

31537

Министерство Финансовъ.

Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.



~~29505~~
~~31537~~

КРАТКІЙ ОЧЕРКЪ

развитія нашей желѣзнодорожной сѣти

за десятилѣтіе 1904—1913 г. г.

Съ приложеніемъ 2-хъ картъ и 4-хъ графиковъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Редакціи період. изданій Министерства Финансовъ
1914.



Н. П. О.

Выдающееся значеніе, которое имѣютъ желѣзныя дороги не только въ сферѣ торгово-промышленныхъ интересовъ, но и въ обыденной жизни всего населенія, естественно привлекаетъ всегда жгучій интересъ членовъ законодательныхъ палатъ, общества и печати ко всѣмъ вопросамъ, касающимся развитія нашей рельсовой сѣти. Этотъ интересъ особенно обострился въ послѣдніе годы, когда возобновилось образованіе новыхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Для удовлетворенія общественнаго вниманія Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, въ которомъ сосредоточено дѣлопроизводство по большинству вопросовъ, касающихся экономической и финансовой стороны желѣзнодорожнаго дѣла, поручилъ начальнику отдѣленія И. А. Тихоцкому составить настоящій «Краткій обзоръ развитія нашей рельсовой сѣти за десятилѣтіе 1904—1913 г.г.». Въ этомъ обзорѣ, которому предпосылается краткій историческій очеркъ желѣзнодорожной политики вѣдомства въ различные періоды, наряду съ цифровыми данными о развитіи нашей сѣти за указанное время, излагаются тѣ начала, которыми руководствовалось Министерство Финансовъ въ истекшемъ десятилѣтіи въ своей дѣятельности по означенному развитію.

Краткій очеркъ развитія нашей желѣзнодорожной сѣти за десятилѣтіе 1904—1913 г.г.

Развитіе нашей желѣзнодорожной сѣти происходило чрезвычайно неравномѣрно и неравномѣрность эта до известной степени имѣла причиной колебанія въ выборѣ, какому изъ способовъ осуществленія желѣзныхъ дорогъ и которой изъ системъ желѣзнодорожнаго хозяйства—государственнаго или частнаго, слѣдуетъ отдать предпочтеніе.

Выборъ той или другой системы, опредѣляющей направленіе желѣзнодорожной политики, можетъ быть основанъ либо на теоретическихъ соображеніяхъ о преимуществахъ одной системы передъ другой, либо на практической возможности примѣнить ту или другую систему, имѣя конечной цѣлью скорѣйшее осуществленіе намѣченнаго плана оборудованія страны рельсовыми путями.

При этомъ, если выборъ падалъ на частное желѣзнодорожное хозяйство, принципъ невмѣшательства государства въ распорядительную дѣятельность желѣзнодорожныхъ обществъ какъ при постройкѣ, такъ и при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ первый періодъ желѣзнодорожнаго строительства проводился послѣдовательно и фактически безъ ограниченій. Лишь послѣ долготѣней практики пробудилось сознаніе особаго значенія желѣзныхъ дорогъ, какъ важнаго фактора воздѣйствія на различныя стороны государственной жизни и народнаго хозяйства, побудившее наше правительство, какъ и правительства всѣхъ странъ

въ большей или меньшей степени ограничивать свободу дѣйствій желѣзнодорожныхъ обществъ.

Бѣглый обзоръ исторіи сооруженія русской желѣзнодорожной сѣти приводитъ къ выводу, что хотя въ различные моменты ея развитія и дѣлались попытки поставить рѣшеніе вопроса о способахъ этого развитія на теоретическую почву сравненія преимуществъ одной системы передъ другой, но эти соображенія неизмѣнно должны были уступать практическимъ соображеніямъ, главнымъ образомъ финансоваго характера.

При возникновеніи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, почти совпавшемъ съ приступомъ къ ихъ сооруженію въ Западной Европѣ, теорія не только не успѣла выработать опредѣленныхъ взглядовъ на наиболѣе цѣлесообразную систему желѣзнодорожнаго хозяйства, но самое значеніе желѣзныхъ дорогъ, какъ экономическаго фактора, не было въ полной мѣрѣ оцѣнено, и выдающіеся государственные дѣятели какъ за границей (Тьеръ, Араго), такъ и у насъ (гр. Канкринъ) считали, что расходованіе государственныхъ средствъ на постройку желѣзныхъ дорогъ можетъ имѣть даже вредныя послѣдствія для экономическаго развитія страны въ виду того, что постройка ихъ поглощаетъ слишкомъ значительныя суммы и лишаетъ возможности затрачивать необходимыя средства на увеличеніе производительныхъ силъ страны, способствующее созданію новыхъ цѣнностей и приращенію народнаго богатства.

Если не принимать въ расчетъ отстроеной въ 1837 г. Царскосельской желѣзной дороги, имѣвшей протяженіе всего 25 верстъ и сооруженіе которой являлось не болѣе какъ опытомъ, въ виду выразившихся сомнѣній, которыя раздѣляли между прочимъ главноуправляющій путями сообщенія гр. Толь, въ возможности, вообще, существованія у насъ, вслѣдствіе климатическихъ условій, дорогъ съ паровыми двигателями, то днемъ, въ который было положено начало нашей желѣзнодорожной сѣти слѣдуетъ счи-

татъ 1 февраля 1842 г., когда Высочайшимъ указомъ Императора Николая I было повелѣно «возвести желѣзную дорогу между С.-Петербургомъ и Москвою».

Хотя постройка этой первой дороги была произведена распоряженіемъ и на средства казны, но прежде, чѣмъ придти къ такому рѣшенію, продолжительное время производились попытки соединить рельсовымъ путемъ обѣ столицы Имперіи при посредствѣ частныхъ капиталовъ, попытки не увѣнчавшіяся успѣхомъ. Поэтому рѣшеніе это нельзя разсматривать какъ сознательное намѣреніе подчинить и желѣзнодорожное дѣло, какъ всѣ прочія отрасли народной жизни, правительственной централизаци.

Будучи убѣжденнымъ сторонникомъ желѣзныхъ дорогъ, несмотря на отрицательное отношеніе къ нимъ его сподвижниковъ гр. Канкринъ и гр. Толя, Императоръ Николай I съ полнымъ сочувствіемъ относился къ проектамъ частныхъ лицъ, предлагавшихъ сооружеиіе различныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, и многіе изъ нихъ, разсмотрѣнные въ учрежденномъ для этой цѣли въ 1844 г. комитетѣ, удостоились Высочайшаго одобренія.

Если же ни одинъ изъ этихъ проектовъ не могъ быть осуществленъ, то причиной этому являлись, съ одной стороны, неподвижность и недостаточность капиталовъ въ Россіи, съ другой же стороны, недовѣріе иностранныхъ капиталовъ къ послѣдствіямъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и выгоды ея, тѣмъ болѣе, что правительство, признавая неизбѣжнымъ гарантированіе определеннаго дохода на капиталы, вкладываемые въ желѣзнодорожныя предпріятія, соглашалось даровать эту гарантію лишь по открытіи движенія на желѣзной дорогѣ.

По этимъ причинамъ постройка желѣзныхъ дорогъ въ царствованіе Императора Николая I производилась, за исключеніемъ Царскосельской желѣзной дороги, только на средства казны, и въ этомъ, конечно, нужно искать обь-

ясненіе того, что съ 1842 года по 1855 годъ въ Россіи было отстроено лишь 979 верстъ рельсовыхъ путей.

Севастопольская кампанія и послѣдовавшее разстройство финансовъ Россіи задержали дальнѣйшее развитіе сѣти, несмотря на то, что именно война съ особой убѣдительною доказала настоятельную потребность въ оборудованіи страны желѣзными дорогами; но стѣсненное положеніе средствъ государственнаго казначейства и хроническіе дефициты въ нашей государственной росписи, превысившіе въ 1856 г. 258 милл. р., не допускали ассигнованія казенныхъ средствъ на постройку желѣзныхъ дорогъ; сознаніе же неотложности оборудованія страны рельсовыми путями вынудило правительство обратиться съ этой цѣлью къ частной предпріимчивости и согласиться на чрезвычайныя льготы для образованія въ 1857 году Главнаго Общества Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ, взявшаго на себя постройку сѣти, протяженіемъ приблизительно въ 3.900 верстъ, въ десятилѣтній срокъ.

Неудачное веденіе Главнымъ Обществомъ дѣлъ, поставившее его на край несостоятельности и вызвавшее необходимость дарованія ему новыхъ льготъ, въ томъ числѣ уступки ему Николаевской ж. д. и освобожденія отъ постройки Θεодосійской и Либавской ж. д., побудило главноуправляющаго путями сообщенія ген.-лейт. Мельникова въ 1862 г. впервые поставить на теоретическую почву вопросъ о сравнительныхъ преимуществахъ казеннаго и частнаго желѣзнодорожнаго строительства, причемъ онъ рѣшительно становился на сторону перваго. Такой взглядъ онъ мотивировалъ тѣмъ, что государство, предпринимая постройку желѣзныхъ дорогъ, получаетъ выгоды не только отъ эксплуатаціи ихъ, но и, сверхъ того, всѣ выгоды, которыя получаютъ съ постройкой желѣзныхъ дорогъ отъ развитія торговли и промышленности, облегченія сношеній между различными частями государства, распространенія просвѣщенія и, наконецъ, упроченія спокойствія государ-

ства. Эти выгоды, по мнѣнію ген.-лейт. Мельникова, могутъ подвинуть правительство къ предпринятію такихъ линій сообщеній, которыя въ первые годы существованія могутъ и не окупить произведенныхъ на нихъ затратъ доходами отъ эксплуатаціи. Между тѣмъ, въ глазахъ частныхъ обществъ только послѣднія выгоды и имѣютъ цѣну, и если они и предпримутъ постройку дорогъ, не обѣщающихъ значительныхъ доходовъ, то лишь взамѣнъ серьезныхъ уступокъ и жертвъ со стороны казны. Возможность же успѣшной и недорогой постройки желѣзныхъ дорогъ на средства казны подкрѣплялась опытомъ постройки линіи отъ Одессы до Балты, строившейся на средства казны, путемъ использованія труда штрафованныхъ солдатъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ ген.-лейт. Мельниковымъ былъ составленъ новый проектъ сѣти, подлежащей осуществленію въ ближайшее десятилѣтіе, общее протяженіе которой составляло около 4.500 верстъ.

Но предположенія ген.-лейт. Мельникова кореннымъ образомъ расходились со взглядами Министра Финансовъ Ст.-Секр. Рейтерна, который за всѣ 17 лѣтъ своего управленія финансами Россіи являлся убѣжденнымъ сторонникомъ поощренія частнаго желѣзнодорожнаго строительства и высказывалъ рѣшительное недовѣріе къ успѣшному развитію нашей сѣти въ случаѣ обращенія къ системѣ казенной постройки желѣзной дорогъ. Основаніемъ для такого взгляда служило то практическое соображеніе, что стѣсненное состояніе средствъ Государственнаго Казначейства позволяло бы ассигновать на постройку желѣзныхъ дорогъ настолько незначительныя суммы, что даже для осуществленія сравнительно небольшой сѣти, намѣченной ген.-лейт. Мельниковымъ, потребовалось бы не менѣе 25 лѣтъ. Обращеніе же къ внѣшнимъ займамъ для полученія необходимыхъ для постройки желѣзныхъ дорогъ грозило существенныхъ потрясеніемъ государственнаго кредита въ виду того, что къ финансовымъ ресурсамъ казны

предъявлялись и безъ того весьма серьезныя требованія, вызываемыя внѣшними событіями, а равно предпринятымъ покореніемъ Кавказа.

Взгляды и соображенія Ст.-Секр. Рейтерна и его единомышленниковъ одержали верхъ и послѣдовало рѣшеніе употребить всѣ усилія на пріисканіе способовъ для осуществленія сѣти намѣченныхъ желѣзныхъ дорогъ, не прибѣгая къ ресурсамъ государственнаго казначейства.

Задача эта была облегчена удачнымъ опытомъ постройки на частныя капиталы Московско-Рязанской желѣзной дороги и успѣшной реализаціей капиталовъ для сооруженія продолженія этой дороги до Козлова, сгладившими неблагоприятное впечатлѣніе, которое было произведено неудачными операціями Главнаго Общества Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ, такъ какъ выяснился путь, слѣдующему разрѣшалась поставленная правительствомъ задача привлеченія частныхъ капиталовъ къ желѣзнодорожному строительству.

Особенность концессіи на Рязанско-Козловскую жел. дорогу заключалась въ томъ, что учредителю было разрѣшено выпустить акціи лишь на одну треть основного капитала, остальные же двѣ трети реализовать въ облигаціяхъ, обеспеченныхъ всѣмъ имуществомъ будущаго предпріятія. Въ связи съ назначеніемъ высокой поперстной стоимости дороги учредитель рассчитывалъ отстроить ее на одинъ облигаціонный капиталъ, размѣстить который не представлялось затруднительнымъ какъ по вышеуказанной причинѣ, такъ и потому, что облигаціямъ была дарована абсолютная гарантія теченія дохода на нихъ съ момента выпуска, тогда какъ гарантія опредѣленнаго дохода на акціи предоставлялась лишь съ момента открытія движенія на дорогахъ, для постройки коихъ онѣ выпускались.

Рѣшеніе допускать образованіе строительныхъ капиталовъ новыхъ обществъ выпускомъ не только акцій, но

из Рязанско-Козловской
ж.д.

и облигацій, послѣднихъ обыкновенно въ размѣрѣ $\frac{2}{3}$ или $\frac{3}{4}$ номинальнаго капитала, барыши, полученные учредителемъ общества Рязанско-Козловской ж. д., наконецъ, успѣшная и быстрая постройка этой дороги и чрезвычайно благопріятныя условія ея эксплуатаціи, повывившія, сверхъ того, доходность Московско-Рязанской желѣзной дороги, разрушили предубѣжденіе, составившееся у заграничныхъ капиталистовъ относительно выгоды желѣзнодорожныхъ предпріятій въ Россіи, и правительству не приходилось больше искать предпринимателей для той или другой линіи. По минованіи финансоваго кризиса 1865/6 гг. предложенія постройки желѣзныхъ дорогъ стали поступать въ такомъ количествѣ, что правительству оставалось только рѣшать въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, который изъ предпринимателей заслуживаетъ преимущественнаго поощренія, и, вмѣсто предложенной ген.-лейт. Мельниковымъ сѣти въ 4.500 верстъ, къ концу 1874 года было открыто для движенія новыхъ желѣзныхъ дорогъ 13.571 верста.

Этотъ періодъ былъ временемъ расцвѣта частной желѣзнодорожной предпріимчивости въ Россіи, и необходимо отмѣтить, что использовать благопріятно сложившіяся обстоятельства, пробудившія интересъ иностранныхъ капиталистовъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, для столь быстраго развитія нашей рельсовой сѣти оказалось возможнымъ благодаря строго мотивированному заключенію особой комиссіи подъ предсѣдательствомъ ген.-ад. Чевкина, которой было поручено рассмотреть отчетъ ген.-лейт. Мельникова по управленію имъ вѣдомствомъ путей сообщенія за 1867 и 1868 гг. и установить руководящія начала, которыя могли бы быть приняты въ основаніе для осуществленія плана дальнѣйшаго развитія сѣти россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Комиссія эта признала непреложнымъ, что отвѣчающее потребностямъ государства развитіе рельсовой сѣти можетъ

быть достигнуто лишь привлеченіемъ къ этому дѣлу въ широкихъ размѣрахъ частной предпріимчивости, такъ какъ «правительству невозможно удовлетворить непосредственнымъ дѣйствіемъ своимъ этой потребности въ тѣхъ размѣрахъ и съ той скоростью, какіе необходимы», но вмѣстѣ съ тѣмъ указала тѣ мѣры предосторожности, которыя должны быть приняты, чтобы жертвы, которыя неизбежны, не были слишкомъ обременительны для государства. Для огражденія интересовъ государства комисія полагала, что дарованія гарантій, премій и т. п. выгодъ должно быть обусловлено окончаніемъ постройки уступаемой обществу линіи, что обезпеченіе опредѣленнаго дохода должно быть оказываемо съ такимъ расчетомъ, чтобы не подрывать этими льготами курса существующихъ бумажныхъ цѣнностей и что правительство должно сохранить надлежащій надзоръ за дѣйствіями обществъ для обезпеченія общественныхъ интересовъ.

Соотвѣтственно вышеприведеннымъ указаніямъ были выработаны правила выдачи концессій на постройку желѣзныхъ дорогъ. Правила эти трижды подвергались пересмотру и измѣненіямъ, но сущность ихъ оставалась неизмѣнной, и порядокъ выдачи концессіи въ разсматриваемый періодъ, въ общихъ чертахъ, заключался въ слѣдующемъ.

Опредѣлялась поверстная стоимость подлежащей сооруженію дороги и вырабатывались условія концессіи на эту линію, подлежащія разсмотрѣнію Комитета Министровъ; затѣмъ, на основаніи установленныхъ концессіей условій, приглашались учредители, въ началѣ Министерствомъ Финансовъ, на основаніи конкуренціи на почвѣ пониженія поверстной стоимости, опредѣляемой произведенными изысканіями, впослѣдствіи—Министромъ Путей Сообщенія. На обязанности учредителя, который долженъ былъ внести залогъ, постепенно освобождаемый по мѣрѣ окончанія обусловленныхъ работъ по постройкѣ разрѣшенной линіи,

лежало выработать уставъ проектируемаго общества, собрать основной капиталъ, образуемый изъ акціонернаго капитала (большею частью въ размѣрѣ $\frac{1}{4}$ основного капитала), которому предоставлялась гарантія дохода и погашенія съ момента открытія дороги для движенія (исключеніе было сдѣлано для общества курско-кіевской жел. дор., акціямъ котораго была дарована гарантія дохода съ момента ихъ выпуска), и облигаціоннаго капитала, который обезпечивался имуществомъ предпріятія и которому была предоставляема абсолютная гарантія со дня его выпуска, и созвать первое общее собраніе акціонеровъ общества, послѣ чего дальнѣйшія функціи должны были быть переданы учредителемъ избираемому общимъ собраніемъ правленію.

То обстоятельство, что главное вниманіе правительства было обращено преимущественно на обезпеченіе скорѣйшей постройки намѣченной сѣти, въ связи съ недостаткомъ опыта и освѣдомленности о приѣмахъ желѣзнодорожной эксплуатаціи, не дало возможности исчерпывающимъ образомъ выполнить предначертанія особой комисіи и установить для дѣятельности желѣзнодорожныхъ обществъ условія, обезпечивающія соблюденіе государственныхъ и общественныхъ интересовъ. Хотя при выработкѣ новыхъ уставовъ и подвергались переработкѣ тѣ положенія, которыя относились къ финансовому контролю правительства и къ праву его наблюдать за дѣйствіями обществъ, но положенія эти, касавшіяся, главнымъ образомъ, періода постройки, не достаточно опредѣлительно указывали обязанности органовъ надзора и, притомъ, по большей части оставались мертвой буквой. Вмѣшательство же государства, для огражденія интересовъ торговли, промышленности и населенія въ дѣйствія обществъ по установленію платъ, взимаемыхъ ими за оказываемыя услуги по перевозкѣ пассажировъ и грузовъ, ограничивалось опредѣленіемъ въ уставахъ предѣловъ, выше коихъ общества не имѣли права устанавливать платы. Въ отношеніи

обезпеченія вышеуказанныхъ интересовъ, преимущественное вниманіе правительства было направлено на поощреніе при посредствѣ желѣзнодорожныхъ обществъ соприкасающихся съ сооруженіемъ желѣзныхъ дорогъ отраслей металлургической промышленности. Наконецъ, для предотвращения паденія курсовъ на обращающіяся уже на рынкахъ желѣзнодорожныя бумаги, чего возможно было опасаться въ случаѣ предоставленія концессионерамъ свободы размѣщенія бумагъ, выпускаемыхъ для сооруженія разрѣшенныхъ имъ желѣзныхъ дорогъ, правительство оставляло облигаціонныя займы новообразуемаго общества за собой по договоренному съ предпринимателями курсу, причемъ на общество возлагалась обязанность изъ доходовъ дорогъ уплачивать причитающіеся казнѣ проценты и погашеніе на оставленныя за ней бумаги. Для обезпеченія же ресурсовъ казны, употреблявшей въ началѣ для этой цѣли суммы, полученныя отъ временной уступки главному обществу Николаевской жел. дороги, былъ образованъ въ 1867 г. желѣзнодорожный фондъ, первоначальныя средства коего были составлены изъ остатковъ неизрасходованныхъ суммъ, полученныхъ отъ уступки Николаевской жел. дороги, и изъ суммъ, полученныхъ отъ реализаціи I и II внутреннихъ съ выигрышами займовъ, а также отъ уступки Америкѣ Аляски; впослѣдствіи же средства фонда пополнялись внѣшними консолидированными желѣзнодорожными займами.

Внѣшній успѣхъ правительственной желѣзнодорожной политики, выразившійся постройкой въ короткій промежутокъ времени столь значительной по протяженію рельсовой сѣти, вмѣстѣ съ сложившимся у руководителя вѣдомства путей сообщенія, гр. Бобринскаго 2, убѣжденіемъ въ преимуществахъ частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства передъ казеннымъ, привели къ тому, что во время его управленія вѣдомствомъ даже всѣ казенныя желѣзныя дороги, за исключеніемъ узкоколейной Ливенской ж. д.,

протяженіемъ въ 57 в., были уступлены желѣзнодорожнымъ обществамъ, принявшимъ постройку продолженія уступаемыхъ имъ линій.

Однако, уже въ концѣ 1871 г. финансовое положеніе частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, количество которыхъ достигло 44, стало внушать опасенія, такъ какъ они, за немногими исключеніями, не выполняли своихъ обязательствъ по возмѣщенію въ казну платежей по оставленнымъ ею за собой акціямъ и облигаціямъ, и общій итогъ долговъ ихъ правительству по невыплаченнымъ процентамъ и невозмѣщеннымъ ссудамъ и авансамъ приблизился къ суммѣ 174 милл. руб.

Это дало поводъ слѣдовавшему за гр. Бобринскимъ 2 Министру Путей Сообщенія, гр. Бобринскому 1, принять изслѣдованіе причинъ столь плачевныхъ результатовъ дѣятельности нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, и изслѣдованіе это привело его къ самому рѣшительному осужденію нашей системы развитія рельсовыхъ путей и желѣзнодорожнаго хозяйства.

Изслѣдованіе это поставило во второй разъ на очередь вопросъ о сравнительныхъ преимуществахъ казеннаго и частнаго желѣзнодорожнаго строительства; но хотя гр. Бобринскій 1 и являлся убѣжденнымъ сторонникомъ постройки желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ и на средства казны, тѣмъ не менѣе онъ не нашелъ возможнымъ рѣшительно отказаться отъ поощренія частнаго желѣзнодорожнаго строительства, ставя лишь условіемъ устраненіе недостатковъ существовавшей концессионной системы.

Кореннымъ недостаткомъ нашей системы гр. Бобринскій 1 находилъ то обстоятельство, что правительство, желая образовать желѣзнодорожное общество, обращалось не непосредственно къ самимъ акціонерамъ, а къ отдѣльнымъ лицамъ, которые являлись посредниками между правительствомъ и акціонерами. Между тѣмъ, правительство само производитъ изысканія, выясняетъ экономическое значеніе дороги, раз-

рабатываетъ проектъ и, наконецъ, доставляетъ обществу средства, и потому дѣятельность учредителей, по мнѣнію гр. Бобринскаго 1, является совершенно излишней. Дѣятельность же эта имѣетъ много темныхъ сторонъ: недобросовѣстное отношеніе къ интересамъ образуемыхъ обществъ, образованіе фиктивныхъ обществъ съ подставными акціонерами и правленіями, такъ какъ акціи учредители оставляли за собой и расписывали ихъ между близкими людьми безъ оплаты ихъ деньгами.

При такихъ условіяхъ и при совершенно призрачномъ надзорѣ за операціями по постройкѣ и за эксплуатаціей дорогъ, причемъ постройка, въ большей части случаевъ, производилась на предоставляемый правительствомъ облигаціонный капиталъ, дороги открывались для движенія недостроенными, съ недостаточнымъ количествомъ подвижного состава, и потому эксплуатація такихъ дорогъ, въ результатахъ которой учредители были притомъ мало заинтересованы, была чрезвычайно убыточна.

Для устраненія этихъ недостатковъ гр. Бобринскій 1 предложилъ функціи учредителей предоставить правительству при посредствѣ особой комисіи, которая, послѣ опубликованія устава предназначеннаго къ образованію общества, техническихъ условій, а равно расцѣпной вѣдомости сдаваемой обществу линіи и размѣра и условій образованія складочнаго капитала, производитъ публичную подписку на акціи проектируемаго общества. Проектированныя правила были заслушаны въ мартѣ 1873 г. въ Комитетѣ Министровъ и имъ одобрены; но на основаніи этихъ правилъ было образовано всего 4 общества для постройки желѣзныхъ дорогъ: Оренбургской, Уральской, Фастовской и Привислинской, причемъ, по настоянію Министра Финансовъ, акціямъ этихъ обществъ была дарована абсолютная гарантія для привлеченія къ подпискѣ на нихъ широкой публики, имѣющей въ виду при пріобрѣтеніи акцій помѣщеніе своихъ сбереженій. Ожидаемыхъ результатовъ новыя

правила не принесли: акціи всѣхъ четырехъ обществъ оказались въ рукахъ тѣхъ же желѣзнодорожныхъ дѣльцовъ, дѣятельность которыхъ гр. Бобринскимъ 1 осуждалась, и постройка этихъ желѣзныхъ дорогъ производилась ими на основаніи тѣхъ же пріемовъ, которые эти правила имѣли въ виду устранить.

Въ дальнѣйшемъ правила 1873 г. не примѣнялись, и когда въ 1875 г. выдавалась концессія на Донецкую дорогу, правительство вернулось къ системѣ передачи концессій учредителю общества, съ выборомъ его путемъ конкуренціи.

Политическія осложненія на Ближнемъ Востокѣ, колебанія нашего курса, въ связи съ неурожаемъ на югѣ Россіи и малымъ требованіемъ вывозимыхъ за границу продуктовъ, заставили правительство, въ концѣ семидесятыхъ годовъ, по представленію Министра Финансовъ, временно пріостановиться съ постройкой желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ завершеніе начатыхъ требовало расхода около 130 милл., между тѣмъ средства желѣзнодорожнаго фонда истощились и рассчитывать на заключеніе на выгодныхъ условіяхъ новаго консолидированнаго займа было невозможно.

Сверхъ того, финансовое хозяйство существующихъ желѣзныхъ дорогъ внушало серьезныя опасенія. Задолженность обществъ по приплатамъ казны по гарантіи акцій и облигацій, выпущенныхъ самими обществами, по суммамъ, не доплаченнымъ по облигаціямъ, оставленнымъ казною за собою, по ссудамъ изъ желѣзнодорожнаго фонда, и по невозмѣщеннымъ издержкамъ правительства за изготовленіе желѣзнодорожныхъ принадлежностей, производство изысканій и т. п., достигла суммы 580 милл. рублей. Вмѣстѣ съ тѣмъ русско-турецкая война обнаружила такую запущенность нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ техническомъ отношеніи, которая безотлагательно требовала ассигнованія крупныхъ средствъ для приведенія желѣзныхъ дорогъ въ состояніе, отвѣчающее предъявляемымъ къ нимъ требованіямъ.

Вообще, большая часть эксплуатируемых желѣзнодорожными обществами дорогъ, отстроенныхъ при непосредственномъ денежномъ участіи казны, требовала приплатъ, и такое положеніе создалось не только вслѣдствіе неправильнаго расходованія денегъ при постройкѣ и дороговизны эксплуатаціи, но и вслѣдствіе малой доходности дорогъ, такъ какъ акціонеры такихъ обществъ, не имѣя никакой надежды получить когда-либо доходъ на свои акціи сверхъ гарантированнаго, были совершенно равнодушны къ приѣмамъ и послѣдствіямъ эксплуатаціи, руководители же, въ надеждѣ повысить доходы привлеченіемъ къ перевозкѣ грузовъ изъ раіоновъ другихъ дорогъ, предались самому необузданному соперничеству на почвѣ пониженія тарифовъ.

Приведенныя обстоятельства побудили правительство временно отнестись со сдержанностью къ образованію новыхъ обществъ для постройки желѣзныхъ дорогъ на прежнихъ началахъ, и когда въ 1881 году возникъ вопросъ о постройкѣ Криворожской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ, то Комитетъ Министровъ высказался за сооруженіе этихъ дорогъ распоряженіемъ и на средства казны.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, уже съ середины семидесятыхъ годовъ зарождалась и крѣпла мысль о недостаточности надзора правительства и невозможности для него при существующихъ правоотношеніяхъ оказывать вліяніе на веденіе желѣзнодорожнаго хозяйства; поэтому, впредь до выработки общаго закона, регулирующаго отношенія желѣзныхъ дорогъ и правительства, которая была поручена комисіи гр. Баранова, образованной для изслѣдованія причинъ неблагопріятныхъ послѣдствій эксплуатаціи нашей рельсовой сѣти, признано было полезнымъ образовать ядро казенной желѣзнодорожной сѣти посредствомъ выкупа въ казну тѣхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ линій, переходъ которыхъ въ руки правительства, въ виду ихъ разстроеннаго финансоваго положенія, не будетъ сопряженъ съ большими денежными затратами.

Тѣмъ не менѣе, въ томъ же 1881 г. было образовано Общество Ивангородо-Домбровской жел. дороги; однако хотя капиталамъ этого Общества и была дарована гарантія (акціонерному 5% и облигаціонному 4½%), уставъ этой дороги носилъ уже слѣды рѣшимости Правительства измѣнить свои отношенія къ частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ и обезпечить за собой возможность болѣе дѣйствительнаго надзора за ихъ дѣятельностью. Не говоря о томъ, что срокъ выкупа дороги въ казну былъ сокращенъ до 15 лѣтъ, общество было ограничено въ своемъ правѣ устанавливать тарифы включеніемъ въ уставъ не только максимальныхъ, но и минимальныхъ нормъ, а также было предусмотрѣно обязательство Общества подчиняться всѣмъ контрольнымъ правиламъ, которыя правительство найдетъ нужнымъ примѣнять впредь до изданія общаго закона о контролѣ за частными желѣзными дорогами.

Такимъ образомъ, возвратъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ на средства казны и въ послѣдующій періодъ развитія нашей желѣзнодорожной сѣти не знаменовалъ собою рѣшительнаго отказа отъ системы частнаго желѣзнодорожнаго строительства. Наоборотъ, одновременное примѣненіе обѣихъ системъ развитія желѣзнодорожной сѣти, на средства казны и на средства желѣзнодорожныхъ обществъ, получило принципиальное признаніе со стороны Комитета Министровъ по Высочайше одобренному 29 ноября 1886 г. положенію Комитета.

Ярко обнаруженные недочеты концессионной системы и неурядица въ хозяйствѣ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ привели лишь къ мысли о необходимости изыскать такіе приемы развитія сѣти на частныя средства, которые были бы согласованы съ интересами государства и не вызывали бы ни прямыхъ расходовъ казны во время постройки дороги, ни необходимости впоследствии выдачи предпринимателямъ ссудъ и пособій или приплатъ желѣзнодорожнымъ обществамъ по гарантіи ихъ капиталовъ въ та-

комъ размѣрѣ, который былъ бы равенъ платежамъ по займамъ, заключеннымъ самимъ Государствомъ для постройки той или иной дороги.

Поэтому, когда въ концѣ восьмидесятыхъ годовъ въ третій разъ было возбуждено, по инициативѣ Министра Путей Сообщенія Ст.-Секр. Гюббенета, обсужденіе принципиальнаго вопроса о предпочтительности дальнѣйшаго развитія нашей сѣти распоряженіемъ казны, въ связи съ предположеніемъ Министра Финансовъ И. А. Вышнеградскаго преобразовать нѣкоторыя существующія доходныя желѣзнодорожныя общества, предоставивъ имъ постройку новыхъ линій значительнаго протяженія, обсужденіе это было поставлено Министромъ Финансовъ на практическую почву, и съ его стороны послѣдовали серьезныя возраженія противъ предположенія Министра Путей Сообщенія соорудить намѣченныя линіи распоряженіемъ и на средства казны и, вообще, противъ возможности ограничиться одними казенными средствами для достаточнаго развитія нашей рельсовой сѣти. И. А. Вышнеградскій вовсе не былъ, подобно Ст.-Секр. Рейтерну, противникомъ казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства; напротивъ, во время его управленія финансами Россіи, была начата постройка на средства казны Уссурійской и велось сооруженіе Самаро-Уфимской жел. дор. съ продолженіемъ ея до Міаса; при немъ же были выкуплены въ казну Уральская, Закавказская, Сызрано-Вяземская, Козлово-Саратовская и Либаво-Роменская жел. дороги. Но такъ какъ онъ считалъ безусловно недопустимымъ прибѣгать къ государственному кредиту для полученія средствъ на постройку новыхъ желѣзныхъ дорогъ, суммы же бюджетныхъ остатковъ, которыя могли бы быть удѣлены на желѣзнодорожное строительство были настолько незначительны, что ими едва могли покрываться необходимые расходы на продолженіе работъ по желѣзнымъ дорогамъ уже строящимся распоряженіемъ казны, то для того, что бы не останавливать дальнѣйшаго развитія нашей

86979

рельсовой сѣти, онъ считалъ невозможнымъ отказываться отъ содѣйствія въ этомъ дѣлѣ частной предпріимчивости. Принимая же во вниманіе, что недавній опытъ расширенія сѣти путемъ образованія слишкомъ значительнаго количества новыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ далъ отрицательные результаты и признавая желательнымъ избѣгать его повторенія, И. А. Вышнеградскій находилъ наиболѣе практичнымъ выходомъ воспользоваться для дальнѣйшаго расширенія сѣти услугами существующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, успѣшно ведущихъ свои дѣла и выдающихъ акціонерамъ солидные дивиденды. Предоставленіе такимъ обществамъ расширенія ихъ предпріятій, даже за счетъ гарантированныхъ казною облигаціонныхъ займовъ, не угрожало интересамъ казны, такъ какъ, если новопостроенныя линіи и понизили бы доходность старыхъ, то это пониженіе прежде всего отразилось бы на интересахъ акціонеровъ. вмѣстѣ съ тѣмъ, опытъ выработалъ приемы контроля за расходо-ваніемъ денегъ и надзора за точнымъ исполненіемъ постройки, согласно техническимъ проектамъ и условіямъ, а потому не могло быть и рѣчи о тѣхъ приемахъ постройки, которые такъ дискредитировали концессионную систему. Такая система, въ связи съ выкупомъ въ казну дефицитныхъ дорогъ, должна была, съ одной стороны, содѣйствовать болѣе быстрому расширенію сѣти, съ другой же стороны, уменьшенію приплатъ казны по гарантіи дорогъ, неисправно ведущихъ свое хозяйство. Приведеніе въ исполненіе изложеннаго плана было предположено начать съ постройки дорогъ на востокъ, отъ Рязани до Казани, линій за Волгой, до Уральска и отъ Владикавказа до Петровска; предпріятіе постройки этихъ линій казною потребовало бы заключенія государственнаго займа, и потому Министръ Финансовъ считалъ предпочтительнымъ поручить постройку этихъ линій существующимъ состоятельнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ Московско-Рязанской, Рязанско-Козлов-

ской и Владикавказской жел. дорогъ. При этомъ хотя облигаціоннымъ капиталамъ, необходимымъ для постройки намѣченныхъ линій, и предположено было предоставить гарантію, но, какъ объяснялъ И. А. Вышнеградскій, между обоими видами займа имѣется существенное отличіе, такъ какъ въ первомъ случаѣ отвѣтственность за уплаты по займу лежитъ всецѣло на ресурсахъ государственнаго казначейства, во второмъ же она прежде всего падаетъ на предпріятіе общества.

Разногласіе между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ было передано на обсужденіе Особаго Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге, причемъ Совѣщаніе по обсужденіи доводовъ обѣихъ сторонъ пришло къ заключенію, что при рѣшеніи вопроса о направленіи нашей желѣзнодорожной политики должно руководиться главнымъ образомъ цѣлью удовлетворенія насущныхъ потребностей страны, не отдавая рѣшительнаго предпочтенія той или другой системѣ хозяйства и не отказываясь отъ расширенія сѣти при посредствѣ частной инициативы, если она должнымъ образомъ направлена и проявляетъ себя на пользу народнаго благосостоянія. Заключеніе Совѣщанія разсмотрѣнное въ Комитетѣ Министровъ было имъ одобрено и мнѣніе Комитета Министровъ удостоилось 21 апрѣля 1891 года Высочайшаго утвержденія.

Такимъ образомъ мнѣніе Министра Финансовъ получило перевѣсъ, и дальнѣйшее расширеніе сѣти, сопряженное съ гарантіей капиталовъ, было осуществлено существующими обществами путемъ ихъ расширенія или преобразованія.

Такой же политики придерживался преемникъ И. А. Вышнеградскаго, гр. С. Ю. Витте, который при новомъ обсужденіи вопроса о сравнительныхъ преимуществахъ господствовавшихъ у насъ системъ желѣзнодорожнаго хозяйства, возбужденномъ на этотъ разъ Государственнымъ Контролеромъ, Т. И. Филипповымъ, указывавшимъ на нѣ-

которые недостатки и упущения частного желѣзнодорожнаго хозяйства, высказался рѣшительно за одновременное примѣненіе обѣихъ системъ—государственнаго и частнаго хозяйства. При этомъ, раздѣляя и подтверждая мнѣніе И. А. Вышнеградскаго о глубокомъ различіи между государственными и гарантированными Правительствомъ желѣзнодорожными займами, гр. С. Ю. Витте указалъ, что если капиталы частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ и пользуются правительственной гарантіею, то это все же не дѣлаетъ выпущенныя самими обществами бумаги тождественными съ государственными займами. Поэтому и послѣдствія тѣхъ и другихъ займовъ для государственнаго кредита глубоко различны. Та или другая реализаціонная цѣна новыхъ облигацій не можетъ отразиться на нашемъ общемъ кредитѣ. Совсѣмъ другое положеніе вещей является при реализаціи правительственнаго займа; та или другая реализаціонная цѣна новаго правительственнаго займа можетъ имѣть вліяніе на курсовую цѣну прочихъ выпущенныхъ займовъ. Поэтому, въ то время, когда условія слагаются такъ, что правительственныхъ займовъ сдѣлать неудобно, часто могутъ безъ затрудненія помѣщаться займы частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, хотя и гарантированные правительствомъ. Независимо отъ изложенныхъ соображеній было обращено вниманіе на соображеніяхъ общаго характера, причемъ указывалось на преимущества, которыя вообще имѣетъ частное хозяйство передъ казеннымъ въ виду его свободы отъ формальностей, которыми неизбѣжно обставляется хозяйство казны, лучшей приспособляемости къ новымъ условіямъ и требованіямъ прорѣзываемыхъ дорогой раіоновъ, большей свободы инициативы ко введенію улучшеній и производству всякаго рода опытовъ и усовершенствованій, которыя впослѣдствіи дѣлаются достояніемъ всей сѣти.

Такимъ образомъ, по окончательному выводу гр. С. Ю. Витте, частное желѣзнодорожное хозяйство, при его со-

временной постановкѣ и надлежащемъ правительственномъ надзорѣ служить одной изъ дополнительныхъ гарантій въ успѣшномъ ходѣ всего желѣзнодорожнаго дѣла въ странѣ и не только не можетъ подавать поводъ къ опасеніямъ, которыя были высказаны Государственнымъ Контролеромъ, а напротивъ того, существованіе этого хозяйства, на-ряду съ казеннымъ, представляетъ немаловажныя выгоды съ государственной точки зрѣнія.

Комитетъ Министровъ, въ засѣданіи 22 апрѣля 1897 г., согласился съ заключеніемъ Министра Финансовъ и высказался вновь въ пользу системы смѣшаннаго желѣзнодорожнаго хозяйства. За разсматриваемый періодъ къ постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ на частныя средства были вновь привлечены существовавшія желѣзнодорожныя Общества, причѣмъ во время управленія гр. С. Ю. Витте финансами Россіи было образовано, посредствомъ сліянія Грязе-Царицынской и Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д., Общество Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, которому была отдана въ аренду казенная Орловско-Грязская ж. д. и поручена постройка линіи отъ Харькова до Балашова, расширено и переименовано въ Общество Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. Общество Московско-Ярославско-Вологодской ж. д., которому была поручена постройка линіи до Архангельска, и Общество Рыбинско-Бологовской ж. д. было преобразовано въ Общество Рыбинской ж. д., получившее разрѣшеніе на постройку линіи отъ Бологого до Пскова.

Послѣдствіемъ приведенной политики было то, что сравнительно съ протяженіемъ желѣзныхъ дорогъ, открытых для движенія къ началу 1881 г. (21.223 верстѣ) наша рельсовая сѣть за время царствованія Императора Александра III увеличилась на 11.357 верстѣ, изъ которыхъ на средства казны было отстроено 5.541 верста. Протяженіе же дорогъ, эксплуатируемыхъ казной, составляло 10.920 вер., при общемъ протяженіи сѣти въ 32.580 вер.,

и слѣдовательно протяженіе дорогъ, содержавшихся частными компаніями, составляло 21.660 верстъ.

Такимъ образомъ, къ концу царствованія Императора Александра III частное желѣзнодорожное строительство вновь стало въ равноправныя отношенія съ казеннымъ. Однако тѣхъ послѣдствій, которыя имѣло преобладаніе частнаго строительства въ семидесятыхъ годахъ, уже не было основанія опасаться: ненормальная постановка желѣзнодорожнаго дѣла, такъ называемаго, концессионнаго періода, выясненію отрицательныхъ сторонъ которой много содѣйствовали труды комиссіи гр. Баранова, была кореннымъ образомъ преобразована, и рядомъ законодательныхъ и административныхъ мѣръ было достигнуто такое положеніе, при которомъ власть по управленію всѣмъ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, какъ строительнымъ, такъ и эксплуатаціоннымъ и тарифнымъ, сосредоточилась въ рукахъ правительства. Облегченію этой задачи немало способствовало созданіе, путемъ выкупа существующихъ желѣзныхъ дорогъ и отчасти постройки новыхъ на средства казны, значительныхъ размѣровъ желѣзнодорожной сѣти, находившейся въ непосредственномъ завѣдываніи государства, что обезпечило за Правительствомъ практическую возмѣжность оказывать существенное воздѣйствіе на частныя желѣзнодорожныя общества.

Хотя послѣдствія принятыхъ Правительствомъ мѣръ, для упорядоченія нашего желѣзнодорожнаго дѣла, не могли проявиться сразу, но благопріятные результаты ихъ дѣйствія сказывались въ пониженіи соотношенія между расходами эксплуатаціи и валовымъ доходомъ сѣти. Вмѣстѣ съ тѣмъ при постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ было достигнуто пониженіе поперстной стоимости желѣзнодорожныхъ линій, сооружаемыхъ какъ на средства казны, такъ и частными обществами, противъ той поперстной стоимости, въ которую обходилась постройка нашей сѣти въ концессионный періодъ. Поэтому хотя общіе ре-

зультаты нашего желѣзнодорожнаго хозяйства продолжали оставаться невыгодными для казны, но приплаты казны по эксплуатаціи какъ казенныхъ, такъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, постоянно возраставшія въ восьмидесятихъ годахъ прошлаго столѣтія, стали понижаться весьма существенно, и въ 1894 г. составили всего 4.109.319 р.

Такимъ образомъ, тѣ основанія, которыя приводились принципиальными сторонниками казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства противъ постройки и эксплуатаціи рельсовой сѣти Россіи распоряженіемъ частныхъ обществъ, въ значительной степени утратили почву.

Изъ вышеизложеннаго видно, что, четырежды возникшіе съ начала постройки нашей желѣзнодорожной сѣти принципиальные споры о сравнительныхъ преимуществахъ казеннаго и частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства разрешались всякій разъ на почвѣ практическихъ соображеній. Если при этихъ спорахъ, возникшихъ при ген.-л. Мельниковѣ, противникомъ его, Ст.-Секр. Рейтерномъ, приводились соображенія, осуждавшія самую систему казеннаго хозяйства, основанныя на недочетахъ казеннаго хозяйства, вообще, раскрывшихся въ севастипольскую кампанію, совѣщаніе же подъ предсѣдательствомъ д. т. с. Бунге высказалось, напротивъ, за желательность широкаго развитія сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, то на практикѣ, во время господства идеи привлеченія частной инициативы къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, нѣкоторыя желѣзныя дороги, за невозможностью пріискать для нихъ частные капиталы на пріемлемыхъ условіяхъ, строились на средства и распоряженіемъ казны и, наоборотъ, рѣшимость создать сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ не помѣшала, подъ давленіемъ практическихъ соображеній, основанныхъ на недостаточности средствъ казны, одновременной передачѣ постройки значительнаго протяженія желѣзнодорожныхъ линій въ частныя руки при посредствѣ существующихъ обществъ.

Общая картина постепенности и способа постройки нашей рельсовой сѣти съ начала ея возникновенія до 1894 года представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Количество верстъ желѣзныхъ дорогъ, сооруженныхъ распоряженіемъ и на средства:

Годы.	Казны.	Желѣзнодорож. обществъ.	Итого.
1838—1853	954	25	979
1857—1864	—	2.379	2.379
1865—1874	1.204	12.367	13.571
1875—1880	—	4.294	4.294
1881—1894	5.541	5.816	11.357
Итого	7.704	24.876	32.580

Хотя, какъ видно изъ приведенной таблицы, въ періодъ 1881—1894 г. казенное желѣзнодорожное строительство получило особо интенсивное развитіе, но уже къ концу этого періода оно стало сокращаться и въ 1894 г. было открыто для движенія всего 77 верстъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, отстроенныхъ на средства казны.

Объясняется это тѣмъ, что уже было предпринято сооруженіе великаго сибирскаго рельсоваго пути, и всѣ средства, которыя государство могло удѣлить на постройку желѣзныхъ дорогъ, обращались на осуществленіе этой огромной задачи; въ послѣдующіе годы къ этой задачѣ присоединилась задача развитія нашихъ желѣзныхъ дорогъ на окраинахъ для соединенія непрерывнымъ рельсовымъ путемъ нашихъ среднеазиатскихъ владѣній съ европейской сѣтью и для развитія рельсовыхъ путей въ Закавказьѣ. Сооруженіе всѣхъ этихъ желѣзныхъ дорогъ было цѣликомъ выполнено распоряженіемъ казны, и послѣдствія обращенія всѣхъ свободныхъ ресурсовъ казны на исполненіе указанныхъ дорогъ отразились въ послѣдующіе годы.

Поэтому, хотя совмѣстное дѣйствіе обѣихъ системъ для дальнѣйшей постройки нашей рельсовой сѣти въ послѣдующій періодъ ея развитія съ 1894 до 1904 г., т. е.

до начала русско-японской войны привело къ увеличенію протяженія нашихъ дорогъ на небывалые до того размѣры, а именно на 22.252 версты, но собственно, въ Европейской Россіи въ этотъ періодъ было открыто для движенія всего 15.250 верстъ.

Послѣдовательное развитіе нашей сѣти и способъ его осуществленія въ указанный промежутокъ времени усматривается изъ нижеприведенной таблицы:

Годы.	Въ Европ Россіи:		На Кав-казѣ.	Въ Сибири.	Въ Средней Азій.	Итого.
	казною.	частн. о-вами.				
К а з н о ю.						
1895 . . .	157	1.691	38	—	—	1.886
1896 . . .	517	449	—	1.709	126	2.801
1897 . . .	189	1.402	—	346	—	1.937
1898 . . .	488	1.597	—	807	—	2.892
1899 . . .	1.032	1.950	279	1.005	648	4.914
1900 . . .	171	1.392	6	1.187	—	2.756
1901 . . .	339	2.340	12	340	307	3.338
1902 . . .	694	194	167	—	—	1.055
1903 . . .	10	638	—	25	—	673
Всего	3.597	11.653	502	5.419	1.081	22.252

Въ эту таблицу не включена китайская восточная дорога, открытіе движенія на всемъ протяженіи которой въ 2.346 верстъ, послѣдовало въ 1903 году.

Какъ видно изъ приведенной таблицы, вниманіе правительства преимущественно было обращено въ разсматриваемый періодъ на сооруженіе и развитіе нашей рельсовой сѣти на окраинахъ государства, причемъ въ то время, какъ на средства казны было сооружено въ Европейской Россіи 3.597 верстъ, за предѣлами ея протяженіе построенныхъ на средства казны дорогъ достигло 7.002 вер.; если же къ послѣдней цифрѣ прибавить протяженіе китайской восточной жел. дороги, то протяженіе рельсовыхъ путей, отстроенныхъ въ разсматриваемый періодъ на нашихъ окраинахъ, составитъ 9.348 верстъ, тогда какъ въ

Европейской Россіи за тотъ же промежутокъ времени построено всего, какъ выше упомянуто, 15.250 верстъ рельсовыхъ путей.

При этомъ необходимо имѣть въ виду, что наша желѣзнодорожная политика въ разсматриваемый періодъ, основанная на удостоившемся 21 апрѣля 1891 г. Высочайшаго одобренія заключеніи Совѣщанія, о которомъ упоминалось выше, о невозможности для удовлетворенія насущныхъ потребностей страны ограничиться казенной постройкой и эксплуатаціей желѣзныхъ дорогъ, имѣла въ то же время своимъ руководящимъ началомъ Высочайше утвержденное 26 ноября 1886 года мнѣніе Комитета Министровъ, который, считая необходимымъ допустить въ этомъ дѣлѣ участіе и частной инициативы, ставилъ, однако, условіемъ, чтобы предоставленіе постройки рельсовыхъ путей частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ не вызвало прямого расходованія средствъ государственнаго казначейства и не сопровождалось такими обязательствами Правительства по гарантіи капиталовъ, которыя равнялись бы уплатѣ процентовъ по займу, заключенному для постройки желѣзной дороги самимъ Правительствомъ.

Въ виду этого, дабы не подвергать государство риску нести матеріальныя жертвы по гарантіи капиталовъ, которые подлежали выпуску для сооруженія желѣзныхъ дорогъ частными обществами, вышеуказанное развитіе нашей частной сѣти было осуществлено, главнѣйшимъ образомъ, при содѣйствіи существующихъ состоятельныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Такимъ образомъ изъ 11.653 верстъ желѣзныхъ дорогъ, построенныхъ частными обществами за разсматриваемый періодъ, наибольшее протяженіе, а именно 9.592 версты, было отстроено преобразованными для означенной цѣли существующими желѣзнодорожными обществами, финансовое положеніе которыхъ представлялось обезпечивающимъ казну отъ риска приплатъ по выпущеннымъ ими гарантированнымъ Правительствомъ облига-

ціоннымъ займамъ. Но ни одного поваго общества, для осуществленія котораго потребовался бы выпускъ гаран-тированныхъ акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ, за означенный періодъ не было образовано.

Затѣмъ благопріятное финансовое положеніе Россіи въ девяностыхъ годахъ прошлаго столѣтія дало возмож-ность возникновенія нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ об-ществъ съ негарантированными капиталами для сооруже-нія дорогъ второстепеннаго значенія. Такимъ способомъ были образованы Первое и Московское общества подъѣзд-ныхъ путей и цѣлый рядъ подъѣздныхъ путей сравни-тельно небольшой длины, общее протяженіе каковыхъ въ разсматриваемый періодъ составило 1.905 верстъ.

Наконецъ, въ 1895 г. возникъ особый способъ сооруже-нія вѣтвей къ существующимъ желѣзнымъ дорогамъ, заклю-чавшійся въ постройкѣ вѣтвей преимущественно къ рудни-камъ, заводамъ или къ крупнымъ лѣснымъ дачамъ на средства частныхъ лицъ или промышленныхъ обществъ, образован-ныхъ для эксплуатаціи горныхъ богатствъ, съ отдачей вѣтви по окончаніи ея постройки въ собственность и эксплуатацію дороги примыканія; при этомъ затраты на сооруженіе вѣтви возвращались предпринимателямъ постепенно изъ чистаго дохода, полученнаго отъ перевозки по вѣтви и по дорогѣ примыканія грузовъ, отправляемыхъ съ вѣтви и прибы-вающихъ на нее. Протяженіе вѣтвей, отстроенныхъ на ука-занныхъ основаніяхъ, въ разсматриваемый періодъ соста-вило 156 верстъ.

Но постройка новыхъ желѣзныхъ дорогъ существую-щими желѣзнодорожными Обществами, преобразованіе ко-торыхъ началось въ 1891 г. преобразованіемъ Общества Курско-Кіевской жел. дороги въ Общество Кіево-Воро-нежской, а затѣмъ Московско - Кіево - Воронежской жел. дороги и закончившееся преобразованіемъ въ 1895 г. Об-щества Рыбинско-Бологовской жел. дороги, сначала въ Общество Рыбинской, а въ дальнѣйшемъ въ Общество

Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, должно было имѣть естественный предѣлъ. Дѣйствительно съ открытіемъ въ 1904 году для движенія Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги линіи Петербургъ — Витебскъ закончилась ближайшая программа развитія сѣтей тѣхъ изъ нашихъ крупныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ (Владикавказской, Московско-Казанской, Московско-Кіево-Воронежской, Московско-Виндаво-Рыбинской, Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ жел. дорогъ), которыя были, начиная съ 1891 г., преобразованы изъ Обществъ успешно эксплуатировавшихъ находившіяся въ ихъ владѣніи линіи сравнительно короткаго протяженія.

Съ завершеніемъ программы расширенія сѣти названныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, неминуемо должно было послѣдовать замедленіе темпа дальнѣйшаго развитія ихъ сѣтей, съ одной стороны, вслѣдствіе того, что выполненіемъ назначенной программы удовлетворялись на болѣе или менѣе продолжительное время нужды обслуживаемыхъ ими раіоновъ, съ другой же стороны потому, что въ первые годы открытія движенія на новопостроенныхъ рельсовыхъ путяхъ эксплуатация ихъ, за немногими исключеніями, не могла не подѣйствовать неблагоприятно на соотношеніе между доходами и расходами преобразованныхъ обществъ, и это естественно побуждало ихъ къ сдержанности въ предположеніяхъ о новомъ расширеніи эксплуатируемыхъ ими предпріятій.

И дѣйствительно изъ приведенной выше таблицы усматривается, что уже съ 1902 г. послѣдовало рѣзкое уменьшеніе протяженія желѣзныхъ дорогъ, построенныхъ на частныя средства, по сравненію съ предыдущими годами.

Затѣмъ, эксплуатация желѣзнодорожныхъ линій, построенныхъ на негарантированные капиталы, не принесла вложившимъ въ нихъ свои капиталы акціонерамъ ожидаемыхъ выгодъ; хотя послѣдствіемъ сооруженія построенныхъ ими рельсовыхъ путей и явилось несомнѣнно из-

вѣстное промышленное и торговое развитіе обслуживаемыхъ этими рельсовыми путями районовъ, но развитіе это не могло въ первые же годы эксплуатаціи этихъ путей достигнуть такихъ размѣровъ, которые обезпечили бы означенные пути достаточнымъ доходомъ для покрытія обязательныхъ платежей по облигаціоннымъ займамъ, не говоря уже о какомъ-либо дивидендѣ на акціонерный капиталъ. Дѣйствительно, въ первые же годы открытія движенія на рассматриваемыхъ рельсовыхъ путяхъ всѣ они испытывали затрудненія въ выполненіи своихъ обязательствъ по выпущеннымъ ими капиталамъ и Правительство, въ виды котораго не входило прибѣгать къ объявленію желѣзнодорожныхъ обществъ несостоятельными, такъ какъ это надолго закрыло бы путь къ привлеченію частныхъ капиталовъ къ желѣзнодорожному строительству въ Россіи, находило себя вынужденнымъ либо приходить на помощь впавшимъ въ критическое положеніе желѣзнодорожнымъ обществамъ путемъ выдачи имъ ссудъ, либо мириться временно съ неполученіемъ платежей процентовъ и погашенія по принадлежащимъ казнѣ облигаціямъ такихъ обществъ.

Поэтому рассчитывать на возможность дальнѣйшаго привлеченія негарантированныхъ капиталовъ для послѣдующаго развитія нашей рельсовой сѣти не представлялось возможнымъ.

Затѣмъ, что касается вѣтвей, сооружаемыхъ на принципѣ возврата израсходованныхъ предпринимателями средствъ на ихъ сооруженіе изъ провозныхъ платъ за предоставляемые этими вѣтвями къ перевозкѣ по дорогѣ примыканія грузы, то ни по протяженію своему, ни по назначенію подобныя вѣтви конечно не могли играть сколько-нибудь существеннаго значенія въ дѣлѣ развитія нашей сѣти.

Наконецъ, выяснилась невозможность обращать и казенныя средства на сооруженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ размѣрахъ, отвѣчающихъ потребностямъ страны.

Эта невозможность выяснилась при обсужденіи въ августѣ 1903 г. въ Совѣщаніи ~~подъ~~ Августѣйшимъ Его Императорскаго Величества Государя Императора Предсѣдательствомъ вопроса о дальнѣйшемъ казенномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Совѣщанію было доложено, что для продолженія сооруженія казною уже начатыхъ желѣзныхъ дорогъ въ росписъ чрезвычайныхъ расходовъ на 1904 г. потребуются внести около 120 милл. р., въ предшествующіе же годы было ассигновано въ 1902 г.—162 милл. р. и въ 1903 г.—165 милл. р. Продолжать такія ассигнованія въ дальнѣйшемъ представлялось не посильнымъ для средствъ Государственного казначейства, въ виду чего Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ повести строительство желѣзныхъ дорогъ казною такимъ образомъ, чтобы расходъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ 1904 г. не превзошелъ расхода въ 1903 г., а засимъ и въ послѣдующіе годы, чтобы были сокращены расходы на сей предметъ.

Такимъ образомъ становилось очевиднымъ, что если ограничиться примѣненіемъ для дальнѣйшаго развитія нашей рельсовой сѣти лишь тѣхъ способовъ, которые примѣнялись въ десятилѣтіе 1895—1904 г.г., то это неминуемо должно повести къ угрожающему замедленію ея расширенія, и постепенный ростъ экономическаго развитія страны можетъ быть задержанъ вслѣдствіе замедленія въ удовлетвореніи потребностей торговаго и промышленнаго оборота въ усовершенствованныхъ путяхъ сообщенія.

Между тѣмъ, хотя вслѣдствіе усиленнаго строительства за это десятилѣтіе сѣть наша увеличилась съ 32.580 в. до 54.832 верстъ, а вмѣстѣ съ китайско-восточной ж. д. до 57.178 верстъ, однако, недостаточность оборудованія Россіи рельсовыми путями и несоотвѣтствіе протяженія нашей сѣти растущимъ производительнымъ силамъ страны съ каждымъ годомъ все острѣе давали себя чувствовать.

Еще при обсужденіи въ 1903 г., въ Высочайше утвер-

жденномъ Особомъ Совѣщаніи о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности, вопроса объ улучшеніи организаціи нашей хлѣбной торговли, Совѣщаніе обратило особое вниманіе на то значеніе, которое для достиженія означенной цѣли имѣетъ совершенство желѣзнодорожнаго аппарата, и пришло къ заключенію, что желѣзнодорожная сѣть Россіи, какъ съ точки зрѣнія ея оборудованности, такъ, главное, съ точки зрѣнія протяженія и конфигураціи ея, представляется несоотвѣтствующей нуждамъ нашей промышленности и торговли, которыя прогрессируютъ значительно быстрее, чѣмъ наши жел. дороги.

Доказательствомъ этого положенія служила отчасти и интенсивность работы сѣти Россіи, выражавшаяся количествомъ 54 милл. пудо-верстъ грузовъ на версту, тогда какъ, напр., въ Германіи и Сѣв.-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ работа сѣти этихъ государствъ выражалась въ 46 милл. пудовъ, а въ Австро-Венгріи и Франціи лишь въ 20 милл. пудо-верстъ на версту; въ одной лишь Англіи напряженность работы сѣти была значительнѣе, чѣмъ у насъ, достигая 95 милл. пудо-верстъ на версту, но это могло быть объяснено очертаніемъ и островнымъ положеніемъ страны, обусловливающими при направленіи ея рельсовыхъ путей къ морю, небольшое протяженіе большинства отдѣльных желѣзныхъ дорогъ и въ то же время значительный средній пробѣгъ по нимъ того огромнаго количества каменноугольныхъ грузовъ, которые ежегодно вывозятся Англіей.

При этомъ было отмѣчено, что напряженность работы нашихъ желѣзныхъ дорогъ проявляетъ склонность къ возрастанію болѣе быстрому, нежели увеличеніе протяженія самихъ дорогъ и, напримѣръ, съ 1880 г., когда при протяженіи сѣти въ 21 тыс. верстъ работа ея выражалась количествомъ 454 миллиардовъ пудо-верстъ перевезенныхъ грузовъ, къ 1903 году, когда протяженіе сѣти достигло 51 тыс. версты, т. е. увеличилось въ два съ по-

ловиной раза, работа ея возросла до 2.300 миллиардовъ пудо-версть, т. е. увеличилась болѣе чѣмъ въ пять разъ.

Эти обстоятельства привели Особое Совѣщаніе къ заключенію, что въ общихъ интересахъ нашего сельскаго хозяйства и хлѣбной торговли необходимо усиленіе желѣзнодорожной сѣти, какъ развитіемъ ея провозоспособности, такъ и въ направленіи расширенія ея путемъ сооруженія новыхъ линій, каковое заключеніе Совѣщанія удостоилось въ 16 день мая 1903 года Высочайшаго Его Императорскаго Величества утвержденія.

Если, по заключенію Особого Совѣщанія, недостаточное развитіе нашей рельсовой сѣти представляло угрожающіе симптомы для нашего сельскохозяйственнаго промысла, распространеннаго по всей территоріи государства и имѣющаго къ своимъ услугамъ кромѣ желѣзныхъ дорогъ обширнѣйшія водныя системы, то тѣмъ пагубнѣе оно должно было отражаться на развитіи нашей промышленности. Важнѣйшее свойство желѣзныхъ дорогъ заключается въ томъ, что онѣ открыли возможность перевозки массовыхъ грузовъ въ такихъ количествахъ, которыя никакія пути сообщенія, кромѣ водныхъ, перевезти не могутъ, причемъ къ этому присоединяется быстрота, срочность доставки и непрерывность дѣйствія въ теченіе круглаго года, т. е. свойства, которыхъ не имѣютъ водные пути въ предѣлахъ большей части Россіи.

Кромѣ того направленіе теченія водныхъ путей не всегда соотвѣтствуетъ направленію грузовъ и, по климатическимъ условіямъ Россіи, пути эти значительную часть года бездѣйствуютъ. Поэтому промышленныя предпріятія, требующія огромныхъ количествъ топлива, по преимуществу минеральнаго, источники котораго расположены (за исключеніемъ бакинскаго нефтеноснаго раіона) вдали отъ водныхъ путей сообщенія, могли развиваться лишь въ мѣстностяхъ, расположенныхъ непосредственно при рельсовыхъ путяхъ или въ сравнительно небольшомъ удаленіи

отъ нихъ; мѣстности же, хотя и одаренныя природными данными для развитія въ нихъ тѣхъ или иныхъ видовъ промышленности, но удаленныя отъ желѣзной дороги, были осуждены на бездѣятельность, и покоющіяся въ нихъ богатства оставались неиспользованными.

Дѣйствительно, развитіе нашей каменноугольной и желѣзодѣлательной промышленности въ южной Россіи обязано постройкѣ Екатерининской (бывшей Западно-Донецкой) дорогѣ, которая дала мощный толчокъ расширенію эксплуатаціи залежей твердаго минеральнаго топлива, добыча котораго приближается въ настоящее время къ 1,6 миллиардамъ пудовъ, и, соединивъ дешевое топливо съ рудными мѣсторожденіями, вызвала къ жизни новую отрасль промышленности металлургической.

Между тѣмъ, какъ выше изложено, казенное желѣзнодорожное строительство было сокращено, а надвигавшееся вооруженное столкновение съ Японіей грозило вовсе его пріостановить. Кромѣ того, выяснилась необходимость дальнѣйшаго сооруженія желѣзныхъ дорогъ на окраинахъ Государства, какъ для цѣлей политическихъ и стратегическихъ, такъ и для обезпеченія возможности пріобщить эти окраины къ экономической жизни страны и использовать покоящіяся въ нихъ богатства, а равно направить туда избытки населенія коренной Россіи. Сооруженіе такихъ дорогъ, довольно продолжительный періодъ ихъ эксплуатаціи не обѣщающихъ оправдать доходами вложенные въ нихъ капиталы, цѣлесообразнѣе всего являлось бы соорудить на средства и распоряженіемъ казны, выгоды которой отъ сооруженія подобныхъ дорогъ не исчерпываются тѣмъ доходомъ, который извлекается въ видѣ оплаты оказываемыхъ желѣзною дорогою услугъ.

Поэтому едва ли возможно было бы рассчитывать на ассигнованіе казенныхъ средствъ для постройки желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Россіи. Основывать же отвѣчающее потребностямъ страны развитіе сѣти на содѣйствіи

существующихъ состоятельныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ какъ по вышеприведеннымъ причинамъ, такъ и по географическому расположенію ихъ линій, ограничивающему раіонъ ихъ дѣятельности, равнымъ образомъ не представлялось возможнымъ.

Что же касается образованія желѣзнодорожныхъ обществъ съ негарантированными капиталами, то опытъ осуществившихся указаннымъ способомъ желѣзнодорожныхъ предпріятій обнаружилъ тщетность надежды на возможность расширенія нашей сѣти на частные капиталы, не обезпеченные ничѣмъ, кромѣ доходности самихъ желѣзныхъ дорогъ. Дѣйствительно, за періодъ времени съ 1899 г. по 1904 г. былъ рассмотрѣнъ и получилъ Высочайшее утвержденіе цѣлый рядъ уставовъ акціонерныхъ обществъ, предполагавшихъ предпринять сооруженіе тѣхъ или иныхъ желѣзныхъ дорогъ на негарантированные капиталы, но изъ этихъ обществъ осуществилось лишь Общество Гербы-Ченстоховской желѣзной дороги для сооруженія линіи, общее протяженіе которой составляло лишь 18 верстъ; прочія же не нашли возможности реализовать потребные капиталы.

Необходимость пойти на льготы, хотя бы онѣ были сопряжены съ возможностью жертвъ со стороны казны, для обезпеченія дальнѣйшей постройки нашихъ рельсовыхъ путей, стала очевидна; наиболѣе же дѣйствительнымъ средствомъ для привлеченія частныхъ капиталовъ для сооруженія желѣзныхъ дорогъ, какъ указалъ опытъ развитія нашей рельсовой сѣти, являлась гарантія опредѣленнаго дохода на вложенный въ постройку капиталъ.

Хотя господство у насъ концессионной системы, неизбѣжнымъ атрибутомъ которой была гарантія капиталовъ, выпускаемыхъ для постройки желѣзныхъ дорогъ, сопровождалась многими отрицательными особенностями, тѣмъ не менѣе, однако, результатомъ дѣйствія ея было сооруженіе сѣти въ 21 тыс. верстъ; если же напряженная работа въ правитель-

ственныхъ учрежденіяхъ надъ общей постановкой нашего желѣзнодорожнаго строительства и надъ устраненіемъ тѣхъ недостатковъ и недочетовъ, которые обнаруживались въ дѣятельности желѣзнодорожныхъ обществъ этого періода, не достигала на первыхъ порахъ намѣченной цѣли, и въ конечномъ результатѣ примененная къ основной рельсовой сѣти Россіи система привела страну къ очень крупнымъ матеріальнымъ пожертвованіямъ, то все же нельзя закрывать глаза на то, что если бы правительство не обращалось за помощью къ частной промышленности и само распоряжалось сооруженіемъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, то, можетъ быть, размѣръ этихъ пожертвованій и былъ бы сокращенъ, но едва ли можно сомнѣваться, что при такомъ веденіи дѣла Россія не могла бы построить такъ быстро необходимыя ей дороги, сооруженіе которыхъ было потребностью неотложной и промедленіе въ удовлетвореніи которой могло бы отразиться для страны болѣе тяжелыми послѣдствіями, чѣмъ тѣ пожертвованія, которыя пришлось сдѣлать государству.

Но, конечно, рѣшимость возвратиться къ гарантіи капиталовъ необходимыхъ желѣзныхъ дорогъ не знаменовала собой возврата въ концессионной системѣ.

Взаимоотношенія Правительства и желѣзнодорожныхъ обществъ подъ вліяніемъ упомянутой упорной работы, направленной къ подробному выясненію всѣхъ темныхъ сторонъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства во всѣхъ его стадіяхъ, начиная съ образованія желѣзнодорожныхъ обществъ, способа постройки дорогъ и расходованія собранныхъ на постройку средствъ и кончая изученіемъ всѣхъ отрицательныхъ сторонъ пріемовъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, привели Правительство къ созданію цѣлаго ряда законоположеній и мѣропріятій, предусматривающихъ регулировку всѣхъ сторонъ желѣзнодорожнаго хозяйства и ставящихъ всю распорядительную дѣятельность желѣзнодорожныхъ обществъ во всѣ моменты этой дѣятельности

подъ бдительный контроль органовъ Правительства, снабженныхъ въ то же время достаточной властью и способами воздѣйствія для понужденія обществъ къ исполненію основанныхъ на законѣ требованій.

Придя къ убѣжденію, что привлеченіе частныхъ капиталовъ къ желѣзнодорожному строительству невозможно, если новообразуемымъ обществамъ не предоставитъ нѣкоторыхъ льготъ и, главнымъ образомъ, гарантіи выпускаемыхъ ими для постройки желѣзныхъ дорогъ капиталовъ, Министерство Финансовъ не могло не отдавать себѣ отчета въ томъ весьма распространенномъ въ обществѣ мнѣніи, что постройка желѣзныхъ дорогъ частными обществами на гарантированные капиталы по существу ничѣмъ не отличается отъ постройки ихъ распоряженіемъ казны, хотя бы и на средства, добытыя займомъ, такъ какъ выпуски облигаціонныхъ капиталовъ, гарантированныхъ казной, ничѣмъ не отличаются отъ государственныхъ займовъ.

При этомъ сторонники этого мнѣнія, становясь на путь сравненія между собою системъ государственнаго и частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, съ точки зрѣнія преимуществъ одной системы надъ другой, обыкновенно отдають преимущество системѣ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, находя подтвержденіе этого предположенія въ примѣрѣ Пруссіи, рѣшительно и послѣдовательно проводящей систему государственнаго желѣзнодорожнаго хозяйства.

Раздѣлять эти взгляды Министерство Финансовъ не могло. Съ одной стороны, имѣя въ виду возвратиться къ гарантіи капиталовъ новообразуемыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, Министерство Финансовъ имѣло въ виду ограничить гарантію предоставленіемъ ея лишь облигаціонной части капитала и, слѣдовательно, если бы казна оказалась вынужденной фактически принять на себя даже уплату всей суммы процентовъ и погашенія по означенному капиталу, то размѣръ ея приплатъ былъ бы все же менѣе тѣхъ расходовъ,

которые упали бы на казну въ случаѣ постройки дороги на средства государственнаго казначейства.

Затѣмъ, не говоря о томъ, что политическія осложненія на Дальнемъ Востокаѣ разразились русско-японскою войной, унесшей огромныя денежныя средства и потому на возможность государственнаго займа, на пріемлемыхъ условіяхъ, для постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ нельзя было разсчитывать, между государственнымъ займомъ и гарантированнымъ займомъ, заключаемымъ желѣзнодорожнымъ обществомъ для постройки дороги, имѣется глубокое различіе. Государственные займы, хотя бы и предназначенные на производительныя нужды, не могутъ не вызывать напряженія кредита страны, такъ какъ несоразмѣрное съ общимъ бюджетомъ увеличеніе задолженности государства неминуемо должно понижать реализаціонную цѣну новыхъ займовъ, а та или иная цѣна новаго займа не можетъ не отражаться на котировочной цѣнѣ прочихъ обращающихся на международномъ денежномъ рынкѣ государственныхъ займовъ въ смыслѣ ея пониженія.

Нагляднымъ доказательствомъ того, что капиталы частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, хотя и пользующіеся правительственной гарантіей, не тождественны съ государственными займами служитъ то, что биржевой курсъ гарантированныхъ облигацій частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ не только не одинаковъ съ однородными государственными бумагами, т. е. приносящими одинаковый съ ними доходъ, и иногда превышаетъ ихъ расцѣнки, но даже облигаціи разныхъ обществъ котируются различно, въ зависимости, очевидно, отъ большей или меньшей состоятельности общества, условій его устава и довѣрія къ нему, независимо отъ одинаковаго размѣра присвоенной имъ правительственной гарантіи. За послѣднее десятилѣтіе выпущено на 1.000 милл. рублей гарантированныхъ Правительствомъ облигацій желѣзныхъ дорогъ, и это нисколько не повліяло не только на курсъ русскихъ государственныхъ бумагъ, но

даже въ самые моменты выпусковъ облигаціонныхъ займовъ новыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ расцѣнкѣ гарантированныхъ такимъ же доходомъ облигацій желѣзнодорожныхъ Обществъ, уже котировавшихся на биржѣ, не наблюдалось колебаній. Затѣмъ, большая разница существуетъ и между реализаціей этихъ облигацій и реализаціей государственныхъ займовъ, такъ какъ держатели облигацій представляютъ собой совсѣмъ другихъ лицъ, нежели держатели государственныхъ займовъ. Наши государственные займы, на примѣръ, помѣщаются большей частью во Франціи, тогда какъ на гарантированныя правительствомъ облигаціи имѣется спросъ, кромѣ Франціи, также и въ Германіи, Бельгіи, Голландіи и въ послѣднее время въ Англіи.

Такимъ образомъ, при реализаціи новыхъ облигацій имѣется въ виду опредѣленный капиталъ, обезпеченный опредѣленнымъ имуществомъ и не имѣющій прямого отношенія не только къ государственнымъ займамъ, но и къ массѣ уже выпущенныхъ гарантированныхъ облигацій, а потому реализація этихъ новыхъ облигацій и не оказываетъ вліянія на курсъ ни государственныхъ займовъ, ни гарантированныхъ облигаціонныхъ займовъ.

Поэтому отказъ отъ гарантіи желѣзнодорожныхъ облигацій, выпускаемыхъ частными обществами, не облегчилъ бы заключенія государственныхъ займовъ, а былъ бы равносильенъ отказу отъ постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ при посредствѣ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, что было бы равнозначуще громадному ослабленію столь необходимаго развитія нашей сѣти.

Этихъ соображеній, казалось бы, достаточно для того, чтобы при выборѣ системы желѣзнодорожнаго хозяйства устранить теоретическое обсужденіе сравнительныхъ преимуществъ системъ государственныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, тѣмъ болѣе, что вопреки распространенному мнѣнію, выборъ Пруссіей, на примѣръ которой обычно ссылаются, системы государственнаго желѣзнодорожнаго

хозяйства, былъ основанъ вовсе не исключительно на сознаніи преимуществъ этой системы, въ смыслѣ наилучшаго удовлетворенія потребностей населенія промышленности и торговли, а на соображеніяхъ иного порядка.

Еще до образованія Германской имперіи, начиная съ 1849 года, производились попытки создать для обезпеченія защиты государства и удовлетворенія потребностей общаго для всѣхъ отдѣльныхъ нѣмецкихъ государствъ движенія особый органъ, съ предоставленіемъ ему права верховнаго надзора и изданія общихъ для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, независимо отъ ихъ территоріальнаго раздѣленія, законоположеній.

Но всѣ эти попытки не увѣнчались успѣхомъ, равно какъ и внесенный Бисмаркомъ на обсужденіе рейхстага уже послѣ созданія Германской имперіи въ 1876 г. законопроектъ, о передачѣ за извѣстное вознагражденіе всѣхъ строящихся и эксплуатируемыхъ принадлежащихъ Пруссіи желѣзныхъ дорогъ, а также правъ ея на пролегающія на ея территоріи частныя желѣзныя дороги, въ собственность имперіи. Противники этого законопроекта, которымъ предусматривалось также отчужденіе въ собственность имперіи желѣзныхъ дорогъ, принадлежащихъ другимъ, входящимъ въ составъ имперіи, государствамъ, понимали, что имъ преслѣдуются главнымъ образомъ цѣли политическія и имѣется въ виду созданіе противовѣса центробѣжнымъ силамъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ укрѣпленіе Пруссіи, получающей господство надъ важнѣйшими путями сообщенія. Лишь послѣ отклоненія этого законопроекта, Прусское государство для обезпеченія задачъ, которыя означеннымъ законопроектомъ преслѣдовались, стало прилагать всѣ усилія для сосредоточенія въ своей власти желѣзныхъ дорогъ, особенно дорогъ, которыя являлись головными участками тѣхъ важнѣйшихъ путей сообщенія, остальные части которыхъ пролегли въ предѣлахъ другихъ государствъ, входящихъ въ составъ имперіи, и давали чувствовать Пруссіи при

каждой возможности всё неудобства географическаго раздѣленія путей сообщенія.

Такимъ образомъ, обращеніе Пруссіи къ системѣ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ было основано на совершенно особыхъ соображеніяхъ, главнымъ образомъ политическихъ, и преслѣдовало въ значительной степени цѣль обезпечить за Пруссіей гегемонію въ средѣ государствъ, образующихъ Германскую имперію. Выполненіе же этой задачи было облегчено съ одной стороны: побѣдоносной войной и огромной контрибуціей, взятой съ Франціи, съ другой же стороны тѣмъ, что, несмотря на то, что по степени обслуживанія страны рельсовыми путями Германія занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ мірѣ, протяженіе ея желѣзныхъ дорогъ составляетъ нѣсколько болѣе 60 т. километровъ, т. е. сѣтъ ея все же меньше сѣти Россіи. Такимъ образомъ ни задачи, которыя преслѣдовались Пруссіей при обращеніи къ системѣ государственнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, ни финансовая возможность осуществить эти задачи не могутъ служить основаніемъ для Россіи слѣдовать ея примѣру.

Вышеизложенными соображеніями объясняется рѣшимость поставить во главу предполагаемыхъ мѣръ для привлеченія частныхъ капиталовъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ гарантію облигаціонной части этихъ капиталовъ. При этомъ, однако, Министерство Финансовъ признавало, что лишеніе гарантіи акціонерной части необходимыхъ для сооруженія желѣзныхъ дорогъ капиталовъ весьма затруднитъ размѣщеніе акцій новыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, если не предоставитъ имъ такихъ льготъ, которыя, помимо гарантіи, обезпечили бы акціонерамъ полученіе хотя бы умѣреннаго дохода на вложенныя ими въ предпріятіе средства. Однимъ изъ тяжелыхъ условій, по отношенію къ акціонернымъ капиталамъ, во всё періоды развитія нашей рельсовой сѣти, являлось то, что даже при гарантированіи акціонерныхъ капиталовъ, гарантія

эта предоставлялась, за немногими исключениями, лишь по открытіи дороги для движенія; во время же постройки дороги акціонеры не могли рассчитывать получить доходъ на вложенный ими капиталъ, что, въ концессионный періодъ, влекло за собой, какъ выше приводилось, стремленіе вовсе не оплачивать акцій. Хотя при организаціи другихъ промышленныхъ предпріятій, какъ фабрикъ, заводовъ и т. п., собственники ихъ во время постройки также не получаютъ дохода на вкладываемыя ими въ предпріятіе деньги, но желѣзныя дороги представляютъ характерныя особенности, отличающія ихъ отъ прочихъ предпріятій, такъ какъ, не говоря о томъ, что капиталы, необходимые для постройки желѣзныхъ дорогъ, во много разъ больше капиталовъ, вкладываемыхъ въ фабрики, заводы и т. п., срокъ постройки желѣзныхъ дорогъ гораздо продолжительнѣе; притомъ, въ то время, какъ фабрично-заводскія предпріятія, тотчасъ по оборудованіи ихъ, начинаютъ приносить собственникамъ ихъ доходъ, желѣзныя дороги, даже поставленныя въ благопріятное экономическое положеніе въ смыслѣ обслуживанія района съ уже развитой торгово-промышленной жизнью и состоятельнымъ и дѣятельнымъ населеніемъ, все же по большей части достигаютъ нормальнаго развитія не ранѣе 5—8 лѣтъ послѣ открытія на нихъ движенія.

Такимъ образомъ, для привлеченія къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ акціонерныхъ капиталовъ, представлялось необходимымъ обезпечить за акціями нѣкоторый доходъ какъ во время постройки желѣзной дороги, такъ и съ первыхъ же лѣтъ ея эксплуатаціи. Для достиженія первой цѣли предположено было предоставить начисленіе умѣреннаго, не свыше 3%, дохода на акціонерный капиталъ во время постройки, причемъ суммы, необходимыя для выплаты означеннаго дохода, реализовать въ составѣ гарантированнаго облигаціоннаго капитала. Для обезпеченія же полученія акціонерами дохода съ первыхъ же

лѣтъ эксплуатаціи дороги предположено было установить пропорціональное размѣрамъ акціонернаго и облигаціоннаго капитала дѣленіе чистаго дохода отъ эксплуатаціи дороги, и долю соотвѣтствующую акціонерному капиталу, предоставлять въ пользу акціонеровъ съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ если доля чистаго дохода, соотвѣтствующая облигаціонному капиталу, оказалась недостаточной для покрытія лежащихся на означенный капиталъ платежей, недостающая сумма выплачивалась казной въ видѣ приплаты по гарантіи. Такимъ образомъ, акціонеры новаго желѣзнодорожнаго предпріятія только въ томъ случаѣ были бы лишены дохода на вложенныя ими деньги, если бы расходы поглотили весь доходъ предпріятія и слѣдовательно чистаго дохода вовсе не оказалось.

При этомъ, такъ какъ размѣръ чистаго дохода зависитъ, съ одной стороны, отъ размѣра валового дохода, съ другой же стороны—отъ размѣра расходовъ эксплуатаціи и, такимъ образомъ, увеличеніе чистаго дохода можетъ быть достигнуто повышеніемъ дохода или пониженіемъ расходовъ или, наконецъ, совмѣстнымъ дѣйствіемъ обоихъ факторовъ, то для пониженія расходовъ эксплуатаціи предположено было освободить новообразованныя общества отъ несенія расходовъ по содержанію правительственнаго надзора, во время постройки, послѣдствіемъ чего являлось бы въ то же время уменьшеніе размѣра строительнаго капитала, а слѣдовательно и платежей по нему; для увеличенія же валового дохода предположено было предоставить новообразуемымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ право получать плату за перевозку почты, за отводъ квартиръ для почтовыхъ чиновъ и отдѣленій и для жандармской полиціи и за тому подобныя услуги, оказываемыя государству, а равно получать отъ Правительства, въ случаѣ установленія имъ льготныхъ тарифовъ, разницу въ платѣ между дѣйствующимъ на сѣти нормальнымъ и установленнымъ безъ согласія дороги пониженнымъ льготнымъ тарифамъ.

Изложенныя предположенія Министерства Финансовъ, за прибавленіемъ ограниченія участія казны въ прибыляхъ новообразуемыхъ обществъ частью прибыли послѣ превышенія ею 8% на акціонерный капиталъ, а также удлиненія до 25 лѣтъ ¹⁾ срока, съ котораго поступаетъ право Правительства на выкупъ предпріятія общества въ казну, послѣ разсмотрѣнія ихъ и одобренія Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта удостоились Высочайшаго утвержденія 10 іюня 1905 г.

Во время изданія этого закона Россія была обременена тяжелой войной, и появленіе его было тѣмъ болѣе своевременно, что, въ виду огромныхъ расходовъ, вызванныхъ военными дѣйствіями, рассчитывать на дальнѣйшее развитіе сѣти распоряженіемъ и на средства казны не представлялось возможнымъ, тѣмъ болѣе, что война обнаружила чрезвычайно слабую оборудованность Сибирской желѣзной дороги, настоятельно требовавшей переустройства ея горныхъ участковъ и постройки вторыхъ путей. Дѣйствительно, если сопоставить ассигнованія казны на расходы, связанные съ расширеніемъ и усиленіемъ нашей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ протяженіемъ открытыхъ для движенія новыхъ линій, то станетъ очевидно, что при современной экономической конъюнктурѣ, при быстромъ ростѣ производительныхъ силъ новыхъ странъ, поставляющихъ на рынки тѣ же продукты, что и Россія, сохранить за ней подобающее мѣсто среди конкурирующихъ другъ съ другомъ и борющихся за рынки странъ, при такомъ развитіи ея рельсовой сѣти, не представится возможнымъ.

¹⁾ Срокъ выкупа послѣдняго общества, образованнаго съ гарантіей капиталовъ для постройки Ивангородо-Домбровской жел. дороги, былъ установленъ въ 15 лѣтъ.

Ассигнованія средствъ государственнаго казначейства на нужды нашей сѣти въ періодъ времени съ 1904 по 1913 г.г. выразились слѣдующими цифрами (въ тыс. руб.):

Годы.	Ассигновано по сметѣ чрезвычайныхъ расходовъ М-ва Путей Сообщенія на строительн. работы.
1904	95.437
1905	72.582
1906	42.365
1907	48.355
1908	58.857
1909	59.473
1910	62.237
1911	94.592
1912	109.520
1913	109.859
Итого	753.271

Между тѣмъ увеличеніе за тотъ же періодъ протяженія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ составляло по отдѣльнымъ годамъ (въ верст.):

Годы.	Открыто для движенія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.
1904	35
1905	645
1906	1.279
1907	2.153
1908	991
1909	345
1910	371
1911	65
1912	662
1913	881
Итого	7.427

т. е., въ среднемъ въ годъ открывалось для движенія около 743 вер.

Къ этому необходимо прибавить, что въ числѣ построенныхъ за указанный промежутокъ времени казенныхъ желѣзныхъ дорогъ были такія, какъ Бологое-Сѣдлецкая и Тюмень-Омская желѣзная дорога. Хотя Тюмень-Омская жел. дорога и прорѣзываетъ хлѣбородныя части Тобольской губерніи, а Бологое-Сѣдлецкая пролегаетъ по той части нашей нечерноземной полосы, гдѣ желѣзнодорожная сѣтъ крайне рѣдка и отсутствіе рельсовыхъ путей уничтожаетъ всякую возможность для населенія выйти изъ первобытныхъ условій приложенія своего труда, однако, принимая постройку этихъ дорогъ, Правительство несомнѣнно имѣло въ виду, главнымъ образомъ, стратегическія цѣли; Тюмень-Омская дорога сооружена въ значительной степени взамѣнъ второго пути между Челябинскомъ и Омскомъ, прокладка котораго встрѣчала затрудненія въ виду того, что существующая линія между названными пунктами пролегаетъ на большомъ протяженіи въ области горько-соленыхъ водъ (Горькая линія); что же касается Бологое-Сѣдлецкой ж. д., то она осуществлена съ такими затратами на ея оборудованіе, которыя объясняются ея спеціальнымъ назначеніемъ, но никакъ не экономическими требованіями прорѣзываемаго ею района.

Такимъ образомъ, при постройкѣ въ этотъ періодъ желѣзныхъ дорогъ на средства казны обслуживаніе экономическихъ нуждъ отступало на второй планъ.

Возникшія послѣ войны внутреннія волненія, сопровождавшіяся революціонными эксцессами, проявившимися въ довольно острой формѣ и широкихъ размѣрахъ въ средѣ желѣзнодорожныхъ служащихъ, не могли, конечно, не воспрепятствовать возникновенію въ промежутокъ времени до 1907 г. какихъ бы то ни было новыхъ промышленныхъ предпріятій, а тѣмъ болѣе образованію новыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, хотя немедленно

послѣ опубликованія закона 10 іюня 1905 г. стали поступать ходатайства предпринимателей о разрѣшеніи имъ образовывать акціонерныя общества для постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніяхъ, предусмотрѣнныхъ означеннымъ закономъ, причемъ въ 1905 г. число такихъ ходатайствъ составило 9, въ 1906 г.—17 и въ 1907 г. оно возросло уже до 24. Нѣкоторымъ изъ проектировавшихся желѣзнодорожныхъ Обществъ Вторымъ Департаментомъ Государственнаго Совѣта были предоставлены льготы, предусмотрѣнныя вышеупомянутымъ закономъ, но лишь въ 1908 г., съ наступленіемъ нормальныхъ условій въ желѣзнодорожной жизни, 1 апрѣля указанного года, могло образоваться, на основаніи закона 10 іюня 1905 г., первое желѣзнодорожное общество, преобразованное изъ общества Мелекесскаго подъѣзднаго пути, для постройки желѣзнодорожной линіи отъ Мелекеса до Бугульмы. Этотъ первый опытъ, однако, обманулъ ожиданія, такъ какъ новый акціонерный капиталъ, выпускомъ котораго обуславливалось преобразование общества, въ дѣйствительности не былъ оплаченъ и для его покрытія, были употреблены такіе приемы, которые являлись прямымъ нарушеніемъ закона; обнаружившійся вслѣдствіе этого, а также вслѣдствіе невыгодныхъ сдѣлокъ при реализаціи облигаціоннаго капитала, недостатокъ средствъ для доведенія начатой сооружеиіемъ дороги до конца поставилъ общество въ критическое положеніе, и оно могло избѣгнуть несостоятельности, лишь воспользовавшись предложеніемъ иностранныхъ банковъ, принимавшихъ участіе въ реализаціи облигаціоннаго капитала для постройки линіи до Бугульмы, пополнить недостающія средства выпускомъ негарантированныхъ акцій, при условіи разрѣшенія обществу продлить линію отъ Бугульмы до Чишмы и построить мостъ въ Симбирскѣ, совокупность каковыхъ сооружеиій превращала разрѣшенную обществу линію мѣстнаго значенія въ транзитный путь. Правительство нашло съ своей стороны воз-

возможнымъ разрѣшить такое соглашеніе съ иностранными банками, такъ какъ помимо тѣхъ выгодъ, которыя представлялись для страны отъ развитія предпріятія Волго-Бугульминской желѣзной дороги, соглашеніе это обезпечивало казну отъ неблагопріятныхъ денежныхъ послѣдствій, связанныхъ съ объявленіемъ общества несостоятельнымъ.

Эта первая неудача, происшедшая не вслѣдствіе внутреннихъ недостатковъ принятой Правительствомъ системы для развитія нашей желѣзнодорожной сѣти, а вслѣдствіе дурно направленной воли предпринимателей, не остановила, однако, притока частныхъ капиталовъ къ дѣлу сооруженія у насъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, и въ серединѣ того же 1908 г. образовалось второе новое общество съ гарантированнымъ облигаціоннымъ капиталомъ для постройки Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги.

Но уже въ уставъ этого общества, переговоры объ образованіи котораго длились свыше года, были включены нѣкоторыя такія льготы, которыя закономъ 10 іюня 1905 г. не были предусмотрѣны. Льготы эти касались прежде всего соотношенія размѣровъ акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ; хотя въ означенномъ законѣ допустимое соотношеніе этихъ капиталовъ и не было предусмотрѣно, но практикой прежнихъ лѣтъ установилось, что облигаціонная часть капитала должна составлять не болѣе $\frac{3}{4}$ основнаго капитала. Требовать такого соотношенія было возможно при гарантіи акціонернаго капитала; но если акціонерный капиталъ обезпечивается, какъ это предусмотрѣно закономъ 10 іюня, опредѣленнымъ доходомъ только во время постройки, а во время эксплуатаціи доходъ на него можетъ быть полученъ лишь при условіи, если валовой доходъ предпріятія покроетъ расходы эксплуатаціи съ болѣе или менѣе значительнымъ избыткомъ, то весьма затруднительно рассчитывать на образованіе акціонернаго капитала, если онъ при вышеуказанномъ соотношеніи достигаетъ круп-

ныхъ абсолютныхъ размѣровъ. Такъ какъ основной капиталъ разсматриваемаго общества былъ исчисленъ въ суммѣ около 90 милл. р., то для соблюденія вышеуказаннаго соотношенія пришлось бы выпустить акціонерный капиталъ, обеспеченный доходомъ лишь во время постройки, въ суммѣ свыше 20 милл. рублей. Разсчитывать на помѣщеніе акціонернаго капитала столь значительныхъ размѣровъ не представлялось возможнымъ, и поэтому размѣръ акціонернаго капитала общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, подлежащаго реализаціи по нарицательной цѣнѣ, былъ фиксированъ въ суммѣ 10 милл. р.; вмѣстѣ съ тѣмъ въ уставѣ общества было оговорено, что для осуществленія возлагаемой на него уставомъ постройки вѣтви и линіи второй очереди обществу будетъ разрѣшено произвести сказанное расширеніе его предпріятія на гарантированный облигаціонный капиталъ. Затѣмъ, въ видѣ дальнѣйшей мѣры для облегченія размѣщенія акціонернаго капитала разсматриваемой дороги въ уставѣ общества включено разрѣшеніе обращать въ пользу акціонеровъ половину сбереженій по постройкѣ отъ исчисленной по расцѣпной вѣдомости суммы, если таковое сбереженіе окажется по окончаніи устройства желѣзной дороги во всемъ согласно съ расцѣпной вѣдомостью, съ отнесеніемъ наградъ, назначаеваемыхъ общимъ собраніемъ акціонеровъ лицамъ, принимавшимъ участіе въ постройкѣ, на поступающую въ пользу акціонеровъ половину сбереженій. Наконецъ, уставомъ общества Сѣверо-Донецкой жел. дороги акціонерамъ гарантирована при выкупѣ цѣлость непогашеннаго ко дню выкупа акціонернаго капитала.

Впослѣдствіи сама жизнь подсказала цѣлесообразность примѣненія еще новой льготы для облегченія образованія акціонернаго капитала, льготы, допущеніе которой осуществляло давнишнее стремленіе правительства привлечь къ желѣзнодорожному строительству слои

населенія, непосредственно заинтересованные въ сооруженіи данной дороги, и участіемъ ихъ въ образованіи акціонернаго капитала обезпечить хозяйственность постройки и эксплуатаціи дороги. Льгота эта заключалась въ предоставленіи учредителямъ нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ права оплачивать часть акціонернаго капитала (не болѣе половины) не наличными деньгами, а крѣпостными актами на отчуждаемую для постройки желѣзной дороги землю по цѣнамъ, не превышающимъ цѣнъ, предусмотрѣнныхъ расцѣпной вѣдомостью.

Что же касается другихъ льготъ, предусмотрѣнныхъ закономъ 10 іюня 1905 г., то предоставленіе весьма существенной льготы, клонящейся къ уменьшенію расходовъ эксплуатаціи новыхъ желѣзныхъ дорогъ и заключающейся въ освобожденіи ихъ отъ расходовъ по содержанію правительственнаго надзора во время эксплуатаціи ихъ въ настоящее время, въ виду отказа Государственной Думы, при разсмотрѣніи смѣтъ подлежащихъ вѣдомствъ, включать въ нихъ расходы на усиленіе штатовъ, вызываемое постройкой новыхъ желѣзныхъ дорогъ, не только прекращено, но даже въ тѣхъ случаяхъ, когда общества, которымъ льгота эта была предоставлена, обращались съ ходатайствами объ измѣненіи ихъ устава или о расширеніи ихъ предпріятія, въ соотвѣтственныхъ дополненіяхъ къ ихъ уставамъ, возстановлялось ихъ обязательство принимать на себя расходы по содержанію правительственнаго надзора; общество же Армавирь-Туапсинской жел. дороги, которое было освобождено отъ этого расхода не только во время эксплуатаціи, но и во время постройки, добровольно отказалось отъ этой льготы.

Начиная съ 1908 года, частная предпріимчивость въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ замѣтно оживилась, и за время съ 1908 по 1 января 1914 года поступило слѣдующее количество ходатайствъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ и желѣзно-

дорожныхъ вѣтвей: въ 1908 г.—36, въ 1909 г.—42, 1910 г.—55, въ 1911 г.—72, въ 1912 г.—63 и въ 1913 г.—109.

Изъ разсмотрѣнныхъ въ состоящей при Министерствѣ Финансовъ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ ходатайствъ частныхъ лицъ о предоставленіи имъ постройки тѣхъ или другихъ желѣзнодорожныхъ линій, которымъ было дано движеніе, въ настоящее время построены слѣдующія желѣзнодорожныя линіи съ гарантированными Правительствомъ облигаціонными капиталами.

НАИМЕНОВАНИЕ ДОРОГЪ.	Протяженіе верстъ.	Строительная стоимость безъ финанс. расход., но съ расх. на со- держ. Правит. надзора.	Реализованные нарицатель- ные капиталы.			
			Акціонер- ный.		Облигаціон- ный.	
			Р	у	б	л е й.
Волго-Бугульминская ¹⁾	254	9.804.147	1.217.800		13.486.200	
Сѣверо-Донецкая	610	73.546.325	10.000.000		87.859.875	
Ейская	135	7.102.337	1.200.000 ²⁾		7.570.000	
Гербы-Кѣлецкая	129	7.601.384	382.000		9.280.000	
Троицкая (линія Троицкъ-Поле- таево)	103	5.018.021	800.000		5.631.822	
Кокандъ-Наманганская	85	4.061.859	800.000		3.799.845	
Итого	1.316	107.134.073	14.499.800		127.609.742	

Затѣмъ, изъ числа разрѣшенныхъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ образованнымъ послѣ 1908 года новымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ съ гарантіей ихъ облигаціонныхъ капиталовъ въ настоящее время находятся въ постройкѣ или производятся подготовительныя работы къ приступу къ постройкѣ слѣдующихъ желѣзнодорожныхъ линій.

¹⁾ Протяженіе Волго-Бугульминской ж. д. 340 вер., но въ томъ числѣ 86 верстъ существовавшей линіи Часовни—Мелекесъ.

²⁾ Сверхъ того акціонерный капиталъ существовавшей линіи Гербы-Ченстохово—1.938.000 р.

НАИМЕНОВАНИЕ ДОРОГЪ.	Протяженіе верстъ.	Строительная стоимость.	Реализованные нарицатель- ные капиталы.				
			Акціонер- ные.	Облигаціон- ные.			
			Р	у	б	л	е
1) Армавирь-Туапсинская ж. д.:							
а) Линія Армавирь-Туапсе и портъ въ Туапсе	254	31.649.919	4.000.000				33.499.872 *)
б) Ставропольскія линіи	344	18.858.000	3.000.000				20.999.979 *)
в) Лабинская вѣтвь	31	1.051.995					
2) Токмакская ж. д.	124	6.812.798	1.750.000				6.000.000
3) Сѣверо-Донецкая ж. д.:							
а) Никитовская вѣтвь	64	9.006.188	—				36.459.200 *)
б) Родаково-Лихая	114	22.855.897	—				
4) Черноморско-Кубанская	413	21.079.979	2.813.000				18.085.032 *)
5) Западно-Уральская	480	32.013.599	3.816.000				33.490.875
6) Сѣверо-Восточно-Уральская	480	26.895.600	2.700.000				22.875.000 *)
7) Алтайская	764	59.968.467	7.201.000				57.000.000
8) Волго-Бугульминская: Линія Бугульма—Чишмы (съ мостомъ въ Симбирскѣ)	239	28.615.602	4.374.000				37.950.000
9) Троицкая ж. д.:							
а) Линія Троицкъ—Ку- станай	157	8.843.319	894.000				29.295.000 *)
б) Линія Оренбургъ—Орскъ	310	24.009.269	4.275.000				
10) Подольская ж. д.:							
а) Линія Шенетова—Каме- нецъ—Подольскъ	608	51.639.442	3.500.000				42.258.062 *)
б) Линія Жлобинъ—Шене- товка			2.800.000				
11) Житомиръ—Коростень ¹⁾	78	8.716.374	500.000 ²⁾				8.499.750 *)
12) Кахетинская ж. д.	174	12.750.000	1.800.000				13.230.000
13) Аккерманская ж. д.	149	6.166.000	1.000.000				5.625.000 *)
14) Черноморская	322	55.000.000	7.000.000				63.000.000
15) Кольчугинская ж. д.	187	11.252.304	1.392.000				12.528.000
16) Олонецкая ж. д.	265	14.927.358	1.622.000				10.125.000 *)
17) Семирѣченская ж. д.	550	41.235.757	5.072.000				45.648.000
18) Ачинскъ-Минусинская ж. д.	451	31.850.000	3.755.000				22.725.000 *)
19) Копорская ж. д.	78	4.335.000	629.000				—
20) Кулундинская ж. д.	296	11.800.000	—				—
21) Средне-Кавказская ж. д.	405	21.510.000	3.950.800				—
22) Бухарская ж. д.	585	26.900.000	3.122.000				16.875.000 *)
23) Кокандъ-Наманганская (Фер- ганская) ж. д.	183	9.000.000	907.000				10.125.000 *)
Итого	8.205	598.742.867	73.193.800				546.293.770

*) Облигаціонные капиталы отмѣченные знакомъ *) представляютъ не полную сумму разрѣшенныхъ къ выпуску капиталовъ.

1) Постройка линіи Житомиръ—Коростень съ перестройкой на широкую колею линіи Житомиръ—Бердичевъ предоставлена Первому Обществу подъѣздныхъ путей безъ увеличенія его акціонернаго капита- тала для образованія строительнаго капитала.

2) Фондъ обезпеченія платежей по негарантированнымъ облига- ціямъ Общества.

Кромѣ перечисленныхъ выше желѣзнодорожныхъ линій, сооружаемыхъ новыми желѣзнодорожными обществами, образованными въ разсматриваемый періодъ, съ предоставленіемъ ихъ облигаціоннымъ займамъ гарантіи Правительства, въ настоящее время Общество Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги заканчиваетъ сооруженіе линіи Одесса-Бахмачъ, протяженіемъ 619 верстъ, для постройки которой Обществу былъ разрѣшенъ выпускъ облигаціоннаго гарантированнаго Правительствомъ займа, въ счетъ котораго Обществомъ до настоящаго времени реализовано на 73.501.713 р. нар. облигацій; затѣмъ Обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги открыты для правильнаго движенія линія Люберцы-Арзамасъ и мостъ черезъ Волгу у Казани, протяженіе каковой линіи составляетъ 371 версту и для сооруженія какъ означенной линіи, такъ и моста Обществомъ выпущенъ гарантированный Правительствомъ облигаціонный заемъ на сумму 34.835.194 р. нар. Къ этому же Обществу предъявлено требованіе приступить къ постройкѣ линіи Арзамасъ-Шихраны, начать сооруженіе которой на Общество возложена обязанность дополненіемъ къ его уставу по первому требованію Правительства, которое можетъ послѣдовать послѣ окончанія сооруженія моста черезъ Волгу у Казани. Протяженіе этой линіи составитъ 245 верстъ и стоимость ея сооруженія опредѣлилась въ суммѣ около 20 милл. рублей дѣйствительныхъ, но строительный капиталъ этой линіи пока не реализованъ.

Наконецъ, въ послѣднее время образовано съ гарантіей облигаціоннаго капитала на особыхъ условіяхъ желѣзнодорожное Общество, имѣющее главной цѣлью сооруженіе желѣзнодорожныхъ путей общаго пользованія, предназначенныхъ для пополненія сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ питательными и соединительными вѣтвями, могущими служить увеличенію ихъ грузооборота.

Основаніемъ для образованія этого Общества послужили слѣдующія соображенія.

Опытъ показалъ, что болѣе или менѣе обеспеченное существованіе могутъ имѣть желѣзнодорожныя общества, образованныя для сооруженія линій сравнительно большаго протяженія, и притомъ, имѣющія значеніе магистралей, служащихъ для соединенія раіоновъ, между которыми существуетъ значительный грузообмѣнъ, часть котораго, поступивъ къ перевозкѣ по новой линіи, обеспечиваетъ ее транзитными грузами. Линіи, обреченныя на перевозку лишь тѣхъ грузовъ, которые производятся въ непосредственно прорѣзываемомъ ими раіонѣ, за рѣдкими исключеніями, когда этотъ раіонъ обладаетъ естественными богатствами, служащими источникомъ для предъявленія къ перевозкѣ значительнаго количества массовыхъ грузовъ, болѣе или менѣе продолжительное время не выработываютъ дохода, достаточнаго для покрытія лежащихъ на предпріятіи платежей.

Поэтому при проектированіи желѣзныхъ дорогъ въ мѣстности, уже обслуженной рельсовыми путями, главное стремленіе предпринимателей заключается въ томъ, чтобы придать проектируемой ими дорогѣ такое направленіе, при которомъ новая дорога сократила бы существующія желѣзнодорожныя разстоянія между мѣстностями съ оживленнымъ грузовымъ обмѣномъ и отвлекла бы къ себѣ перевозку обмѣниваемыхъ между этими мѣстностями грузовъ. Ставя себѣ такую задачу, предприниматели отодвигаютъ обслуживаніе мѣстныхъ интересовъ на второй планъ, и въ тѣхъ случаяхъ, когда движеніе на существующихъ рельсовыхъ путяхъ достигло такого напряженія, при которомъ происходятъ затрудненія въ перевозкѣ всѣхъ предъявляемыхъ къ нимъ грузовъ, возникаетъ необходимость допустить сооруженіе такихъ желѣзныхъ дорогъ; но при этомъ въ виду основной задачи, полагаемой въ основаніе ихъ сооруженія—по возможности сократить существующія разстоянія, приносятся въ жертву этой цѣли мѣстные интересы и иногда обходятся довольно значительные населенные пункты.

Поэтому, при обсужденіи предположеній о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, проектированныхъ въ мѣстности, уже обслуженной рельсовой сѣтью, приходится принимать въ соображеніе состояніе провозной способности тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, отъ которыхъ проектируемая желѣзная дорога отвлекаетъ перевозку транзитныхъ грузовъ, и допускать ихъ сооруженіе либо въ тѣхъ случаяхъ, когда провозная способность существующихъ желѣзныхъ дорогъ исчерпана, либо когда прорѣзываемая новой дорогой мѣстность сама по себѣ настоятельно нуждается въ проведеніи въ ней рельсовыхъ путей, безъ постройки которыхъ грозитъ прекращеніе дальнѣйшаго ея развитія и обѣдненіе населенія.

Но послѣдствіемъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ, преобладающее значеніе которыхъ полагается въ отвлеченіи транзитныхъ грузовъ, является, съ одной стороны, сокращеніе перевозокъ и паденіе валовыхъ доходовъ существующихъ желѣзныхъ дорогъ, съ другой же стороны, какъ выше указано, неполное удовлетвореніе мѣстныхъ интересовъ, приносимыхъ въ жертву стремленію соорудить желѣзную дорогу въ возможно кратчайшемъ направленіи съ вынужденнымъ обходомъ населенныхъ мѣстныхъ центровъ.

При проектированіи подобныхъ желѣзныхъ дорогъ въ районѣ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ невыгодныя для нихъ послѣдствія могутъ быть въ значительной степени парализованы предоставленіемъ имъ самимъ постройки конкурирующихъ линій.

При проектированіи же транзитныхъ желѣзныхъ дорогъ въ районѣ казенныхъ желѣзнодорожныхъ линій, принимая во вниманіе совершенную невозможность удовлетворить въ широкихъ размѣрахъ развитіе въ странѣ рельсовыхъ путей экономическаго значенія на средства казны, а тѣмъ болѣе линій короткаго протяженія, имѣющихъ узко мѣстный интересъ, парализовать невыгодныя послѣдствія для казенной сѣти отъ постройки дорогъ, отвлекающихъ отъ

нихъ грузы, можетъ постройка къ казеннымъ линіямъ питательныхъ вѣтвей, которыя, расширивъ районъ притяженія грузовъ къ главнымъ линіямъ, вознаграждать перевозкой ихъ за уменьшеніе дохода отъ потери транзитныхъ грузовъ.

Другимъ основаніемъ для образованія Общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей служило стремленіе удовлетворить нужду страны въ усовершенствованныхъ путяхъ сообщенія для обслуживанія мѣстныхъ интересовъ, приобщивъ къ рельсовой сѣти болѣе или менѣе значительные населенные пункты, облегчить населенію затрату силъ, времени и средствъ на подвозъ продуктовъ его производства — сравнительно малоцѣннаго сырья — къ рынкамъ сбыта.

Постройка такихъ вѣтвей къ желѣзнодорожнымъ линіямъ, эксплуатируемымъ частными желѣзнодорожными Обществами, можетъ быть осуществляема самими Обществами на дополнительные выпуски облигаціонныхъ капиталовъ.

Для постройки же питательныхъ вѣтвей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, принимая во вниманіе невозможность ассигнованія достаточныхъ средствъ для указанной цѣли изъ суммъ Государственнаго Казначейства, представилось необходимымъ изыскать другіе способы, въ виду чего и образовано разсматриваемое Общество.

Образованное для выполненія этихъ задачъ Общество желѣзнодорожныхъ вѣтвей имѣетъ ту общую сторону съ постройкой вѣтвей на условіяхъ возврата ихъ стоимости изъ провозныхъ платъ, что какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ послѣ постройки вѣтви передается въ эксплуатацію дорогѣ примыканія и доходъ вѣтви опредѣляется провозной платой, полученной за перевозку грузовъ не только по вѣтви, но и по дорогѣ примыканія.

Различіе же въ финансовой организаціи ихъ заключается въ томъ, что исчисленный такимъ образомъ доходъ, по отчисленіи изъ него расходовъ дороги примыканія и

платежей по капиталу вѣтви, не поступаетъ полностью Обществу въ возвратъ произведенныхъ имъ затратъ на сооруженіе вѣтви, а дѣлится между Обществомъ и казною пропорціонально пробѣгу грузовъ по вѣтви и по казенной дорогѣ примыканія.

Поэтому и переходъ въ полную собственность казны сооруженныхъ означеннымъ Обществомъ вѣтвей происходитъ не по окончаніи выплаты казною затратъ на сооруженіе ихъ, а по истеченіи опредѣленнаго уставомъ Общества срока, путемъ выкупа на основаніи доходности вѣтвей.

До настоящаго времени означенному Обществу разрѣшено сооруженіе нижеслѣдующихъ двѣнадцати вѣтвей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ.

НАИМЕНОВАНИЕ ВѢТВЕЙ	Протя- женіе верстъ.	Предпола- гаемая стро- ительная стоимость. Рубли.	Основной капиталъ			
			Взносъ Общества.		Облигаціонный капиталъ.	
			Руб.	К.	Руб.	К.
Богуславская (къ Юго-Зап. ж. д.) . . .	12	413.000	3.048.312	50	27.434.812	—
Германовская » . . .	48	2.820.000				
Жашковская » . . .	95	5.563.000				
Ржищевская » . . .	54	2.431.090				
Таращанская » . . .	66	3.075.000				
Чигиринская » . . .	38	1.736.000				
Гадячская (къ Южн. ж. д.) . . .	76	4.208.009				
Крыловская » . . .	23	1.079.000				
Старобѣльская (къ Ек. ж. д.) . . .	56	2.589.000				
Чембарская (къ Сызр.-Вяз. ж. д.) . . .	48	1.924.000				
Ломовская » . . .	31	1.238.000				
Слободская (къ Пермск. ж. д.) . . .	43	1.379.000				
Итого	590	28.455.009				

Затѣмъ, оживленіе желѣзнодорожнаго строительства за разсматриваемый періодъ выразилась въ томъ, что кромѣ желѣзнодорожныхъ Обществъ съ гарантированными облигаціонными капиталами разрѣшено образованіе Обществъ для постройки безъ гарантіи Правительства: Ораніенбаумской, Скерневицы-Равской, Московско-Сергіевской, Московско-Подольской, Евлахъ-Шушинской, Баусской жел. дорогъ и Кувшиновскаго подъѣзднаго пути, всего 425 верстъ, стоимостью 28.128.470 р. Равнымъ образомъ обра-

зовалось Общество Вольмарскаго подъѣзднаго пути, разрѣшенное въ 1902 году, но не имѣвшее возможности внести капиталы до 1909 г., когда имъ былъ реализованъ акціонерный капиталъ—560 т. р. и облигаціонный—около 1.600 т. р. нар. На единоличныя средства предпринимателей разрѣшено сооруженіе подъѣздныхъ путей Сквирскаго, Либаво-Бернатенскаго, Варшава-Ломенскаго, Чинабадъ-Андижанъ, вѣтвей къ Чіатурской вѣтви Закавказскихъ жел. дор., обращеніе вѣтви частнаго пользованія Шариханъ - Федченко въ вѣтвь общаго пользованія и подъѣзднаго пути Охта-Колтуши (всего 217 в.). Наконецъ, на принципѣ погашенія стоимости изъ провозныхъ платъ разрѣшено сооруженіе нижеслѣдующихъ 27 вѣтвей: Василевичской, Верейцовой, Вѣринской, Каинской, Окуловка-Поддубье, Прицепной, Бабинской, Балашинской, Грачевской, Ертильской, Киселевской, Коропской, Низовской, Парафіевской, Плесской, Рѣдкинской, Суражской, Тошковской, Циглеровской, Готнянской, Нытвинской, Дзяковичи-Старушки, Переяславской, Вышеольчедаевской, Курско-Ржавской, Еринской и вѣтви Стржемещице-Пекло. Протяженіе этихъ вѣтвей составляетъ 561 версту и стоимость ихъ сооруженія исчислена въ 14.924.643 р.

Изъ Обществъ съ негарантированными облигаціонными капиталами Обществомъ Кувшиновскаго подъѣзднаго пути въ настоящее время открытъ для правильнаго движенія разрѣшенный ему ширококолейный рельсовый путь, протяженіемъ 54 версты, и Обществомъ Вольмарскаго подъѣзднаго пути линія Смилтенъ-Гайнашъ, протяженіемъ 105 верстъ, а равно образовались Общества Ораніенбаумской ж. д., которымъ реализованы акціонерный капиталъ 3.615.900 руб. и облигаціонный капиталъ 2.433.000 руб., и весной 1913 года приступлено къ постройкѣ означенной желѣзной дороги, а также Общество Бауской жел. дороги, которымъ реализовано 50% акціонернаго капитала, а именно сумма 150 тыс. рублей.

Изъ подъѣздныхъ путей, разрѣшенныхъ къ сооруженію на единоличныя средства предпринимателей, въ настоящее время открыто правильное движеніе на Сквирскомъ под. п., протяженіемъ въ 31 в., и по подъѣзднему пути Шариханъ-Федченко, протяженіемъ 17 верстъ.

Изъ вѣтвей, разрѣшенныхъ къ постройкѣ на условіи возврата затраченныхъ на ихъ сооруженіе средствъ изъ провозныхъ платъ въ настоящее время открыто правильное движеніе на шести вѣтвяхъ, протяженіемъ 112 верстъ, и приступлено къ постройкѣ, двухъ вѣтвей, протяженіемъ 33 версты.

Несомнѣнное вліяніе рѣшимости предоставлять гарантію облигаціоннымъ капиталамъ вновь образуемыхъ Обществъ на притокъ капиталовъ къ нашей желѣзнодорожной промышленности можно усмотрѣть изъ того, что тогда какъ послѣ прекращенія въ восьмидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія образованія новыхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ съ гарантированными капиталами до 1904 года было образовано, какъ выше приведено, лишь двѣнадцать небольшихъ Обществъ для постройки желѣзнодорожныхъ линій, общее протяженіе которыхъ составило всего 1.905 верстъ и для постройки коихъ выпущено лишь 19.319.600 р. акціонерныхъ и 41.845.450 р. облигаціонныхъ капиталовъ, съ возобновленіемъ гарантірованія облигаціонныхъ капиталовъ, немедленно послѣ наступленія успокоенія въ странѣ интересъ капиталистовъ къ желѣзнодорожной промышленности въ Россіи оживился, и для постройки дорогъ въ Россіи выпущено по 1 февраля 1914 г. на 101.358.000 руб. негарантированныхъ акціонерныхъ капиталовъ, на 7.368.000 р. негарантированныхъ облигаціонныхъ капиталовъ и на 1.140.417.000 руб. гарантированныхъ облигаціонныхъ капиталовъ¹⁾, въ каковой суммѣ заключаются также облигаціонные займы на сумму 134.551.000 руб., выпущенные

1) Въ томъ числѣ въ январѣ 1914 года 249.375.000 рублей.

существующими желѣзнодорожными обществами на усиленіе эксплуатируемыхъ ими линій.

При этомъ почти всѣ эти капиталы выпущены въ промежутокъ времени съ 1908 по 1914 г.г., какъ это видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

Капиталы, вы- пущенные же- лѣзнодорож- ными Обще- ствами.	Г о д ы.									
	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
	Т ы с я ч и р у б л е й.									
Акціонерные негаранти- рованные .	—	—	—	—	11.032	6.920	1.600	7.685	28.987	43.813
Облигаціон- ные нега- рантиро- ванные . .	—	—	—	—	—	1.484	1.699	—	1.751	2.433
Облигаціон- ные гаран- тированные	51.442	—	—	—	132.142	159.104	114.174	54.121	196.719	234.782
Итого . .	51.442	—	—	—	143.173	167.508	117.478	61.806	227.456	281.028

Нѣкоторое сокращеніе выпусковъ желѣзнодорожныхъ капиталовъ, наблюдаемое въ 1910 и особенно въ 1911 годахъ объясняется тѣмъ, что осенью 1910 года было приступлено по настоянію Переселенческаго Управленія къ обсужденію плана развитія рельсовыхъ путей въ Западной Сибири, и Туркестанѣ, имѣвшихъ колонизаціонное значеніе, а именно Южно-Сибирской ж. д., Семирѣченской ж. д. и желѣзнодорожныхъ линій, предназначенныхъ для обслуживанія Алтайскаго Округа, а также рудныхъ и каменноугольныхъ мѣсторожденій прииртышской части Киргизской степи. Обсужденіе проектовъ означенныхъ желѣзнодорожныхъ линій захватило весь конецъ 1910 г. и начало 1911 года, причемъ изъ разсмотрѣнныхъ проектовъ въ настоящее время приступлено къ сооруженію лишь Алтайской и Семирѣченской желѣзныхъ дорогъ, прочія же дороги пока не получили окончательнаго разрѣшенія и такимъ образомъ, потраченное на разсмотрѣніе ихъ время

не могло еще дать осязательныхъ результатовъ, которые скажутся въ ближайшемъ времени; а между тѣмъ, въ виду огромной работы сопряженной съ разсмотрѣніемъ этихъ проектовъ, не было возможности удѣлить время для обсужденія и дальнѣйшаго направленія болѣе значительнаго количества менѣе сложныхъ проектовъ, разсмотрѣніе части которыхъ пришлось отложить до окончанія разсмотрѣнія упомянутыхъ проектовъ; поэтому образованныя въ указанный промежутокъ времени новыя желѣзнодорожныя общества не могли предъявить болѣе значительнаго спроса на капиталы для осуществленія разрѣшенныхъ имъ желѣзныхъ дорогъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ слѣдуетъ отмѣтить, что, сверхъ реализованныхъ въ 1911 г. 54.121 тыс. рублей, въ концѣ 1911 года Обществомъ Черноморско-Кубанской жел. дороги былъ заключенъ договоръ на реализацію облигаціоннаго займа на сумму 18.085.032 руб. нариц., и слѣдовательно въ означенномъ году было въ сущности реализовано 72.206 т. рублей нар.; но такъ какъ выручка отъ реализаціи этихъ облигацій поступила на текущіе счета Общества въ началѣ 1912 года, то она и включена въ составъ суммъ, реализованныхъ въ 1912 году.

Кромѣ предоставленія гарантіи облигаціоннымъ капиталамъ новообразуемыхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, немаловажное значеніе для привлеченія капиталовъ къ участию въ нашей желѣзнодорожной промышленности имѣло также замѣтное улучшеніе результатовъ эксплуатаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ, особенно рѣзко выразившееся послѣ ликвидаціи желѣзнодорожныхъ безпорядковъ. Приплаты казны по гарантіи капиталовъ желѣзнодорожныхъ Обществъ стали сокращаться, а вмѣстѣ съ тѣмъ послѣдовало рѣзкое увеличеніе дивидендовъ на желѣзнодорожныя акціи, соотвѣтственно чему сталъ возрастать размѣръ суммъ, поступающихъ изъ чистыхъ прибылей частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну какъ въ видѣ участія ея въ этихъ

прибыляхъ, такъ и въ возвратъ образовавшихся за желѣзно-дорожными Обществами долговъ по гарантіи ихъ капиталовъ.

Движеніе приплатъ казны по гарантіи капиталовъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и по выданнымъ имъ ссудамъ, а также долговъ казнѣ вслѣдствіе неуплаты ими процентовъ и погашенія по облигаціямъ ихъ, оставленнымъ казною за собою, и не выплаченныхъ суммъ за казенную желѣзную Козлово-Саратовскую дорогу, переданную въ арендное пользованіе Обществу Рязанско-Уральской жел. дороги, при преобразованіи этого Общества изъ Общества Рязанско-Козловской ж. д., за минувшее десятилѣтіе представляются въ слѣдующемъ видѣ.

	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
	Въ тысячахъ рублей.									
Суммы, выплаченныя казною желѣзнодорожнымъ Обществамъ по гарантіи ихъ капиталовъ . . .	4.862	3.249	3.900	18.610	13.393	25.202	5.333	931	515	316
Суммы, записанныя долгомъ за желѣзнодорожными Обществами по невнесеннымъ ими платежамъ по оставленнымъ за казною облигаціямъ и за аренду Козлово-Саратовской ж. д. . . .	3.003	3.492	4.144	3.187	3.187	3.000	3.000	3.000	2.078	452
Итого	7.865	6.741	8.044	21.797	16.580	28.202	8.333	3.931	2.593	768

Естественнымъ послѣдствіемъ улучшенія условій хозяйства частныхъ желѣзныхъ дорогъ явилось, съ одной стороны, увеличеніе выданныхъ по акціямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ дивидендовъ, съ другой же стороны возрастаніе отчисленій въ казну изъ ихъ чистыхъ прибылей

на уплату образовавшихся за железнодорожными Обществами долговъ по гарантіи, по ссудамъ и по недовзносамъ за оставленные за казной облигаціи и за переданныя въ аренду казенныя железнодорожныя линіи, а также за участіе ея въ чистыхъ прибыляхъ железнодорожныхъ Обществъ.

Полученная частными железнодорожными Обществами за истекшее десятилѣтіе прибыль и распределеніе ея по вышеприведеннымъ категоріямъ выразилась въ нижеслѣдующихъ цифрахъ.

	За 1904 г.	За 1905 г.	За 1906 г.	За 1907 г.	За 1908 г.	За 1909 г.	За 1910 г.	За 1911 г.	За 1912 г.	За 1913 г. 1)
Въ тысячахъ рублей.										
Часть чистой прибыли, поступившая:										
въ дивидендъ акціонеровъ . . .	7.898	4.639	3.945	3.714	3.413	12.299	16.590	15.720	18.509	21.500
въ возвратъ долговъ по гарантіи, ссудамъ и по арендѣ Козлово - Саратовской жел. дороги . . .	5.032	263	1.140	2.223	2.390	10.558	9.579	9.950	9.834	11 690
За участіе казны въ прибыляхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ	3.559	407	1.027	1.333	1.720	3.868	19.479	19.922	26.308	33.976
Итого акціонерамъ	7.898	4.639	3.945	3.714	3.413	12.299	16.590	15.720	18.509	21.500
Итого въ казну	8.591	670	2.167	3.556	4.110	14.426	29.058	29.872	36.142	45.666
Вся чистая прибыль	16.499	5.309	6.112	7.270	7.523	26.725	45.648	45.592	54.651	67.166

1) Данныя за 1913 г. являются приблизительными, такъ какъ отчеты о результатахъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ за этотъ годъ еще не составлены, но по предварительнымъ даннымъ о поступленіяхъ доходовъ имѣется основаніе ожидать, что фактическіе результаты эксплуатаціи даже нѣсколько превзойдутъ приведенныя цифры.

Такимъ образомъ чистая прибыль частныхъ желѣзныхъ дорогъ, упавшая послѣ 1904 года съ 16.499 т. р. до 5.309 т. р., т. е. болѣе чѣмъ на 11 милл. рублей, съ возвратомъ къ нормальной дѣятельности ихъ стала возрастать и уже въ 1909 году превысила чистую прибыль, полученную въ 1904 году, на 11 слишкомъ милл. рублей, и въ дальнѣйшемъ возрастаніе это не прекращается. Общая же сумма чистой прибыли, вырученной частными желѣзными дорогами за рассматриваемое десятилѣтіе, составила 282.495 тыс. рублей, изъ коихъ въ дивидендъ акціонеровъ поступило 108.227 тыс. рублей, или около 38% этой чистой прибыли, и въ доходъ казны перечислено 174.268 тыс. руб., или около 62% чистой прибыли.

Если сопоставить эти цифры съ суммами, приведенными въ предъидущей таблицѣ и выражающими суммы новыхъ долговъ казнѣ, образовавшихся за желѣзнодорожными обществами вслѣдствіе приплатъ казны по гарантіи ихъ капиталовъ и вслѣдствіе невзноса причитающихся съ нихъ платежей, общая сумма коихъ составила за то же десятилѣтіе 104.854 тыс. рублей, то окажется, что участіе казны за 1904—1913 г.г. въ частномъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ имѣло послѣдствіемъ увеличеніе доходовъ казны на сумму 69.414 тыс. рублей.

При этомъ надлежитъ отмѣтить, что приведенная выше чистая прибыль получена главнѣйшимъ образомъ стародайствующими желѣзнодорожными Обществами—Владикавказской, Варшавско-Вѣнской, Лодзинской, Московско-Казанской, Московско-Кіево-Воронежской, Московско-Виндаво-Рыбинской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Изъ новообразованныхъ Обществъ лишь эксплуатируемая Обществомъ Сѣверо-Донецкой ж. д. линія, открытіе движенія на которой послѣдовало въ сентябрѣ 1911 года, съ перваго же года стала давать чистую прибыль, которая за 1912 годъ составила сумму около 3.374 т. р., изъ коихъ въ доходъ казны поступило 2.611 т. р.; въ 1913 году

чистая прибыль Сѣверо-Донецкой ж. д. ожидается въ суммѣ около 4.690 тыс. р., изъ коихъ въ доходъ казны поступить 3.253 т. рублей.

Въ зависимости отъ приведеннаго выше размѣра чистой прибыли частныхъ желѣзныхъ дорогъ дивидендъ на ихъ акціи составилъ.

Названіе Обществъ желѣзныхъ дорогъ.	Номинальная цѣна акціи.	Дивидендъ на акцію въ рубляхъ ¹⁾ .								
		1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
1) Варшавско-Вѣн- ской ²⁾	100 р.	1,75	—	—	—	—	7,75	11,25	13,47	³⁾
2) Владикавказской	500 р.	106,02	22,74	57,19	87,25	94,18	156,26	219,50	219,98	183
3) Лодзинской ²⁾ .	150 р. (100 р. мет.).	7,50	—	—	—	—	—	5	18,90	14,30
4) М.-В.-Рыбинской	100 р.	1,24	—	—	—	—	8,25	10	11	15,50
5) М.-Казанской ²⁾	100 р.	24,65	12,75	2,24	—	—	24,15	28,15	27,55	28,45
6) М.-К.-Воронеж- ской ²⁾	20 ф. ст.	14,50	13,75	15	9,50	3,50	15	31	43,50	62,60
7) Юго-Восточныхъ	187 р. 50 к. (125 р. мет.).	7,60	6,64	—	5,31	5,04	8,95	15,28	16,32	16,50
8) Рязанско-Ураль- ской ²⁾	100 ф. ст.	—	—	—	—	—	—	—	—	37,80

Такимъ образомъ, то пониженіе доходовъ стародѣйствующихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, которое послѣ-

¹⁾ Дивидендъ показанъ за вычетомъ 5% налога, за исключеніемъ дивиденда по акціямъ Варшавско-Вѣнской, Лодзинской и Московско-Кіево-Воронежской ж. д., не подлежащаго 5% налогу.

²⁾ Не считая гарантированнаго дохода на акціи, который составляетъ на акцію: Варшавско-Вѣнской ж. д. 4 р., Лодзинской—9 р. 50 к., Московско-Казанской—3 р. 85 к., Московско - Кіево - Воронежской — 9 р. 46 к. и Рязанско-Уральской—47 р. 29 к.

³⁾ Съ 1 января 1912 года Варшавско-Вѣнская ж. д. выкуплена въ казну.

довало вслѣдствіе постройки ими при ихъ преобразованіи новыхъ линій значительнаго протяженія въ первые годы эксплуатаціи этихъ линій, а впослѣдствіи подъ вліяніемъ отмѣченныхъ выше событій, начиная съ 1909 г. не только прекратилось, но всѣ они за исключеніемъ Общества Рязанско-Уральской ж. д., стали выдавать значительный дивидендъ.

Это обстоятельство дало основаніе вернуться къ испытанному уже способу расширенія нашей рельсовой сѣти привлеченіемъ также нашихъ стародѣйствующихъ Обществъ къ постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ раіонѣ обслуживаемомъ ихъ линіями, роль каковыхъ Обществъ въ развитіи нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ видна изъ слѣдующихъ данныхъ.

Къ 1891 г., когда заканчивалась, съ одной стороны, ликвидація нашихъ дефицитныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, срокъ выкупа которыхъ въ казну наступилъ, и съ другой стороны предпринято было преобразование Обществъ, обеспеченныхъ доходами отъ эксплуатируемыхъ ими предпріятій, протяженіе желѣзныхъ дорогъ, находившихся во владѣніи послѣднихъ Обществъ, составляло:

Владикавказской (Ростовъ — Владикавказъ и Тихорѣцкая - Новороссійскъ)	905 верстъ.
Московско-Виндаво-Рыбинской (Рыбинскъ—Бологое)	280 »
Московско-Казанской (Москва—Рязань и вѣтви Егорьевская и Зарайская)	243 »
Московско-Кіево-Воронежской (Курскъ - Кіевъ)	439 »
Рязанско-Уральской (Рязань—Козловъ и вѣтви къ Окѣ и Раненбургъ— Данковъ—Лебедянь)	309 »
Юго-Восточныхъ (Грязи—Царицынъ и Козловъ—Воронежъ—Ростовъ)	1.338 »
Итого	3.514 верстъ.

Въ настоящее время эксплуатационная длина сѣтей упомянутыхъ желѣзныхъ дорогъ составляетъ:

Владикавказской	2.362 верстъ
Московско-Виндаво-Рыбинской	2.464 »
Московско-Казанской (вмѣстѣ съ Люб.-Арз.)	2.441 »

Московско-Кіево-Воронежской	2.523	версть
Рязанско-Уральской	4.118	»
Юго-Восточныхъ	3.252	»
Итого	17.160	версть.

Если исключить изъ послѣдняго протяженія 3.514 вер., построенныхъ вышеприведенными Обществами до ихъ преобразованія, а также арендованныя ими линіи—Московско-Виндаво-Рыбинскою жел. дорогою Новгородскую узкоколейную жел. дор., протяженіемъ 157 вер. и бывшую Царскосельскую жел. дор., протяженіемъ въ 25 вер., М.-К.-Воронежской—Ливенскую жел. дор. и Курскую городскую вѣтвь—61 верста, Рязанско-Уральской—Козлово-Саратовскую жел. дор. 419 вер. и Юго-Восточными—Орловско-Грязскую 289 вер., а всего $(3.514 + 157 + 25 + 61 + 419 + 289) = 4.465$ версть, то окажется, что поименованными желѣзнодорожными Обществами сооружено со времени ихъ преобразованія до настоящаго времени $17.160 - 4.465 = 12.695$ версть.

Для постройки вышеуказанныхъ 3.514 версть, составившихъ первоначальную сѣть разсматриваемыхъ Обществъ, ими были выпущены акціонерные капиталы на 101.787.127 р. нар. и облигаціонные на 299.204.144 р. нар., ежегодный платежъ процентовъ интереса и погашенія по коимъ составляетъ 13.633.998 р. Для сооруженія же новой сѣти, протяженіемъ въ 12.697 версть, а равно усиленія какъ ея, такъ и старыхъ линій, ими были выпущены облигаціонные займы на сумму 1.196.889.078 р., ежегодный платежъ процентовъ интереса и погашенія по коимъ составляетъ 56.275.349 р. Вообще же затраченныя разсматриваемыми Обществами средства на сооруженіе и усиленіе ихъ сѣтей составляютъ 101.787.127 р. нар. акціонернаго капитала и 1.496.093.222 р. нар. облигаціонныхъ займовъ, ежегодный платежъ процентовъ интереса и погашенія по коимъ составляетъ 69.909.347 руб. Если исключить Рязанско-Уральскую жел. дор., условія развитія сѣти

которой оказались неблагоприятными для акціонеровъ общества и вызвали приплаты казны по гарантіи его капиталовъ, послѣдствіемъ для казны отъ расширенія сѣти старыхъ жел. дорогъ явилась не только полная обезпеченность отъ необходимости какихъ либо приплатъ по этому огромному капиталу, но и крупное участіе въ прибыляхъ этихъ желѣзныхъ дорогъ, размѣръ коего приведенъ выше.

Правда, для нѣкоторыхъ изъ этихъ Обществъ право на выкупъ эксплуатируемыхъ ими предпріятій въ казну уже наступило, для другихъ же оно было близко къ наступленію, и потому разрѣшеніе имъ постройки новыхъ линій неизбежно должно было сопровождаться установленіемъ новыхъ, болѣе отдаленныхъ сроковъ выкупа ихъ предпріятій въ казну. Между тѣмъ то обстоятельство, что Правительство не воспользовалось наступившимъ для него въ 1905 г. правомъ и не выкупило предпріятія Общества Владикавказской желѣзной дороги послужило поводомъ нареканій со стороны какъ Государственной Думы, такъ и временной печати на Министерство Финансовъ, упустившее, по ихъ мнѣнію, удобное время для выкупа означеннаго предпріятія за низкую цѣну. Равнымъ образомъ, сужденіями, которыя были высказаны въ Государственной Думѣ 3 и 4 созывовъ, былъ выдвинутъ вопросъ о дальнѣйшей судьбѣ нашихъ крупныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, срокъ выкупа которыхъ или уже наступилъ или наступаетъ въ ближайшемъ будущемъ.

Остановливаясь прежде всего на предпріятіи Общества Владикавказской желѣзной дороги, необходимо отмѣтить, что выкупъ его, конечно, невозможно было бы осуществить ни въ 1905 г., ни въ послѣдующіе годы вслѣдствіе переживавшихся страной событій и необходимости съ особой бережливостью относиться къ ресурсамъ Государственнаго Казначейства; въ дальнѣйшіе же годы, когда финансовое положеніе страны упрочилось и средства казны могли бы быть обращены на выкупъ этого

предпріятія, самая операція выкупа, въ виду измѣнившагося въ благопріятную сторону финансоваго положенія Общества, въ связи съ дѣйствовавшими постановленіями его устава объ опредѣленіи размѣра выкупной суммы, представлялась бы уже весьма убыточной для казны. Но независимо отъ этого частнаго случая, вопросъ о судьбѣ нашихъ стародѣйствующихъ крупныхъ желѣзнодорожныхъ Обществахъ вообще имѣетъ то выдающееся для страны значеніе, что вмѣстѣ съ рѣшеніемъ его въ томъ смыслѣ, чтобы взять въ казну тѣ частныя желѣзныя дороги, срокъ выкупа которыхъ наступилъ или наступаетъ, связанъ вопросъ объ обезпеченіи новыми рельсовыми путями раіоновъ, обслуживаемыхъ путями, эксплуатируемыми нашими старыми Обществами.

Какъ видно изъ вышеприведеннаго перечня, строящіяся и разрѣшенныя къ постройкѣ новообразованными Обществами желѣзныя дороги, за немногими исключеніями, расположены по преимуществу на окраинахъ государства, которыя еще ждутъ населенія для использованія ихъ производительныхъ силъ. Одновременно съ обслуживаніемъ этихъ окраинъ не можетъ не озабочивать мысль о необходимости привести желѣзнодорожную сѣть и старожильческихъ раіоновъ Европейской Россіи, именно обслуживаемыхъ старыми желѣзнодорожными Обществами, въ соотвѣтствіе съ возросшимъ населеніемъ, плотность котораго достигла въ нѣкоторыхъ изъ нихъ 80 и болѣе душъ на квадратную версту, и съ потребностями этого населенія.

Опытъ развитія нашей сѣти при посредствѣ существующихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, приведшій къ расширенію ея не только безъ существенныхъ жертвъ казны, но сопровождавшійся значительными выгодами для нея, не могъ не заставить обратиться къ изученію вопроса о повтореніи этого опыта, такъ какъ доходность этихъ Обществъ достигла значительныхъ размѣровъ и, конечно, стремленіе сохранить эту доходность можетъ

служить лучшим ручательствомъ, что въ случаѣ предоставленія имъ постройки новыхъ линій какъ постройка этихъ линій, такъ въ послѣдствіи и эксплуатація ихъ, будетъ производиться съ возможной бережливостію.

При этомъ то обстоятельство, что срокъ выкупа нашихъ старыхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ либо наступилъ, либо близокъ къ наступленію, являлось, какъ это будетъ объяснено ниже, скорѣе благопріятнымъ обстоятельствомъ для обращенія къ ихъ услугамъ съ указанной цѣлью.

При рѣшеніи же основного вопроса, надлежитъ ли государству при наступленіи права на выкупъ желѣзнодорожнаго предпріятія использовать это право, Министерство Финансовъ не могло придавать рѣшающаго значенія ни теоретическому взгляду на сравнительныя достоинства или преимущества системъ частнаго и казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, ни соображеніямъ о дополнительныхъ денежныхъ выгодахъ, которыя казна можетъ получить, изъявъ желѣзную дорогу изъ владѣнія частнаго Общества, сверхъ тѣхъ выгодъ, которыя она имѣетъ, участвуя въ доходахъ дороги. Рѣшающее значеніе всегда принадлежало и должно принадлежать интересамъ и соображеніямъ государственнаго и финансоваго характера во всей ихъ совокупности. Поэтому въ теченіе ряда десятилѣтій у насъ является совмѣстное примѣненіе обѣихъ системъ желѣзнодорожнаго хозяйства казенной и частной, и только этимъ путемъ, при обширности нашихъ какъ чисто государственныхъ, такъ и народнохозяйственныхъ потребностей въ желѣзнодорожныхъ сообщеніяхъ, возможно достигнуть удовлетворенія этихъ потребностей наиболѣе цѣлесообразными и выгодными способами съ наименьшими затратами для государственной казны и съ наибольшей пользой какъ для обезпеченія политическихъ и стратегическихъ задачъ, такъ и для развитія производительныхъ силъ страны.

Особливое значеніе пріобрѣтаютъ изложенныя соображенія въ настоящее время, когда государство, на кото-

рое возлагаются разнообразныя задачи, находящіяся въ связи съ кореннымъ переустройствомъ его быта, требующимъ крупныхъ расходовъ, вынуждено затрачивать сверхъ того огромныя средства на возстановленіе своего военного могущества. При такихъ условіяхъ необходимость заставляетъ переложить выполненіе части государственныхъ задачъ на частныя лица и общества, и среди задачъ, наиболѣе доступныхъ для частной предприимчивости, является развитіе желѣзнодорожныхъ сообщеній, такъ какъ образованіе капиталовъ для этого рода промышленности, сопровождаемое гарантіей Правительства, не представляетъ затрудненій, и эксплуатація желѣзныхъ дорогъ можетъ принести предпринимателямъ и акціонерамъ прибыль и съ этой стороны имѣетъ необходимые признаки коммерческаго предпріятія. Это общее соображеніе, опредѣляющее вообще отношеніе къ частной предприимчивости въ дѣлѣ постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ, выступаетъ съ особенной силой, когда вопросъ идетъ о предоставленіи этой постройки существующимъ обществамъ, такъ какъ порученіе существующему Обществу, съ готовой организаціей и обеспеченнымъ кредитомъ, а въ особенности Обществу, выдающему своимъ акціонерамъ дивиденды, какъ отмѣчено выше, лучше обеспечиваетъ быстрое и экономное сооруженіе проектируемой желѣзной дороги, нежели образованіе для ея постройки новаго Общества.

При такомъ взглядѣ на значеніе для страны частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, естественнымъ является выводъ, что, при наступленіи права государства на выкупъ желѣзнодорожнаго предпріятія, использованіе этого права не можетъ считаться обязательнымъ и воспользоваться имъ слѣдуетъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда дорога, срокъ выкупа которой наступилъ, дурно эксплуатируется, какъ съ точки зрѣнія финансовыхъ послѣдствій эксплуатаціи, такъ и съ точки зрѣнія удовлетворенія потребностей обслуживаемаго ею края, и когда, притомъ,

въ распоряженіи Правительства не имѣется средствъ заставить Общество исполнять принятыя имъ на себя обязанности, или наоборотъ, когда желѣзнодорожное предприятие достигло такого совершенства въ своемъ развитіи и настолько полно обезпечиваетъ интересы населенія, что дальнѣйшее расширение его не вызывается необходимостью, и сохраненіе его въ распоряженіи эксплуатирующаго его Общества обѣщаетъ лишь непрерывное увеличеніе доходности и неизбѣжно сопряженное съ этимъ увеличеніе выкупного вознагражденія.

Наоборотъ, если мѣстность, въ которой пролегаютъ линіи желѣзнодорожнаго Общества, срокъ выкупа котораго наступилъ, находится въ стадіи экономического роста, который можетъ быть задержанъ недостаточностью усовершенствованныхъ путей сообщенія, то цѣлесообразнѣе всего представляется отсрочить выкупъ предприятия, при условіи сооруженія Обществомъ въ обслуживаемомъ имъ районѣ новыхъ рельсовыхъ путей. вмѣстѣ съ тѣмъ наступленіе срока выкупа даннаго предприятия представляетъ то благоприятное условіе для заключенія соглашения о его расширеніи, что съ предоставленіемъ отсрочки выкупа, кромѣ возложенія на Общество обязанности постройки новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, хотя бы и мало доходныхъ, но необходимыхъ съ точки зрѣнія народнаго хозяйства, имѣется возможность измѣнить въ соотвѣтствующемъ интересамъ казны смыслѣ дѣйствующія постановленія устава, касающіяся распредѣленія чистой прибыли предприятия, условій исчисленія выкупного вознагражденія и, вообще, включить въ уставъ желательныя для Правительства постановленія.

Въ соотвѣтствіи съ этими принципиальными соображеніями было выкуплено съ 1 января 1912 года въ казну предприятие Общества Варшавско - Вѣнской желѣзной дороги, дальнѣйшее расширение рельсовой сѣти въ районѣ котораго не предвидѣлось, такъ какъ, съ одной стороны, оставленіе означеной дороги въ распоряженіи эксплоа-

тирующаго ее Общества обѣщало лишь въ виду возраставшей доходности ея вызвать увеличеніе съ каждымъ годомъ размѣра выкупного вознагражденія за предпріятіе, съ другой же стороны, представлялось цѣлесообразнымъ сѣть рельсовыхъ путей, пролегающихъ въ пограничной полосѣ государства, получить въ распоряженіе казны.

Вышеизложенныя соображенія послужили основаніемъ для отдаленія срока выкупа предпріятія Общества Владикавказской жел. дороги, а равно для изученія вопроса о положеніи другихъ Обществъ, срокъ выкупа которыхъ наступилъ или былъ близокъ къ наступленію.

Хотя срокъ выкупа предпріятія Общества Владикавказской ж. д. наступилъ еще въ 1905 г., но ни въ 1905 году, ни въ послѣдующіе годы, какъ выше объяснено, не могло быть рѣчи ни о затратахъ государственныхъ средствъ на выкупъ желѣзныхъ дорогъ, ни о выпускѣ даже существующими Обществами капиталовъ для расширенія ихъ предпріятій. Но лишь только финансовое положеніе страны начало входить въ нормальную колею и получилась возможность помѣстить русскія желѣзнодорожныя бумаги на международномъ рынкѣ, съ Обществомъ Владикавказской жел. дороги были начаты переговоры (въ концѣ 1908 г.) объ условіяхъ дарованія ему отсрочки выкупа его предпріятія въ казну, закончившіеся заключеніемъ съ Обществомъ соглашенія, вылившагося въ Высочайше утвержденное 28 февраля 1912 г. пятое дополненіе къ уставу Общества. На основаніи этого дополненія къ уставу, на Общество возложена обязанность сооруженія 604 верстъ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, а также производства работъ и поставокъ по усиленію и переустройству существующей магистрали, портовыхъ устройствъ Общества и по приобрѣтенію новаго подвижного состава, причемъ общая сумма предстоявшихъ въ связи съ этимъ затратъ была опредѣлена въ суммѣ 51.372.000 рублей дѣйств. Хотя протяженіе новыхъ желѣзнодорожныхъ

линій, постройка коихъ возложена на Общество, и не представляется особенно значительнымъ, но необходимо имѣть въ виду, что входившая въ проектъ расширенія сѣти Общества Владикавказской жел. дор. Азовская вѣтвь, протяженіемъ въ 32 версты, была уже закончена сооруженіемъ до Высочайшаго утвержденія пятого дополненія къ уставу, а также, что 344 версты линій, проектировавшихся Обществомъ въ его районѣ, въ Ставропольской губерніи, сверхъ разрѣшенныхъ ему 604 верствъ, были предоставлены для сооруженія Обществу Армавирь-Туапсинской жел. дороги, образованному первоначально для сооруженія линіи отъ Армавира до Туапсе, протяженіемъ въ 220 верствъ. Кромѣ того, такъ какъ на Сѣверномъ Кавказѣ уже было разрѣшено сооруженіе Ейской дороги, протяженіемъ въ 120 верствъ, и Черноморско-Кубанской дороги, въ 398 верствъ, то протяженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ на Сѣверномъ Кавказѣ составило около 1.700 верствъ, и потому не имѣлось основаній предъявлять къ Обществу Владикавказской жел. дор. дополнительные требованія въ отношеніи увеличенія протяженія проектированныхъ имъ линій, тѣмъ болѣе, что было оставлено въ силѣ постановленіе § 8 устава Общества, на основаніи котораго Правительство имѣетъ право во всякое время потребовать отъ Общества постройки питательныхъ вѣтвей; поэтому дальнѣйшее развитіе рельсовыхъ путей на Сѣверномъ Кавказѣ, когда въ томъ появится необходимость, представлялось обезпеченнымъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, пятымъ дополненіемъ къ уставу Общества, измѣнены условія распределенія чистой прибыли Общества въ смыслѣ увеличенія участія въ таковой казны, а также отдалено право Правительства на выкупъ предпріятія до 1 января 1924 года, причемъ измѣнены и условія опредѣленія выкупного вознагражденія за предпріятіе, въ смыслѣ облегченія ихъ для казны, въ случаѣ рѣшенія осуществить право выкупа.

Послѣдствіемъ для казны новаго распредѣленія чистой прибыли Общества является то, что при чистой прибыли, полученной Обществомъ въ 1912 году и составившей въ круглыхъ цифрахъ 15.100 т. р., въ доходъ казны на уплату долговъ по гарантіи и за участіе ея въ прибыляхъ Общества было перечислено 10.807 т. р., или на 381 т. р. болѣе, нежели причиталось бы въ пользу казны при той же чистой прибыли, но при дѣйствовавшемъ до 1912 г. распредѣленіи ея ¹⁾).

Что же касается измѣненія условій опредѣленія выкупного вознагражденія за предпріятіе, то новыми условіями устранена возможность выплаты казной болѣе выкупной суммы, при наличіи за Обществомъ долговъ по гарантіи, нежели сумма, которую пришлось бы выплатить при томъ же чистомъ доходѣ, но при отсутствіи долговъ по гарантіи, каковое условіе дѣйствовавшего до 1912 года способа опредѣленія выкупной суммы, дѣлало при существующемъ соотношеніи доходности и задолженности Общества по гарантіи выкупъ предпріятія съ финансовой стороны крайне невыгоднымъ.

Изъясненное выше отношеніе къ праву Правительства на выкупъ желѣзнодорожныхъ предпріятій побудило также отдалить срокъ выкупа предпріятія Общества Московско-Казанской жел. дороги до 1930 года, предоставивъ ему сооруженіе линій Казань—Екатеринбургъ и Нижній-Новгородъ — Котельничъ съ вѣтвями къ Воткинскому и Ижевскому заводамъ и къ г. Яранску, а также съ мостами черезъ Волгу и Оку въ Нижнемъ-Новгородѣ, протяженіемъ 1.374 версты и обязавъ Общество сверхъ упомянутыхъ линій, построить въ районѣ его по первому требованію Правительства свыше 2.000 верстъ новыхъ линій и вѣтвей. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ распредѣленіе чистой

¹⁾ Графическое изображеніе прежней и дѣйствующей схемъ распредѣленія чистой прибыли Общества приведено въ особомъ приложеніи.

прибыли Общества введено изменение, заключающееся в томъ, что изъ означенной чистой прибыли, послѣ отчисленія подлежащей суммы въ погасительный фондъ акціонернаго капитала, до выдачи какого либо дивиденда акціонерамъ сверхъ гарантированнаго дохода на акціи, 15% чистой прибыли будетъ поступать въ казну за участіе ея въ прибыляхъ Общества; равнымъ образомъ, послѣ того, какъ дивидендъ вмѣстѣ съ гарантированнымъ доходомъ, превзойдетъ 28 руб. на акцію, изъ остатка за означеннымъ отчисленіемъ въ пользу казны будетъ поступать $\frac{3}{4}$ этого остатка, тогда какъ по дѣйствовавшему распределенію отчисленіе въ пользу казны составляло $\frac{2}{3}$ этого остатка ¹⁾.

Послѣдствіе для казны новаго распределенія чистой прибыли Общества Московско-Казанской ж. д. будетъ заключаться в томъ, что при чистой прибыли, равной той, которая была получена Обществомъ въ 1912 году, доля казны въ этой чистой прибыли увеличится на сумму нѣсколько болѣе 436 тыс. рублей.

Равнымъ образомъ, условія опредѣленія выкупнаго вознагражденія за акціи Общества Московско-Казанской ж. д. дополнены ограниченіемъ размѣра такового суммой, составляющей 625 рублей на непогашенную акцію, при чемъ эта выкупная сумма можетъ быть выплачена Обществу не только въ видѣ ренты, какъ это предусмотрено было дѣйствующимъ уставомъ, но и единовременно.

Затѣмъ, въ настоящее время заключено соглашеніе съ Обществомъ Московско-Кіево-Воронежской жел. дор. объ условіяхъ отсрочки выкупа предпріятія Общества въ казну, и 19 января 1914 года Высочайше утверждено дополненіе къ уставу Общества, на основаніи котораго Общество обязано соорудить въ районѣ эксплуатируе-

¹⁾ Графическое изображеніе схемы прежняго и дѣйствующаго распределенія чистой прибыли Общества приведено въ особомъ приложеніи.

мыхъ имъ линій свыше 1.200 верстъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, произвести расходы по перестройкѣ нѣкоторыхъ узкоколейныхъ линій Общества на широкую колею, по усиленію существующихъ линій и устройствъ Общества и по пріобрѣтенію новаго подвижнаго состава, съ затратой на означенныя работы и поставки суммы свыше 180 милл. рублей; вмѣстѣ съ тѣмъ на Общество возложена обязанность, въ случаѣ требованія о томъ Правительства, передать въ казну участокъ Одесса—Черкасы строящейся Обществомъ линіи Одесса—Бахмачъ, при условіи принятія казною на себя платежей по капиталамъ, выпущеннымъ для сооруженія названнаго участка и половины платежей по капиталу, выпущенному для сооруженія моста черезъ р. Днѣпръ въ Черкассахъ.

Измѣненіе размѣра участія казны въ чистыхъ прибыляхъ Общества заключается въ томъ, что тогда какъ при дѣйствовавшемъ распредѣленіи чистой прибыли Общества избытокъ таковой надъ отчисленіемъ въ пользу акціонеровъ изъ чистой прибыли суммы, составляющей по 17 рублей на акцію ¹⁾ сверхъ гарантированнаго дохода, дѣлился на три части, изъ коихъ двѣ поступали въ казну въ видѣ участія ея въ прибыляхъ Общества, по новому распредѣленію означенный избытокъ будетъ дѣлиться на пять равныхъ частей, изъ коихъ четыре будутъ поступать въ пользу казны).

Послѣдствіемъ такого измѣненія распредѣленія чистой прибыли явится то, что, при чистой прибыли, равной полученной Обществомъ въ 1912 году и составившей 11.541.869 руб., доля казны по новому распредѣленію составитъ 7.865.835 р., тогда какъ по дѣйствовавшему распредѣленію она составила 6.844.580 р., или на 1.021 т. р. менѣе.

1) Что составляетъ 9% на акціонерный капиталъ.

2) Графическое изображеніе схемы прежняго и дѣйствующаго распредѣленія чистой прибыли Общества приведено въ особомъ приложеніи.

Равнымъ образомъ въ условія опредѣленія выкупного вознагражденія за предпріятіе Общества введено то ограниченіе, что означенное выкупное вознагражденіе не можетъ превзойти четырехкратнаго размѣра непогашеннаго акціонернаго капитала.

Наконецъ, въ настоящее время закончены переговоры съ Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги объ отдаленіи наступающаго въ 1915 году срока выкупа предпріятія Общества въ казну, но пока состоявшееся съ Обществомъ соглашеніе не оформлено. Выкупъ предпріятія Общества въ 1915 году невыгоденъ съ финансовой стороны, такъ какъ, на основаніи условій опредѣленія выкупной суммы по дѣйствующему уставу Общества, принимаемый къ расчету средній чистый доходъ Общества не можетъ быть менѣе чистаго дохода послѣдняго передъ выкупомъ года; принимая во вниманіе, что доходность Общества непрерывно растетъ, для опредѣленія выкупной суммы необходимо было бы исходить изъ чистаго дохода послѣдняго года.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, выкупъ этотъ невыгоденъ и по экономическимъ соображеніямъ, такъ какъ районъ, обслуживаемый линіями Общества, требуетъ дальнѣйшаго развитія на немъ рельсовыхъ путей. Въ виду сего, въ связи съ отсрочкой выкупа предпріятія до 1931 года, на Общество предположено возложить обязанность соорудить около 1.653 вер. новыхъ желѣзныхъ дорогъ (С.-Петербургъ — Орель, съ вѣтвями къ г.г. Болхову, Бѣлому и Демянску, Крестцы — Луга, Смоленскъ — Юрьевъ и вѣтвь къ Опочкѣ), усилить участіе казны въ прибыляхъ Общества и измѣнить условія опредѣленія выкупного вознагражденія, устранивъ между прочимъ изъ него упомянутое невыгодное условіе. Что касается распредѣленія чистой прибыли Общества, то по дѣйствующему распредѣленію таковой участіе казны въ чистой прибыли наступаетъ послѣ того, какъ на каждую непога-

шенную акцію отчислено по 9 р. и на каждую погашенную по 4 рубля, при чемъ изъ превышенія надъ указаннымъ отчисленіемъ въ пользу казны поступаетъ $\frac{2}{3}$. По проектируемому распредѣленію участіе казны въ чистой прибыли въ размѣрѣ $\frac{2}{3}$ превышенія надъ указанными выше отчисленіями предположено сохранить лишь до тѣхъ поръ пока дополнительно въ дивидендъ акціонеровъ не будетъ отчислено, соотвѣтственно современной доходности предпріятія, по 12 р. на акцію и, слѣдовательно въ доходъ казны сумма, составляющая 24 рубля на акцію. Въ дальнѣйшемъ же распредѣленіи могущаго оказаться остатка чистой прибыли участіе казны предположено усилить и если этотъ остатокъ не превыситъ суммы, составляющей 12 рублей на акцію, то $\frac{1}{4}$ его будетъ отчисляться въ пользу обществъ и $\frac{3}{4}$ —въ пользу казны; наконецъ если и за указанными отчисленіями окажется остатокъ чистой прибыли, то $\frac{1}{5}$ этого остатка будетъ отчисляться въ пользу акціонеровъ и $\frac{4}{5}$ будетъ поступать въ пользу казны ¹⁾).

Что же касается условій опредѣленія выкупного вознагражденія за предпріятіе Общества, то, независимо отъ устраненія вышеупомянутаго невыгоднаго постановленія о вліяніи доходности послѣдняго передъ выкупомъ года на размѣръ выкупной суммы, размѣръ выкупного вознагражденія за акцію предположено ограничить 525 рублями, т. е. суммой, которую Общество могло бы получить за акцію въ случаѣ выкупа его предпріятія съ 1 января 1915 года.

Какъ видно изъ вышеизложеннаго, приведенныя выше измѣненія въ распредѣленіи чистой прибыли съ увеличеніемъ участія въ ней казны, достигнутыя соглашеніями съ Обществами Владикавказской, Московско-

¹⁾ Графическое изображеніе дѣйствующей и проектируемой схемъ распредѣленія чистой прибыли Общества приведено въ особомъ приложеніи.

Казанской, Московско-Кіево-Воронежской и Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дорогъ (съ послѣднимъ Обществомъ пока не законченное), представляютъ каждое своеобразную схему, причемъ размѣръ увеличенія участія казны по каждой изъ этихъ схемъ неодинаковъ. Объясняется это тѣмъ обстоятельствомъ, что при введеніи новаго распредѣленія чистой прибыли невозможно было не считаться съ фактическимъ положеніемъ и размѣромъ дохода, получаемымъ акціонерами во время переговоровъ, и обусловливавшимъ биржевую расцѣнку соответственныхъ акцій. вмѣстѣ съ тѣмъ приходилось имѣть дѣло съ уже давно дѣйствовавшими схемами распредѣленія чистыхъ прибылей, въ которыхъ былъ закрѣпленъ минимальный доходъ на акцію, послѣ полученія котораго наступало болѣе или менѣе значительное участіе казны въ чистой прибыли, причемъ сохраненію указанія наэтотъ минимальный предѣлъ при выработкѣ новой схемы распредѣленія чистой прибыли акціонеры придавали существенное значеніе; такими предѣлами для Общества Владикавказской желѣзной дороги—было 30 рублей на акцію, для Общества Московско-Казанской—25 рублей на акцію, для Общества Московско-Кіево-Воронежской ж. д.—17 р. на акцію. Поэтому, идя на встрѣчу желаніямъ Правительства увеличить участіе казны въ прибыляхъ, акціонеры соглашались на болѣе выгодное для казны распредѣленіе остатка чистой прибыли сверхъ этихъ предѣловъ, съ тѣмъ, чтобы самые предѣлы были сохранены безъ измѣненія. Наконецъ, нельзя было не считаться и съ тѣмъ обстоятельствомъ, что выкупъ предпріятій Обществъ Владикавказской, Московско-Казанской и Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дорогъ не угрожалъ интересамъ акціонеровъ никакими потерями и по условіямъ опредѣленія выкупной суммы выкупное вознагражденіе за акцію Владикавказской и Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзныхъ дорогъ даже превосходило ихъ биржевую цѣну. Поэтому, если бы имъ было предложено слишкомъ рѣзкое

увеличеніе участія казны въ ихъ прибыляхъ, они скорѣй отказались бы отъ заключенія соглашенія и предпочли бы выкупъ предпріятія. Вслѣдствіе этихъ причинъ наиболѣе выгодное измѣненіе распредѣленія чистой прибыли удалось выговорить у Общества Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги, такъ какъ, съ одной стороны, выкупъ предпріятія былъ невыгоденъ для акціонеровъ, съ другой же стороны, чистая прибыль Общества весьма значительно превысила предѣльную сумму дивиденда на акцію (17 руб. на акцію въ 20 ф. ст.), послѣ достиженія котораго наступало участіе казны въ чистой прибыли, и потому оказалось возможнымъ выговорить въ пользу казны уступку 80% превышенія чистой прибыли сверхъ указаннаго отчисленія по 17 руб. на акцію.

Вообще рѣшеніе вопроса, представляется ли то или иное распредѣленіе чистой прибыли желѣзнодорожнаго Общества выгоднымъ или невыгоднымъ для казны, весьма затруднительно, такъ какъ, во первыхъ, нѣтъ никакихъ основаній для вывода формулы участія казны въ прибыляхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, которую возможно было бы почитать достаточной и выгодной для казны, а во вторыхъ—какъ выше сказано, каждое желѣзнодорожное Общество имѣетъ свои особенности, и потому едва ли возможно избрать для сужденія о выгоды или невыгоды распредѣленія чистой прибыли какого нибудь Общества критеріемъ распредѣленіе чистой прибыли другого Общества, такъ какъ распредѣленіе прибыли каждаго Общества создано исторически подъ вліяніемъ, именно, особенностей образованія или существованія этого Общества.

Конечно, если сравнивать участіе, которое принимаетъ казна въ чистыхъ прибыляхъ Общества Московско-Казанской ж. д., съ участіемъ, предусмотрѣннымъ, на примѣръ, уставомъ Общества Юго-Восточныхъ ж. д., изъ чистой прибыли которыхъ въ казну поступаетъ 80% послѣ отчисленія 5% на акціонерный капиталъ въ дивидендъ акціонеровъ, или

Общества Сѣверо-Донецкой ж. д., участіе казны въ чистой прибыли котораго съ увеличеніемъ чистой прибыли сильно возрастаетъ, то окажется, что изъ чистой прибыли Московско-Казанской ж. д. казна получаетъ меньшую долю, нежели изъ чистыхъ прибылей упомянутыхъ дорогъ. Но нельзя же не принять въ соображеніе, что при образованіи Общества Юго-Восточныхъ дорогъ были списаны долги, въ суммѣ около 115 милл. р., по гарантіи капиталовъ дорогъ, изъ коихъ это Общество образовалось, и естественной компенсаціей казны было установленіе такого распредѣленія чистой прибыли Общества Юго-Восточныхъ ж. д., при которомъ на долю казны причиталась бы наибольшая доля этой чистой прибыли. Что же касается Общества Сѣверо-Донецкой жел. дороги, то предусмотрѣнное уставомъ его, при его образованіи, распредѣленіе чистой прибыли, которая была еще въ предположеніи и будущій размѣръ которой былъ совершенно гадагелень, могло представляться выгоднымъ и для самихъ учредителей Общества, такъ какъ все же участіе казны въ чистой прибыли наступаетъ послѣ того, какъ дивидендъ на акціи составитъ 8%.

Уставами нѣкоторыхъ другихъ новыхъ Обществъ предусмотрено еще болѣе выгодное для казны распредѣленіе чистой прибыли, но неизвѣстно, когда доходность ихъ достигнетъ такихъ размѣровъ, при которыхъ выгоды этого распредѣленія будутъ использованы казною.

Когда же дѣло идетъ объ измѣненіи распредѣленія чистой прибыли Обществъ существующихъ, то конечно нельзя не считаться съ той чистой прибылью, которую они уже фактически получали въ моментъ предполагаемаго измѣненія, и съ тѣми предѣлами, по достиженіи которыхъ дивидендомъ акціонеровъ наступаетъ участіе казны въ этой чистой прибыли. Лишь въ особыхъ обстоятельствахъ, при которыхъ состоялось преобразование Общества Рязанско - Козловской ж. д. въ Общество Рязанско-

Уральской ж. д., можно найти объяснение того, что акционеры Общества согласились на установление такого распределения чистой прибыли, при котором они рисковали, что супердивиденд их окажется ограниченным суммой около 80 рублей на акцию, тогда как до преобразования Общества он достигал 140 рублей на акцию.

Если сгруппировать вышеприведенные сведения о развитии нашей железнодорожной сети за минувшее десятилетие, то протяжение сооруженных и сооружаемых железнодорожных линий и выпущенные для этой цели капиталы могут быть распределены, по способу осуществления этих линий, по следующим категориямъ.

А. Железнодорожные линии сооруженные и сооружаемые съ гарантией Правительствомъ выпущенныхъ ими облигационныхъ капиталовъ:

	Протяжение версть.	Строительная стоимость	Реализованные капиталы.	
			Акционерные.	Облигационные.
Р у б л е й.				
Обществами, образованными до 1908 г.				
Открытыя для движенія	371	29.190.268	—	34.835.194
Находящіяся въ сооруженіи	4.304	403.054.944	3.417.000	269.693.384
Обществами, образованными послѣ 1908 г.:				
Открытыя для движенія	1.316	107.144.073	14.499.800	127.609.742
Находящіяся въ сооруженіи	8.795	627.197.876	76.242.112	573.728.582
Итого	14.786	1.166.577.361	94.158.912	1.005.866.902

Б. Железнодорожные линии сооруженные и сооружаемые безъ гарантіи Правительствомъ выпущенныхъ ими облигационныхъ капиталовъ:

Открытыя для движенія	159	2.694.497	1.804.950	4.935.000
Находящіяся въ сооруженіи	119	9.443.150	5.394.750	2.433.000
Итого	278	12.137.647	7.199.700	7.368.000
Всего	15.064	1.178.715.008	101.358.612	1.013.234.902

В. Желѣзнодорожныя линіи и вѣтви, сооруженныя на единоличныя средства предпринимателѣй—81 верста.

При этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что кромѣ реализованныхъ до 1 февраля 1914 года для постройки приведенныхъ желѣзныхъ дорогъ облигаціонныхъ капиталовъ съ гарантіей Правительства, въ суммѣ 1.005.866.902 руб., представится необходимымъ выпустить въ ближайшемъ времени облигаціонные займы для полученія средствъ, необходимыхъ тѣмъ желѣзнодорожнымъ Обществамъ ¹⁾, которыя реализовали разрѣшенные имъ облигаціонные займы не въ полномъ объемѣ, а также тѣмъ, которыя не могли принять участія въ заключенномъ въ началѣ 1914 года займѣ.

Но кромѣ того въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ уже рассмотрѣны и подлежатъ дальнѣйшему направленію въ установленномъ порядкѣ дѣла о сооруженіи нижеслѣдующихъ желѣзныхъ дорогъ:

	Протяженіе.	Стоимость.
Орель — Царское Село, Смоленскъ—Юрьевъ и Новгородъ—Луга, съ вѣтвями (О-ва М.-В.-Р. ж. д.)	1.667 в.	138.224.400 р.
Орскъ—Троицкъ и Ки- сканъ—Бердяушъ (О-ва Троицкой ж. д.)	844 »	57.664.000 »
Ея-Преградное	90 »	2.250.000 »
Верхне-Волжская	322 »	20.445.000 »
Южно-Сибирская	1.803 »	131.835.000 »
Боржомъ-Карсеская	351 »	60.665.000 »
Алять-Астаринская	305 »	21.425.000 »

¹⁾ Обществамъ Троицкой, Армавиръ-Туапсинской, Сѣверо-Восточно-Уральской, Черноморско-Кубанской, Аккерманской жел. дорогъ, Обществу желѣзнодорожныхъ вѣтвей и Первому Обществу подъѣздныхъ путей.

	Протяженіе.	Стоимость.
Скадовская	244 в.	18.132.000 р.
Кокчетавская	128 »	9.464.000 »
Саратовъ—Маріуполь	941 »	108.000.000 »
Уфа—Оренбургъ	381 »	28.970.000 »
Итого	7.076 в.	597.074.400 р.

Такой интенсивный ростъ развитія нашей рельсовой сѣти не можетъ, конечно, не остановить вниманія, съ одной стороны, на тѣхъ послѣдствіяхъ, которыя могутъ возникнуть для Государственнаго Казначейства вслѣдствіе того, что означеннымъ капиталамъ присвоена гарантія Правительства и слѣдовательно въ случаѣ недостатка чистаго дохода желѣзныхъ дорогъ, построенныхъ на эти капиталы, недостающія на уплату процентовъ и погашенія по означеннымъ капиталамъ средства необходимо будетъ ассигновать изъ Государственнаго Казначейства, съ другой же стороны, на затрудненіяхъ, которыя могутъ встрѣтиться при попыткахъ помѣстить столь значительные разрѣшенные къ выпуску облигаціонные займы на денежномъ рынкѣ, емкость котораго, конечно, ограничена.

Что касается послѣдствій для интересовъ Государственнаго Казначейства, то размѣръ риска приплатъ изъ казны по гарантіи опредѣляется тѣмъ обстоятельствомъ, что по выпущеннымъ съ 1908 года до настоящаго времени капиталамъ ежегодный платежъ процентовъ интереса и погашенія составляетъ въ круглыхъ цифрахъ 35 милл. р. Изъ этой суммы лишь платежъ 5.853 тыс. руб., по капиталу 127.236.542 р., въ виду открытія правильнаго движенія на подлежащихъ дорогахъ, падаетъ на эксплуатаціонные доходы Обществъ, выпустившихъ этотъ капиталъ, причемъ, за исключеніемъ Волго-Бугульминской жел. дор., дохода которой не хватаетъ въ суммѣ около 530 тыс. руб. для покрытія лежащихъ на ней платежей, доходы остальныхъ дорогъ оказались достаточными для покрытія обяза-

тельныхъ платежей, вслѣдствіе чего со стороны казны приплатъ по гарантіи выпущенныхъ ими капиталовъ не требуется. Что же касается остальной суммы платежей, въ суммѣ свыше 29 милл. руб., то необходимыя для покрытія ихъ средства, впредь до открытія на реализовавшихъ эти капиталы желѣзныхъ дорогахъ правильнаго движенія, относятся на строительные капиталы.

Конечно, въ настоящее время невозможно съ точностью предвидѣть, каковы будутъ результаты эксплуатаціи дорогъ, находящихся нынѣ въ постройкѣ, и окажутся ли ихъ доходы достаточными, чтобы покрыть какъ расходы эксплуатаціи, такъ и платежи ихъ по облигаціоннымъ займамъ. Однако нельзя не обратить вниманія на то, что изъ числа строящихся въ настоящее время жел. дорогъ такія дороги, какъ Западно-Уральская, Сѣверо-Восточно-Уральская, Алтайская, Кольчугинская, Кулундинская, Олонецкая, Семирѣченская, Черноморская, Среднекавказская, и Ачинскъ-Минусинская, общимъ протяженіемъ 4.077 верстъ, являются по преимуществу дорогами будущаго, и сооруженіе ихъ должно сначала призвать къ жизни разработку естественныхъ богатствъ ихъ раіоновъ, послѣ чего лишь возможно ожидать, что грузовое движеніе на нихъ разовьется въ мѣрѣ, обеспечивающей ихъ достаточнымъ доходомъ для покрытія обязательныхъ платежей.

Затѣмъ въ числѣ разсмотрѣнныхъ Комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, но пока не разрѣшенныхъ къ осуществленію установленнымъ порядкомъ, имѣются такія дороги, какъ Южно-Сибирская, протяженіемъ 1.803 версты и стоимостью 131.835.000 руб., Боржомъ-Карсская, протяженіемъ 351 вер. и стоимостью 60.665.000 руб., Алять-Астара, протяженіемъ 305 вер. и стоимостью 21.425.000 р. Постройка этихъ дорогъ вызывается стратегическими, политическими и колонизаціонными соображеніями и потому слѣдуетъ ожидать, что для разрѣшенія ихъ постройки не встрѣтятся препятствій, но доходность ихъ повидимому,

весьма продолжительное время будетъ недостаточна, и въ случаѣ ихъ постройки значительный промежутокъ времени казна будетъ нести на себѣ тяжесть приплатъ по гарантіи ихъ облигаціонныхъ капиталовъ.

По подсчетамъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ первые годы эксплуатаціи не всѣ изъ строящихся въ настоящее время желѣзныхъ дорогъ можно считать обезпеченными доходностью, достаточной для покрытія обязательныхъ платежей, и общая сумма приплатъ по гарантіи капиталовъ этихъ дорогъ исчислена Комиссіей въ суммѣ свыше 8 милл. рублей. Хотя вслѣдствіе этого и послѣдуетъ измѣненіе въ неблагопріятную сторону соотношенія между прибылями и убытками казны отъ участія ея въ частномъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, однако слѣдуетъ имѣть въ виду, что одновременно съ необходимостью производить указанные платежи, долженъ будетъ возрасти доходъ существующей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ перевозки новыхъ грузовъ, которые получатся вслѣдствіе постройки этихъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ общая сумма этого дохода исчислена Комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ 11 милл. рублей въ годъ; такимъ образомъ въ окончательномъ результатѣ средства Государственнаго Казначейства отъ постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ не пострадаютъ.

При этомъ нельзя не отмѣтить, что доходы Государственнаго Казначейства отъ постройки желѣзныхъ дорогъ конечно не исчерпываются тѣми доходами, которые поступаютъ въ Государственную казну непосредственно отъ самихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, въ видѣ участія казны въ прибыляхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, или изъ кассъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ перевозки по нимъ доставляемыхъ новыми желѣзными дорогами новыхъ грузовъ.

Такъ, на примѣръ, дивидендъ по акціямъ большинства желѣзныхъ дорогъ (за исключеніемъ Лодзинской фабричной и Московско-Кіево-Воронежской ж. д.), а также доходъ по

облигаціямъ обложены 5% сборомъ съ доходовъ отъ капиталовъ.

Хотя облигаціонные займы, реализованные за границей въ иностранной валютѣ, съ паритетомъ на русскую валюту, освобождены отъ купоннаго налога, но освобождены собственно держатели облигацій, желѣзнодорожныя же Общества обязаны вносить въ казну причитающійся по купонамъ отъ ихъ облигацій 5% государственный налогъ изъ своихъ доходовъ, включая его во время постройки въ строительный капиталъ, а затѣмъ въ расходы эксплуатаціи. Этотъ сборъ съ доходовъ по капиталамъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, которыя приведены выше, достигаетъ 3 милл. рублей. Налогъ же съ дивиденда, выданнаго акціонерамъ въ 1913 г. составилъ 650 т. р.

Затѣмъ, такъ какъ валовой доходъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ (за исключеніемъ оборотныхъ и безденежныхъ статей дохода) составилъ, напр., въ 1912 г. около 297 милл. рублей, и $\frac{1}{2}$ % отъ этого валового дохода подлежитъ зачисленію въ доходъ казны на содержаніе инспекціи, то, слѣдовательно, въ доходы казны на усиленіе средствъ Министерства Путей Сообщенія поступило отъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ 1912 году около 1,5 милл. рублей.

Равнымъ образомъ расходы по содержанію жандармской полиціи производятся частными желѣзными дорогами изъ ихъ эксплуатаціонныхъ средствъ, что освобождаетъ казну отъ необходимости производить ассигнованія для указаннаго назначенія, а также перевозка почты производится огромнымъ большинствомъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ бесплатно.

Наконецъ, тѣ побочные доходы и выгоды, которые получаетъ государство вслѣдствіе развитія въ немъ усовершенствованныхъ путей сообщенія, хотя и не поддаются цифровой оцѣнкѣ, тѣмъ не менѣе они настолько значительны, что несомнѣнно превосходятъ тѣ жертвы, которыя можетъ

понести государство, приплачивая по гарантіи желѣзно-дорожныхъ капиталовъ.

Обращаясь къ тѣмъ затрудненіямъ, которыя можетъ встрѣтить реализація какъ разрѣшенныхъ уже къ выпуску облигаціонныхъ капиталовъ, такъ и тѣхъ капиталовъ, которые потребуются для постройки желѣзныхъ дорогъ уже рассмотрѣнныхъ въ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и одобренныхъ Совѣтомъ Министровъ, необходимо пояснить, что опасенія эти могли бы быть основаны на томъ обстоятельстве, что главнымъ денежнымъ рынкомъ, на которомъ возможно рассчитывать на размѣщеніе гаран-тированныхъ Правительствомъ облигацій, является французскій рынокъ. Хотя часть облигаціонныхъ капиталовъ, реализованныхъ образовавшимися въ послѣднее время желѣзнодорожными Обществами помѣщена и на другихъ иностранныхъ рынкахъ, какъ напр., облигаціи общества Армавирь-Туапсинской, Троицкой и Кокандь-Наманганской жел. дорогъ—на англійскомъ рынкѣ, облигаціи Гербы-Кѣлецкой и Владикавказской жел. дорогъ на германскомъ рынкѣ, второй выпускъ облигацій Сѣверо-Донецкой ж. д. и облигаціи Перваго Общества подъѣздныхъ путей на бельгійскомъ рынкѣ, но тѣмъ не менѣе главная масса облигацій помѣщена на французскомъ рынкѣ, наиболѣе значительномъ по своей емкости. Но къ этому рынку предъявляются требованія и другими государствами; такъ, напримѣръ, въ послѣднее время государства Балканскаго полуострова, нуждающіяся въ значительныхъ денежныхъ средствахъ для ликвидаціи послѣдствій происходившихъ на полуостровѣ войнъ, предъявляютъ усиленный спросъ на свободныя денежные средства, причемъ предлагаемыя ими условія займовъ могутъ предусматривать болѣе значительныя выгоды, какъ синдикатамъ банковъ, принимающимъ на себя ихъ размѣщеніе въ публикѣ, такъ и держателямъ ихъ, нежели условія, пріемлемыя для размѣщенія русскихъ желѣзнодорожныхъ облигацій.

Само по себѣ указанное обстоятельство сокращаетъ размѣръ средствъ, которыя могутъ быть предоставлены нашимъ желѣзнодорожнымъ Обществамъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ при существовавшемъ до сихъ поръ порядкѣ реализаціи облигаціонныхъ займовъ желѣзнодорожными Обществами, при которомъ, каждому изъ нихъ предоставлялась забота самостоятельно пріискать рынокъ для размѣщенія разрѣшенныхъ имъ займовъ, получалось такое положеніе, что то или иное желѣзнодорожное Общество, успѣвшее найти рынокъ для размѣщенія разрѣшеннаго ему займа, стремилось обезпечить себя реализаціей всей суммы займа въ полномъ его объемѣ, хотя текущая потребность его въ денежныхъ средствахъ могла бы быть удовлетворена значительно меньшей суммой, нежели получаемая отъ реализаціи всего займа, такъ какъ время постройки всякой желѣзной дороги длится нѣсколько лѣтъ, а слѣдовательно и потребность въ денежныхъ средствахъ распределяется на соотвѣтственный рядъ лѣтъ.

Кромѣ того одновременное появленіе на денежномъ рынкѣ предложеній помѣщенія облигаціонныхъ займовъ, съ одинаковымъ срокомъ погашенія и обезпеченныхъ одинаковымъ доходомъ, на сумму, превышающую емкость даннаго денежнаго рынка, должно неизбѣжно вести къ пониженію предлагаемаго банками реализаціоннаго курса облигацій и къ стремленію выговорить тѣ или инныя льготы въ отношеніи сроковъ предоставленія въ распоряженіе желѣзнодорожныхъ Обществъ вырученныхъ отъ реализаціи облигацій суммъ, размѣра процента, начисляемаго на суммы, полученныя отъ реализаціи облигацій и временно остающіяся на текущихъ счетахъ Обществъ въ реализовавшихъ облигаціи банкахъ и т. п.

Однако, какъ затрудненія въ пріисканіи необходимыхъ капиталовъ, такъ и возможное отягченіе условій желѣзнодорожныхъ займовъ могутъ почитаться нынѣ въ значительной степени устраненными.

Въ видахъ устраненія этихъ затрудненій и убытковъ представилось цѣлесообразнымъ придать извѣстную организованность реализаціи русскихъ желѣзнодорожныхъ займовъ на иностранныхъ рынкахъ.

Для достиженія указанной цѣли Министромъ Финансовъ, путемъ переговоровъ съ французскимъ правительствомъ и представителями французскихъ банковъ, установленъ такой порядокъ, на основаніи коего заранее выясняется вся свободная на французскомъ денежномъ рынкѣ сумма, которая можетъ быть обращена на реализацію русскихъ желѣзнодорожныхъ облигацій, и на всю выяснившуюся, такимъ образомъ, сумму выпускаются одновременно облигаціонные займы нуждающихся въ денежныхъ средствахъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, причемъ всѣ эти займы выпускаются съ одинаковымъ процентомъ роста и погашенія и съ одинаковыми сроками оплаты купоновъ и погашенія займа, причемъ размѣръ участія cadaго отдѣльнаго желѣзнодорожнаго Общества въ такомъ общемъ займѣ опредѣляется по соображенію съ потребностями даннаго Общества на текущій годъ.

Впервые такой одновременный составной желѣзнодорожный облигаціонный заемъ заключенъ въ началѣ 1914 года, въ суммѣ двухсотъ сорока девяти милліоновъ рублей, въ каковой суммѣ опредѣлилась на первую половину 1914 г. емкость французскаго денежнаго рынка, и выгода этого нововведенія заключается въ слѣдующемъ. Какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, общая потребность въ денежныхъ средствахъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, которыя получили право на реализацію ихъ облигаціонныхъ капиталовъ, превышаетъ уже 600 милл. руб., причемъ облигаціонные займы стародѣйствующихъ Обществъ, какъ Московско-Казанской или Московско-Кіево-Воронежской, превышаютъ для перваго 135 милл. рублей нарицательныхъ, для втораго — 236 милл. рублей нарицательныхъ. Если бы каждому изъ желѣзнодорожныхъ Об-

ществъ, которыя имѣютъ право реализовать разрѣшенные имъ облигаціонные займы, было предоставлено самостоятельно пріискивать рынки для ихъ размѣщенія, и одному изъ упомянутыхъ Обществъ удалось бы помѣстить на французскомъ рынкѣ разрѣшенный ему заемъ, то, принимая во вниманіе стремленіе желѣзнодорожныхъ Обществъ обезпечить себя средствами, соотвѣтствующими всей суммѣ займа, оказалось бы, что либо вся, либо большая часть емкости французскаго денежнаго рынка была бы исчерпана, и рядъ желѣзнодорожныхъ Обществъ былъ бы лишенъ возможности размѣстить на этомъ рынкѣ свои займы, а слѣдовательно и приступить къ постройкѣ разрѣшенныхъ имъ желѣзныхъ дорогъ. Въ настоящее же время, благодаря принятой системѣ, получили удовлетвореніе потребности текущаго года Общества Московско-Казанской, Московско-Кіево-Воронежской, Рязанско-Уральской, Ачинскъ-Минусинской, Бухарской, Олонецкой, Подольской, Сѣверо-Донецкой и Ферганской жел. дорогъ и, такимъ образомъ, всѣ эти Общества могутъ съ 1914 года приступить къ постройкѣ разрѣшенныхъ имъ желѣзнодорожныхъ линій.

Въ то же время обезпечена, путемъ тѣхъ же переговоровъ съ французскимъ правительствомъ и съ банками, возможность и въ послѣдующіе годы такимъ же порядкомъ удовлетворять ежегодную потребность желѣзныхъ дорогъ въ денежныхъ средствахъ для развитія сѣти и, такимъ образомъ, сооруженіе новыхъ необходимыхъ для страны рельсовыхъ путей не должно повидимому въ ближайшіе, по крайней мѣрѣ, годы встрѣтить препятствій въ недостаткѣ потребныхъ капиталовъ.

Какъ видно изъ приведеннаго выше обзора развитія нашей рельсовой сѣти, наша финансовая желѣзнодорожная политика за послѣднее десятилѣтіе была направлена по тому же пути, по которому она слѣдовала съ первыхъ дней возникновенія у насъ желѣзныхъ дорогъ,

и одновременное примѣненіе системы государственнаго и частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, при полномъ сознаніи невозможности достаточнаго развитія у насъ рельсовыхъ путей безъ содѣйствія частныхъ капиталовъ, устранило колебанія и попытки теоретическаго разслѣдованія сравнительныхъ преимуществъ одной системы передъ другой, которыя неизбѣжно, какъ показываетъ исторія нашего желѣзнодорожнаго дѣла, влекли за собой замедленіе въ постройкѣ необходимыхъ желѣзныхъ дорогъ.

Конечно, въ настоящее время затруднительно оцѣнить тѣ потери, которыя понесло государство вслѣдствіе того, что оно не было въ полной мѣрѣ оборудованно рельсовыми путями достаточнаго протяженія; равнымъ образомъ нельзя предугадать, какого расцвѣта достигла бы наша промышленность и торговля, если бы развитіе нашей рельсовой сѣти временами не замирало.

Несомнѣнно, что причины, по которымъ постройка нашихъ желѣзныхъ дорогъ происходила столь неравномѣрно, многообразны, и если онѣ отчасти и кроются въ колебаніяхъ, на какой системѣ желѣзнодорожнаго хозяйства остановиться, то колебаніе эти понятны, такъ какъ они имѣли источникомъ опасенія нашихъ государственныхъ дѣятелей, видѣвшихъ недочеты современнаго имъ частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства.

Но опасенія эти, конечно, не могутъ служить основаніемъ для пріостановки постройки желѣзныхъ дорогъ, а должны лишь вызвать напряженную работу для выясненія недочетовъ, для устраненія причинъ, ихъ порождающихъ и для направленія частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства въ надлежащее русло.

Повидимому результаты постройки и эксплуатаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ настоящее время даютъ основаніе считать, что причины недочетовъ періода концессионной системы устранены, и найдено надлежащее управленіе нашего частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства,

а потому не должно, казалось бы, быть мѣста прежнимъ колебаніямъ, и, идя по намѣченному пути совмѣстнаго дѣйствія частныхъ капиталовъ и средствъ Государственнаго Казначейства въ дѣлѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ, можно разсчитывать въ скорѣйшемъ времени увидѣть нашу страну оборудованной рельсовой сѣтью въ предѣлахъ, соотвѣствующихъ ея экономическому росту.