ Моршанско-Сызранская линія оцѣнена въ 34,000 руб. (при исключеніи процентовъ за время ея сооруженія). Въ стоимости сооруженія не могло быть разницы, такъ какъ и та и другая выстроены въ одинъ путь, проходятъ по совершенно ровной мѣстности, и на Моршанской линіи допущены сотенные уклоны на всей линіи, тогда какъ на Ландваровской—только на участкѣ отъ Ландварово до Минска. Если же на послѣдней назначено меньшее количество вагоновъ, то число паровозовъ на ней болѣе, чѣмъ на Моршанской. Разсмотрѣніе разцѣночной вѣдомости приводитъ къ тѣмъ же выводамъ, такъ какъ количество земляныхъ работъ болѣе, чѣмъ по три тысячи кубиковъ на версту при полотнѣ дороги въ одинъ путь и ровной мѣстности на большемъ ея протяженіи, а равно и цѣна земляныхъ работъ и шпалъ представляется значительно преувеличенною. Рабочая плата въ Пензенской и Симбирской губерніяхъ очень не высока; 1 руб. 87 коп. метал. за кубическую сажень земляныхъ работъ и 50 коп. за шпалу въ лѣсной мѣстности Пензенской и Саратовской губерній, по которой проходитъ дорога, положительно не вѣроятны. Принимая же въ соображеніе, что первоначальное исчисленіе ея длины оказалось невѣрно и что въ дѣйствительности протяженіе ея вышло въ $484^{3}/_{4}$ версты, т. е. на 14 верстъ короче, нельзя не придти къ заключенію, что исчисленный капиталъ преувеличенъ по крайней мѣрѣ на 2.000,000 руб.

Ряжско-Вяземская желѣзная дорога была также внесена въ сѣть, утвержденную 27 марта 1870 года, какъ продолженіе Моршанско-Сызранской линіи. Въ свое время, разбирая эту сѣть, мы указывали на неосновательность сооруженія этихъ линій, а потому и здѣсь ограничимся только разсмотрѣніемъ условій ихъ сооруженія.

Первый участокъ этой дороги отъ Ряжска до Скопина былъ разрѣшенъ къ сооруженію еще въ 1869 году, но мы отложили изложеніе исторіи его сооруженія, имѣя въ виду изложить ихъ въ связи съ исторіей сооруженія всей дороги. Первоначальная мысль о сооруженіи этого участка возникла въ средѣ скопинскаго земства еще въ 1866 году. Оно предполагало ее провести къ станціи Кораблинской Рязанско-Козловской дороги по 60,000 руб. кред. за версту. Впослѣдствіи Его Императорское Высочество покойный

принцъ Петръ Георгіевичъ Ольденбургскій препроводилъ Министру Путей Сообщенія проектъ концессіи на эту дорогу на имя Комиссаровской Технической Школы, что однакожъ признано было неудобнымъ какъ со стороны Министерства Путей Сообщенія, такъ и со стороны Министерства Финансовъ. Затѣмъ были заявлены ходатайства о выдачѣ концессій на эту дорогу еще со стороны нѣсколькихъ лицъ, вслѣдствіе чего по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ признано было возможнымъ отнести эту дорогу къ категоріи питательныхъ вѣтвей, сооруженіе которыхъ допускалось при утвержденіи сѣти 27 декабря 1868 года. На этомъ основаніи нормальная концессія была внесена Министромъ Путей сообщенія въ Комитетъ Министровъ 28 іюня 1869 года, а 6 іюля того же года послѣдовало Высочайшее утвержденіе положенія Комитета Министровъ о вызовѣ на конкуренцію желающихъ. Наименьшая цѣна въ 36,840 руб. безъ правительственной гарантіи, при образованіи капитала выпускомъ однѣхъ акцій, объявлена г. Варшавскимъ, которому и выдана концессія 26 іюля 1869 года съ тѣмъ условіемъ, что въ случаѣ направленія дороги отъ Скопина на Ряжскъ, въ виду увеличенія протяженія дороги, капиталъ общества, а равно и количество подвижнаго состава должно быть соразмѣрно увеличено, на что учредитель общества изъявилъ согласіе и капиталъ общества, согласно длинѣ дороги въ 47,87 версты, опредѣленъ въ 1.584,120 руб. кредитныхъ.

Затѣмъ, по ходатайству мѣстныхъ каменно-угольныхъ промышленниковъ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 8 іюля 1871 г., было разрѣшено построить средствами правительства участокъ этой дороги отъ Скопина до Повелецъ съ вѣтвью къ каменноугольнымъ копямъ Рыкова и Бернара, а 14 августа того же года былъ заключенъ съ коммерціей совѣтникомъ Варшавскимъ контрактъ на сооруженіе Скопино-Повелецкаго участка длиною въ 26 верстъ за 516,750 руб.; впослѣдствіи къ этой суммѣ добавлено еще 13,810 руб. за устройство вѣтви отъ Повелецъ до каменно-угольныхъ копей. Весь участокъ оказался въ 29 верстъ и былъ открытъ для правильнаго движенія 23 октября 1872 года. Эксплоатація этого участка сдана была еще 20 января 1872 года во временное распоряженіе общества Скопинско-Ряжской желѣзной дороги, которое обязалось производить на немъ движеніе своимъ подвижнымъ составомъ съ уплатою Правительству половины чистаго дохода.

Между тѣмъ, 10 марта 1872 года, по журналу Комитета Министровъ, были утверждены проекты нормальной концессіи,

устава общества и техническихъ условій для сооруженія Скопино-Вяземской дороги съ тѣмъ, что на новое общество возлагалась обязанность пріобрѣсти отъ Правительства Повелецкій участокъ за сумму, равную понесеннымъ издержкамъ съ начетомъ $2^1/_2\%$ на капиталъ за время постройки. Длина всей линіи отъ Скопина черезъ Тулу и Алексинъ до Вязьмы съ вѣтвью на Елецъ опредѣлена въ $598^1/_2$ верстъ. Условія заготовки желѣзнодорожныхъ принадлежностей были одинаковыя съ Моршанско-Сызранской линіей. Вслѣдъ за тѣмъ, 19 марта 1872 года, поступаетъ ходатайство Правленія общества Ряжско-Скопинской желѣзной дороги о предоставленіи этому обществу постройки Скопинско-Вяземской дороги на слѣдующихъ условіяхъ: за Повелецкій участокъ дороги общество выплачиваетъ Правительству, какъ указано въ нормальной концессіи, со включеніемъ процентовъ за время постройки, 543,250 руб. кредитн., или, что все равно, 467,850 р. металлическихъ и выстраиваетъ за 20.171,785 руб. дорогу отъ Повелецъ до Вязьмы съ вѣтвью отъ Хрущевской станціи Скопинско-Вяземской дороги до Ельца съ устройствомъ пристаней на Окѣ въ Калугѣ и Алексинѣ и съ вѣтвями къ этимъ пристанямъ. Вся стоимость дороги отъ Скопина до Вязьмы включительно съ Повелецкимъ участкомъ ($598^1/_2$ верстъ) такимъ образомъ обходилась въ 20.639,635 руб. металлическихъ (34,500 руб. верста), не считая расходовъ на реализацію капитала. — Министръ Путей Сообщенія призналъ предложеніе общества Скопинской дороги заслуживающимъ предпочтенія передъ таковыми же другихъ лицъ, не смотря на то, что другія лица испрашивали меньшую строительную цѣну, такъ какъ они не представлялись людьми опытными или извѣстными въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, между тѣмъ какъ своевременное и прочное устройство дорогъ наиболѣе обусловливаются опытностію строителей.

Мы не можемъ не остановиться на этомъ заключеніи Министра Путей Сообщенія, такъ какъ не можемъ признать его правильности. Прежде всего мы замѣтимъ, что опытность предпринимателя въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ никогда еще не гарантировала ни своевременности, ни прочности работъ. Личный интересъ всегда дороже для предпринимателя, чѣмъ интересы Правительства или будущаго общества, и мы не разъ видѣли, какъ послѣдніе приносились въ жертву первымъ. Если работы производились быстро и прочно, то конечно не вслѣдствіе опытности строителей, а потому, что быстрая постройка приносила значительныя сбереженія въ процентахъ на капиталъ за время

сооруженія и въ расходахъ на администрацію. Что же касается прочности работъ, то она являлась или слѣдствіемъ тѣхъ громадныхъ цѣнъ, въ которыя оцѣнивались работы въ особенности въ первое время, такъ, что и при лишнихъ затратахъ оставались большіе барыши, или обусловливалась бдительностію надзора или же, наконецъ, вызывалась простымъ расчетомъ на полученіе концессій въ будущемъ, при удовлетворительномъ исполненіи работъ. Всѣмъ извѣстные желѣзнодорожные аферисты у насъ передъ глазами: развѣ мы не знаемъ, въ какомъ видѣ они сдавали построенныя ими дороги такъ-называемымъ обществамъ и достраивали ихъ на счетъ ремонтныхъ суммъ? Опытность строителя даетъ только ему умѣнье представить дѣло правительственнымъ лицамъ въ томъ видѣ, какъ онъ этого желаетъ, и ничего болѣе. Съ другой стороны, отдавать преимущество непремѣнно опытнымъ строителямъ, значитъ съуживать кругъ соискателей и водворять монополію въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, ставить себя въ зависимость отъ нѣсколькихъ ловкихъ дѣльцовъ и давать имъ поводъ думать, что безъ нихъ Россія обойтись не можетъ. Такимъ людямъ не долго стакнуться между собою и, при подобныхъ взглядахъ, поставить Правительство въ безвыходное положеніе. Намъ кажется, что администрація въ дѣлѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ прежде всего должна расчитывать на свои собственныя силы и средства, и потому искать не предпринимателя, на котораго она могла бы положиться, а того агента, на котораго она расчитываетъ возложить надзоръ за производствомъ работъ. Что же касается предпринимателя, то его нравственная благонадежность плохая гарантія: единственная гарантія его благонадежности нужной для Правительства—это его денежный залогъ и наблюденіе за тѣмъ, чтобъ онъ не могъ оставить недодѣланными дешево оцѣненныя работы,—т. е. правильно составленная разцѣночная вѣдомость и условіе не полной уплаты по ней до окончательнаго ея выполненія. Ко всему этому слѣдуетъ прибавить, что вышеозначенное заключеніе Министра Путей Сообщенія указывало какъ бы на признаніе полной несостоятельности правительственнаго надзора, а такое признаніе, въ виду столькихъ фактовъ, о которыхъ мы упоминали, имѣло полное основаніе. Министръ Путей Сообщенія дѣйствительно поставленъ былъ въ печальную необходимость относиться къ дѣлу подобнымъ образомъ, такъ какъ онъ безъ согласія Министра Финансовъ не имѣлъ права преслѣдовать виновныхъ, какія бы злоупотребленія ни сдѣлались ему извѣстными. Между тѣмъ такое преслѣдованіе принято было

у насъ называть колебаніемъ нашего кредита и въ виду финансовыхъ соображеній положительно не допускалось. Но возвратимся къ нашему вопросу.

Послѣ переговоровъ съ представителями общества Скопинской дороги установлены были слѣдующія условія: акціонерный капиталъ общества Скопинской дороги въ 1.584,100 руб. кредитныхъ присоединяется къ капиталу предположенной Скопинско-Вяземской желѣзной дороги, четвертая часть общей суммы соединенныхъ капиталовъ представляется акціями, въ число которыхъ засчитываются акціи Скопинской дороги, а остальныя три четверти облигаціями.

При переговорахъ своихъ съ Министромъ Финансовъ учредитель общества Скопинской дороги представилъ, что негарантированныя акціи не находятъ покупателей и подъ залогъ ихъ нельзя даже имѣть и 35%; стало быть, оцѣнивать ихъ въ 50% за рубль можно только съ рискомъ. Столь низкая цѣна повлечетъ за собою необходимость увеличенія основнаго капитала, который при такихъ условіяхъ долженъ быть доведенъ до 32.082,890 руб. мет. Въ виду такого заявленія для устраненія необходимости увеличенія основнаго капитала и достиженія возможности реализовать акціи по 80 за 100, Министръ Финансовъ призналъ возможнымъ даровать акціямъ гарантію 5% дохода въ теченіи первыхъ 15 лѣтъ, распространивъ ее и на акціи Ряжско–Скопинской дороги.

На этихъ основаніяхъ, Министръ Путей Сообщенія внесъ, 15 апрѣля 1872 года, въ Комитетъ Министровъ проектъ устава общества Ряжско-Вяземской дороги, основной капиталъ котораго опредѣляется въ слѣдующихъ размѣрахъ: а) капиталъ прежней Ряжско-Скопинской дороги, состоящій изъ негарантированныхъ акцій на сумму 1.584,000 руб. кредитн., или 1.364,200 руб. метал.; б) 557,000 руб. мет., подлежащихъ уплатѣ Правительству за Повелецкій участокъ, и 26.663,500 руб. на построеніе дороги отъ Повелецъ до Вязьмы—всего 28.584,700 руб., изъ которыхъ, за исключеніемъ суммы на выкупъ Повелецкаго участка (которая присоединялась къ облигаціонному капиталу), четвертая часть, или 7.006,900, составляла акціонерный капиталъ, а остальная сумма представлялась капиталомъ облигаціоннымъ, который удерживаетъ за собой Правительство по 84 за сто.

Такимъ образомъ, учредитель общества Скопинской дороги производилъ очень выгодную для себя аферу даже и въ томъ

случаѣ, еслибъ не разсчитывалъ ни на какой барышъ отъ постройки Повелецко-Вяземской дороги съ вѣтвью на Елецъ. Онъ получилъ гарантированныя бумаги на полную стоимость дороги, которая не могла приносить ему никакого дохода, и притомъ, причисливъ сумму акціонернаго капитала Скопинской дороги къ общей суммѣ основнаго капитала общества, получалъ такимъ образомъ три четверти этой суммы металлическими облигаціями; на этомъ основаніи за имущество, ничего не стоющее, онъ пріобрѣталъ 1.364,200 руб. гарантированныхъ металлическихъ цѣнностей.

Но и кромѣ того, оцѣнка сооруженія Повелецко-Вяземскаго участка была сдѣлана не дешево. Достаточно указать на то, что по разцѣночной вѣдомости земляныя работы были оцѣнены по 2 р. 50 коп. металлическихъ за кубическую сажень и это въ то время, когда на другой дорогѣ, утвержденной въ тотъ же день, а именно Моршанско-Сызранской, они были оцѣнены 1 р. 90 коп. Къ этому надо прибавить, что къ суммѣ предназначенной на рельсы и скрѣпленія 13 апрѣля 1873 года прибавлено 654,975 руб. для замѣны желѣзныхъ рельсовъ стальными и такимъ образомъ цѣна рельсовъ положена въ 2 руб. мет., между тѣмъ какъ извѣстно, что именно весною 1873 года цѣна стальныхъ рельсовъ понизилась значительно, такъ что ихъ можно было пріобрѣтать по 9 фунтовъ за тонну съ доставкою въ балтійскіе порты, т. е. ниже металлическаго рубля за пудъ. На этомъ основаніи условія постройки Ряжско-Вяземской дороги мы не можемъ считать выгодными.

Мысль о сооруженіи Ростово-Владикавказской желѣзной дороги возникла еще въ началѣ 1869 года, вслѣдствіе представленныхъ Государю Императору Великимъ Княземъ Намѣстникомъ соображеній. Вслѣдствіе этого разрѣшено было нѣкоторымъ частнымъ лицамъ произвести изысканія, а затѣмъ, какъ мы видѣли выше, 2 января 1870 года состоялось Высочайшее повелѣніе о внесеніи ея въ сѣть главнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ и обезпечить исполненіе ихъ преимущественно передъ другими. На этомъ основаніи, весною 1871 года, былъ командированъ инженеръ путей сообщенія для всесторонняго изученія представленныхъ въ министерство заявленій о наивыгоднѣйшемъ направленіи Владикавказской линіи; а 24 февраля 1872 года, на обсужденіе Комитета желѣзныхъ дорогъ Министромъ Путей Сообщенія были представлены 4 направленія, изъ которыхъ и было избрано согласно заключенію Министра Путей Сообщенія

настоящее направленіе и по журналу Комитета 7 марта 1872 года было Высочайше утверждено. Строителемъ дороги и учредителемъ общества избранъ былъ инженеръ баронъ Штенгель, который стоимость сооруженія опредѣлилъ въ 20.552,500 рублей, или 31,570 р. кред. на версту. По уставу общества нарицательный капиталъ опредѣленъ въ 6.805,400 метал. рублей акціями и 20.416,200 руб. металич. облигаціями, т. е. по 41,815 руб. метал. за версту. На акціи дарована была 15-лѣтняя гарантія, облигаціямъ же присвоена полная гарантія на все время въ обыкновенномъ размѣрѣ. Послѣднія удерживало за собой Правительство по 84 за сто. Реализаціонная же цѣна акцій опредѣлена по 80 за сто. Техническими условіями опредѣлено строить дорогу въ одинъ путь на протяженіи 651 версты, ширина полотна 2,6 сажени, продольные склоны въ 0,01; радіусъ кривыхъ не менѣе 300 саженъ. Количество подвижного состава назначено 74 паровоза и 1,490 вагоновъ, что составитъ одинъ паровозъ на 8,8 верстъ и по 2,3 вагона на версту. При такомъ ничтожномъ количествѣ подвижнаго состава, котораго мы не замѣчали ни на одной дорогѣ и при той ровной мѣстности, которой отличаются Донскія степи и сѣверный склонъ Кавказа, по которымъ проходитъ дорога, такая цѣна должна быть названа чрезмѣрною.

Тѣмъ не менѣе, въ засѣданіяхъ Комитета Министровъ 9 и 16 мая и 28 іюня 1872 года было постановлено выдать концессію на означенныхъ условіяхъ барону Штенгелю, что и было Высочайше утверждено 2-го іюля того же года.

Въ нашихъ административныхъ сферахъ дорога эта считалась исключительно дорогой стратегической и, вѣроятно, по этой причинѣ постройка ея назначена въ одинъ путь при ничтожномъ количествѣ подвижнаго состава. Но, видно, уже намъ такъ на роду написано въ дѣлѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ постоянно встрѣчать сюрпризы, т. е. придавать очень большое экономическое значеніе такимъ путямъ, которые его не имѣютъ, и затѣмъ, наоборотъ, строить дороги стратегическія и только впослѣдствіи убѣждаться въ ошибочномъ взглядѣ на дѣло и въ экономическомъ значеніи линіи. Не прошло и двухъ лѣтъ со времени сооруженія Владикавказской желѣзной дороги, какъ на нее посыпались жалобы, что она не удовлетворяетъ потребностямъ движенія, и съ сѣвернаго Кавказа потянулись къ Ростову десятки милліоновъ пудовъ груза. Но такъ какъ дорога по своимъ техническимъ условіямъ не можетъ отправлять болѣе 4 товарныхъ поѣздовъ

въ день, то само собою разумѣется, что она не въ состояніи удовлетворять потребности въ передвиженіи и вызываетъ рядомъ съ желѣзной дорогой цѣлую вереницу обозовъ, которые съ успѣхомъ конкурируютъ съ желѣзной дорогой на той ея половинѣ, которая ближе къ Ростову.

Въ виду такого явленія, читатель не посѣтуетъ на насъ, если мы подѣлимся съ нимъ сравненіемъ того, что видѣли мы при проѣздѣ по этой линіи въ 1875 и 1879 годахъ. Въ первый годъ открытія дороги на всемъ протяженіи до станціи минеральныхъ водъ—на протяженіи, которое намъ пришлось тогда видѣть,—виднѣлись только луговыя степи, охватывавшія васъ, какъ зеленое море. Только изрѣдка виднѣлись небольшіе участки, засѣянные кукурузой. Совсѣмъ другое впечатлѣніе испытываешь теперь, такъ какъ вмѣсто степей повсюду виднѣются посѣвы пшеницы и льнянаго семени. Такая перемѣна, не болѣе какъ въ три года, поразительна и обстоятельство это получаетъ особенное значеніе въ виду недостатка рабочихъ рукъ въ этой мѣстности. Въ виду подобныхъ внезапныхъ перемѣнъ невольно спрашиваешь себя, что представлялъ бы этотъ край, еслибъ на него было обращено вниманіе, еслибъ организовано было правильное заселеніе этихъ богатыхъ мѣстностей людьми, нуждающимися въ землѣ, отыскивающими только возможности приложенія своего труда и нынѣ поставленными въ необходимость ежегодно перекочевывать изъ внутреннихъ губерній съ потерею и времени и денегъ, а главное съ огромнымъ рискомъ въ случаяхъ неурожаевъ и наплыва излишнихъ рукъ? Не можемъ воздержаться отъ замѣчанія, что Владикавказская дорога должна быть приведена немедленно въ такое положеніе, которое могло бы удовлетворять потребностямъ значительнаго передвиженія грузовъ, т. е. число станцій должно быть здѣсь по меньшей мѣрѣ удвоено, а количество подвижнаго состава увеличено еще въ большей мѣрѣ. Безъ этихъ мѣропріятій, мы рискуемъ остановить дальнѣйшее развитіе края и нанести сильный вредъ всѣмъ интересамъ, которые здѣсь сосредоточились. Объ этомъ необходимо серьезно подумать.

ГЛАВА XI.

Попытка измѣнить порядокъ образованія желѣзнодорожныхъ обществъ и послѣдствія этой попытки.

Мы довели исторію сооруженія желѣзныхъ дорогъ до 1873 года, въ которомъ была сдѣлана попытка создать новую систему ихъ сооруженія, при посредствѣ дѣйствительныхъ акціонерныхъ обществъ, а не тѣхъ фикцій, которыя составляются концессіонерами, существуютъ только на бумагѣ и служатъ лишь для того, чтобы складывать всякую личную отвѣтственность съ дѣйствительныхъ строителей на какой-то призракъ въ видѣ анонимнаго общества съ неизвѣстными акціонерами. Мы говоримъ о правилахъ 30 марта 1873 года. Дѣйствительно, существовавшій до тѣхъ поръ порядокъ не могъ не возмущать совѣсть правительственныхъ лицъ, на которыхъ лежала обязанность надзора за правильностью дѣйствій гг. концессіонеровъ. Въ виду всѣхъ бывшихъ примѣровъ, хорошо извѣстныхъ Министерству Путей Сообщенія, правильность дѣйствій строителей и точность исполненія принятыхъ ими обязательствъ гарантировались только въ томъ случаѣ, когда непомѣрныя цѣны доставляли возможность огромныхъ барышей. Въ этихъ случаяхъ, конечно, не предстояло никакой надобности предпринимателямъ прибѣгать къ какимъ-либо злоупотребленіямъ или уловкамъ для огражденія своихъ выгодъ, хотя бывали примѣры, что и при такихъ условіяхъ интересы Правительства не были обезпечены. Но какъ скоро конкуренція понизила цѣны на сооруженіе дорогъ, тогда явились на сцену всевозможные извороты, передъ которыми администрація оказывалась безсильною для огражденія интересовъ Правительства и обезпеченія точнаго исполненія заключенныхъ договоровъ, въ особенности въ то время, когда въ финансовомъ управленіи установилось опасеніе, что привлеченіе виновныхъ къ судебной отвѣтственности можетъ, будто бы, колебать нашъ кредитъ на заграничныхъ рынкахъ. Мы называемъ такое опасеніе предразсудкомъ, потому что основаніемъ для подобной недовѣрчивости заграничныхъ капиталистовъ могло служить только недобросовѣстное отношеніе администраціи къ желѣзнодорожному дѣлу, а такъ какъ предполагать этого было невозможно, то поэтому подобныя опасенія не имѣли никакихъ основаній. Что же касается тѣхъ ошибочныхъ дѣйствій, на которыя мы не разъ указывали

въ нашемъ трудѣ, то они никогда и нигдѣ не колебали государственнаго кредита, если только общій государственный строй и рессурсы Государственнаго Казначейства допускали его возможность. Напротивъ того, намъ кажется, что еслибъ финансовое управленіе въ нѣкоторыхъ случаяхъ, гдѣ уклоненіе отъ принятыхъ на себя концессіонерами обязательствъ было несомнѣнно, не щадило бы виновныхъ концессіонеровъ и лицъ допустившихъ эти уклоненія и предоставило бы дѣло разсмотрѣнію и рѣшенію судебной власти, то отъ подобныхъ распоряженій государственный кредитъ могъ бы только установиться на болѣе прочныхъ основаніяхъ. Но, къ сожалѣнію, у насъ господствовалъ совершенно противоположный взглядъ на дѣло и, несмотря на всю несостоятельность системы выдачи концессій, частная иниціатива, подъ прикрытіемъ фиктивныхъ обществъ, считалась наилучшею. Недовѣріе Правительства къ своимъ собственнымъ агентамъ было такъ сильно, что оно не рѣшилось допустить систему казенной постройки, хотя бы параллельно съ системой концессій.

Между тѣмъ, ложное положеніе Министерства Путей Сообщенія — при которомъ оно, несмотря на весьма ясныя доказательства, очевидныя для всѣхъ, должно было закрывать глаза и не видѣть вовсе, что оно имѣетъ дѣло отнюдь не съ обществами, а съ отдѣльными личностями, которыя только прикрываются фирмою анонимнаго общества во избѣжаніе всякой личной отвѣтственности — было положительно невыносимо и не совмѣстно съ достоинствомъ правительственной власти. Въ такомъ положеніи весьма естественно, что Министерство Путей Сообщенія изыскивало средства, чтобъ выйти, по крайней мѣрѣ, изъ этого ложнаго положенія и имѣть дѣло не съ воображаемыми, а дѣйствительными обществами. Съ этой цѣлью г. министръ путей сообщенія, графъ А. П. Бобринскій, и внесъ въ Комитетъ Министровъ новыя правила образованія желѣзнодорожныхъ обществъ, которыя и были утверждены 30 марта 1873 года.

На основаніи этихъ правилъ, Правительство предполагало устранить участіе въ дѣлѣ концессіонеровъ, принявъ на себя обязанность образованія не фиктивныхъ, а дѣйствительныхъ акціонерныхъ обществъ, которымъ, уже по образованіи ихъ, передавать сооруженіе дорогъ на капиталъ, исчисленный на основаніи произведенныхъ изысканій по опредѣленной реализаціонной цѣнѣ бумагъ и по предварительно составленной разцѣночной вѣдомости.

Образованіе общества возлагалось на особую коммисію изъ

трехъ членовъ отъ Министерствъ: Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственнаго Контроля, которая должна была распорядиться производствомъ публичной подписки на акціи общества и открытіемъ перваго общаго собранія для выбора правленія, которому коммисія обязывалась передать дальнѣйшее управленіе дѣломъ.

Такимъ образомъ, предполагалось возможнымъ образовать дѣйствительныя акціонерныя общества, контроль которыхъ, если не устранилъ бы совершенно, то значительно уменьшилъ бы возможность злоупотребленій со стороны учредителей желѣзнодорожныхъ обществъ. Эти злоупотребленія состояли въ томъ, что учредители удерживали въ своихъ рукахъ всѣ или большее количество акцій, распоряжались отъ имени общихъ собраній, передавали сооруженіе дороги учредителямъ по оптовымъ контрактамъ за всю сумму, которая можетъ быть выручена по реализаціи бумагъ, и слѣдовательно затрачивали весь разрѣшенный къ образованію капиталъ безъ остатка; при несостоятельности же строителей или при злоупотребленіяхъ съ ихъ стороны, общества оставались безпомощными, а Правительство, затративъ грамадныя суммы съ счетъ облигаціоннаго капитала, становилось въ необходимость поддерживать общества и выдавать имъ субсидіи на окончательную достройку линій. При этомъ значительное количество неоконченныхъ работъ, не мѣшающихъ открытію движенія на линіи, строители передавали для окончанія обществамъ, по цѣнамъ, далеко не доходившимъ до ихъ дѣйствительной стоимости. Эти работы въ большинствѣ случаевъ производились насчетъ расходовъ эксплоатаціи, часто въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ, а открыть такое злоупотребленіе при единствѣ распоряженій по строительнымъ и ремонтнымъ работамъ для инспекціи было почти невозможно. Такимъ образомъ, суммы строительнаго капитала, назначенныя на эти работы, оставались въ рукахъ строителей; точно также въ ихъ рукахъ оставались и всѣ суммы, опредѣленныя на администрацію и проценты на капиталъ за время производства работъ, если движеніе на линіи открыто ранѣе опредѣленнаго по концессіи срока, не говоря уже о той экономіи, которая могла быть слѣдствіемъ или уменьшенія работъ или болѣе выгоднаго ихъ производства въ сравненіи съ разцѣночной вѣдомостью.

Весьма естественно, что Министерство Путей Сообщенія, проектируя правила для образованія дѣйствительныхъ, а не мнимыхъ акціонерныхъ обществъ, предполагало возможнымъ устранить

систему оптовыхъ контрактовъ на сооруженіе линіи, очевидно невыгодныхъ дѣйствительнымъ акціонерамъ, и такимъ образомъ оставить въ рукахъ общества запасныя средства, которыя могли бы служить или на поддержаніе общества въ первое время его существованія, или на улучшеніе пути и увеличеніе подвижнаго состава, еслибъ обстоятельства того потребовали. Вмѣстѣ съ тѣмъ при гласной отчетности обществъ могли выясниться многіе хозяйственные вопросы по сооруженію дорогъ и дѣйствительная ихъ стоймость при извѣстныхъ техническихъ условіяхъ.

Конечно, мы не можемъ отвергать, что система эта представляла собой не болѣе какъ полумѣру, и что даже при точномъ исполненіи этихъ правилъ спекулянты могли захватить въ свои руки дѣло сооруженія желѣзныхъ дорогъ, а затѣмъ вести его прежнимъ порядкомъ. Но само собою разумѣется, что подобный исходъ былъ бы тѣмъ болѣе затрудненъ, чѣмъ добросовѣстнѣе исполнила бы свои обязанности учредительная коммисія и чѣмъ условія подписки давали бы менѣе возможности захватить акціи въ однѣ руки. Ниже при изложеніи того порядка, который былъ принятъ у насъ при подпискѣ, мы изложимъ подробно наше мнѣніе по этому поводу, а теперь замѣтимъ только, что считая участіе частныхъ обществъ въ дѣлѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ положительно вреднымъ, мы все-таки думаемъ, что правила 30 марта были шагомъ впередъ и, при томъ сопротивленіи, которое оказывало финансовое управленіе системѣ казенной постройки дорогъ, давали возможность Министерству Путей Сообщенія перейти отъ совершенно безконтрольнаго сооруженія къ возможности какого-либо учета и, вмѣстѣ съ тѣмъ, освобождали Министерство отъ того ложнаго положенія, при которомъ правительственная власть поставлена была въ необходимость сознательно допускать такой порядокъ вещей, который былъ внѣ всякаго закона.

Къ этому слѣдуетъ прибавить, что правила 30 марта не ограничивались однимъ изложеннымъ способомъ исполненія желѣзнодорожныхъ предпріятій: они допускали также и другіе, а именно казенную постройку и сооруженіе второстепенныхъ линій и питательныхъ вѣтвей при посредствѣ тѣхъ обществъ, къ линіямъ которыхъ эти дороги примыкали. На основаніи этихъ правилъ передъ началомъ года, когда Комитетъ Министровъ утвердитъ соображенія о дорогахъ, постройка которыхъ можетъ быть начата въ наступающемъ году, Министръ Путей Сообщенія обязанъ былъ внести свои соображенія о способахъ испол-

ненія, т. е. о той системѣ сооруженія, которая избирается для каждой отдѣльной линіи. Такимъ образомъ правила 30 марта 1873 года давали возможность перехода отъ системы нанесшей столько вреда государству—къ новому порядку сооруженія за счетъ Правительства и предоставляли возможность конкуренціи двухъ системъ,—конкуренціи, доставившей столько выгодъ при сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Пруссіи.

Къ сожалѣнію въ нашихъ вліятельныхъ сферахъ господствовало совершенно иное воззрѣніе и постройка при посредствѣ гг. концессіонеровъ считалась наиболѣе удобною, хотя ни одинъ изъ правительственныхъ агентовъ не могъ бы себѣ присвоить и сотой доли того произвола и тѣхъ выгодъ, которыя доставались на долю частныхъ предпринимателей, не говоря уже о качествахъ взводимыхъ ими сооруженій и убыточности эксплоатаціи путей, выстроенныхъ при подобной системѣ. Въ виду подобнаго настроенія у насъ не было даже сдѣлано и попытки приступить къ сооруженію какой-либо дороги на счетъ Правительства, не смотря на то, что правилами 30 марта возможность таковой въ принципѣ допускалась. Впрочемъ слѣдуетъ замѣтить, что правила 30 марта существовали только на бумагѣ и никогда не были приложены на практикѣ въ томъ видѣ, какъ они были задуманы и Высочайше утверждены, такъ какъ образованіе въ 1874 году четырехъ желѣзнодорожныхъ обществъ по подпискѣ произошло совершенно на иныхъ началахъ, давшихъ полную возможность крупнымъ желѣзнодорожнымъ предпринимателямъ повернуть дѣло на прежнюю торную дорогу.

Вслѣдъ за утвержденіемъ означенныхъ правилъ Министръ Путей Сообщенія, 21 мая 1873 года, внесъ въ Комитетъ Министровъ соображенія о сооруженіи 14 новыхъ дорогъ, а именно:

1) Оренбургской, отъ праваго берега рѣки Волги близъ Сызрани до Оренбурга, съ вѣтвью къ Самарской пристани, въ 512 верстъ.

2) Донецкой каменноугольной, отъ станціи Никитовки на Азовской дорогѣ до Волго-Донской дороги съ вѣтвью чрезъ Луганскій заводъ къ рѣкѣ сѣверному Донцу, въ 555 верстъ.

3) Уральской горнозаводской, отъ Перми до Екатеринбурга съ вѣтвью къ Луньевскимъ каменноугольнымъ копямъ и къ Билимбаевскому заводу, въ 616½ верстъ.

4) Привислянской, отъ ст. Ковеля на Кіево-Брестской дорогѣ

чрезъ Варшаву до Млавы на Прусской границѣ съ вѣтвью къ Лукову, въ 475 верстъ.

5) Сумской, отъ станціи Ворожбы на Курско-Кіевской дорогѣ черезъ Сумы до станціи Мерефы на Азовской дорогѣ, въ 223 версты.

6) Фастовской, отъ станціи Фастово на Кіево-Брестской дорогѣ черезъ мѣстечко Смѣлу до станціи Знаменки на Харьково-Николаевской дорогѣ съ вѣтвями къ г. Черкасамъ и къ м. Шполѣ, въ 327 верстъ.

7) Маякской, отъ Одессы до Маякъ, 52 версты.

8) Новгородско-Старорусской, узкоколейной, 90½ верстъ.

9) Баскунчакской, Солевозной, 51 верста.

10) Дерптской, отъ Дерпта до ст. Тапсъ на Балтійской желѣзной дорогѣ, 107 верстъ.

11) Голубовской, каменноугольной—узкоколейной, 55 верстъ.

12) Мелитопольской, отъ ст. Еленовки на Константиновской дорогѣ до Мелитополя съ вѣтвями къ Маріуполю и Бердянску, 360 верстъ.

13) Петровской вѣтви, отъ станціи Ясиноватой на Константиновской дорогѣ до Донецкой каменноугольной дороги, 45 верстъ.

14) Раненбургской вѣтви Рязанско-Козловской дороги, 30 верстъ.

Всего 3,499 верстъ.

Комитетъ Министровъ при разсмотрѣніи этихъ предположеній 5 іюня 1873 года пришелъ къ заключенію о необходимости всѣхъ указанныхъ линій и, утвердивъ строительныя цѣны 10 желѣзныхъ дорогъ, опредѣлилъ приступить къ постройкѣ ихъ по возможности въ теченіи года и предоставить Министру Путей Сообщенія внести свои соображенія о строительныхъ цѣнахъ остальныхъ четырехъ дорогъ. Такое опредѣленіе Комитета въ значительной своей части осталось до сихъ поръ не исполненнымъ, несмотря на то, что въ то время средства на эти сооруженія всѣ были на-лицо, какъ это именно выражено въ означенномъ постановленіи Комитета.

Мы, съ своей стороны, позволимъ себѣ сдѣлать нѣкоторыя замѣчанія по поводу этой сѣти. Относительно Оренбургской дороги можно сказать, что выдвигать изъ общей сѣти путей сообщенія линію въ 500 верстъ, при отсутствіи въ краѣ развитой промышленности, едва ли представлялось необходимостью, тѣмъ болѣе, что здѣсь переходъ черезъ Волгу долженъ былъ потребовать значи-

тельныхъ издержекъ, которыя долго не окупятся Правительству. Подобный путь представляется намъ чистѣйшей роскошью, возможной только при обиліи и дешевизнѣ капиталовъ, слѣдовательно не позволительной для нашего отечества. То же можно сказать и о горнозаводской Уральской линіи, тѣмъ болѣе, что эта линія оторвана отъ общей сѣти дорогъ огромнымъ разстояніемъ. Кромѣ этого, дорога эта, въ виду стремленія достигнуть одной линіей двухъ цѣлей — облегчить сибирскій транзитъ и удовлетворить потребностямъ горнозаводскаго дѣла, — не можетъ достигать ни той, ни другой; допущенные же на ней продольные склоны дѣлаютъ для нея невозможною дешевую доставку минеральнаго топлива къ горнымъ заводамъ, тогда какъ одною изъ цѣлей ея сооруженія было поставлено именно возможное удешевленіе этой доставки. Практика вполнѣ подтверждаетъ наше мнѣніе, что обѣ дороги эти не могутъ имѣть никакого экономическаго значенія. На всѣхъ новыхъ дорогахъ, даже не имѣющихъ большаго экономическаго значенія, въ первые годы движеніе постоянно возрастаетъ, между тѣмъ какъ на этихъ двухъ дорогахъ, несмотря на недавнее ихъ открытіе, валовой сборъ значительно сокращается въ сравненіи съ первыми годами послѣ открытія: ясно, что начавшееся было движеніе грузовъ оказалось невыгоднымъ. Привислянская дорога, по сознанію самого Комитета Министровъ, требовалась только въ видахъ государственной обороны и, слѣдовательно, не имѣла никакого экономическаго значенія. Признаемся, что намъ трудно понять подобныя стратегическія соображенія. Намъ кажется, что линія эта можетъ быть полезною только въ случаѣ оборонительной войны противъ Австріи и Германіи, взятыхъ вмѣстѣ, и притомъ, если признано будетъ возможнымъ удерживать оборонительное положеніе на западъ отъ этой линіи. Но не надо быть стратегомъ, чтобъ понимать весь вредъ такой оборонительной линіи, которая можетъ подвергнуться нападенію съ обоихъ фланговъ. Ясно, что удерживать за собою линію рѣки Вислы въ этомъ случаѣ мы не можемъ, а должны отступать внутрь страны, и тогда Привислянская желѣзная дорога, хотя бы и разрушенная, можетъ быть возстановлена и послужитъ не въ пользу, а во вредъ Россіи. Кромѣ того намъ кажется, что Россія ни въ какомъ случаѣ не можетъ долго еще принять вызовъ Австро-Германскаго союза, и слѣдовательно издержки, въ видахъ столь отдаленной будущности, могутъ считаться совершенно излишними. Что же касается односторонней обороны противъ Австріи или Германіи, то театромъ военныхъ дѣйствій едва ли можетъ

быть Царство Польское, а навѣрное будетъ мѣстность въ первомъ случаѣ къ югу, а въ послѣднемъ къ сѣверу. такъ что привислянская дорога также не будетъ имѣть тутъ значенія. Что касается Сумской и Фастовской дорогъ, то ихъ сооруженіе признано необходимымъ въ видахъ содѣйствія свеклосахарной производительности и едва ли имѣетъ какое-нибудь значеніе. Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что сахаръ очень цѣнный продуктъ, для котораго гужевая перевозка до ближайшихъ магистральныхъ линій не могла считаться обременительной, а производство сахара не столько у насъ развито, чтобъ перевозка его могла окупить издержки на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ. Что же касается доставки топлива на заводы, то цѣль эта едва ли могла быть достигнута однимъ сооруженіемъ желѣзныхъ дорогъ. Пока не водворится у насъ торговля минеральнымъ топливомъ въ обширныхъ размѣрахъ, до тѣхъ поръ заводы не въ состояніи будутъ перейти къ этому отопленію. Продолженіе Константиновской дороги къ Маріуполю дѣйствительно полезно, но продолженіе той же дороги до Мелитополя на Севастопольской линіи не можетъ обѣщать никакихъ выгодъ. Вся мѣстность, по которой проходитъ эта линія, отстоитъ отъ портовыхъ городовъ Маріуполя и Бердянска въ 50 или 60 верстахъ, а на такое разстояніе всегда будетъ выгоднѣе возить гужемъ, чѣмъ грузить на желѣзныя дороги; это явленіе повторяется на всѣхъ нашихъ желѣзныхъ дорогахъ и мы не считаемъ нужнымъ его доказывать. Что касается до мелкихъ питательныхъ вѣтвей, то о ничтожномъ ихъ значеніи говорить не стоитъ. Такимъ образомъ, изъ всѣхъ четырнадцати проектированныхъ вновь дорогъ, мы придаемъ наибольшее значеніе Донецкой каменноугольной дорогѣ, но не въ томъ видѣ какъ она проектирована тогда, отъ Азовской до Волгодонской дороги, а еще менѣе въ томъ видѣ какъ она нынѣ построена. Дорога эта, какъ мы думаемъ, лишь тогда получитъ значеніе, когда соединитъ Волгу съ Днѣпромъ, дойдетъ до Знаменско-Николаевской дороги и будетъ имѣть вѣтвь къ Маріуполю. Въ этомъ видѣ она доставитъ выходъ минеральному топливу не только на эти двѣ рѣки и къ Азовскому морю, но и на всѣ южныя желѣзныя дороги. На этомъ основаніи, намъ бы казалось, что, вмѣсто 14 предположенныхъ дорогъ, гораздо было полезнѣе проложить одну на всемъ означенномъ протяженіи. Мы можемъ сказать при этомъ, что таково было мнѣніе покойнаго Чевкина, но не знаемъ причинъ, по которымъ не признано было возможнымъ привести его въ исполненіе.

26 августа 1873 года, г. Министръ Путей Сообщенія по соглашенію съ Министромъ Финансовъ внесъ въ Комитетъ Министровъ проекты уставовъ акціонерныхъ обществъ восьми дорогъ, а именно: Оренбургской, Уральской, Донецкой, Сумской, Дерптской, Старорусской, Фастовской и Привислянской, вмѣстѣ съ техническими условіями ихъ сооруженія. По этимъ уставамъ предполагалось дать правительственную гарантію акціямъ на 15 лѣтъ, облигаціямъ же впредь до ихъ погашенія и оставить ихъ за Правительствомъ по 84 за сто.

Это представленіе Министра Путей Сообщенія разсматривалось въ Комитетѣ Министровъ 23 и 30 октября, 1 и 6 ноября того же года. Въ виду представленныхъ Министромъ Финансовъ соображеній, что при гарантіи акціонернаго капитала лишь на 15 лѣтъ трудно было бы ожидать успѣшной подписки на акціи, Комитетомъ признано было необходимымъ допустить гарантію Правительства на все время существованія обществъ. Затѣмъ сооруженіе новыхъ дорогъ положено было ограничить четырьмя: Оренбургскою, Фастовскою, Уральскою и Привислянскою; опубликовать проектированные для нихъ уставы безъ означенія номинальной цѣны основныхъ капиталовъ, предоставивъ опредѣленіе времени открытія и срока подписки по каждой дорогѣ соглашенію Министровъ Финансовъ и Путей сообщенія съ тѣмъ, чтобы о реализаціонной цѣнѣ акцій означенные министры входили со всеподданнѣйшими докладами передъ самымъ объявленіемъ каждой подписки. При окончательной редакціи въ силу этого постановленія § 34 Устава, опредѣляющаго гарантію Правительства, слова проекта: *„временно на 15 лѣтъ“* были замѣнены словами *„абсолютно на все время существованія общества“*.

Въ такомъ видѣ уставы получили Высочайшее утвержденіе 18 ноября 1873 года и вслѣдъ за тѣмъ были опубликованы.

Мы живо помнимъ это время: всѣ предприниматели съ нетерпѣніемъ ждали новыхъ порядковъ и потому каждое распоряженіе Правительства подвергалось всестороннему обсужденію; слухи о назначеніи сроковъ подписки ловились съ жадностью. Но проходитъ декабрь и январь, а объявленій о назначеніи дня подписки не появляется. Новое правленіе Кіево-Брестской желѣзной дороги изъ опасенія встрѣтить конкурента, если образуется особое общество для сооруженія и эксплоатаціи Привислянской желѣзной дороги, созываетъ общее собраніе акціонеровъ, которое уполномочиваетъ свое правленіе ходатайствовать о предоставленіи этому обществу сооруженія Привислянской желѣзной дороги съ

пониженіемъ стоимости сооруженія на два милліона рублей. Такое предложеніе, какъ извѣстно, было отклонено, по причинамъ, для насъ совершенно непонятнымъ. Вообще спекуляція не дремала: интересы ея были сильно затронуты и различные слухи, сбивавшіе съ толку публику, относительно продолжительности дѣйствія новыхъ правилъ,—слухи одинъ невѣроятнѣе другаго,—передавались изъ устъ въ уста. Насколько во всѣхъ этихъ слухахъ было правды и лжи, конечно опредѣлить невозможно,—но нельзя сомнѣваться, что былъ какой-то недостатокъ единства въ административныхъ дѣйствіяхъ, потому что въ теченіи болѣе чѣмъ двухъ мѣсяцевъ со времени опубликованія уставовъ, срокъ подписки не назначался, точно также не назначалась и учредительная коммисія, несмотря на то, что лучшее время года для осуществленія крупныхъ предпріятій проходило напрасно и капиталисты держали въ готовности значительныя суммы. Все это поддерживало различные невѣроятные слухи и даже въ газетахъ заговорили, что Министръ Путей Сообщенія оставляетъ свой постъ. Наконецъ въ первыхъ числахъ февраля было опубликовано постановленіе Комитета Финансовъ, Высочайше утвержденное 1-го февраля 1874 года. На основаніи этого постановленія, акціямъ новыхъ обществъ присвоивалась абсолютная гарантія въ 5% дохода и $^1/_{10}$% погашенія съ тѣмъ, что слѣдующія въ уплату по акціямъ суммы выдаются полностію держателямъ акцій и никакія требованія кредиторовъ общества не могутъ быть относимы на предназначаемыя къ уплатѣ по акціямъ суммы. Точное же опредѣленіе финансовыхъ условій, какъ-то: нарицательной стоимости акціонернаго капитала и каждой отдѣльной акціи, сроковъ и размѣра взносовъ по послѣднимъ, порядка разверстки, равно какъ назначенія времени и мѣстъ подписки и самое наблюденіе за производствомъ послѣдней предоставлялись одному Министру Финансовъ.

Такое постановленіе Комитета Финансовъ не только уничтожало совершенно правила 30 марта 1873 года, но и измѣняло въ существенныхъ чертахъ уставы обществъ, одобренные Комитетомъ Министровъ въ засѣданіяхъ 23 и 30 октября, 1 и 6-го ноября 1873 года и получившіе Высочайшее утвержденіе 18 ноября того же года, и слѣдовательно служило отчасти подтвержденіемъ слуховъ, ходившихъ въ обществѣ, о разногласіи между лицами, отъ которыхъ зависѣлъ ходъ дѣла, и давало поводъ предполагать такіе мотивы подобнаго разногласія, которыхъ въ дѣйствительности не существовало. Изъ этого обстоятельства мож-

но вывести положительное заключеніе, что шаткость принциповъ въ административныхъ предпріятіяхъ вообще вредна, а по вопросамъ денежнымъ, въ которыхъ заинтересовано общество, она вредна сугубо—и что внимательно разсмотрѣнный и установленный порядокъ вещей долженъ быть измѣняемъ только въ томъ случаѣ, когда практика указала его неудобства, въ противномъ случаѣ всякое измѣненіе безъ основательныхъ мотивовъ вредитъ авторитету лицъ, его вызвавшихъ. Въ настоящемъ случаѣ, мы видимъ, что не прошло еще и году, какъ установленъ новый порядокъ образованія желѣзнодорожныхъ обществъ и первая попытка примѣнить этотъ порядокъ вызываетъ уже существенныя измѣненія въ немъ и притомъ не въ общемъ порядкѣ разсмотрѣнія подобныхъ вопросовъ въ Комитетѣ Министровъ, а въ порядкѣ исключительномъ, по разсмотрѣніи дѣла въ Финансовомъ Комитетѣ.

Какъ бы то ни было, но результатъ былъ тотъ, что уставы новыхъ обществъ, утвержденные Комитетомъ Министровъ, были измѣнены въ существенныхъ своихъ частяхъ по опредѣленію Финансоваго Комитета и акціонеры получили абсолютную гарантію, состоящую въ томъ, что Правительство отвѣчаетъ за слѣдующіе имъ платежи прямо и непосредственно при всякомъ положеніи дѣлъ общества, т. е. освобождаетъ ихъ отъ всякой необходимости заботиться объ улучшеніи дѣла и отъ всякой отвѣтственности за дѣйствія избираемыхъ ими правленій, по крайней мѣрѣ, до тѣхъ поръ, пока дороги не будутъ приносить чистый доходъ выше гарантированнаго. Въ прежнихъ обществахъ суммы, слѣдующія по гарантіи, составляли собственность общества, кредиторы котораго, въ случаѣ несостоятельности общества, имѣли право на эти суммы и всякій дефицитъ по эксплоатаціи могъ быть вычитаемъ изъ нихъ. Акціонеры не имѣли никакого юридическаго права требовать отъ Правительства дальнѣйшихъ пособій, и оно могло оказать его только въ томъ случаѣ, если по обстоятельствамъ дѣла находило это нужнымъ и возможнымъ. Въ новыхъ же обществахъ гарантія по акціямъ ни въ какомъ случаѣ не можетъ покрывать дефицитовъ по эксплоатаціи, и слѣдовательно правленія обществъ при безотвѣтственности своихъ акціонеровъ для покрытія своихъ дефицитовъ не имѣютъ другаго источника кромѣ средствъ Правительства. Скажемъ болѣе, они имѣютъ полное юридическое право требовать этого покрытія, такъ какъ безотвѣтственность акціонеровъ установлена самимъ Правительствомъ. Такое право правленій нельзя отрицать даже въ томъ случаѣ, если бы причиной дефицитовъ явилась самая безумная расточи-

тельность правленій, полное непониманіе дѣла съ ихъ стороны и даже злоупотребленія. Мы утверждаемъ это на томъ основаніи, что частныя имущества членовъ правленія, по своей незначительности въ сравненіи съ расходами желѣзнодорожныхъ обществъ, не могутъ гарантировать правильность ихъ распоряженій, а дѣйствительные хозяева дѣла— акціонеры общества, ни за что не отвѣчаютъ въ силу устава. Словомъ сказать, мы не можемъ себѣ представить ничего ненормальнѣе того порядка вещей, при которомъ хозяева дѣла освобождены отъ всякой за него отвѣтственности. Мы понимаемъ ограниченную отвѣтственность, даже доходящую до minimum'а при гарантіи извѣстнаго опредѣленнаго дохода, но рѣшительно не понимаемъ такого положенія дѣлъ, гдѣ эта гарантія изъята отъ всякой отвѣтственности за положеніе дѣлъ, гдѣ частное общество распоряжается всѣмъ дѣломъ, между тѣмъ какъ весь рискъ предпріятія и всѣ убытки отъ него лежатъ всецѣло на Правительствѣ, а возможныя впослѣдствіи выгоды принадлежать ему не будутъ. Спрашивается: для чего же здѣсь нужна эта фикція въ видѣ правленія избираемаго акціонерами, поглощающими значительную часть доходовъ общества? Развѣ не могло бы Правительство поручить управленіе дорогой безъ всякаго посредничества правленій, тому же управляющему, котораго оно и нынѣ утверждаетъ? Правительственный же контроль за дѣйствіями управляющаго стоилъ бы далеко не тѣхъ суммъ, въ какія обходится содержаніе правленій.

Въ виду всѣхъ подобныхъ соображеній, въ виду уничтоженія послѣдней тѣни отвѣтственности обществъ, мы спрашиваемъ: для чего считается необходимымъ участіе частныхъ обществъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ? Считать такое участіе необходимымъ— не значитъ ли указывать прямо на несостоятельность самой администраціи? Само собою разумѣется, что на этотъ послѣдній вопросъ нельзя дать никакого кромѣ утвердительнаго отвѣта; а въ такомъ случаѣ, не будетъ ли такой отвѣтъ очень опаснымъ прецедентомъ для другихъ аналогическихъ вопросовъ? Если правительственная власть находитъ для себя невозможнымъ управленіе желѣзнодорожнымъ дѣломъ, то это очень легко можетъ повредить ея авторитету въ дѣлѣ государственнаго управленія, въ которомъ требуется гораздо болѣе и знаній, и умѣнья, и осторожности. Безъ всякаго сомнѣнія, техника желѣзнодорожнаго дѣла, несмотря на свою новизну, выработана гораздо лучше, чѣмъ техника государственнаго управленія, именно, вслѣдствіе сложности и разнообразія вопросовъ, относящихся къ послѣднему. На

этомъ основаніи мы удивляемся тѣмъ изъ нашихъ государственныхъ дѣятелей, которые рѣшаются утверждать, что сооруженіе и эксплоатація желѣзныхъ дорогъ за счетъ Правительства невозможны.

Уставы новыхъ обществъ, измѣненные согласно постановленію финансоваго комитета 1 февраля 1874 года, получили окончательное утвержденіе 22 февраля того же года, а подписка на акціи, по распоряженію Министра Финансовъ, производилась по Оренбургской и Фастовской дорогамъ 14, 15 и 16 марта, а по Уральской и Привислянской дорогамъ 12 и 13 апрѣля.

Условія подписки окончательно парализовали всякое значеніе правилъ 30 марта. Дѣло въ томъ, что главною цѣлью этихъ правилъ было устранить по возможности прежнихъ концессіонеровъ и банкировъ и привлечь къ дѣлу массу публики, т. е. имѣть дѣло не съ фиктивнымъ, а дѣйствительнымъ акціонернымъ обществомъ. Мы не будемъ разбирать, насколько образованіе такого общества могло улучшить дѣло и насколько правила 30 марта могли достигать этой цѣли, но нѣтъ никакого сомнѣнія въ томъ, что принятый порядокъ подписки шелъ прямо въ разрѣзъ съ этой цѣлью и создавалъ полную возможность крупнымъ дѣльцамъ захватить въ свои руки если не всѣ, то наибольшее количество акцій. Для того, чтобъ дать возможность публикѣ съ успѣхомъ конкурировать съ крупными дѣльцами, было необходимо открыть подписку во всѣхъ значительныхъ городахъ и притомъ не въ однихъ учрежденіяхъ Государственнаго Банка, но и въ частныхъ; скажемъ болѣе, — всего лучше бы открыть эту подписку въ особыхъ коммисіяхъ помимо кредитныхъ учрежденій, въ видахъ уничтоженія возможности спекуляціи на подобной подпискѣ; способъ же разверстки установить только тогда, когда будетъ въ виду результатъ подписки; выдачу же безъимянныхъ акцій отсрочить до окончательнаго сооруженія линій. При такихъ условіяхъ спекуляція, не будучи увѣрена въ возможности захватить большинство акцій, едва ли бы рѣшилась на такіе грандіозные взносы, какіе мы видѣли. Конечно, можетъ быть, что и при такихъ условіяхъ крупные капиталисты нашли бы возможность захватить въ свои руки большинство акцій, но, по крайней мѣрѣ, тогда можно было бы съ достовѣрностью утверждать, что правила 30 марта были безсильны установить новый порядокъ вещей въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ; теперь же этого сказать нельзя, такъ какъ условія подписки были совершенно другія и создавали полную возможность раздувать подписку до громад-

ныхъ цифръ, при которыхъ конкуренція публики не могла имѣть никакого значенія.

Подписка производилась исключительно Государственнымъ Банкомъ и только въ Петербургѣ и Москвѣ, и при подпискѣ требовалось 10% подписной цѣны наличными деньгами. Никакія процентныя бумаги не должны были приниматься въ обезпеченіе этого задатка. Еслибъ правило это соблюдалось, то и тогда мы бы не могли видѣть той вакханаліи, которая происходила при подпискѣ. Между тѣмъ передъ самой подпиской Государственный Банкъ сталъ открывать кредиты по спеціальному текущему счету подъ всевозможныя бумаги, имѣвшія какую-либо цѣнность на биржѣ, съ условіемъ, что по этимъ кредитамъ могутъ быть отпускаемы суммы только на подписку, такъ что подписка могла производиться чеками по спеціальнымъ текущимъ счетамъ Государственнаго Банка. Понятно, что при такомъ условіи, въ наличныхъ деньгахъ, которыя были поставлены официально безусловною необходимостью, никакой надобности не было, а достаточно было имѣть процентныя бумаги. Само собою разумѣется, что этимъ удобствомъ могли воспользоваться только лица, имѣвшія спеціальные текущіе счеты въ Государственномъ Банкѣ и въ особенности дѣльцы и крупные банковые и желѣзнодорожные дѣятели. Всѣ процентныя бумаги, которыя могли быть собраны не только въ Петербургѣ и Москвѣ, но даже и въ другихъ городахъ, лежащихъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, были свезены въ Государственный Банкъ для усиленія средствъ подписки. За процентныя бумаги банки и банкиры платили отъ 4 до 5% только на время подписки впредь до разверстки. На это время всѣ дѣла, всѣ разсчеты, всѣ платежи пріостановились и все вниманіе сосредоточилось только на одной подпискѣ. Кредиты нѣкоторымъ лицамъ были открыты до 60 и болѣе милліоновъ рублей, между тѣмъ какъ вся наличность Государственнаго Банка въ это время не превышала 10 мил. руб.

Въ окончательномъ результатѣ оказалось только то, что нѣсколько лицъ, захватившихъ большинство акцій, раздѣлили между собою сооруженіе четырехъ дорогъ и отнесли свои издержки по подпискѣ на счетъ строительныхъ капиталовъ новыхъ обществъ. Этотъ примѣръ можетъ служить только доказательствомъ, какъ правильно исчислялись у насъ по разцѣночнымъ вѣдомостямъ необходимыя суммы для сооруженія. Мы имѣемъ основаніе думать, что подписка обошлась не въ одинъ милліонъ по каждой желѣзной дорогѣ, и если подобныя суммы жертвовались только на одну подписку, то какія же суммы оставались въ видѣ ба-

рышей строителямъ, между которыми шла такая страшная конкуренція для захвата дѣла въ свои руки. Наиболѣе оживленная борьба шла при подпискѣ на Привислянскую дорогу и значительная часть акцій не попала въ руки г. Кронеберга, и потому здѣсь безконтрольное распоряженіе основнымъ капиталомъ было невозможно. Вслѣдствіе этого даже въ разцѣночной вѣдомости, составленной правленіемъ, мы видимъ предполагаемое сбереженіе въ размѣрѣ 1.775,165 рублей, которое оказывается конечно за покрытіемъ всѣхъ издержекъ.

Такимъ образомъ были парализованы правила 30 марта въ ихъ исполненіи и какъ будто доказана невозможность образованія дѣйствительныхъ акціонерныхъ обществъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ: обойдена была даже необходимость наличныхъ денегъ для взноса при подпискѣ и послѣдняя была раздута до крайнихъ предѣловъ, при которыхъ конкуренція публики, разумѣется, оказалась ничтожною.

Весьма печально, что люди, стоящіе довольно близко къ правительственнымъ сферамъ, обвиняли во всей этой желѣзнодорожной неурядицѣ Министерство Путей Сообщенія, не подозрѣвая, что подобная азартная игра есть послѣдствіе тѣхъ условій, при которыхъ происходила подписка.

Упрекъ, который можетъ и долженъ быть сдѣланъ Министерству Путей Сообщенія по поводу этихъ четырехъ дорогъ, состоитъ въ слишкомъ высокой поверстной ихъ цѣнѣ при условіи землянаго полотна въ одинъ путь, чрезвычайно выгодной реализаціи капитала и незначительномъ количествѣ подвижнаго состава. Поверстная стоимость этихъ дорогъ опредѣлена на металлическую валюту по Фастовской 37,211 руб., по Оренбургской 50,680 руб., а за вычетомъ стоимости сооруженія моста черезъ Волгу 45,946 руб.; по Привислянской 41,919 руб. и по Уральской 52,870 руб. При устройствѣ землянаго полотна въ одинъ путь и при стоимости реализаціи капитала въ 9% такія цѣны представляются громадными, тѣмъ болѣе, что и количество подвижнаго состава опредѣлено незначительное, а на Уральской дорогѣ самое ничтожное. Только на Фастовской дорогѣ количество вагоновъ назначено по $3^1/_2$ вагона на версту, на Привислянской же и Оренбургской по $2^1/_3$ вагона, а на Уральской всего по $1^1/_2$ вагона. Мы рѣшительно не понимаемъ, чѣмъ можно объяснить эту высокую оцѣнку, въ особенности въ виду уже бывшихъ примѣровъ гораздо болѣе дешевой постройки, если не допустить предположенія, что этой оцѣнкой было желательно

привлечь новыя силы для участія въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Если это дѣйствительно было такъ, то мы можемъ сказать, что это было ошибкой, которая во многомъ содѣйствовала какъ разъ противуположнымъ послѣдствіямъ: высокая оцѣнка дала возможность крупнымъ капиталистамъ безъ особаго риска сдѣлать значительныя затраты съ цѣлію раздуть подписку до громадныхъ размѣровъ. Но само собою разумѣется, что безъ содѣйствія Государственнаго Банка такой результатъ былъ бы не мыслимъ ни при какой высокой оцѣнкѣ.

Такъ окончилась первая попытка направить желѣзнодорожное дѣло на другой путь и вызвать къ жизни не фиктивныя, а дѣйствительныя желѣзнодорожныя общества. Неудача была полная, но не потому, что правила 30 марта были несостоятельны, а потому что способъ ихъ исполненія былъ употребленъ такой, при которомъ предположенная цѣль не могла быть достигнута: новыя общества попали въ руки прежнихъ концессіонеровъ и дѣло пошло по старой торной дорожкѣ.

Въ теченіи 1873 года были разрѣшены къ постройкѣ еще нѣсколько незначительныхъ дорогъ на прежнихъ основаніяхъ и безъ всякой поддержки со стороны Правительства. Такихъ дорогъ четыре: Боровичская, Сестрорѣцкая, Риго-Тукумская и Муромская. Такъ какъ всѣ эти дороги составляютъ предпріятія частныхъ лицъ, то мы объ нихъ и говорить не будемъ. Замѣтимъ только, что послѣдняя дорога составляетъ начало дороги на Пензу, имѣющей очень важное экономическое значеніе, такъ какъ она соединила бы хлѣбородную и лѣсную мѣстность съ промышленными уѣздами Владимірской губерніи и съ Иваново-Кинешемскою дорогой. По всей вѣроятности, дорога эта вскорѣ будетъ внесена въ сѣть государственныхъ путей.

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

1873-мъ годомъ мы оканчиваемъ нашу исторію желѣзнодорожнаго дѣла, во-первыхъ, потому что съ этого времени разрѣшалась постройка дорогъ и вѣтвей, имѣвшихъ только мѣстное значеніе. Исключеніе составляетъ только одна Донецкая дорога; но эта послѣдняя въ томъ видѣ, какъ она выстроена, не можетъ имѣть самостоятельнаго значенія. Составляя часть

южнаго магистральнаго пути отъ Волги къ Днѣпру, она можетъ имѣть интересъ въ нашихъ глазахъ только тогда, когда достигнетъ не только этихъ крайнихъ пунктовъ, но и получитъ выходъ къ Азовскому морю у Маріуполя; въ настоящемъ же видѣ она не можетъ имѣть большого экономическаго значенія. Во-вторыхъ, мы думаемъ, что съ постройкою всѣхъ разрѣшенныхъ линій мы вступили въ новую эру желѣзнодорожнаго дѣла, вслѣдствіе чего намъ необходимо осмотрѣться и строго взвѣсить: чего намъ въ этомъ отношеніи недостаетъ? При разрѣшеніи же этого вопроса, въ виду неудачныхъ рѣшеній предыдущихъ вопросовъ желѣзнодорожнаго дѣла, намъ необходима особенная осторожность.

Въ заключеніе нашихъ статей по исторіи желѣзнодорожнаго дѣла мы считаемъ нужнымъ изложить нѣкоторые общіе выводы, вытекающіе изъ тѣхъ фактовъ, съ которыми мы познакомили читателей. Но для окончательной иллюстраціи нашего желѣзнодорожнаго дѣла, необходимо представить, какъ результатъ, къ которому привела господствовавшая система, нѣкоторыя свѣдѣнія о нынѣшнемъ финансовомъ положеніи желѣзнодорожныхъ обществъ. Съ этою цѣлію составлена нижеслѣдующая таблица, въ которой указаны основные капиталы желѣзнодорожныхъ обществъ и участіе въ нихъ Правительства, а также долги обществъ Правительству по выдачѣ гарантіи, по недоимкамъ въ платежѣ процентовъ по облигаціямъ и по различнымъ ссудамъ на первое января 1879 года. Таблица эта составлена нами по даннымъ Сборника свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ, изданнаго статистическимъ отдѣломъ Министерства Путей Сообщенія въ 1881 году. Приведенныя цифры показаны въ кредитныхъ рубляхъ.

Акціонерный капиталъ.	Облигаціонный капиталъ.	Долги обществъ. По гарантіи.	Недоимки по платежу % съ облигаціоннаго капитала.	По ссудамъ на разные предметы и оставшіеся за долгу за матеріалъ.
Руб.	Р.	Р.	Р.	Р.
637.895,988	1.475.559,435	187.434,299	143.730,490	198.885,219
въ томъ числѣ принадлежитъ правительству 83.065,366	въ томъ числѣ принадлежитъ правительству 1.065.379,470	Всего . . 530.050.008 руб.		
частнымъ лицамъ 554.830,622				

Такимъ образомъ изъ этой таблицы слѣдуетъ, что долги частныхъ обществъ близко подходятъ къ цифрѣ акціонернаго капитала принадлежащаго частнымъ лицамъ. Но при этомъ слѣдуетъ замѣтить, что мы не имѣемъ въ виду цифры, на которую увеличились долги обществъ въ теченіи 1879 и 1880 годовъ

и кромѣ того должны принять въ соображеніе, что существуютъ общества вовсе не состоящія въ долгу у Правительства, а также такія, по которымъ доходность дорогъ вполнѣ обезпечиваетъ ихъ незначительный долгъ. Къ первымъ относятся Царскосельская, Варшаво - Вѣнская, Сестрорѣцкая, Рыбинско-Бологовская, Путиловская, Риго-Туккумская, Муромская, Курско-Кіевская и Боровицкая, акціонерный капиталъ которыхъ, принадлежащій частнымъ лицамъ, составляетъ по переложеніи въ кредитные рубли сумму 44.163,195 р. 50 к.; ко вторымъ же относятся Московско-Рязанская и Московско-Курская, акціонерный капиталъ которыхъ составляетъ 28.264,000 руб. кредитныхъ, долги же Правительству 4.856,686 руб. 64 коп. Вычитая эти цифры какъ изъ суммъ акціонернаго капитала, такъ и изъ суммъ долга Правительству, получимъ цифру акціонернаго капитала принадлежащаго частнымъ лицамъ 482.403,428 руб.; долги же Правительству составятъ сумму въ 525.193,321 р. 36 к., т. е. послѣдняя цифра превышаетъ первую на 42.789,894 р. 9 к. Но такъ какъ реализація акцій производилась далеко не по номинальной ихъ стоимости, а лишь за 70—80%, то изъ акціонернаго капитала придется скинуть еще добрые 100 мил. руб. и тогда окажется, что у гг. акціонеровъ не имѣется обезпеченія и на $^2/_3$ рубля правительственнаго долга, не говоря уже о суммѣ облигаціоннаго капитала.

Въ виду подобныхъ обстоятельствъ нельзя отрицать, что существующая у насъ система желѣзнодорожнаго хозяйства оказалась вполнѣ несостоятельною и что наступило время для совершеннаго ея измѣненія, тѣмъ болѣе, что, несмотря на сильное возрастаніе валоваго сбора на желѣзныхъ дорогахъ, чистый ихъ доходъ не увеличивается, такъ какъ расходы обществъ возрастаютъ если не въ большемъ, то никакъ не въ меньшемъ размѣрѣ. Такимъ образомъ, приплаты Правительства не уменьшаются и долги желѣзнодорожныхъ обществъ должны возростать постоянно.

Но такъ было до 1879 года, а съ этого года валовой сборъ желѣзнодорожныхъ обществъ падаетъ и падаетъ значительно, слѣдовательно и долги желѣзнодорожныхъ обществъ должны возрастать быстрѣе. Сохранять подобный порядокъ вещей,—это значитъ затруднять все болѣе и болѣе переходъ къ новой, болѣе раціональной системѣ желѣзнодорожнаго хозяйства.

Обращаясь затѣмъ къ окончательнымъ выводамъ, мы позволимъ себѣ замѣтить, что сооруженіе желѣзныхъ дорогъ и ихъ

эксплоатація суть удовлетвореніе одной изъ самыхъ насущныхъ потребностей государственной жизни и по количеству необходимыхъ затратъ должны сохранить за собою монопольный характеръ. Если же для удовлетворенія какой-либо общественной потребности нельзя вызвать свободнаго соперничества, которое бы могло гарантировать интересы частныхъ лицъ и Правительства, то ясно, что удовлетвореніе подобной потребности не можетъ быть предоставлено частной предпріимчивости, а, напротивъ, должно составлять необходимую функцію Правительства.

Но, несмотря на это соображеніе, у насъ обыкновенно выражаютъ мнѣніе, что желѣзнодорожное дѣло въ рукахъ правительственныхъ агентовъ приняло бы еще болѣе невыгодный оборотъ. Мы, однако же, этого не думаемъ. Разсматривая исторію постройки нашихъ желѣзныхъ дорогъ, мы постоянно встрѣчались съ вопіющими фактами, и хотя не можемъ не согласиться, что всѣ эти факты возможны были только потому, что ихъ допускали различные агенты администраціи вслѣдствіе своей безотвѣтственности, но трудно себѣ представить, чтобы лица, подлежащія контролю и дѣйствительной служебной отвѣтственности, могли позволять себѣ такой образъ дѣйствій, который возможенъ только со стороны лицъ, заслоняющихъ себя анонимными и притомъ фиктивными обществами. Мы думаемъ, что неудобства казеннаго хозяйства возникаютъ потому, что у насъ лица, дѣйствительно завѣдующія дѣломъ, пользуются слишкомъ малымъ довѣріемъ и во всѣхъ важныхъ случаяхъ должны руководиться разрѣшеніями начальства, которое, не находясь на мѣстѣ, не имѣетъ возможности ни оцѣнить по достоинству всѣхъ обстоятельствъ даннаго мѣропріятія, ни принять своевременныхъ мѣръ въ случаяхъ экстренныхъ и непредвидѣнныхъ, а между тѣмъ у людей, управляющихъ дѣломъ, связаны руки не только излишней регламентаціей вообще, но и необходимостью имѣть въ данномъ случаѣ спеціальныя указанія начальства. Само собою разумѣется, что при такомъ порядкѣ вещей лицо, управляющее дѣломъ не можетъ нести на себѣ никакой отвѣтственности, такъ какъ оно всегда имѣетъ возможность заслонить себя ссылкою на распоряженіе начальства, обвинять которое, въ виду сложности нашего дѣлопроизводства и канцелярскаго отношенія къ дѣлу, едва ли возможно и согласно съ справедливостью. На дѣлѣ выходитъ, что при несомнѣнныхъ безпорядкахъ и даже злоупотребленіяхъ, виновныхъ вовсе не оказывается, въ особенности при той снисходительности, которая такъ обычна въ нашей

практикѣ. Кромѣ того, въ нашихъ порядкахъ казеннаго хозяйства есть еще одно неудобство, а именно: у насъ для завѣдыванія сколько-нибудь значительнымъ дѣломъ требуется извѣстное положеніе въ служебной іерархіи, т. е. извѣстный чинъ, а на способности и умѣнье взяться за хозяйственное дѣло обращается мало вниманія. Ко всему этому надо прибавить, что считается положительно необходимымъ ставить техниковъ во главѣ дѣла, тогда какъ техническое образованіе, по самой своей спеціальности, значительно съуживаетъ взглядъ человѣка и заставляетъ его сосредоточивать все свое вниманіе на вопросахъ техническихъ и очень мало заботиться объ административной и экономической сторонѣ дѣла. Если частная предпріимчивость имѣла нѣсколько большій успѣхъ въ нашемъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, чѣмъ казенное хозяйство, то это именно потому, что при концессіонномъ способѣ постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, во главѣ дѣла стояли не техники, а люди, знакомые съ условіями практическаго хозяйства. Намъ кажется, что для успѣха дѣла необходимо помнить, что техника должна быть только орудіемъ въ рукахъ администраціи и не можетъ стать на ея мѣсто безъ значительнаго вреда дѣлу не только въ экономическомъ отношеніи, но даже и въ техническомъ. Въ этомъ легко убѣдиться, если принять въ соображеніе, что техника еще надолго останется искусствомъ и, если заслуженные техники будутъ оставаться во главѣ дѣла, то успѣхъ его очень сомнителенъ. Въ глазахъ этихъ людей, даже при добросовѣстномъ отношеніи къ дѣлу, ихъ личное мнѣніе будетъ всегда имѣть перевѣсъ и усилія молодыхъ талантовъ будутъ оставаться безъ всякихъ послѣдствій. Все это подтверждается практикой нашего казеннаго хозяйства, какъ желѣзнодорожнаго, такъ и горнаго.

Разсматривая такимъ образомъ условія казеннаго хозяйства, мы должны замѣтить, что всѣ эти порядки могутъ быть очень легко измѣнены отъ A—Z, не имѣютъ въ себѣ ничего безусловно необходимаго и даже не требуютъ никакихъ особыхъ реформъ въ нашей администраціи. Стоитъ только во главѣ дѣла ставить не техниковъ, а просто людей образованныхъ и знакомыхъ съ хозяйственною практикою, не связывая ихъ особой регламентаціей, предоставить имъ полную свободу дѣйствій, какъ по управленію дѣломъ, такъ и по выбору техниковъ и прочихъ служащихъ, а главное, заинтересовать ихъ въ дѣлѣ. Вмѣстѣ съ тѣмъ ихъ слѣдуетъ подчинить строгому и гласному, не только административному, но и общественному контролю, съ полною отвѣтственностію

за безпорядки, злоупотребленія и даже за неумѣлость и нехозяйственность. Само собою разумѣется, что отвѣтственность въ послѣднемъ случаѣ можетъ быть ограничена только удаленіемъ отъ дѣлъ. Если таковы будутъ основанія казеннаго хозяйства, то можно смѣло ожидать полнаго успѣха и прекращенія эксплоатаціи интересовъ Государственнаго Казначейства желѣзнодорожными обществами. Исчезновеніе громадныхъ окладовъ, которыми пользуются гг. желѣзнодорожные дѣятели, и синекуры, раздаваемой разнымъ лицамъ за мнимое участіе ихъ въ управленіи, невозможно при настоящемъ порядкѣ вещей. Частныя общества, конкурирующія въ привлеченіи знающихъ людей, не могутъ этого сдѣлать и должны платить громадные оклады изъ опасенія потерять дѣльныхъ и опытныхъ людей, но разъ всѣ дороги будутъ въ вѣдѣніи Правительства, тогда вопросъ будетъ стоять совершенно иначе и не будетъ никакой надобности выплачивать министерскіе оклады управляющимъ, хотя дорога, состоящая въ ихъ вѣдѣніи, не приноситъ никакого дохода. Главное, можно было бы упразднить всѣ или почти всѣ расходы на содержаніе правленій съ ихъ канцеляріями, которыя обходятся чуть не въ 10 милліоновъ рублей.

Намъ могутъ возразить, что такая мѣра немыслима въ виду долгосрочныхъ договоровъ, заключенныхъ съ обществами желѣзныхъ дорогъ. Но такое возраженіе можетъ быть только слѣдствіемъ незнакомства съ дѣломъ. Мы видѣли выше, какъ велика задолженность обществъ Правительству и это происходитъ потому, что громадное большинство желѣзныхъ дорогъ не въ состояніи выполнять своихъ обязательствъ передъ Правительствомъ безъ его содѣйствія. Стоитъ только потребовать отъ обществъ буквальнаго исполненія ихъ обязательствъ и отказать въ дальнѣйшемъ содѣйствіи, и они по необходимости должны будутъ согласиться на уступку ихъ линій Правительству на тѣхъ условіяхъ, которыя послѣднее предложитъ.

Мы видѣли, напримѣръ, въ какомъ положеніи находится Главное Общество по сдѣланнымъ имъ затратамъ доходовъ Николаевской дороги, вслѣдствіе чего отобраніе этой дороги отъ Главнаго Общества представляется неизбѣжнымъ. Въ виду необходимости уплатить Правительству въ настоящее время по меньшей мѣрѣ 25 мил. рублей наличными деньгами, ликвидація дѣлъ Главнаго Общества не представитъ ни малѣйшихъ затрудненій; стоитъ только замѣнить акціи этого Общества облигаціями. Выкупу Рязанской желѣзной дороги наступилъ уже срокъ; нѣкоторымъ другимъ дорогамъ срокъ этотъ наступаетъ очень ско-

ро. Большинство же обществъ поспѣшатъ воспользоваться всякимъ предложеніемъ Правительства, если только руководители ихъ будутъ убѣждены, что не получатъ невыговореннаго въ уставахъ содѣйствія Правительства къ выполненію принятыхъ ими на себя обязательствъ. Если бы даже двѣ или три дороги нашли возможность обойтись безъ помощи Правительства, то конечно это не повредило бы нисколько дѣлу, а напротивъ—заставило бы эти общества вести дѣло въ полномъ порядкѣ и конкуренція немногихъ частныхъ линій съ правительственными дорогами можетъ быть только выгодна для казны.

На основаніи всѣхъ этихъ соображеній, а также и того обстоятельства, что неурядица нашего желѣзнодорожнаго дѣла признана не только обществомъ, но и Правительствомъ,—вслѣдствіе чего учреждена особая коммисія для изслѣдованія этого дѣла, мы думаемъ, что передача нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ вѣдѣніе Правительства представляется единственнымъ средствомъ къ раціональному ихъ устройству и что операція эта можетъ совершиться очень легко. Если вопросъ этотъ возникаетъ въ Германіи, Италіи и даже въ Англіи, въ которыхъ частные капиталы, затраченные въ это дѣло, представляютъ громадныя цифры, то у насъ подобная операція можетъ совершиться очень легко, въ виду ничтожной цифры средствъ подлежащихъ возмѣщенію частнымъ лицамъ.

Но есть и другія соображенія, приводящія къ тому же выводу о необходимости выкупа желѣзныхъ дорогъ. Прежде всего наводятъ насъ на эти соображенія постоянно возрастающія цифры валоваго сбора, причемъ однакожъ приплаты по гарантіи и недоимки процентовъ по облигаціонному капиталу не уменьшаются и задолженность обществъ Правительству, какъ мы видѣли, сильно возрастаетъ. Вотъ цифры валоваго сбора на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ за шестилѣтіе съ 1873 по 1878 годъ включительно:

1873 годъ	123.865,139 руб.	1876 годъ	147.680,041 руб.
1874 „	141.832,015 „	1867 „	193.543,161 „
1875 „	142.407,859 „	1878 „	221.695,766 „

Сравнивая послѣднюю цифру валоваго дохода съ первой, мы видимъ, что валовой сборъ цѣлой сѣти за пять лѣтъ возвысился на 79%, а между тѣмъ это нисколько не уменьшило ежегодныхъ пожертвованій Государственнаго Казначейства. Такое явленіе не есть только слѣдствіе расширенія сѣти, такъ какъ и

по разсчету на версту пути доходность желѣзныхъ дорогъ возросла значительно; такъ, въ 1873 году всего валоваго сбора на версту дороги приходилось 8,810 р., а въ 1878 году 11,223 руб., слѣдовательно и при такомъ разсчетѣ оказывается возвышеніе доходности дорогъ на 25% безъ всякаго облегченія для Правительства.

Въ виду этихъ обстоятельствъ невольно напрашивается вопросъ: возможно ли улучшеніе финансоваго положенія обществъ въ будущемъ? Цифра 1879 года уже наводитъ на насъ нѣкоторое сомнѣніе, такъ какъ она равняется только 213.158,392 р. и представляетъ пониженіе на $8^1/_2$ мил. рублей, а затѣмъ, въ 1880 году является новое гораздо болѣе значительное пониженіе: цифра валоваго сбора въ этомъ году доходитъ только до 187.477,361 руб., менѣе предыдущаго на 25.681,031 руб. Затѣмъ и текущій годъ представляетъ новое пониженіе, составляющее $5^1/_2$% за первое полугодіе *). Эти факты не позволяютъ разсчитывать на улучшеніе дѣлъ. Но кромѣ того, есть многія весьма вѣскія соображенія, которыя заставляютъ отвѣчать отрицательно на поставленный вопросъ. Возрастаніе доходности 1878 года объясняется не только громаднымъ отпускомъ нашего хлѣба, но и движеніемъ воинскихъ поѣздовъ при возвращеніи арміи съ Балканскаго полуострова, и несмотря на такой же громадный отпускъ хлѣбныхъ грузовъ за границу въ 1879 году валовой доходъ этого года уменьшился въ сравненіи съ 1878 годомъ; но и этотъ годъ не можетъ считаться нормальнымъ и слѣдовательно нельзя ожидать увеличенія доходности желѣзныхъ дорогъ въ близкомъ будущемъ, на томъ основаніи, что заграничное требованіе нашего хлѣба въ эти два года является послѣдствіемъ упадка вексельнаго курса и сбытъ нашихъ произведеній по разсчету на звонкую монету представляется въ очень невыгодномъ свѣтѣ. Онъ былъ возможенъ въ такихъ размѣрахъ только до тѣхъ поръ, пока цѣнность кредитнаго рубля не понизилась на нашемъ внутреннемъ рынкѣ и цѣны на наши произведенія не повысились соразмѣрно паденію нашей валюты. Но разъ этотъ круговоротъ совершится, движеніе хлѣбныхъ грузовъ, а слѣдовательно и доходность нашихъ дорогъ должны понизиться, такъ какъ всѣмъ извѣстно и не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію, что доходность дорогъ зависитъ исключительно отъ перевозки хлѣбныхъ

*) См. вѣдомость о валовомъ сборѣ статистическаго отдѣла Мин. Путей Сообщенія, за Іюнь 1881 года.

грузовъ. Ожидать увеличенія другихъ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ въ ближайшемъ будущемъ также нельзя, такъ какъ нѣтъ ни малѣйшихъ признаковъ, чтобы у насъ создавались и развивались другіе роды и виды производства, по крайней мѣрѣ на столько, чтобъ это могло значительно повліять на увеличеніе доходности желѣзныхъ дорогъ. Отсюда уже прямой выводъ, что ожидать значительнаго увеличенія доходности желѣзныхъ дорогъ, а слѣдовательно и улучшенія ихъ финансоваго положенія рѣшительно невозможно, напротивъ того паденіе нашей валюты и вздорожаніе всѣхъ жизненныхъ потребностей должны возвысить цифру расходовъ желѣзнодорожныхъ обществъ и поставить ихъ еще въ худшее положеніе.

Но это еще не все. Мы позволимъ себѣ поставить этотъ вопросъ еще въ другомъ видѣ: при настоящемъ положеніи нашей земледѣльческой промышленности желательно ли дальнѣйшее увеличеніе отпуска нашихъ хлѣбныхъ грузовъ за границу и слѣдовательно связанное съ нимъ увеличеніе доходности нашихъ желѣзныхъ дорогъ? При внимательномъ разсмотрѣніи этого вопроса, мы не должны терять изъ вида двухъ обстоятельствъ: во-первыхъ, что не вся Россія продаетъ хлѣбъ, и добрая ея половина покупаетъ его, и что всякое возвышеніе цѣнъ, порождаемое усиленіемъ заграничнаго отпуска, если приноситъ выгоду людямъ, производящимъ хлѣбъ для сбыта, то разоряетъ тѣхъ, которые его покупаютъ для своего потребленія. *Обстоятельство это имѣетъ громадное значеніе не только для всей сѣверной полосы Россіи, такъ какъ эта полоса находится въ менѣе благопріятныхъ климатическихъ условіяхъ, но и для значительной части населенія средней и южной Россіи, въ виду недостаточности земельныхъ надѣловъ большинства бывшихъ помѣщичьихъ крестьянъ, которымъ приходится покупать хлѣбъ для своего продовольствія.* Мы обращаемъ на это обстоятельство серьезное вниманіе людей мыслящихъ и убѣждены въ томъ, что польза усиленнаго отпуска нашего хлѣба—очень сомнительна. А во-вторыхъ, наше отечество весьма обширно и чрезвычайно разнообразно по своимъ атмосферическимъ и климатическимъ условіямъ; мѣстности, производящія у насъ хлѣбъ для сбыта, подвергаются періодическимъ неурожаямъ, то тамъ, то здѣсь, и наше хозяйство ведется самымъ первобытнымъ способомъ безъ всякаго содѣйствія культурныхъ пріемовъ и зависитъ всецѣло отъ атмосферическихъ вліяній. При такихъ условіяхъ и при данномъ направленіи желѣзныхъ дорогъ

весьма естественно установляются пріемы и обычаи торговли, при которыхъ всѣ избытки данной мѣстности быстро скупаются и отправляются къ портовымъ городамъ, даже прежде, чѣмъ опредѣлится потребность въ продовольствіи населенія тѣхъ мѣстностей, которыя или постоянно въ немъ нуждаются. или застигнуты неурожаемъ. На этомъ основаніи, прямымъ послѣдствіемъ такихъ условій будетъ удовлетвореніе заграничнаго спроса, между тѣмъ какъ продовольствіе нѣкоторыхъ мѣстностей останется не обезпеченнымъ и потребуетъ значительныхъ жертвъ со стороны государства. Къ тому же бѣдность нашего сельскаго населенія не допускаетъ возможности имѣть значител ные запасы, и высокія цѣны, обусловленныя значительнымъ вывозомъ хлѣбныхъ продуктовъ, могутъ вызвать громадныя затрудненія. а иногда и чистое бѣдствіе. Нѣчто подобное явилось вслѣдствіе мѣстныхъ неурожаевъ въ 1879 году. Въ нижнемъ поволжьи и въ Ставропольской губерніи встрѣтилось большое затрудненіе въ продовольствіи мѣстнаго населенія, тогда какъ въ октябрѣ и ноябрѣ изъ Ростова и Таганрога вывозили хлѣбъ за границу огромными партіями. И это несмотря на то, что оба эти города соединены рельсовымъ путемъ съ Ставропольской губерніей. Подобныя послѣдствія оказались вслѣдъ за усиленнымъ отпускомъ хлѣба въ теченіи 1878 и 1879 годовъ. Чего же можно ожидать, если подобный порядокъ вещей продолжится и нашъ отпускъ за границу будетъ усиливаться? Если отпускъ 40.000,000 четвертей уже вызываетъ нѣкоторыя затрудненія въ продовольствіи самыхъ хлѣбородныхъ мѣстностей, то сколько-нибудь значительное усиленіе нашего отпуска, о которомъ у насъ такъ много заботятся, будетъ отзываться постоянными голодовками то въ одной, то въ другой мѣстности, между тѣмъ какъ средства для быстраго подвоза предметовъ продовольствія не существуютъ: наши желѣзныя дороги имѣли въ виду болѣе всего содѣйствовать сбыту нашихъ произведеній на заграничные рынки, потребности же внутренней торговли были совершенно на второмъ планѣ и удовлетвореніе этой потребности становилось только естественнымъ послѣдствіемъ проведенія желѣзныхъ дорогъ, а вовсе не было цѣлью ихъ сооруженія, и въ этомъ состоитъ ихъ существенный недостатокъ.

Намъ могутъ сдѣлать возраженіе указавъ на С. Американскіе Соединенные Штаты, гдѣ, отчасти, существовали тѣ же тенденціи при сооруженіи желѣзныхъ дорогъ; но дѣло въ томъ, что сравнивать Америку съ нашимъ отечествомъ. не принимая въ сообра-

женіе громадной разницы, существующей между двумя странами, было бы очень ошибочно. Начать съ того, что естественныя условія производительности въ Америкѣ гораздо выгоднѣе нашихъ, какъ по богатству почвы, такъ и по климатическимъ и географическимъ условіямъ; затѣмъ Сѣв.-Американскіе штаты не несутъ тѣхъ непроизводительныхъ расходовъ, на которые обречена Россія, вслѣдствіе ея принадлежности къ семейству европейскихъ великихъ державъ, вооруженныхъ съ ногъ до головы; наконецъ Америка богата капиталами, которыхъ у нея достаетъ не только для сооруженія такихъ линій, которыми вызывается сбытъ внутреннихъ произведеній на заграничные рынки, но и для развѣтвленія всей сѣти желѣзныхъ дорогъ съ цѣлію удовлетворенія потребностей внутренняго передвиженія грузовъ; мало этого, постоянное накопленіе капиталовъ въ Америкѣ такъ велико, что несмотря на усиленную постройку желѣзныхъ дорогъ, ихъ доставало на паралельное развитіе всѣхъ отраслей производства, которыя въ свою очередь давали все новую и новую работу желѣзнымъ дорогамъ. Потребность въ этихъ путяхъ въ Америкѣ и средства къ удовлетворенію этой потребности здѣсь такъ велики, что въ 1880 году предполагалось соорудить громадное ихъ количество, если не ошибаемся, то чуть ли не 15,000 верстъ. Всѣ англійскіе заводы завалены были заказами для вновь проектированныхъ тамъ линій, такъ, что цѣна на рельсы въ Англіи въ нѣсколько мѣсяцевъ поднялась съ 6 на 14 фунт. стерлинговъ за тонну и американцы такъ спѣшили этимъ сооруженіемъ, что ихъ нисколько не пугали подобныя цѣны. Ничего, сколько-нибудь похожаго на подобныя явленія въ экономической сферѣ, мы и представить себѣ не можемъ въ нашемъ отечествѣ, которое должно искать капиталовъ на заграничныхъ рынкахъ, на всякое сколько-нибудь значительное предпріятіе. На этомъ основаніи всякая параллель, проводимая между Америкой и нашимъ отечествомъ, можетъ возбудить только улыбку и не можетъ быть признана какимъ-либо серьезнымъ возраженіемъ противъ высказанныхъ нами мыслей.

Другой существенный недостатокъ системы сооруженія нашихъ желѣзныхъ дорогъ состоялъ въ той поспѣшности, съ которою шло ихъ сооруженіе безъ существенной въ нихъ надобности, безъ серьезно обдуманнаго плана и безъ правильной оцѣнки дѣйствительныхъ нуждъ промышленности. Пути сообщенія представляютъ только средства, и притомъ далеко не главныя, для развитія промышленности и какъ таковыя не должны были заслонять собой развитія самой промышленности, самыхъ первыхъ и главныхъ

условій ея возникновенія. У насъ дѣло шло какъ разъ наоборотъ: все наше вниманіе было обращено только на сооруженіе желѣзныхъ путей и на развитіе служебныхъ для нихъ производствъ, какъ будто только этого и недоставало нашей промышленности. Мы думали, что богатство нашей почвы и ея производительность громадны, что создать искуственные пути сообщенія значитъ обогатить Россію. Печальная иллюзія! И вотъ мы выстроили дороги, а возить имъ нечего и онѣ, за очень ничтожнымъ исключеніемъ, пришли въ совершенную несостоятельность.

Дѣло въ томъ, что главнымъ и первымъ условіемъ возникновенія промышленности есть возникновеніе спроса на произведенія чужаго труда въ массѣ населенія, а не въ той незначительной части его, которую составляли достаточные классы русскаго общества, спросъ которыхъ былъ слишкомъ ограниченъ для того, чтобы служить основаніемъ для возникновенія и развитія самостоятельнаго производства, тѣмъ болѣе, что спросъ нашихъ достаточныхъ классовъ обращался на такіе предметы, производство которыхъ было развито въ другихъ европейскихъ государствахъ. Соперничество же съ ними по дороговизнѣ капиталовъ на нашемъ рынкѣ и по отсутствію знаній и умѣнья было для насъ просто немыслимо. Мы убѣждены въ томъ, что никакое прочное возникновеніе промышленности, въ нынѣшнемъ значеніи этого слова, не возможно въ народѣ, девять десятыхъ котораго привыкло всѣ, или почти всѣ свои потребности удовлетворять своимъ собственнымъ трудомъ и не имѣетъ возможности оплачивать произведенія чужаго труда. Только извѣстная степень благосостоянія народныхъ массъ, при которой можетъ возникать спросъ на продукты чужаго труда, можетъ быть условіемъ будущаго развитія промышленности.

Конечно крестьянская реформа была первымъ и главнымъ двигателемъ для достиженія этой цѣли, но необходимо было принять во вниманіе, что мы едва выходили изъ крѣпостной зависимости и что нужно было время, чтобы послѣдствія упраздненія крѣпостнаго права отразились на развитіи народнаго благосостоянія. Въ этихъ видахъ слѣдовало бы по возможности не только не увеличивать податныя тягости народа, а уменьшить ихъ болѣе правильнымъ распредѣленіемъ налоговъ. Тогда всякая копѣйка, оставшаяся въ рукахъ рабочаго человѣка, была бы обращена на поощреніе и развитіе тѣхъ видовъ производства, въ которыхъ нуждалась масса населенія и тогда создалась бы возможность возникновенія тѣхъ видовъ промышленности, на продукты которыхъ существовалъ бы внутренній спросъ и развитіе которыхъ

не испугалось бы заграничной конкуренціи. Къ сожалѣнію ничего этого не случилось, а напротивъ, податныя тягости съ первыхъ же дней освобожденія крестьянъ стали возрастать, между тѣмъ какъ земельные надѣлы были значительно сокращены и слѣдовательно народныя средства для развитія спроса на продукты чужаго труда сильно сократились; а затѣмъ усиленная постройка желѣзныхъ дорогъ, увеличивая бюджетныя траты, возвышала податныя тягости, и хотя постройка эта давала народу достаточный заработокъ, но этимъ она только доставляла временную возможность оплачивать все болѣе и болѣе возраставшій бюджетъ. Что же касается такихъ видовъ производства, которые создавали бы народу постоянный заработокъ, то они возникали въ очень ограниченныхъ размѣрахъ и не могли возвышать заработную плату въ той мѣрѣ, какъ возвышался бюджетъ.

Другимъ существеннымъ факторомъ развитія производства служитъ капиталъ какъ въ формѣ знанія и умѣнья, такъ и въ матеріальныхъ средствахъ и орудіяхъ производства: ни того, ни другаго у насъ не существовало, по крайней мѣрѣ въ тѣхъ размѣрахъ, которые требовались для развитія нашихъ производительныхъ силъ. На этомъ основаніи прежде, нежели приступать къ усиленному устройству дорого стоющихъ путей сообщенія для перевозки будущихъ продуктовъ нашего производства, слѣдовало бы по возможности облегчить доступъ капиталовъ на наши рынки. Что касается пріобрѣтенія знаній и умѣнья, то конечно для этого нужно время и въ этомъ отношеніи у насъ сдѣлано очень мало, но для того, чтобъ привлечь капиталы матеріальные не для спекуляціи только, а для прочнаго помѣщенія въ странѣ, то для этого не сдѣлано ровно ничего. Извѣстно, что капиталъ имѣетъ характеръ чисто космополитическій и стремится туда, гдѣ онъ приноситъ высшій процентъ. Нигдѣ въ Европѣ, за исключеніемъ развѣ телько Европейской Турціи, капиталъ не приноситъ такого высокаго процента, какъ въ нашемъ отечествѣ, а между тѣмъ заграничные капиталы какъ-то плохо идутъ въ наше отечество и не иначе, какъ подъ гарантію Правительства. Если и бывали примѣры помѣщенія нашихъ бумагъ безъ гарантіи, то это на условіяхъ весьма невыгодныхъ. Такое положеніе дѣлъ обусловливается исключительно малымъ довѣріемъ заграничныхъ капиталистовъ къ прочности нашего положенія дѣлъ. Въ самомъ дѣлѣ, не говоря уже о томъ, что положеніе нашей промышленности, вслѣдствіе неустойчивости правилъ, ее регулирующихъ, дѣлается чрезвычайно шаткимъ, одно отсутствіе прочной

денежной валюты можетъ повлечь за собой значительныя потери, расчитать которыя положительно невозможно. Со времени крымской войны, разстроившей наше денежное обращеніе, прошло болѣе 20 лѣтъ, но мы за этотъ періодъ времени не только не могли возстановить цѣнности нашего кредитнаго рубля, несмотря на всѣ весьма благопріятныя условія, но нашъ кредитный рубль съ новой войной понизился еще на 30%, а всякое пониженіе ведетъ къ массѣ потерь, которыхъ въ настоящее время и предусмотрѣть невозможно. Мудрено ли, что заграничный капиталистъ, довольствуясь 3% въ англійской рентѣ, не желаетъ помѣщать свои капиталы на нашемъ рынкѣ съ перспективой получать даже 10%? Цѣлость капитала для солиднаго капиталиста важнѣе, чѣмъ значительный доходъ. Привлеченіе на нашъ рынокъ заграничныхъ капиталовъ посредствомъ займовъ и выпусковъ гарантированныхъ бумагъ нисколько не оживляетъ нашего производства, такъ какъ эти капиталы, гарантированные Правительствомъ, затрачены на желѣзныя дороги, не приносящія дохода. Такой порядокъ вещей, вызванный преимущественно усиленной постройкой желѣзныхъ дорогъ, создалъ у насъ биржевой рынокъ и биржевую игру, которая, въ свою очередь, отвлекла значительную массу капиталовъ отъ производительнаго употребленія и сосредоточила ихъ исключительно на торговлѣ бумагами; производительная же промышленность попрежнему остается безъ капиталовъ. Если и создаются какія-либо производства, то только совершенно искуственнымъ способомъ подъ покровительствомъ почти запретительнаго таможеннаго тарифа и съ выдачею субсидій и премій на счетъ государственнаго бюджета, т. е. въ чистый убытокъ для народнаго хозяйства. Вмѣсто того, чтобъ удовлетворять какой-либо народной потребности наиболѣе дешевымъ способомъ, пріобрѣтая предметы этихъ потребностей за границею, мы затрачиваемъ, во-первыхъ, дорого стоющіе капиталы на устройство заводовъ, а затѣмъ употребляемъ на производство этихъ предметовъ гораздо большія суммы, чѣмъ нужно и тѣмъ препятствуемъ накопленію сбереженій, которыя могли бы служить съ пользою для развитія промышленности, т. е. мѣшаемъ кореннымъ условіямъ развитія нашей производительности.

При такихъ условіяхъ, сосредоточивъ все свое вниманіе на сооруженіи цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ съ исключительной цѣлію вывоза за границу нашихъ внутреннихъ произведеній, которыхъ однакожь не оказалось въ достаточномъ количествѣ на-лицо, мы не имѣли уже возможности параллельно съ этимъ развивать и

наше производство настолько, чтобъ доставить работу желѣзнымъ дорогамъ, которыя поэтому сдѣлались у насъ не средствомъ развитія промышленности, а тормазомъ для нея, поглощая оборотные капиталы страны и обращая ихъ въ основные.

Частные банки, какъ коммерческіе, такъ и поземельные, не только не пополняли этого поглощенія, но, въ свою очередь, извлекали оборотныя средства страны, такъ какъ капиталы, пріобрѣтенные ими, черпались въ значительной степени на внутреннемъ рынкѣ и направлялись исключительно на биржевую игру или на постройку зданій въ столицахъ и другихъ промышленныхъ центрахъ. Даже ссуды нашихъ поземельныхъ банковъ не коснулись тѣхъ имѣній, подъ залогъ которыхъ онѣ взяты, и наше сельское хозяйство попрежнему ведется допотопнымъ способомъ, хотя цифры этихъ ссудъ указываютъ, что недостатка въ средствахъ къ улучшенію не было. Къ сожалѣнію, между нашими землевладѣльцами существуетъ мнѣніе, что затрачивать капиталы на раціональное хозяйство не выгодно и это мнѣніе, въ виду возбужденнаго и поддерживаемаго всѣми банками ажіотажа, имѣетъ основаніе: игра бумагами даетъ большія выгоды, хотя и влечетъ за собой нерѣдко полное раззореніе.

Но, оставляя всѣ подобныя соображенія въ сторонѣ и разсматривая нынѣ существующую сѣть желѣзныхъ дорогъ въ тѣхъ видахъ, въ которыхъ она сооружалась, мы позволимъ себѣ предложить вопросъ, соотвѣтствуетъ ли она экономическимъ интересамъ страны?

Здѣсь прежде всего выступаетъ вопросъ о выгодности денежныхъ условій сооруженія. Но, изучая исторію сооруженія, мы не разъ видѣли, что дороги намъ обошлись крайне дорого и что акціонерный капиталъ обществъ, составлявшій $^1/_3$ или $^1/_4$ основнаго капитала, составлялъ чистый барышъ строителей, и что удешевленіе поверстной стоимости въ послѣднее время зависѣло преимущественно не отъ удешевленія разцѣнки работъ и поставокъ, а отъ ухудшенія техническихъ условій сооруженія и различныхъ послабленій строителямъ. Такъ, на нѣкоторыхъ линіяхъ устройство землянаго полотна и мостовъ допущено въ одинъ путь, хотя извѣстно, что послѣдующая присыпка полотна никогда не будетъ имѣть правильнаго сцѣпленія съ прежней насыпью; разрѣшались продольные уклоны въ 0,010 и даже 0,012; радіусъ кривыхъ допускался менѣе 300 саженъ; линіи прокладывались преимущественно по водораздѣламъ, вслѣдствіе чего уменьшалось количество земляныхъ работъ, но удлинялось протяженіе

дорогъ и затруднялась возможность водоснабженія при увеличеніи движенія. Кромѣ того, уменьшалось количество станціонныхъ сооруженій, разъѣздныхъ путей и подвижнаго состава, что вызвало послѣдующее увеличеніе облигаціоннаго капитала; затѣмъ дозволялось быстрое и, слѣдовательно, непрочное сооруженіе дорогъ и открытіе движенія при значительныхъ недодѣлкахъ, вслѣдствіе чего окончаніе ихъ производилось не на счетъ строительнаго капитала, а насчетъ эксплоатаціи. На этомъ основаніи и въ виду благопріятныхъ условій устройства желѣзныхъ дорогъ въ нашемъ отечествѣ на совершенно ровной и плоской мѣстности, мы положительно утверждаемъ, что *наши желѣзныя дороги обошлись намъ крайне дорого.*

Намъ могутъ возразить, что стоимость сооруженія у насъ обусловливалась дороговизной реализаціи капиталовъ; но на это мы можемъ замѣтить только то, что при такомъ положеніи прежде всего слѣдовало бы принять мѣры къ упроченію нашего кредита и тѣмъ понизить стоимость реализаціи капитала, и ни въ какомъ случаѣ не спѣшить сооруженіемъ дорого стоющихъ желѣзныхъ дорогъ, во многихъ случаяхъ оказавшихся не только ненужными, но даже вредными.

Въ ряду другихъ экономическихъ условій, которымъ призваны удовлетворять желѣзныя дороги, мы, разумѣется, должны намѣтить наиболѣе общія, которыя отвѣчаютъ интересамъ всѣхъ мѣстностей Россіи. Такіе общіе признаки мы должны искать прежде всего въ географическомъ положеніи нашего отечества и въ характерѣ нашего настоящаго производства, не задаваясь конечно нисколько различными предположеніями—чѣмъ это производство должно быть впослѣдствіи? Дѣйствительной потребностью страны можетъ быть названа только та, которая существуетъ въ настоящее время, а всякія гадательныя предположенія насчетъ будущности нашего производства должны быть оставлены въ сторонѣ, какъ могущія оказаться совершенными иллюзіями. Разсматривая съ этихъ двухъ точекъ зрѣнія положеніе нашего отечества, мы видимъ, что оно занимаетъ огромныя пространства при относительно рѣдкомъ населеніи и за тѣмъ, что огромное большинство этого населенія занимается земледѣліемъ, т. е. производствомъ преимущественно сырыхъ продуктовъ, неудобныхъ для перевозки, какъ по своей громоздкости, такъ и по дешевизнѣ. При такихъ условіяхъ, въ чемъ же могутъ состоять общія экономическія потребности страны, которымъ призваны удовлетворить желѣзныя дороги? Очевидно, что

первое требованіе—это возможно большее сближеніе плодородныхъ мѣстностей съ промышленными центрами и преимущественно съ тѣми мѣстностями, которыя не производятъ достаточнаго количества хлѣба для своего продовольствія, а затѣмъ съ портовыми городами и окраинами имперіи, т. е. *проведеніе главныхъ магистральныхъ линій между избранными крайними пунктами по самымъ кратчайшимъ направленіямъ, не принимая вовсе въ соображеніе интересовъ промежуточныхъ пунктовъ, такъ какъ эти мѣстныя потребности не должны нарушать общаго интереса и должны быть удовлетворяемы развѣтвленіемъ главныхъ путей, что увеличитъ районъ вліянія главныхъ линій и поставитъ ихъ въ болѣе выгодныя финансовыя условія*. Съ другой стороны, въ силу невысокой цѣнности продуктовъ нашего производства, они не могутъ выдерживать высокаго тарифа и поэтому *дороги должны быть устроены такъ, чтобъ расходы эксплоатаціи могли быть доведены до minimum'a, а тарифъ по возможности пониженъ*. Для достиженія этихъ двухъ цѣлей необходимо: 1) сохранить прямолинейность дороги какъ въ общемъ, такъ и детальномъ ея направленіи при наибольшемъ радіусѣ кривыхъ, вслѣдствіе чего достигается возможное сближеніе конечныхъ пунктовъ избранной магистральной линіи и уменьшается поверстная плата за провозъ, и 2) вести сооруженіе дорогъ при наименьшихъ вертикальныхъ уклонахъ, такъ какъ при этомъ является возможность увеличить провозную способность дороги при той же движущей силѣ. Кромѣ того при меньшихъ уклонахъ и кривизнахъ не только дѣлается сбереженіе на топливѣ, но и уменьшаются издержки ремонта пути и подвижнаго состава.

Теперь посмотримъ, отвѣчаетъ ли наша сѣть этимъ главнымъ условіямъ? Смѣло отвѣчаемъ отрицательно на этотъ вопросъ. При первомъ взглядѣ на карту намъ бросается въ глаза далеко не равномѣрное распредѣленіе желѣзныхъ дорогъ по территоріи: положительное отсутствіе ихъ на сѣверъ отъ Волги и густота сѣти въ южной и средней частяхъ Россіи. Въ виду почти совершенно одинаковаго распредѣленія податныхъ тягостей и при далеко менѣе благопріятныхъ климатическихъ и почвенныхъ условіяхъ отсутствіе путей сообщенія на Сѣверѣ создаетъ для этихъ мѣстностей болѣе тяжелое положеніе и невозможность конкуренціи на общемъ рынкѣ русской народной жизни. Хотя зна-

ченіе желѣзныхъ дорогъ въ нашемъ обществѣ и преувеличено, но нельзя отвергать, что онѣ создаютъ значительныя удобства и представляютъ средства для развитія производительныхъ силъ, а потому если извѣстныя мѣстности снабжаются ими, а другія остаются безъ нихъ, то нѣтъ никакого сомнѣнія, что и матеріальные капиталы и нравственныя силы перетягиваются изъ послѣднихъ въ первыя. Кромѣ того, мы видимъ, что и въ мѣстностяхъ охваченныхъ сѣтью, многіе промышленные центры не соединены съ хлѣбородными губерніями и для полученія своего продовольствія и сбыта своихъ произведеній должны пользоваться обходными путями, тогда какъ въ другихъ мѣстностяхъ существуютъ параллельныя линіи, безъ которыхъ можно было бы очень легко обойтись. Какъ на примѣры перваго положенія укажемъ на отсутствіе линіи идущей отъ Владиміра или Коврова, въ южномъ направленіи до Пензы и Саратова, вслѣдствіе которой одна изъ наиболѣе промышленныхъ губерній получила бы прямое сообщеніе съ хлѣбородными мѣстностями, не имѣющими никакого фабричнаго производства, и устройство здѣсь рельсоваго пути могло бы служить къ обоюдной выгодѣ; сюда же относится отсутствіе южной магистральной линіи, соединяющей Волгу съ Днѣпромъ или даже съ Харьково-Николаевской дорогой, которая, прорѣзывая Донецкій бассейнъ, могла служить для внутренняго обмѣна и для снабженія минеральнымъ топливомъ какъ Волги, такъ и Днѣпра по кратчайшему разстоянію, а не такъ, какъ это дѣлается теперь. Что же касается излишнихъ путей, то укажемъ прежде всего на два пути отъ Москвы къ Азовскому морю, которые могли бы замѣниться однимъ проходящимъ по среднему направленію съ развѣтвленіемъ ко всѣмъ близъ лежащимъ губернскимъ городамъ и примыкающимъ къ нимъ дорогамъ. Тогда все движеніе, происходящее на этихъ двухъ линіяхъ, сосредоточилось бы на одной, и вмѣсто двухъ бездоходныхъ линій получилась бы одна чрезвычайно выгодная. То же можно сказать и о трехъ конкурирующихъ между собою линіяхъ, къ низовьямъ Волги, а также о Ряжско-Вяземской дорогѣ, которая долго еще не будетъ имѣть никакого значенія. Но помимо этого общаго недостатка нашей сѣти при постройкѣ каждой отдѣльной линіи являлось желаніе удовлетворить не только общимъ интересамъ, но и мѣстнымъ, а потому допускалось значительное уклоненіе отъ прямаго направленія, между крайними пунктами, вслѣдствіе чего линіи удлинялись и провозная плата совершенно напрасно обременяетъ и бу-

детъ еще долго обременять торговлю. Этотъ недостатокъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ усиливался корыстными побужденіями оптовыхъ строителей, которые, въ видахъ сокращенія земляныхъ работъ, уклоняли путь отъ прямолинейнаго направленія, при чемъ тѣ изъ нихъ, которые получали поверстную плату за сооруженіе линіи, увеличивали этимъ способомъ общую сумму стоимости дороги.

Но и это еще не все. Допущенные крутые уклоны въ 0,010 и кривые радіусомъ менѣе 300 саженъ уменьшали провозную способность дороги, которая, вмѣсто 45 вагоновъ въ поѣздѣ, могла отправлять только 25; вслѣдствіе этого увеличиваются издержки эксплоатаціи какъ на топливо, такъ и на ремонтъ пути и подвижнаго состава, а пониженный тарифъ приноситъ дорогамъ не барышъ, а чистый убытокъ, падающій всею своею тяжестью на интересы государственнаго казначейства, въ виду приплатъ по гарантіи и недоимокъ въ процентахъ за облигаціонный капиталъ. Возвышеніе тарифа въ виду дешевизны грузовъ могло бы сократить движеніе и отозваться также невыгодно на положеніи дорогъ. Замѣчаніе это въ особенности имѣетъ значеніе по отношенію къ тѣмъ дорогамъ, главный предметъ перевозки которыхъ составляетъ минеральное топливо. Такъ Воронежско-Ростовская линія при самомъ началѣ предназначалась для снабженія минеральнымъ топливомъ безлѣсныхъ мѣстностей, и несмотря на это на ней допущены во многихъ мѣстахъ десятитысячные уклоны, при которыхъ восьмиколесный паровозъ не можетъ вести болѣе 25 вагоновъ, вслѣдствіе чего перевозка угля по цѣнѣ $^1/_{65}$ съ пуда и версты даетъ частый убытокъ обществу.—То же можно сказать о Донецкой дорогѣ, которая выстроена почти исключительно для перевозки минеральнаго топлива и въ особенности о Саратовской, на которой допущены уклоны въ 0,012, вслѣдствіе чего перевозка по ней каменнаго угля просто немыслима за исключеніемъ развѣ такого количества, которое необходимо для потребностей самой дороги.—Мы указываемъ на нѣкоторыя дороги только въ видахъ иллюстраціи нашей мысли, но наши замѣчанія относятся въ томъ или другомъ отношеніи ко всей сѣти желѣзныхъ дорогъ, устроенныхъ частными обществами, и вслѣдствіе этого мы можемъ сказать, что *она положительно не соотвѣтствуетъ всѣмъ указаннымъ нами выше общимъ экономическимъ потребностямъ нашего отечества и что недостатки эти, если*

и могутъ быть отчасти устранены, то не иначе какъ при условіи сосредоточенія всѣхъ дорогъ въ вѣдѣніи Правительства.

Къ этимъ выводамъ мы считаемъ необходимымъ прибавить еще одно замѣчаніе, на которое мы отчасти указывали прежде и которое наглядно подтверждаетъ нашу мысль о необходимости выкупа желѣзныхъ дорогъ. Хотя положеніе большинства нашихъ дорогъ весьма печально, но не всѣ общества находятся въ такомъ положеніи и нѣкоторыя изъ нихъ выдаютъ своимъ акціонерамъ значительный дивидендъ, а акціи этихъ обществъ сильно возвышаются въ цѣнѣ. При дальнѣйшемъ развитіи движенія на этихъ линіяхъ, доходность акцій, а слѣдовательно и цѣна ихъ будетъ возрастать постоянно, и трудно предусмотрѣть, на чемъ это возрастаніе можетъ остановиться. — Такія выгоды акціонеровъ являются безъ всякихъ пожертвованій или стараній съ ихъ стороны, а только въ силу или новыхъ затратъ Правительства на дальнѣйшее развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ, или естественнаго хода усиленія производства и увеличенія населенія. Не говоря уже о томъ, что такая возможность наживаться безъ труда и какихъ бы то ни было усилій возмущаетъ чувство справедливости каждаго честнаго человѣка, она вызываетъ весьма неблагопріятныя для общества послѣдствія.

Прежде всего такой порядокъ вещей вызываетъ въ общемъ ходѣ желѣзнодорожнаго дѣла ненормальное явленіе, такъ какъ избытокъ выгодъ, приносимыхъ нѣкоторыми линіями, обращается въ пользу нѣкоторыхъ частныхъ лицъ, а убытокъ отъ линій бездоходныхъ падаетъ на Правительство, т. е. на государственный бюджетъ, или, другими словами, на массу плательщиковъ податей. — Такимъ образомъ, подобный порядокъ вещей обусловливаетъ собою налогъ на бѣдныхъ въ пользу достаточныхъ классовъ, — явленіе совершенно неестественное и ничѣмъ не оправдываемое. Между тѣмъ, еслибъ желѣзныя дороги принадлежали Правительству, то всякій избытокъ дохода отъ однихъ линій шелъ бы на покрытіе убытка другихъ, менѣе выгодныхъ. Выше мы видѣли, что общая сумма валоваго сбора доходитъ до 11 т. рублей съ версты, а при такомъ сборѣ и единствѣ управленія могли бы оплатиться не только расходы эксплуатаціи, но и % съ затраченнаго капитала. Если бы и потребовались пожертвованія Правительства, то уже никакъ не въ цифрѣ 40 мил. рублей, какъ этого требуетъ настоящій порядокъ вещей.

За тѣмъ возвышеніе цѣны акцій вызывается ожиданіемъ увеличенія дохода въ будущемъ,—дохода еще не полученнаго, но имѣющаго поступить, и это возвышеніе при переходѣ акцій изъ однѣхъ рукъ въ другія оплачивается изъ наличнаго оборотнаго капитала страны. Но человѣкъ, выигравшій при продажѣ оплаченныхъ имъ акцій, очень легко можетъ позволить себѣ непроизводительныя траты какъ единовременно, такъ и постоянно, смотря по размѣру полученныхъ выгодъ. Такимъ образомъ, этотъ порядокъ вещей не только ведетъ къ проѣданію будущихъ доходовъ, но и къ непроизводительной растратѣ оборотнаго капитала страны и, слѣдовательно, къ пониженію средняго уровня заработной платы. Намъ могутъ замѣтить, что то же самое явленіе происходитъ при возвышеніи цѣны всякаго недвижимаго имущества, вслѣдствіе устройства новыхъ путей сообщенія и увеличенія населенія. Мы конечно не будемъ спорить противъ этого и готовы признать однородность этихъ явленій, но это нисколько не уменьшаетъ въ нашихъ глазахъ тѣхъ послѣдствій, которыя вызываются сильнымъ возвышеніемъ желѣзнодорожныхъ акцій, тѣмъ болѣе, что эти акціи, представляя собою раздробленную, мобилизированную и быстро реализируемую недвижимую собственность, которая приноситъ доходъ безъ всякихъ съ нашей стороны усилій и которую очень легко скрыть отъ всѣхъ возможныхъ взысканій, способны возвышаться въ цѣнѣ гораздо быстрѣе, чѣмъ прямая недвижимая собственность.

На этомъ основаніи, чѣмъ ранѣе произойдетъ выкупъ желѣзныхъ дорогъ, тѣмъ выгоднѣе будетъ для Правительства, такъ какъ въ будущемъ можно ожидать не пониженія, а только повышенія цѣны акцій и слѣдовательно все большихъ и большихъ затрудненій для подобной операціи.

Наконецъ, мы должны обратить вниманіе читателя еще на одно обстоятельство. Мы думаемъ, что стремленіе покрыть Россію въ короткій промежутокъ времени цѣлой сѣтью желѣзныхъ дорогъ шло совершенно въ разрѣзъ съ охранительной торговой политикой. Мы говоримъ это не въ видахъ защиты охранительной торговой политики, а только въ видахъ указанія на непослѣдовательность различныхъ мѣропріятій для развитія производительныхъ силъ Россіи. У насъ повидимому очень мало обращали вниманія, что желѣзныя дороги, служа средствомъ сбыта нашихъ внутреннихъ произведеній на заграничные рынки, вмѣстѣ съ тѣмъ служатъ проводниками заграничныхъ

произведеній во всѣ уголки нашего обширнаго отечества и, облегчая способы сношеній, даютъ возможность заводить склады этихъ произведеній въ самыхъ центральныхъ мѣстностяхъ Россіи, парализуя отчасти значеніе охранительныхъ пошлинъ. Кромѣ того, удешевляя доставку нашихъ хлѣбныхъ грузовъ къ портовымъ городамъ и поощряя такимъ образомъ вывозъ этихъ грузовъ на заграничные рынки, наши желѣзныя дороги тѣмъ самымъ увеличивали ввозъ къ намъ заграничныхъ произведеній. Охранительныя пошлины въ этомъ случаѣ не могутъ затруднить это движеніе, такъ какъ цѣна нашихъ произведеній зависитъ всегда отъ заграничнаго спроса, размѣръ котораго обусловливается количествомъ ввозимыхъ къ намъ товаровъ. Если пудъ рельсовъ при свободномъ обмѣнѣ равенъ по цѣнѣ пуду пшеницы, то англійскій торговецъ только тогда купитъ пудъ пшеницы, когда отъ него возьмутъ пудъ рельсовъ, какая бы ни была положена пошлина на рельсы, и цѣна на пшеницу упадетъ настолько, что рельсы при обмѣнѣ ихъ на пшеницу окажутся не дороже, чѣмъ прежде, т. е. русская пшеница оплатитъ пошлину на рельсы и охранительная пошлина не возвыситъ нисколько стоимости рельсовъ на русскомъ рынкѣ. Иначе не можетъ произойти обмѣна и русскій хлѣбъ не пойдетъ за границу. Настоящее возвышеніе цѣнъ на наши хлѣбные грузы есть слѣдствіе другой причины: оно происходитъ отъ паденія курса нашего кредитнаго рубля, на металлическую же валюту хлѣбъ нашъ понизился, а не повысился въ цѣнѣ, и этимъ только и объясняется возможность громаднаго въ теченіи 1879 года ввоза заграничныхъ товаровъ на нашъ рынокъ и значительнаго поступленія въ томъ году таможенныхъ пошлинъ. Ихъ увеличеніе представляетъ разницу между стоимостію нашей пшеницы на металлическую валюту теперь и въ прежнее время, т. е. до паденія курса. Обстоятельство это и отсутствіе всякаго движенія къ лучшему въ нашемъ фабричномъ дѣлѣ, несмотря на возвышеніе ввозныхъ пошлинъ, мы рекомендуемъ вниманію нашихъ протекціонистовъ и утверждаемъ, что нельзя покровительствовать вывозу товаровъ, не поощряя тѣмъ самымъ и ввоза ихъ, и что такимъ образомъ наши желѣзныя дороги не мало подрывали значеніе охранительныхъ пошлинъ.

Если по положенію спроса и предложенія можетъ оказаться разница въ цифрахъ ввоза и вывоза, то сальдо этихъ счетовъ представляютъ всегда такіе предметы, которые не попадаютъ въ таможенныя таблицы, т. е. контрабанда и процентныя бумаги.

Такимъ образомъ, если нашъ вывозъ превысилъ ввозъ, то это значитъ, что вмѣсто нашихъ оборотныхъ капиталовъ, которые обращались на нашемъ рынкѣ, мы получили назадъ наши процентныя бумаги и заплатили курсовую разницу этихъ бумагъ между ихъ выпускной цѣной и настоящей. Этому, повидимому, радоваться нечего.

Вся наша исторія желѣзнодорожнаго дѣла прямо указываетъ, какъ мало у насъ понимаются политико-экономическія истины не только въ обществѣ, но и въ административныхъ сферахъ.

140
187–140
280

Головачовъ.

ИСТОРІЯ ЖЕЛѢЗНОДОР. ДѢЛА ВЪ РОССІИ

М. Ф.