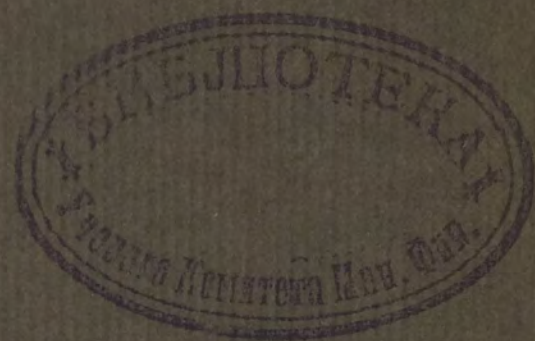


22571
Л. М. Гольдмерштейнъ.



ВОЙНА

И

Очередныя задачи

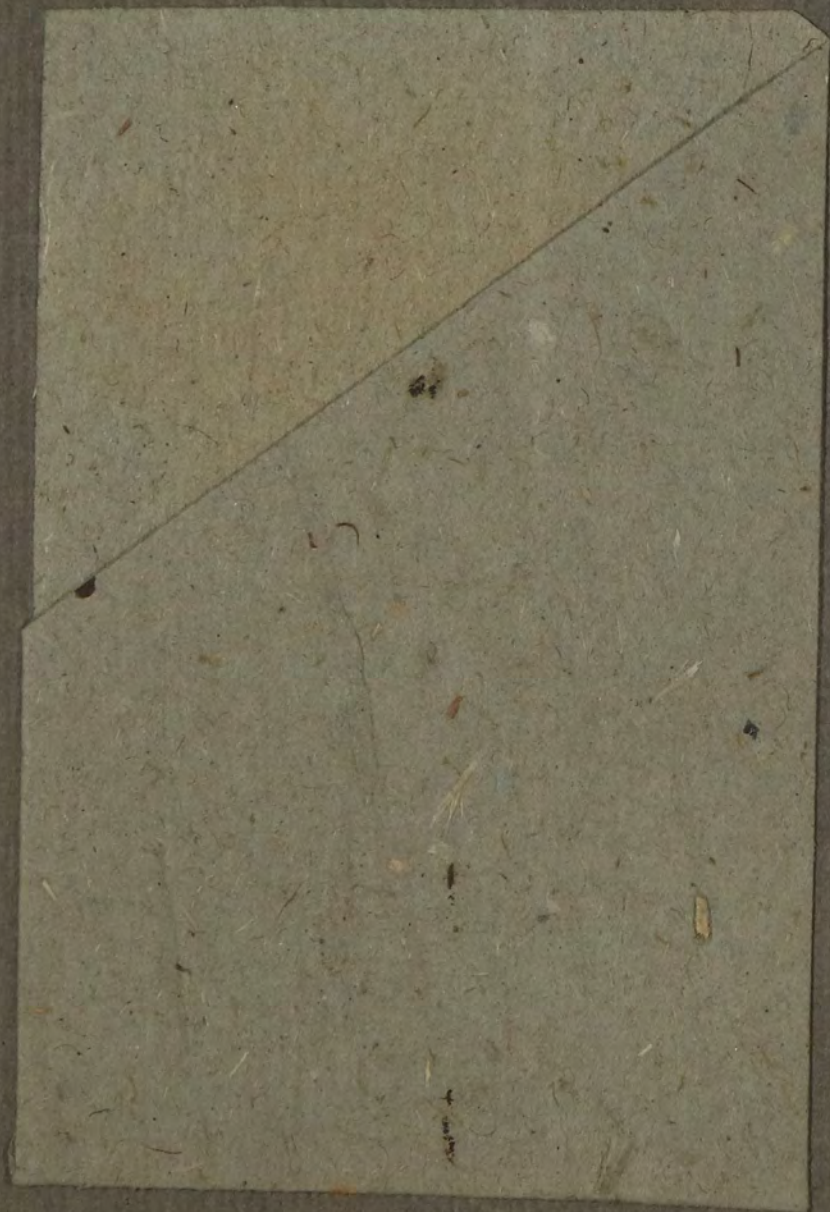
Нашей желѣзнодорожной политики.

Цѣна 50 коп.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-Литографія В. О. Пасторъ, Фонтанка, 94.

1905.



22511

Л. М. Гольдмерштейнъ.



~~25573.~~

ВОЙНА

И

Очередныя задачи

Нашей желѣзнодорожной политики.

39

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-Литографія В. О. Пасторъ, Фонтанка, 94.

1905,

Библиотека им. С. С. С. С. С.

К

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 26 Февраля 1905 г.

75655

Оглавленіе.

Гл. I.	Вмѣсто предисловія	3
Гл. II.	Государство и промышленность теперь и въ ближайшее послѣ войны время	11
Гл. III.	Великій Сибирскій путь	32
Гл. IV.	Изъ исторіи русской желѣзнодорожной поли- тики	47
Гл. V.	Казенное и частное желѣзнодорожное хозяй- ство въ Россіи	82
Гл. VI.	Казенное желѣзнодорожное хозяйство въ Пруссіи	104

Г л а в а I.

Вмѣсто предисловія.

Значительная часть этой книги была написана въ лучшіе дни—въ Августѣ, Сентябрѣ и отчасти Октябрѣ 1903 г. Правда, и тогда уже поговаривали о какихъ-то странныхъ заказахъ и приготовленіяхъ Японіи, начала уже распространяться тревога въ хорошо всегда освѣдомленныхъ высшихъ дѣловыхъ кругахъ Лондона, а по Петербургу ходили слухи о какихъ-то совѣщаніяхъ у Намѣстника въ Портъ-Артурѣ, но подѣ вліяніемъ успокоительныхъ извѣстій изъ подѣ арки на Морской улицѣ настроеніе у всѣхъ было вполне спокойное, и, казалось, маленькая Японія пошумитъ и успокоится на томъ, что не шутка ужъ и «полаять на слона».

Затѣмъ какъ-то сразу событія начали тревожно развиваться, и уже въ Декабрѣ нельзя было сомнѣваться въ томъ, что предѣ нами какой-то серьезный планъ, а не простая дипломатическая шумиха; ясно стало, что тутъ ужъ не до очередныхъ задачъ желѣзнодорожной политики, когда на очередь выступаютъ задачи совсѣмъ иного рода и калибра, и авторъ сложилъ написанные имъ листы до другого, болѣе умѣстнаго дня, когда затронутые имъ вопросы вновь станутъ вопросами жизни. Насталь-ли такой моментъ?

Надо отдать себѣ справедливость—никто у насъ не считаль, что война съ Японіей будетъ только веселой поѣздкой за крестами въ Манчжурію, и о подписаніи мира въ Токио разговоръ съ самаго начала почти неслышно было. Однако очень далеко отъ правды было представленіе о нашемъ врагѣ и въ другомъ отношеніи, и еще долго

послѣ начала военныхъ дѣйствій держалась увѣренность, что на сушѣ японцы не выдержатъ русскаго штыка. Къ величайшему прискорбію кончилось однако дѣло капитуляціей Портъ-Артура. Врагъ оказался во много разъ сильнѣе, чѣмъ мы предполагали, но это именно обстоятельство и заставляетъ насъ быть особенно осторожными въ оцѣнкѣ настоящаго момента. Если бы мы потерпѣли поражение отъ народа завершающаго свою историческую миссію и расшатаннаго внутри, если бы, наконецъ, мы потерпѣли поражение въ войнѣ наступательной, и если бы мы могли какъ—нибудь исправить происшедшее несчастіе, авторъ въ числѣ первыхъ подалъ бы свой голосъ за миръ, въ надеждѣ на то, что современемъ, когда начнется процессъ разложенія противника, можно будетъ наверстать потерянное. Но намъ приходится считаться съ совсѣмъ инымъ положеніемъ. Своимъ противникомъ мы имѣемъ народъ молодой, или, что почти одно и то же, недавно выступившій на историческую арену какъ цѣльное государство, чрезвычайно рѣшительно порвавшій съ тѣмъ именно прошлымъ, отъ котораго мы вотъ ужъ двѣсти лѣтъ отдѣлаться не можемъ, довольно удачно проведеншій у себя широкія гражданскія и общественныя реформы, и, что всего важнѣе, народъ энергичный, стѣсненный на своихъ небольшихъ островахъ и въ то же время любящій войну. Занимая очень благопріятное географическое положеніе и имѣя, по родству расы и культуры, полную возможность вліять на пробуждающійся уже къ новой жизни Китай, такой народъ какъ японцы самымъ фактомъ своего существованія является живой угрозой всѣмъ имѣющимъ владѣнія на Дальнемъ Востокѣ государствамъ, Голландіи, Франціи и Англій, а всѣхъ болѣе Россіи и это потому, что до сихъ поръ (т. е. до войны, а послѣ нея тѣмъ болѣе) Россіи приходится на Дальнемъ Востокѣ идти впередъ для того, чтобы обезпечить необходимый для нея жизненный минимумъ—незамерзающій выходъ къ Тихому Океану, тогда какъ другія государства успѣли захватить принадлежащія имъ на Дальнемъ Востокѣ земли въ болѣе благопріятное время, и теперь озабочены главнымъ образомъ ихъ сохраненіемъ. Для нихъ новыя

приобрѣтенія—роскошь, для Россіи—исторически созданная необходимость, потому что на Дальнемъ Востокѣ, какъ и въ другихъ мѣстахъ, Россія опоздала лѣтъ на пятьдесятъ. Въ такомъ же приблизительно положеніи находится теперь и Японія, которой также важно укрѣпиться на материкѣ Азіи, какъ Россіи важно не пускать ее туда, чтобы не дѣлать борьбу за выходъ къ Тихому Океану еще ожесточеннѣе и продолжительнѣе. И если противъ этого можно было спорить годъ тому назадъ и указывать, какъ дѣлали въ 1895 г. нѣкоторые сановные провидцы, что Японія государство маленькое, и ничего опаснаго для Россіи занятіе имъ Ляодуна не представитъ, то теперь такихъ вещей, надо полагать, никто говорить не станетъ. Японія—врагъ опасный, это мы съ лихвой испытали за послѣдніе 11 мѣсяцевъ, и станетъ во много кратъ опаснѣе, если мы дадимъ ей возможность стать твердой ногой на материкѣ Азіи. Создавъ тамъ крѣпости, доки, гавани, связавъ свои владѣнія съ метрополіей могучимъ флотомъ, изучивъ край такъ, какъ быть можетъ только японцы способны это сдѣлать, раскинувъ широкую сѣть шпионовъ по всему нашему Пріамурью, Забайкалью и Сибири, и въ тоже время скрывая свои замыслы, японцы окажутся въ состояніи заставить насъ или тратить безумныя деньги на сооруженіе крѣпостей и содержаніе огромныхъ армій на Дальнемъ Востокѣ, или отдать всю нашу Забайкальскую окраину на милость побѣдителя. И то, и другое будетъ не пораженіе въ войнѣ. Это—крушеніе историческихъ миссій, отказъ отъ вѣковыхъ задачъ, полное, и притомъ не къ чести намъ служащее измѣненіе всей нашей политики. И все это только потому, что мы не подготовились къ войнѣ, что даже послѣ ея объявленія насъ болѣе интересовали нѣкоторые личные вопросы, потому, что человѣки только и оказывались тамъ, гдѣ нужно было дѣло. Пусть все это будетъ измѣнено—не надо много гражданскаго мужества чтобы кричать объ этомъ хоть на площадяхъ послѣ Великой Хартіи Надеждъ 14 декабря,—но нельзя же забывать и того, что пока мы будемъ тратить время на реформы внутри, положеніе внѣ государства не останется неизмѣн-

нымъ, и быть можетъ къ тому времени, когда внутри все станетъ гладко и ладно, борьба извнѣ окажется совершенно для насъ непосильной. И если это произойдетъ только потому, что въ борьбѣ внутренней стоящія не у власти партіи будутъ радоваться поражению правительства, забывая, что это есть и поражение государства, то не будетъ ли это равносильно старому приему нашихъ князей, которые призывали другъ на друга печенѣговъ и половцевъ?

Тѣмъ не менѣе откуда нибудь да взялось-же это крайнее недовольство нашей дальневосточной политикой, и будетъ быть можетъ не безынтересно разобраться въ вопросѣ, насколько серьезно оно обосновано, и является-ли оно результатомъ дѣйствительнаго изученія нашихъ задачъ на Дальнемъ Востока, или только орудіемъ партійной борьбы. И какъ это ни грустно, автору поневолѣ приходится признаться, что онъ держится именно послѣдняго мнѣнія. Грустно это потому, что того взгляда, противъ котораго принужденъ возстать авторъ, держатся люди, въ любви которыхъ къ Россіи всего менѣе можно сомнѣваться, и политической программѣ которыхъ въ большинствѣ ея пунктовъ авторъ сочувствуетъ; а послѣднее-то обстоятельство и дѣлаетъ тяжелой задачу выяснить, какъ незнакомство съ вопросомъ первостепенной государственной важности заставляетъ безусловно честныхъ по убѣжденіямъ людей отстаивать—часто съ немалымъ личнымъ рискомъ—взгляды, отъ которыхъ они вѣроятно отказались-бы, если-бы дали себѣ трудъ и получили возможность (а это далеко не одно и тоже) ознакомиться съ дѣйствительными фактами и взаимоотношеніемъ державъ тихоокеанскаго побережья. Слѣдуетъ однако сказать, что сдѣлать это охотниковъ находится немного. Если-бы кто нибудь сталъ отстаивать, напр. въ Англіи необходимость очистить требующій затратъ Вей-Ха-Вей, далеко менѣе нужный Англіи чѣмъ Портъ-Артуръ Россіи, то человѣку защищающему такое мнѣніе пришлось-бы вооружиться данными статистическими, политическими, стратегическими, поставить вопросъ въ связь съ другими задачами Англіи въ Китаѣ и съ тѣмъ, чего тамъ ищутъ конкурирующія съ Англіей державы, однимъ

словомъ представить вопросъ in a businesslike manner. И если-бы кто нибудь попробовалъ защищать свое мнѣніе одной лирикой, и доказывать, напр., что въ Лондонѣ столько-то человѣкъ въ годъ умираетъ отъ голода, и что позорно идти тратить милліоны на какую-то неудобопроизносимую бухту въ Китаѣ въ то время, какъ дома происходятъ такія ужасныя вещи, такого человѣка подняли-бы тамъ на смѣхъ. Но происходитъ это въ Англіи по двумъ причинамъ: во первыхъ, тамъ каждое разумное предложеніе средствъ борьбы съ голодомъ Лондонскаго населенія будетъ принято и проведено несмотря на Вей-Ха-Вей и иностранную политику, а во вторыхъ тамъ знаютъ, зачѣмъ взять Вей-Ха-Вей, и знаютъ главнымъ образомъ не потому, что тамъ это разъяснено газетами, а потому, что англійская политика на Дальнемъ Востокѣ очень стара, и населеніе, десятками лѣтъ слѣдящее за нею, успѣло болѣе или менѣе ознакомиться съ положеніемъ дѣлъ и составить себѣ извѣстное мнѣніе о задачахъ своей страны, хотя-бы напр., въ Китаѣ. Поэтому и писатель, въ особенности по политическимъ вопросамъ долженъ быть тамъ прежде всего самъ освѣдомленъ о предметахъ о которыхъ онъ пишетъ, и не можетъ положиться только на хлесткость фразы и гражданскіе мотивы.

Совершенно не то у насъ. „Политика“ наша на Дальнемъ Востокѣ въ сущности очень молода, и начинается съ вмѣшательства Россіи въ Японо-Китайскую войну, но и это было сдѣлано по постановленію секретнаго совѣщанія Министровъ, и были приняты мѣры, чтобы газеты объ этомъ „болтали“ поменьше. Затѣмъ началась постройка Манчжурской дороги, а съ нею и полная смута въ умахъ общества, непривыкшаго къ рѣшенію трудныхъ политическихъ задачъ, и потому оказавшагося рѣшительно не въ состояніи разобратся въ сложной и необычной политико-юридической комбинаціи, представляемой постройкой желѣзной дороги въ Китаѣ частнымъ акціонернымъ обществомъ на гарантированный русскимъ правительствомъ капиталъ, да еще съ бесплатнымъ переходомъ дороги черезъ 80 лѣтъ въ собственность Китая. Насколько мало понятной была

вся эта комбинація видно, напр., изъ того, что даже такой исключительно серьезный и осторожный изслѣдователь, какъ проф. П. П. Мигулинъ, не сумѣлъ разобраться въ такомъ важномъ вопросѣ, какъ условія выкупа Китайской Восточной ж. д. Китайскимъ правительствомъ (ср. Русскій государственный кредитъ, т. III, вып. II, стр. 378). Надо ли послѣ этого удивляться тому, что обычные газетные „писатели“ такъ до сихъ поръ и не усвоили, за что Японія сердится на Россію: за заключеніе или расторженіе Симоносекскаго договора?

Постройка Манчжурской дороги, на которую были затрачены громадныя суммы русскихъ денегъ, должна-бы, казалось, неизбѣжно содѣйствовать ознакомленію русскаго общества съ Китаемъ, но въ дѣйствительности и этого не произошло. Правда, Министерство Финансовъ издало очень толстую и очень дорогую книгу о Манчжуріи, которой конечно никто не читалъ, въ повременной-же прессѣ появлялись только иногда циркуляры Правленія и Управленія дороги о воспрещеніи служащимъ корреспондировать въ газеты. По городу, да и не по одному Петербургу, ходили разные слухи о томъ, что творится «у стѣнъ недвижнаго Китая», и эти слухи отъ времени до времени находили себѣ какъ-бы подтвержденіе въ случайно проскальзывавшей сквозь тиски цензуры книжкѣ, какъ напр. воспоминаніяхъ о боксерскомъ возстаніи Кушакова, но когда въ 1900 году «Сѣверный Курьеръ» попытался-было разобраться въ этомъ-же вопросѣ, то его за первую-же статью запретили на двѣ недѣли, что чуть не случилось и по такому-же поводу уже наканунѣ войны даже съ такой казалось-бы далекой отъ противленія злу міра сего газетой какъ «Новое Время». Понятно, что при такихъ условіяхъ наше общество оказывается въ полномъ невѣдѣніи относительно того, изъ за чего-же мы на самомъ-то дѣлѣ воюемъ, и зачѣмъ намъ эти чуждые нашему національному сознанію Портъ-Артуры, Ляояны и Мукдены, гдѣ однакорѣкой льется русская кровь, и быть можетъ еще болѣе прольется въ ближайшемъ-же будущемъ. А на фонѣ такого невѣдѣнія, созданнаго притомъ крайней затруднительностью разобраться въ малодоступныхъ

фактахъ для неспеціалиста, и почти полнымъ отсутствіемъ у насъ спеціалистовъ, и становится возможной проповѣдь мира и прекращенія войны, основанная только на чувствѣ, безъ фактовъ, безъ дѣловыхъ доводовъ. И нельзя не пожалѣть, что именно въ виду возможности такой проповѣди до сихъ поръ не разрѣшается оглашеніе въ печати свѣдѣній о совѣщаніяхъ, предшествовавшихъ вмѣшательству Россіи въ японо-китайскую войну въ 1895 г. Съ тѣхъ поръ прошло около 10 лѣтъ, значительнѣйшая часть того, что было въ этихъ совѣщаніяхъ говорено, утратила весь свой секретный характеръ и сохранила только чисто-историческое значеніе, а потому оглашеніе высказанныхъ тогда мнѣній вреда принести не могло-бы, польза-же его несомнѣнна, потому что оно показало-бы, какія исключительно важныя соображенія заставляли Россію дѣйствовать такъ, какъ она дѣйствовала, и, что еще важнѣе, съ какимъ талантомъ и глубокимъ знаніемъ дѣла отстаивались тогда тѣ самые взгляды, которые теперь въ увлеченіи партійной борьбой, *à vol d'oiseau* выставляются нашей «весенней» прессой.

Немного найдется теперь въ Россіи людей, которые не желали-бы мира, и авторъ съ тѣмъ большей увѣренностью говоритъ это, что очень мало и прежде было людей, желавшихъ войны. Но—миръ миру рознь. Мы можемъ получить миръ во всякую минуту, если пожелаемъ принять условія врага, который конечно не потребуетъ Россію до Москвы, но и меньшія его требованія могутъ оказаться и раззорительными, и, еще болѣе, унижительными для насъ. Кажется поэтому, что уже теперь можно намѣтить тѣ условія мира, къ которымъ мы должны стремиться, и первымъ условіемъ должно быть отсутствіе какихъ-бы то ни было земельныхъ приобрѣтеній Японіи на азіатскомъ материкѣ. При такомъ условіи можно пойти на уступки въ нѣкоторыхъ направленіяхъ—напр. въ смыслѣ гарантіи независимости Кореи, подтвержденія обязанности нашей очистить Манчжурію и т. д., но безъ этого намъ имѣетъ смыслъ заключить миръ только съ тѣмъ, чтобы лѣтъ черезъ пять (и именно не позже т. е. прежде чѣмъ владѣніе Японіи на материкѣ будетъ освящено давностью) вновь начать воевать и ужъ на этотъ

разъ до полнаго вытѣсненія японцевъ съ материка. Такого-ли перемирія хочетъ страна? Нѣтъ, нѣтъ и еще разъ нѣтъ. Намъ нуженъ, для проведенія нашихъ внутреннихъ общественныхъ и экономическихъ реформъ миръ твердый и долгій, но миръ не только почетный, а еще выгодный, потому что народы живутъ теперь быстро: въ полтора десятка лѣтъ подѣлили весь огромный африканскій материкъ; конечно немного болѣе потребуется, въ особенности послѣ русско-японской войны, и на то, чтобы передѣлать политическую карту Азіи, и то, что мы, въ увлеченіи внутренними задачами, упустимъ теперь, намъ уже быть можетъ никогда не удастся наверстать и исправить. Русско-японская война— война, если угодно, колониальная, но интересы-то ея рѣшаются міровые, и этого нельзя забывать ради нуждъ, хотябы и насущныхъ, текущаго момента.

Такой взглядъ на войну легъ и въ основу строенія настоящей книги. Разъ война грозитъ затянуться надолго, то надо немедленно, не теряя ни одной минуты, приступить къ сооруженію второй колеи Сибирской дороги; надо пересмотрѣть вопросъ объ отношеніяхъ государства къ промышленности въ связи съ внесенными послѣдними событіями измѣненіями, и надо, наконецъ, такъ или иначе рѣшить основной вопросъ нашей желѣзнодорожной политики—какъ строить дороги—на средства казны или на частные капиталы.

Несмотря на неудачи прошлаго и на тѣ тяжести, которыя падутъ на народъ отъ затяжки войны, авторъ глубоко вѣритъ, что только такой исходъ войны, который надолго обезпечилъ-бы Россіи неприкосновенность ея дальневосточной границы, можетъ дать странѣ силы справиться съ ея колоссальными внутренними задачами. И автору хотѣлось-бы вѣрить, что всѣ сознали ту казалось-бы простую истину, что побѣды можно достигнуть только неустаннымъ трудомъ, истинной службой дѣлу не токмо за страхъ но и за совѣсть, а не одними только засѣданіями въ «коммисіи о способахъ войны съ японцами».

Глава II.

Государство и промышленность теперь и въ ближайшее послѣ войны время *).

Не безъ колебанія приступаю я къ своей попыткѣ представить Вамъ нѣкоторыя соображенія по вопросу о современномъ положеніи промышленности и тѣхъ измѣненіяхъ, которыя по моему ожидаютъ ее въ ближайшемъ будущемъ. Съ одной стороны моментъ для этого крайне неблагоприятенъ—страна напрягаетъ всѣ свои силы для борьбы съ врагомъ, и промышленность, какъ и всѣ прочія сословія, не можетъ отказываться отъ жертвъ, и должна по мѣрѣ силъ мириться съ тѣми неудобствами, которыя создаются столь исключительнымъ въ жизни государства обстоятельствомъ какъ война.

Съ другой-же стороны мнѣ могутъ указать, что если положеніе однихъ предпріятій отъ войны нѣсколько ухудшилось, то зато для другихъ текущія событія оказались очень благоприятными, да и тамъ, гдѣ отъ войны дѣла пошли хуже, послѣ нея все-де успокоится, уляжется и опять пойдетъ какъ по маслу. Вотъ этому-то и не вѣрится, и наоборотъ, думается мнѣ, есть полное основаніе опасаться, что, если не будутъ приняты своевременно самыя энергичныя мѣры, настоящіе тяжелые дни начнутся именно съ заключеніемъ мира. Въ сущности для доказательства нашей мысли достаточно было-бы сослаться на примѣръ 78 и послѣдующихъ годовъ, когда именно благодаря экономіи въ расходахъ послѣ русско-турецкой войны надолго было за-

*) Настоящая глава представляетъ собою докладъ читанный авторомъ въ Общемъ Собраніи Общества для содѣйствія Русской Промышленности и Торговлѣ 15 Декабря 1904 г.

держано начавшееся—было при Рейтернѣ развитие нашей промышленности. Но—исторія не доказательство, что было правдой 30 лѣтъ тому назадъ, легко можетъ оказаться несоотвѣтствующимъ дѣйствительности теперь, и отвѣты на интересующіе насъ вопросы мы можемъ получить только путемъ изслѣдованія настоящаго и того ближайшаго прошлаго, которое это настоящее создало, и еще продолжаетъ на него вліять. А въ ближайшемъ прошломъ нашей промышленности самой характерной чертой является, если позволено будетъ такъ выразиться, ея подсобное значеніе въ общегосударственномъ хозяйствѣ. Главною задачею правительства во всю вторую половину прошлаго вѣка было упорядочить финансы, разстроенные непрерывными войнами первыхъ шести десятилѣтій, войнами стоившими очень дорого, лишній разъ доказавшими храбрость русскаго солдата и полную неспособность переставшей къ этому времени быть русской дипломатіи, но ничего кромѣ долговъ не принесли государственному казначейству. Завершеніемъ этой политики защиты отвлеченныхъ началъ явилась русско-турецкая война съ ея слишкомъ хорошо всѣмъ извѣстными послѣдствіями. Восьмидесятые годы прошли спокойно, но уже въ началѣ девяностыхъ наиболѣе прозорливымъ людямъ отало ясно, что долго такое спокойствіе продолжаться не можетъ. На Дальнемъ Востокѣ началось движеніе, вскорѣ приведшее къ японо-китайской войнѣ, на Ближнемъ Востокѣ быстро назрѣвали вопросы армянскій и критскій, на самомъ европейскомъ горизонтѣ, прежде такомъ спокойномъ и чистомъ, стали собираться тучки. Всѣхъ менѣе была подготовлена къ быстро надвигающимся событіямъ Россія. Флота почти не было, стратегическія дороги, даже наиболѣе необходимыя, существовали главнымъ образомъ только на частныхъ картахъ Генеральнаго Штаба, металлургическая и машиностроительная промышленность способны были вызвать только улыбку, на Дальнемъ Востокѣ Россія, не имѣвшая Сибирской дороги, была безсильна предпринять что-бы то ни было, но главная опасность заключалась въ томъ, что финансы наши представляли собою въ полномъ смыслѣ слова разсыпанную храмину. Правда, де-

фицитовъ болѣе не было, былъ даже нѣкоторый, и довольно крупный, запасъ золота въ государственномъ казначействѣ, но русскій рубль былъ излюбленнымъ предметомъ игры на берлинской и парижской биржахъ, кредитъ Россіи стоялъ низко и колебался отъ самыхъ мелкихъ причинъ, а русскіе займы, какъ было напр. съ займомъ 1891 г., годами оставались нереализованными. Само собою разумѣется, что при такомъ финансовомъ положеніи страны не могло быть и рѣчи о достойномъ ея участіи въ надвигающихся событіяхъ, и новый министръ финансовъ, по своей прежней дѣятельности привыкшій смотрѣть на вещи съ чисто дѣловой точки зрѣнія, какъ теперь все болѣе и болѣе выясняется, съ удивительной ясностью понялъ свою задачу—упорядочить русскіе финансы, чего-бы это ни стоило, чего-бы это ни стоило—просимъ обратить вниманіе на это обстоятельство, къ которому намъ еще придется возвратиться.

Главными изъ предстоявшихъ Министру Финансовъ задачъ явились «исправленіе денежнаго обращенія», какъ оффициально называлась валютная реформа, и упорядоченіе дѣла займовъ, въ особенности внѣшнихъ, такъ какъ низкой расцѣнкѣ русскихъ займовъ всего болѣе способствовало ихъ крайнее разнообразіе и связанная съ этимъ для большой публики затруднительность разобратся въ относительной выгодности той или другой бумаги. Были займы отъ шести процентныхъ до трехъ процентныхъ, были государственные, частныхъ обществъ съ абсолютной гарантіей правительства и гарантіей на срокъ, были наконецъ займы выпущенные безъ гарантіи правительства, но по которымъ правительство признавало себя обязаннымъ платить. Само собою разумѣется, что заключать новые займы при такихъ условіяхъ, когда никто не зналъ дѣйствительнаго размѣра уже существующей задолженности государства, было дѣломъ и труднымъ, и невыгоднымъ, что и сказалось въ полной силѣ въ кредитныхъ операціяхъ И. А. Вышнеградскаго. Между тѣмъ Россіи, съ ея постоянно пассивнымъ расчетнымъ балансомъ, еще болѣе ухудшившимся благодаря неурожаю начала 90-хъ годовъ, предстояла валютная реформа и огромная работа по подготовкѣ обороны страны; требовались слѣдо-

вательно средства и добыть ихъ можно было только путемъ займовъ. Съ другой стороны опытъ сперва Рейтерна, а затѣмъ Вышнеградскаго, показали, что размѣна на золото нельзя провести ни одними заграничными займами, ни однимъ накопленіемъ народныхъ средствъ въ государственномъ казначействѣ. Въ первомъ случаѣ занятое золото быстро растекалось, и размѣнъ поневолѣ прекращался, во второмъ—народъ раззорялся, и приходилось думать уже не о финансовыхъ реформахъ, а о помощи голодающимъ, леченіи болѣющихъ, и широкой рукой опять разбрасывать накопленные съ такимъ трудомъ и жертвами средства. Если мы послѣ всего сказаннаго попытаемся формулировать тѣ леммы, съ которыми предстояло справиться Министру Финансовъ для рѣшенія его главныхъ задачъ, то мы увидимъ, что ему нужно было: 1) по возможности не затрагивать государственнаго кредита, чтобы имѣть возможность воспользоваться этимъ важнымъ ресурсомъ въ случаѣ крайней необходимости; 2) поднять государственный кредитъ, т. е. повысить расцѣнку русскихъ бумагъ, а для этого привести ихъ въ болѣе однообразный видъ; 3) ради установленія размѣна на золото вызвать усиленный приливъ средствъ изъ-за границы (только это и оставалось вѣдь послѣ того, какъ прошлое показало крайнюю невыгодность пользованія для этой цѣли средствами, извлеченными изъ народнаго оборота внутри страны); и въ 4) ради сохраненія размѣна создать ростъ производительныхъ силъ страны, развитіе ея промышленности, подъемъ благосостоянія ея населенія, т. е. наличность тѣхъ именно условій, которыя одни только и могутъ надолго обезпечить размѣнъ на золото въ странѣ съ такой огромной заграничной задолженностью какъ Россія.

Такимъ образомъ задачъ выполнить приходилось много, а времени у Министерства Финансовъ было очень мало, потому что, какъ теперь становится вполне яснымъ, Министръ съ самаго начала не питалъ довѣрія къ продолжительности того благопріятнаго стеченія обстоятельствъ, которое такъ помогло ему при первыхъ шагахъ его дѣятельности. Нужно было найти способъ, позволяющій сразу достигнуть всѣхъ намѣченныхъ задачъ, быстро примѣнимый

и достаточно популярный для того, чтобы сдѣлать принятіе его высшимъ правительствомъ не слишкомъ труднымъ. Такой способъ Министръ нашелъ въ усиленномъ сооруже- нии желѣзныхъ дорогъ.

Теперь—этотъ вопросъ очень важенъ и прямо приве- деть насъ къ выясненію отношенія правительства къ про- мышленности въ ближайшемъ прошломъ—пойдемъ шагъ за шагомъ, и посмотримъ, насколько постройкой дорогъ достигались цѣли Министерства Финансовъ.

Выкупивъ дороги бездоходныя, образовавъ изъ дорогъ доходныхъ нѣсколько, очень немного однако, крупныхъ обществъ, и заставивъ ихъ выпускать свои бумаги одного типа, на почти одинаковыхъ условіяхъ, часто на однихъ и тѣхъ-же рынкахъ, Министерство Финансовъ достигло того, что вмѣсто десятковъ разнородныхъ бумагъ съ весьма не- удобопроизносимыми названіями появились шесть или семь родовъ облигацій, ничѣмъ въ сущности не отличавшихся другъ отъ друга, что и позволило быстро освоиться съ ними интересующейся займами публикѣ. Кромѣ того выпускав- шія бумаги частныя общества сами же и платили по нимъ проценты интереса и погашенія, и потому, хотя бумагамъ и была присвоена правительственная гарантія, Министер- ство Финансовъ, а до извѣстной степени и публика, имѣли основаніе не считать такіе займы государственными. Займы однако дѣлались, приливъ изъ-за границы столь необхо- димыхъ для установленія размѣна средствъ происходилъ, а государственный кредитъ не только не обременялся этимъ, но наоборотъ со дня на день упрочался, и Министру Финан- совъ приходилось даже въ одномъ изъ своихъ Всеподдан- нѣйшихъ докладовъ увѣрять, что «финансовое искусство— не магія». Въ то же время противъ необходимости желѣз- ныхъ дорогъ въ нашей огромной и непроѣзжей странѣ спорить было трудно, строить ихъ можно было одновре- мѣнно почти сколько угодно, да и дѣло это было вообще намъ уже знакомо, и могло, что представлялось очень важнымъ соображеніемъ, быть выполнено, какъ это и имѣло мѣстовъ дѣйствительности, исключительно русскими людьми. Открытымъ оставался только вопросъ о матеріалахъ для

постройки дорогъ. Если-бы дороги строились изъ иностранныхъ матеріаловъ, то главная цѣль Министра Финансовъ—создать приливъ денегъ въ страну—не была бы достигнута, потому что получаемыя по займамъ суммы оставались-бы за границей-же въ уплату за сдѣланные тамъ заказы. Поэтому не могло быть двухъ мнѣній относительно того, что заказы слѣдуетъ всѣ безъ исключенія выполнять въ Россіи. Но промышленность не была въ состояніи выполнить, въ требуемый короткій срокъ, всю ту массу работы, которая на нее имѣла быть возложена, и вотъ тутъ-то мы и приходимъ къ тому рѣшенію Министра Финансовъ, результатомъ котораго является до извѣстной степени все теперешнее положеніе. Министръ Финансовъ—теоретически—могъ распредѣлить постройку сѣти не на 7, а на 15 лѣтъ, и въ соотвѣтствіи съ такимъ распредѣленіемъ постепенно дать промышленности возможность выполнить и заказы правительства и желѣзныхъ дорогъ, причемъ въ такомъ случаѣ не явилось бы опасности перепроизводства и кризиса при малѣйшемъ ихъ сокращеніи. Теоретически это было конечно возможно, и смѣшно было-бы думать, что Министръ Финансовъ этого не понималъ, но на практикѣ выполненію этого мѣшало прежде всего то, что распредѣлить постройку дорогъ на 15 лѣтъ значило распредѣлить на тотъ же срокъ и заключеніе займовъ, а вотъ этого-то Министръ никоимъ образомъ сдѣлать не могъ, разъ онъ хотѣлъ провести и удержать размѣнъ на золото.

Съ другой стороны былъ второй путь, который представлялся во многихъ отношеніяхъ очень заманчивымъ. Промышленность не въ состояніи выполнить предлагаемыя ей заказы—надо ее немедленно довести до такого состоянія чтобы она могла это сдѣлать, а это было не только вполне возможно, но и весьма выгодно съ точки зрѣнія Министра Финансовъ какъ инициатора валютной реформы. Оживленіе промышленности сулило большіе барыши въ то время какъ на западѣ буквально не знали что дѣлать съ громадными свободными капиталами, и не надо было быть большимъ пророкомъ, чтобы понять, что эти капиталы рѣкою польются въ Россію, въ особенности если показать

товаръ—наши политическіе и экономическіе успѣхи—лицомъ, а для этого не останавливались ни предъ умѣло организованной кампаніей въ европейской печати, ни даже предъ немалыми въ сущности затратами на Всероссійскую выставку въ Нижнемъ Новгородѣ. Слѣдуетъ, къ тому же имѣть въ виду, что иностранные промышленные капиталы удивительно отвѣчали желаніямъ Министра Финансовъ. Они не только не налагали никакого бремени на государственное казначейство, но наоборотъ, широко знакомя публику съ Россіей, открывали новые рынки ея займамъ. Они прочно завязывались въ русскомъ торговомъ оборотѣ, потому что акціи иностранныхъ предпріятій не допускались къ котировкѣ на русскихъ биржахъ, и ихъ нельзя было продать въ Россію какъ ренту или гарантированную облигацію, такъ что разъ попавъ къ намъ, промышленный капиталъ либо не либо не могъ у насъ не остаться. Наконецъ вмѣстѣ съ иностранными капиталами приходили въ страну и знанія—не техническія, потому что русскіе инженеры и химики и десять лѣтъ тому назадъ стояли вполне на должной высотѣ, а недостававшія намъ знанія административныя, умѣнье поставить большое предпріятіе, руководить огромнымъ иногда штатомъ служащихъ, тысячами заводскихъ рабочихъ. Все это—знанія, вѣроятное въ будущемъ доброе отношеніе ихъ родины къ Россіи, а главное—громадные капиталы иностранцы готовы были принести въ страну, и не Министру Финансовъ наканунѣ валютной реформы было отказываться отъ этого.

Такимъ образомъ мы видимъ, какъ много соображеній толкало Министра Финансовъ на путь выполненія всѣхъ заказовъ для производившагося въ то же время усиленнаго желѣзнодорожнаго строительства на русскихъ заводахъ, не останавливаясь даже предъ тѣмъ, что для этого должна быть создана промышленность, минимальная производительность которой превышаетъ обычный спросъ на ея издѣлія со стороны населенія.

Вторая половина девяностыхъ годовъ далеко не была однако такъ спокойна и благопріятна, какъ первая. Вол-

ненія на Критѣ, греко-турецкая, а затѣмъ и испано-американская войны, громадный отливъ денегъ изъ Европы въ Америку, Африку и на Дальній Востокъ — все это, въ связи съ нѣкоторыми мѣстными причинами, привело во второй половинѣ 1898 г. къ крайнему вздорожанію денегъ въ тѣхъ странахъ, гдѣ до сихъ поръ размѣщались наши займы, и откуда къ намъ приливали промышленные капиталы. Къ этому присоединились еще у насъ неурожаи 1897 и 1898 гг., благодаря которымъ сократился вывозъ хлѣба за границу, а слѣдовательно и полученіе оттуда золота, и, какъ результатъ всего этого, у насъ наступилъ кризисъ.

По поводу, или, вѣрнѣе, въ связи съ кризисомъ промышленности дѣлались два упрека, которые и мы не можемъ обойти молчаніемъ, потому что въ нихъ заключаются попытки объяснить самое происхожденіе кризиса и, до извѣстной степени слѣдовательно, возможность его повторенія, т. е. то именно, чему посвященъ настоящій докладъ.

Во первыхъ говорили, что промышленность оборудовалась не посредствомъ страны. «Переживаемый денежный кризисъ потому и можетъ быть признанъ полезнымъ явленіемъ, что онъ указываетъ промышленности на ея коренную зависимость отъ главной отрасли хозяйства—земледѣлія», увѣрялъ въ 1899 г. одинъ изъ видныхъ экономистовъ Министерства Финансовъ, и вмѣстѣ со многими другими видѣлъ спасеніе въ подъемѣ покупательной способности населенія, обогащеніи страны «реальными товарами». Выраженіемъ той-же идеи явилось и памятное всѣмъ учрежденіе Особаго Совѣщанія о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности. Въ основѣ съ этимъ взглядомъ нельзя не согласиться, потому что вполнѣ вѣдь очевидно, что существованіе значительной и работающей только на внутренній рынокъ промышленности было бы весьма страннымъ и ненормальнымъ явленіемъ въ бѣдной странѣ съ разореннымъ населеніемъ и скверно постановленнымъ земледѣліемъ, но какъ средство для облегченія положенія уже существующей промышленности совѣтъ заняться подъемомъ земледѣлія какъ главной отрасли хозяйства напоминаетъ немного діагнозъ того анекдотическаго врача, который при-

зналъ, что двѣ раны у больнаго безусловно смертельны, а двѣ другія онъ берется въ три мѣсяца залечить такъ, что и слѣда не останется. Вѣдь пока земледѣліе будетъ настолько поднято, что дѣйствительно окажется въ состояніи вынести непосредственно на своихъ плечахъ всю нашу промышленность, послѣдняя не одинъ еще разъ успѣетъ разориться, и вѣроятно только наши дѣти съумѣютъ воспользоваться плодами оживленія «главной отрасли народнаго хозяйства». И все же отнюдь нельзя конечно отрицать самой тѣсной связи между ростомъ промышленности и состояніемъ земледѣлія въ Россіи, но связь эта много сложнее чѣмъ насъ хотятъ увѣрить, и далеко не обнимается однимъ терминомъ «покупательная способность населенія». Мы къ этому вопросу еще возвратимся.

Второй упрекъ промышленности, преимущественно металлургической на Югѣ, состоялъ въ томъ, что она не думаетъ о народномъ рынкѣ. Избалованные казенными заказами заводы, говорили нѣкоторые, отказываются отъ работы для населенія, и, указывали даже, что въ тѣхъ поселкахъ, гдѣ находятся огромные металлургическіе заводы съ тысячами рабочихъ и милліонами пудовъ въ годъ производства, кровли крыть приходится привозимымъ съ другого конца Россіи уральскимъ желѣзомъ.

Если мы теперь сопоставимъ эти два упрека, то мы увидимъ странное явленіе. Съ одной стороны промышленность упрекали въ томъ, что она не желаетъ работать на народный рынокъ, а съ другой стороны кризисъ въ этой-же самой промышленности объясняли пониженіемъ покупательной способности населенія подъ вліяніемъ неурожаевъ. Но если промышленность не только не работала, но и не желала работать на народный рынокъ, то какимъ образом могло на нее вліять то или иное состояніе этого чуждаго ей и ничуть ее не интересовавшаго рынка? Отъ пониженія покупательной способности населенія должны были пострадать уральскіе заводы, которые только на народный спросъ и рассчитывали. Но повидимому и тутъ что-то было не такъ, потому что именно уральскіе-то заводчики въ 1901 г. и заявили въ совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ В. И. Кова-

левскаго, что они перепроизводства никакого не замѣчаютъ. Съ тѣхъ поръ ихъ взгляды правда кореннымъ образомъ измѣнились, но произошло это, какъ будетъ сказано далѣе, уже отъ совсѣмъ другихъ причинъ.

Одного этого сопоставленія было-бы уже достаточно, чтобы показать, что дѣлаемые промышленности упреки ею не заслужены. Еще болѣе показываетъ это однако состояніе промышленности въ ближайшіе послѣ кризиса годы.

Какъ мы видѣли, повышеніе учетнаго процента и стѣсненіе денежнаго рынка, во второй половинѣ 1898 и въ 1899 г. вызвавшія почти полное прекращеніе займовъ и прилива иностранныхъ капиталовъ въ нашу промышленность, привели въ 1899 г. и въ особенности въ 1900 г. у насъ къ нѣкоторой пріостановкѣ въ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, сокращенію заказовъ и кризису.

Но уже въ 1901 г. положеніе начинаетъ улучшаться и Министерство Финансовъ немедленно пользуется этимъ для того, чтобы реализовать цѣлый рядъ займовъ (Варш.-Вѣн., Ю.-В., Лодз., Моск.-Каз., Ротшильдовскаго и Китайскаго), и немедленно-же приступаетъ къ сооруженію ряда новыхъ и важныхъ дорогъ—СПБ.-Вятской, Бологое-Сѣдлецкой, Оренбургъ-Ташкентской и др. Извѣстно однако, что покупательная способность населенія за этотъ короткій періодъ въ одинъ—два года не повысилась весьма значительно, особенныхъ урожаяевъ, какъ и исключительно выгодныхъ цѣнъ, за время съ 1900 г. тоже не было, а между тѣмъ въ промышленности кризисъ къ 1903 г. значительно ослабѣлъ, и опять начало появляться многообѣщающее бодрое и веселое настроеніе. Причиною его не явился однако, какъ было только что сказано, ростъ богатства народнаго, а потому, пользуясь средневѣковымъ логическимъ правиломъ *exclusio causarum*, мы имѣемъ полное право заключить, что только возобновленіе казенныхъ заказовъ и создало этотъ благой результатъ. Рыба ожила не оттого, что ея коснулась прекрасная дама, а оттого что ее затѣмъ бросили въ воду.

Послѣдующіе-же за кризисомъ годы дали отвѣтъ и на другой упрекъ въ пожеланіи работать на народный рынокъ. Сокращеніе казенныхъ заказовъ и кризисъ на Югѣ въ то

время какъ Уралъ прекрасно работалъ, естественно натолкнули южныхъ заводчиковъ на мысль, что разъ имъ пришлось лишиться казенныхъ заказовъ, то только и остается что перейти на народный рынокъ. Мы незначѣмъ конечно напоминать, что до кризиса Югъ работалъ главнымъ образомъ рельсы и скрѣпленія, и отчасти крупносортное желѣзо, а Уралъ—мелкосортное и листовое, такъ что Югъ не мѣшалъ Уралу, а Уралъ и подавно Югу. Затѣявъ свой переходъ на работу для народнаго рынка, Югъ началъ съ мелкосортнаго желѣза, производство котораго, по чисто техническимъ причинамъ, легче было установить на приспособленныхъ съ прокаткѣ рельсъ и балокъ металлургическихъ заводахъ. До этого времени, однако, спросъ на мелкосортное желѣзо сполна удовлетворялся уральскими заводами, а потому, когда на рынокъ выступили заводы южные, несравненно болѣе грандіозные по размѣрамъ и, какъ болѣе новые, далеко лучше оборудованные въ техническомъ отношеніи, предложеніе мелкосортнаго желѣза сразу далеко превысило вообще довольно ограниченный спросъ на него, появилось перепроизводство, и цѣны быстро и рѣзко упали, перейдя даже предѣлъ себѣ-стоимости фабриката. Тогда южные заводы сдѣлали слѣдующій шагъ, и приступили къ производству листового желѣза. И здѣсь произошло то же, что съ мелкосортнымъ желѣзомъ, и уже въ 1902 г. заводы принуждены были искать спасенія въ учрежденіи «Продамета», т. е. въ искусственномъ сокращеніи производства, возможность чего обуславливалась конечно только возобновленіемъ съ 1902 г. казенныхъ и желѣзнодорожныхъ заказовъ.

Такимъ образомъ мы видимъ, что первая-же попытка промышленности обратиться къ народному рынку привела къ немедленному перепроизводству, паденію цѣнъ ниже себѣ-стоимости товара, и необходимости прибѣгать къ нормировкѣ цѣнъ и производства ради сохраненія хотя-бы возможности работать не въ убытокъ себѣ. Этимъ однако не ограничился принесенный этой попыткой вредъ.

До годовъ кризиса Югъ не мѣшалъ Уралу, Уралъ Югу, но когда Югъ сталъ дѣлать тѣ же сорта желѣза, что и

Ураль, послѣдній конечно не въ состояніи былъ выдержать конкуренціи своего поставленнаго въ несравненно лучшія условія противника. На Югѣ были лучшія машины, болѣе новые заводы; Югъ работалъ на отличныхъ и при томъ рыночныхъ каменномъ углѣ и рудѣ, и потому не имѣлъ надобности дрожать изъ-за каждаго лишняго короба топлива; Югъ былъ богато оборудованъ рельсовыми путями, и могъ отправлять свой товаръ во всякое время года, наконецъ Югъ не зналъ земельного вопроса и былъ юридически свободенъ. Понятно что не могъ съ нимъ бороться Ураль, по рукамъ и ногамъ связанный устарѣлымъ посессионнымъ правомъ, работой на древесномъ топливѣ и почти двухгодовымъ оборотомъ капитала благодаря не-благоустройству путей сообщенія, и понятно также, что тѣ цѣны, которыя оказались невыгодными для южныхъ заводчиковъ, должны были стать совершенно разорительными для Урала. И вотъ, какъ результатъ всего этого, мы видимъ, что тѣ самые уральскіе заводчики, которые такъ еще недавно отрицали самое существованіе перепроизводства, теперь объединяются въ цѣляхъ нормировки выработки металла и регулированія цѣнъ.

Выходитъ такимъ образомъ, что въ началѣ промышленности было худо оттого, что она не думала о народномъ рынкѣ, а потомъ стало еще хуже, когда она о немъ подумала. Вотъ ужъ подлинно: и не повернешься—бьютъ, и перевернешься—бьютъ.

Того, что промышленность переживаетъ теперь трудное время, и что ей предстоятъ, если не будутъ приняты мѣры, еще болѣе черные дни, не станеть, надо полагать, отрицать никто. Равно понятно всѣмъ и каждому, что у государства послѣ войны будетъ очень и очень много дѣла, и что поэтому было-бы безконечно желательно освободить его отъ трудной и хлопотливой задачи поддерживать промышленность, безконечно желательно, еще разъ повторимъ мы, но возможно-ли при всемъ нашемъ желаніи? О вывозѣ за границу, какъ серьезномъ ресурсѣ въ тяжелую пору, намъ

пока и думать нечего, остается слѣдовательно только все тотъ-же нашъ внутренній народный рынокъ, а мы видѣли уже, къ какимъ плачевнымъ результатамъ привели первыя-же попытки обращенія къ нему. «Но»,—говорятъ нѣкоторые, «въ этомъ сами заводчики виноваты, такъ какъ всѣ они накинулись сперва на мелкосортное, а потомъ на листовое желѣзо, и конечно сразу сбили цѣны до невозможнаго. Чтобы работать на народный рынокъ, надо его изучить». Отзвуки этого мнѣнія слышатся и въ телеграммѣ С. Ю. Витте, въ которой онъ предлагалъ харьковскому съѣзду обсудить, почему въ то самое время, какъ у насъ жалуются на перепроизводство, изъ-за границы ввозятся весьма значительныя количества металлическихъ издѣлій. И съ грустью приходится признаться, что въ дѣлѣ изученія внутренняго рынка у насъ немного сдѣлано, и не только Югомъ, до послѣдняго времени этимъ рынкомъ вовсе не интересовавшимся, но и имъ только жившимъ Ураломъ. Конечно, такое положеніе не должно и не можетъ продолжаться, и чѣмъ скорѣе будетъ обращено самое тщательное вниманіе на изученіе русскаго рынка, тѣмъ болѣе выиграетъ промышленность, но имѣетъ это значеніе всетаки только для далекаго будущаго, потому что изученіе народныхъ вкусовъ и потребностей дѣло трудное, сложное, требующее много терпѣнія, силъ, и, главное, времени, между тѣмъ какъ насъ всего болѣе интересуетъ въ данный моментъ настоящее и то ближайшее будущее, въ которое можно развѣ только успѣть болѣе и менѣе организовать дѣло ознакомленія съ русскимъ рынкомъ.

Нужно сказать, что и время для этого теперь какъ нельзя болѣе неблагоприятное. Сибирь, всегда бывшая крупной покупательницей русскихъ товаровъ, тяжело всѣхъ чувствуетъ тяготы войны, и конечно не на нее можно теперь рассчитывать. Польша страдаетъ отъ сокращенія кредитовъ со стороны заграничныхъ банковъ, кредитовъ, которые являлись главнымъ двигателемъ мѣстной промышленной жизни. «Оскудѣніе центра» давно уже стало ходячимъ терминомъ, и конечно этотъ бѣдный центръ не подыметъ оттого, что послѣ войны у насъ начнутъ «задѣ-

лывать прорѣхи» мужицкимъ горбомъ, сокращая расходы и поощряя ростъ государственныхъ доходовъ. Покупательная способность народа была невысока даже въ лучшіе годы, когда въ народный оборотъ искусственно бросались сотни милліоновъ рублей въ годъ. И тогда эти деньги шли главнымъ образомъ на поощреніе отрасли промышленности монопольной, или, правильнѣе, при ея посредствѣ тотчасъ-же изымались изъ народнаго оборота, теперь-же, т. е. въ ближайшій послѣ войны періодъ, было-бы коммерчески болѣе правильно рассчитывать совсѣмъ не на увеличеніе, а, наоборотъ, на уменьшеніе размѣровъ народнаго потребленія товаровъ.

Но допустимъ даже, что промышленность могла-бы существовать, опираясь только на народный рынокъ. Значило-ли бы это, что мы вправѣ успокоиться, и что все въ такомъ случаѣ обстоитъ благополучно? Промышленность наша, въ особенности южная и польская, оборудована на производство такихъ предметовъ, какъ рельсы, балки, вагоны, и т. д., которые народному обороту совершенно не нужны, и слѣд. если-бы даже промышленности и удалось найти опору въ сбытѣ на открытый рынокъ, то сдѣлать это можно было-бы только за счетъ новыхъ производствъ. Иными словами, могли-бы остаться тѣ-же названія обществъ, заводы на старыхъ мѣстахъ, но эти заводы производили-бы новые товары. Можно создать новую промышленность, которая съ теченіемъ времени сумѣетъ приспособиться къ народному рынку и существовать работая только на него, и создать такую промышленность можно только на развалинахъ нынѣ существующей. Но, если такъ, то—да позволено будетъ воспользоваться нѣсколько вульгарнымъ выраженіемъ въ такомъ важномъ вопросѣ—зачѣмъ-же было и огородъ городить, зачѣмъ было сызначала создавать громадную промышленность на Югѣ, когда народному спросу въ полной мѣрѣ удовлетворялъ уже Уралъ? Наконецъ, если-бы Уралъ оказался не въ состояніи выполнить требуемую работу, что впрочемъ весьма мало вѣроятно, на Югѣ уже естественно развивалась своя промышленность съ такими заводами какъ Юзовскій, Ко-

кериль и т. п., и конечно не можетъ быть никакого сомнѣнія, что были-бы у народа деньги, а безъ нужнаго ему желѣза, отлитаго русскими людьми изъ русскихъ рудъ, онъ никогда не остался-бы.

Да и потомъ нельзя не отмѣтить и того, что, имѣя рельсовое и паровозное производство, бросать его и переходить къ прокаткѣ листоваго желѣза и изготовленію дешевыхъ плужковъ значитъ идти наперекоръ экономическому развитію всѣхъ другихъ странъ, и притомъ дѣлать это не потому, что такая разница обусловливается особенностями нашей страны, а просто потому, что нашъ столичный градъ расположенъ въ такомъ мѣстѣ, гдѣ иногда въ одинъ день всѣ четыре вѣтра дуютъ.

И, дѣйствительно, можно-ли допустить такое раззореніе промышленности? Здѣсь я позволю себѣ маленькую оговорку. Я отнюдь не хотѣлъ забѣгать впередъ и предупреждать могущія быть сдѣланными мнѣ возраженія, но вопросы, о которыхъ мнѣ приходится на этотъ разъ говорить, далеко не новы, много разъ и съ большой подробностью обсуждались, и потому выяснились нѣкоторыя возраженія, относительно которыхъ можно быть увѣреннымъ, что они будутъ сдѣланы, и вотъ на два изъ нихъ мнѣ и хочется сейчасъ-же дать отвѣтъ.

Есть люди, которые, отъ чистаго сердца или съ лукавой думой, почти соглашаются съ нами, но «съ оговоркой». «Да», говоритъ они, «конечно, промышленность, какъ она теперь есть, на народный рынокъ работать не можетъ, безъ крупныхъ заказовъ обойтись не въ состояніи. Это грустно, безъ сомнѣнія, и не слѣдовало это допускать,»—тутъ и начинается возраженіе—«но что-же подѣлать? Въ свое время были сдѣланы ошибки, и теперь надо думать о томъ, чтобы ликвидировать созданное ими положеніе». Иными словами это значитъ вотъ что: правительство, какъ нѣкій неопытный колдунъ, вызвало изъ преисподней дьявола—промышленность, а когда этотъ дьяволъ явился, колдунъ оказался не въ состояніи справиться съ нимъ, и вмѣсто наслажденія своей властью испытывалъ отъ его присутствія только неудобства и непобѣдимый страхъ. Въ сказкахъ и въ трагедіи

Гете колдунъ—Фаустъ отправляетъ дьявола назадъ въ преисподнюю, и вотъ это-то совѣтуютъ сдѣлать теперь и съ промышленностью. Но ужъ если дѣло пошло на сравненія, то наша промышленность скорѣе напоминаетъ ребенка, родившагося въ семьѣ, гдѣ отецъ и мать искали только радостей любви, а отнюдь не ея плодовъ. И хлопотъ-то съ ребенкомъ много, и денегъ на него уходитъ пропасть, а отдѣлаться отъ него и совѣсть, и законъ не позволяютъ.

Да и затѣмъ поставимъ вопросъ вполне откровенно, что мы, надѣюсь, имѣемъ право сдѣлать послѣ того какъ мы постарались выяснить мѣсто промышленности въ финансовой политикѣ минувшаго десятилѣтія: было-ли ошибкой созданіе промышленности?

Прежде всего, какъ мы пытались показать, безъ этого нельзя было обойтись. Никто не стремился къ созданію промышленности такой, какъ она есть, какъ къ цѣли имѣющей самостоятельное значеніе, но это было выполнено какъ часть весьма обширнаго и стройнаго плана, имѣвшаго создать для Россіи достойные ея кредитъ и денежную систему. И мы въ теперешнюю тяжелую годину видимъ, что тогда какъ безъ боли въ сердцѣ русскій человѣкъ не можетъ говорить ни объ арміи, ни о флотѣ, есть еще одна область, гдѣ можно вѣрить, что все дѣйствительно обстоитъ благополучно, это та область, въ которой находили всего болѣе ошибокъ. И мы видимъ, что послѣ Тюрнчана, Чемульпо, Вафангоу, Портъ-Артура, Дашичао, и многихъ другихъ вызывающихъ грустныя воспоминанія именъ русскій кредитъ всетаки стоитъ выше японскаго, мы видимъ, что даже теперь, когда мы не въ состояніи послать ни хорошей арміи, ни достаточной эскадры, мы можемъ дѣлать займы. Могли сдѣлать больше эта «политика ошибокъ?».

Стоило-ли для достиженія такой цѣли идти на жертвы, вопросъ. обсужденіе котораго было бы празднымъ занятіемъ, потому что тутъ все зависитъ отъ взгляда, и мѣрки для измѣренія и сравненія результатовъ и жертвъ у насъ нѣтъ, но во всякомъ случаѣ ясно одно, а именно: что эта политика, хотя быть можетъ и дорогой цѣной, достигала намѣченныхъ ею себѣ цѣлей, и что эти цѣли были очень важны.

Само собою разумѣется, конечно, что если-бы затѣмъ были намѣчены новыя, равно или еще болѣе важныя цѣли, или къ старымъ цѣлямъ были найдены болѣе гладкіе и удобо-проходимые пути, то не слѣдовало-бы изъ почтенія къ оказавшимъ нѣкогда хотя бы и очень важныя услуги пріемамъ отказываться отъ того, что наиболѣе важно и нужно именно теперь. Не слѣпое преклоненіе предъ завѣтами прошлаго проповѣдуемъ мы, а позволяемъ себѣ только высказать опасеніе, какъ бы, въ то время когда вокругъ все живетъ съ лихорадочной поспѣшностью и упорно стремится впередъ, у насъ такъ высоко поднявшую нашъ государственный престижъ бурную эпоху кипучей работы и широкихъ начинаній не смѣнили *dolce far niente* и исканіе «малыхъ дѣлъ»...

Прежде, однако, чѣмъ отвѣтить на поставленный выше вопросъ, допустимо-ли разореніе промышленности, мы не можемъ не коснуться второго возраженія, которое въ такихъ случаяхъ неизмѣнно дѣлается: «промышленность разорится не вся», и Вамъ сейчасъ же начинаютъ по пальцамъ считать предпріятія, которыя ни отъ какого кризиса не рухнуть. Но надо твердо помнить, что слабыя предпріятія далеко не значить мелкія, и что эти слабыя въ одной отрасли предпріятія тѣснѣйшимъ образомъ связаны съ крупными и сильными въ другой, и потому ихъ паденіе можетъ совершенно неожиданно потрясти благосостояніе и такихъ дѣлъ, въ полной стойкости которыхъ прежде не было никакихъ сомнѣній. Такъ, напр., закрытіе большого, но неудачно поставленнаго, желѣзодѣлательнаго завода можетъ весьма неблагоприятно отразиться на ходѣ дѣлъ связанныхъ съ нимъ каменноугольнаго и руднаго предпріятій. Поэтому нельзя себя утѣшать тѣмъ, что страдаютъ предпріятія дурно поставленныя и плохо оборудованныя. Начнется конечно съ нихъ, но врядъ ли ими и ограничится, а вотъ въ этомъ то и весь вопросъ.

Кромѣ того недопустимо это и въ государственномъ отношеніи въ виду тѣсной связи между состояніемъ промышленности и государственнымъ кредитомъ, а вмѣстѣ съ послѣднимъ и размѣномъ на золото.

Такая связь существуетъ въ трехъ главныхъ направле-
ніяхъ.

Связь между состояніемъ промышленност и побезпечен-
ностью размѣна состоитъ въ томъ, что чѣмъ лучше идутъ
дѣла, тѣмъ болѣе денежныхъ знаковъ нужно для населенія;
иными словами, тѣмъ болѣе денегъ завязано въ народномъ
оборотѣ внутри страны, и слѣд. тѣмъ менѣе вѣроятія ихъ
предъявленія къ размѣну. Вопросъ этотъ имѣетъ очень
серьезное значеніе для прочности денежной реформы, что
видно напр., изъ того, сколько споровъ вызвала максима-
льная цифра непокрытыхъ золотомъ кредитныхъ билетовъ
въ 1896 г. Министръ Финансовъ въ своемъ представленіи
въ комитетъ финансовъ опредѣлялъ эту цифру въ 500 мил. р.,
комитетъ финансовъ сократилъ ее до 400 мил. р., но и эта
цифра встрѣтила затѣмъ горячія возраженія въ Государ-
ственномъ Совѣтѣ со стороны лицъ, указывавшихъ на то,
что принимаемая норма—3 р. на душу—слишкомъ высока.
Правда, до сихъ поръ количество непокрытыхъ кредитныхъ
билетовъ никогда не достигало предѣльной нормы, а по-
тому и не было возможности убѣдиться въ томъ, насколько
удачно выбрана эта цифра, но прочность валюты настолько
важна для всей государственной жизни, что никогда нельзя
съ достаточной настоятельностью указать на крайнюю не-
обходимость тщательнѣйшимъ образомъ избѣгать всего,
что можетъ хотя бы въ самой незначительной степени ей
повредить. На любимое, но отъ природы болѣзненное дитя
и вѣтерокъ не смѣетъ пахнуть.

Наоборотъ, при хорошемъ состояніи промышленности не
только является спросъ на денежные знаки, но, въ особен-
ности послѣ настоящей войны, вѣроятенъ и приливъ ка-
питаловъ изъ-за границы. Русско-японская война, въ ко-
торой до послѣдняго момента нельзя быть увѣреннымъ въ
томъ, что она не разгорится въ общеевропейскій пожаръ,
заставила европейскихъ капиталистовъ воздерживаться отъ
вступленія въ новыя дѣла, и держать свои средства или
въ наличныхъ деньгахъ, или въ легко реализуемыхъ цѣн-
ностяхъ. Послѣ войны начнется зато громадное оживленіе
на денежномъ рынкѣ, какъ было и послѣ аналогичной съ

настоящей франко-прусской войны, и, если будетъ видно, что наша промышленность имѣетъ возможность работать, а не обречена русскимъ же правительствомъ на раззореніе, можно съ увѣренностью сказать, что иностранные капиталы широкой рѣкой польются къ намъ, потому что за границей вѣрятъ въ будущее Россіи несмотря на все что мы ни дѣлаемъ чтобы убѣдить иностранцевъ въ противномѣ. Между тѣмъ, какъ показало прошлое, приливъ промышленныхъ капиталовъ сопровождается и облегченіемъ заключенія заграничныхъ займовъ, потому что тѣ группы, которыя владѣютъ русскими акціями, естественно предпочитаютъ и русскіе фонды, когда имъ приходится приобрести процентныя бумаги съ постоянной доходностью. Кромѣ того, чѣмъ лучше идутъ дѣла, тѣмъ болѣе велики государственные доходы, а слѣдовательно и средства на оплату займовъ. Кредитъ государства не дѣлается въ канцеляріяхъ министерства финансовъ, онъ выпаживается плугомъ въ полѣ подъ Божьимъ небомъ, выковывается молотомъ въ шумной мастерской, добывается изъ земли рабочими въ черныхъ и сырыхъ шахтахъ, а у насъ раздаются голоса за изуродованіе промышленности потому только, что ея содержаніе не достается странѣ даромъ.

О второмъ пунктѣ соприкосновенія, хотя я и считаю его чрезвычайно важнымъ, я позволю себѣ только упомянуть. Дѣло въ томъ, что какъ и понятно впрочемъ, только хорошія дѣла въ промышленности могутъ обезпечить столь необходимое именно въ настоящій моментъ спокойствіе рабочихъ массъ. Правда, говорятъ, что однихъ хорошихъ дѣлъ для этого мало. Возможно, но еще менѣе вѣроятно, что такое спокойствіе дастъ намъ все другое кромѣ хорошихъ дѣлъ. Сытый человѣкъ именно въ силу своей сытости готовъ со многимъ мириться, тогда какъ голодный не безъ основанія находитъ, что самый лучший режимъ никуда не годится, разъ онъ, голодный человѣкъ, при этомъ режимѣ ѣсть хочетъ.

Есть однако еще одно мѣсто, гдѣ промышленность самымъ тѣснымъ образомъ соприкасается съ кредитомъ, и происходитъ это оттого, что наши банки, и частные, и

еще болѣе государственный, чрезвычайно широко матеріально заинтересованы въ благосостояніи крупныхъ предприятий, т. е. тѣхъ именно, которые пострадаютъ прежде всего при повтореніи кризиса. Мы видѣли уже при первомъ кризисѣ—1899—900 гг.,— какъ отъ потрясеній въ промышленности пострадали даже банки, наиболѣе солидно и твердо ведшіе свои дѣла и всячески избѣгавшіе носившихъ элементъ риска операцій, какъ напр. Волжско-Камскій банкъ, а вѣдь тогда кризисъ не продолжался и года, и правительство всячески поддерживало предприятия, которыя еще можно было спасти. Что-же будетъ теперь, когда принимавшія до сихъ поръ такое горячее участіе въ работѣ вѣдомства ограничатъ свою дѣятельность только подсчетомъ павшихъ?

Еще сложнѣе положеніе государственнаго банка, и о немъ то, къ сожалѣнію, и всего труднѣе говорить, такъ какъ по причинамъ отчасти понятнымъ, а отчасти и совсѣмъ непонятнымъ Государственный Банкъ весьма неохотно сообщаетъ свѣдѣнія о выданныхъ имъ промышленныхъ ссудахъ. Тѣмъ не менѣе изъ свѣдѣній государственнаго контроля видно, что такихъ ссудъ было во всякомъ случаѣ не менѣе въ 1900 г.—40 мил. р., въ 1901 г.—65 м. р., и въ 1902 г.—100 м. р., въ дѣйствительности же вѣроятно значительно больше, причемъ весьма характерной особенностью этихъ ссудъ являлось то, что онѣ давались почти всегда предприятиямъ слабымъ, часто видѣвшимъ въ этихъ ссудахъ единственное средство спастись отъ гибели. Нѣкоторыя предприятия сумѣли съ помощью этихъ ссудъ подняться, но такихъ было немного, большинство же, какъ библейскія тощія коровы, пожрали жирныя ссуды, но отнюдь не стали отъ этого благообразнѣе, и конечно при кризисѣ рухнутъ въ первую очередь. Сколько можетъ стоить государству оказать поддержку промышленности въ наступающее трудное для нея время, сказать конечно трудно, но по крайней мѣрѣ одинъ изъ убытковъ, которые принесетъ государству кризисъ, подсчитать очень нетрудно: для этого надо только вооружиться мужествомъ и заглянуть въ книги Государственнаго Банка. Между тѣмъ это только одна сторона вопроса,

а мы ужъ и не говоримъ о другой его сторонѣ—болѣе деликатной, но и несравненно болѣе важной: какъ кризисъ въ промышленности при такихъ исключительныхъ условіяхъ отразится на кредитѣ Банка. Положимъ, что въ этомъ отношеніи бояться конечно нечего по той простой причинѣ, что Банкъ гарантированъ государствомъ, но разумна ли политика, могущая въ и безъ того тревожное время допустить сомнѣнія въ исправности работы самаго важнаго органа коммерческой жизни страны—ея кредита, и не обойдутся ли мѣры послѣдовательныя во много разъ дороже мѣръ предварительныхъ?

Ради своихъ—важныхъ, несомнѣнно. но не объ этомъ теперь рѣчь—цѣлей правительство создало въ 90-хъ годахъ новую промышленность, и ему же прежде всего и болѣе всего выгодно ея процвѣтаніе, а потому оно и должно поддерживать промышленность въ наступающіе тяжелые дни, и должно это сдѣлать столько же потому, что это необходимо для него, сколько и потому, что, въ силу прошлаго, оно нравственно обязано это сдѣлать.

Но какъ? Этотъ вопросъ крайне сложенъ, и его нельзя разбирать попутно, какъ часть посвященнаго положенію по возможности во всей его совокупности доклада. Ясно однако одно—война показала, что намъ нужно все—суда, пушки, желѣзныя дороги и еще много, много вещей. Статьи Н. Л. Кладо выдвинули въ послѣднее время необходимость посылки 3-й эскадры и возможно быстрой постройки новыхъ судовъ. Еже ранѣе Министерство Путей Сообщенія получившій уже принципиальное одобреніе чрезвычайно важнаго проекта сооруженія второй колеи Великаго Сибирскаго пути *).

*) Въ виду этого авторъ предложилъ Обществу ходатайствовать предъ Правительствомъ о созывѣ совѣщанія для выработки направленія дѣятельности промышленности въ ближайшіе годы.

Предложеніе это принято, и при Обществѣ образована коммиссія для разсмотрѣнія затронутыхъ въ этомъ докладѣ вопросовъ.

Великій Сибирскій путь.

Говоря объ очередныхъ вопросахъ нашей желѣзнодорожной политики и подписывая книгу 1905 годомъ, нельзя не начать ее съ того сооруженія, которымъ наша желѣзнодорожная политика имѣетъ полное право гордиться, и въ которомъ въ то-же время какъ въ фокусѣ зажигательнаго стекла совмѣстились всѣ ея недостатки въ ихъ наиболѣе рѣзкомъ и печальномъ видѣ.

Грустную страницу въ исторіи не только нашего желѣзнодорожнаго строительства, кои въ нашей исторіи вообще представили-бы предшествовавшія приступу къ работамъ по проложенію рельсоваго пути черезъ Сибирь событія, если-бы ихъ можно было рассказать во всей ихъ послѣдовательности, начавъ съ того знаменательнаго момента, когда въ 1882 г. Императоръ Александръ III по журналу Комитета Министровъ повелѣлъ приступить къ изысканіямъ этого важнаго сооруженія. Огромная Сибирь съ ея неисчислимыми природными богатствами стонала отъ бездорожья и той тьмы безправія однихъ при безудержномъ произволѣ другихъ, которую создавала и поддерживала почти абсолютная отрѣзанность этой колоніи отъ чуждой ей «Россіи». Привлекаемые сказаньями о дивныхъ черноземахъ на Алтаѣ шли туда — всего чаще воровскимъ образомъ, такъ какъ «начальство» весьма не сочувствовало переселенію — убѣгавшіе отъ земельной тѣсноты и голодухи крестьяне, звеня кандалами тянулись другіе ряды «переселенцевъ» по Владиміркѣ, да иногда, гремя бубенцами и раздавая зуботычины, неся, мечтая о злачной службѣ, чиновникъ. «Пора сдѣлать что нибудь для этого края» — имѣлъ право каждый повторить слова Государя.

Въ то же время на Дальнемъ Востокаѣ все яснѣе начало

обрисовываться огромное движение, истинныхъ размѣровъ котораго почти не уразумѣли и до сихъ поръ. Правда, въ Петербургѣ все еще утѣшали себя тѣмъ, что гдѣ-то на границѣ государства есть не пускающія вѣтра отъ восхода солнца стѣны недвижнаго Китая, но болѣе близкіе къ происходящимъ событіямъ мѣстные дѣятели видѣли уже, какъ мало можно быть увѣреннымъ въ томъ, что «не дряхлому Востоку побѣдить меня». И Приамурскій генераль-губернаторъ прямо ставитъ вопросъ: сооруженіе желѣзной дороги необходимо въ цѣляхъ стратегическихъ, ради охраны безопасности границъ государства. Но когда вопросъ дошелъ до Петербурга, то оказалось во 1) что на постройку Уссурійской дороги, о которой просилъ генераль-губернаторъ, средствъ нѣтъ, и во 2) что постройку слѣдуетъ начинать не съ востока, а съ запада, что впрочемъ отнюдь не значило, что есть средства на постройку съ Запада. Ихъ точно также не было, или, правильнѣе, Министерство И. А. Вышнеградскаго, занятого накопленіемъ средствъ для возстановленія размѣна на золото и приведеніемъ въ благопристойный видъ разсыпанной хранины желѣзнодорожнаго хозяйства въ Европейской Россіи, боялось пускаться въ бурное море новыхъ начинаній.

Въ 1892 г. произошли два важныхъ въ исторіи Сибирской дороги событія. Съ одной стороны сдѣлался достояніемъ бульварныхъ листовъ фактъ пробужденія къ новой жизни Дальняго Востока, а потому и дипломатія вынуждена была «признаться», что она давно его конечно предвидѣла, и даже, быть можетъ, *sous main* нѣсколько ему содѣйствовала, или, по меньшей мѣрѣ, въ своихъ особыхъ видахъ не считала его удобнымъ задерживать. А когда это выяснилось, и сталъ невольнo напрашиваться вопросъ, что же мы сдѣлали, чтобы охранить себя отъ возможныхъ, но совсѣмъ не желательныхъ для насъ послѣдствій такого пробужденія, то оказалось, что съ 1882 г. мы сдѣлали чрезвычайно много, а именно: признали принципиальную желательность сооруженія дороги отъ Челябинска до Владивостока. Кромѣ этого довели Самаро-Уфимскую дорогу до Челябинска (61 вер.) и даже ассигновали уже 1.100.000 р.

на изысканія собственно Сибирской дороги. Les apparences étaient gardées, какъ увѣрялъ нѣкогда одинъ русскій дипломатъ своего русскаго-же коллегу.

Вторымъ важнымъ событіемъ было назначеніе новаго министра финансовъ. Если-бы собрать воедино всѣ тѣ упреки, которые дѣлали въ свое время въ Россіи и за границей С. Ю. Витте, то образовалась-бы вѣроятно очень толстая, очень черная и вѣроятно интересная книга, но для осуществленія такого дѣла, какъ постройка Сибирской дороги, почти невозможно было и придумать болѣе подходящаго человѣка. «Энергіи у Министра Финансовъ», писалъ въ 1896 г. членъ Государственнаго Совѣта Д. Г. фонъ-Дервизъ, «огромный запасъ; нельзя сомнѣваться, что онъ употребитъ всѣ средства, чтобы поддержать размѣнъ во что-бы то ни стало, для того, чтобы не дискредитировать принятую по его настоянію мѣру. Но во сколько десятковъ или сотенъ милліоновъ это можетъ обойтись государству?» С. Ю. Витте обладалъ однако способностью не только не смотрѣть «во сколько десятковъ или сотенъ милліоновъ это можетъ обойтись государству», но и находить эти милліоны, не смотря даже на то, что дѣятельность министерства финансовъ далеко не встрѣтила повсемѣстнаго сочувствія въ высшихъ правительственныхъ установленіяхъ, и извѣстно не мало случаевъ, когда предположенія Министра Финансовъ проводились въ жизнь только потому, что съ ними соглашался Государь Императоръ.

Къ счастью для дѣла, съ самого начала поняли, что вести работы обычнымъ путемъ значитъ обезнечить для строителей рядъ затрудненій еще болѣе страшныхъ чѣмъ Сибирская тайга и Сибирскіе порядки. Къ тому-же на Востокъ началась война, значеніе которой, правда—только тогда когда она уже началась, было повидимому сразу вполне правильно понято въ Петербургѣ, съ постройкой надо было спѣшить, а между тѣмъ ясно было, что какъ «въ одну телѣгу впрячь не можно коня и трепетную лань», такъ точно «не можно» быстро вести работы, подчинивъ ихъ громоздкому механизму административной машины того времени, когда желѣзно-

дорожное строительство только начиналось на новый ладъ, и Министръ Финансовъ имѣлъ полное основаніе бояться, что именно постройка Сибирской дороги и станетъ ареной всякаго рода административныхъ экспериментовъ.

Образованіе Комитета Сибирской дороги подъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Цесаревича, сохранившаго за собою это мѣсто по восшествіи Его на Престоль, въ значительной мѣрѣ обезпечила дѣло отъ тѣхъ задержекъ, которыя неминуемо были-бы ему созданы разными вѣдомственными пререканіями въ Петербургѣ. Работа закипѣла, строили безъ утвержденныхъ смѣтъ и проектовъ, почти безъ изысканій, не стѣснялись тѣмъ, что дорога получалась почти непригодная для ѣзды по ней. Для всѣхъ было ясно, что лиха бѣда—начало, что разъ построивъ дорогу, поневолѣ придется ассигновать средства и на то, чтобы привести ее въ порядокъ. Какъ и въ денежной реформѣ, Министръ Финансовъ хотѣлъ поставить правительство предъ совершившимся фактомъ, и, какъ тамъ, успѣлъ въ этомъ. Но въ обоихъ случаяхъ встрѣченное имъ съ разныхъ сторонъ противодѣйствіе заставило его вести исключительно важныя государственныя мѣропріятія далеко не съ той постепенностью и строгой расчетливостью, какія были-бы несомнѣнно въ такихъ случаяхъ желательны, и дѣло жестоко отъ этого пострадало. Какъ видно изъ (къ сожалѣнію до сихъ поръ не опубликованной) записки по вопросу о постройкѣ Сибирской дороги, представленной С. Ю. Витте въ бытность его Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія, правительство съ самаго начала работъ имѣло вполнѣ правильное представленіе о томъ размѣрѣ перевозокъ, какое придется выполнить новой магистрали, а дорога, несмотря на это, строилась на три пары поѣздовъ, съ деревянными мостами, и предѣльными въ теоріи, но оказавшимися совершенно непозволительными на практикѣ (напр., по словамъ инженера Любимова, до 0,23) уклонами. И въ тоже время всѣ большіе мосты строились на два пути, потому что съ самаго начала ясно было, какъ недолго сможетъ работать съ одной колею эта важная линія. Получалось такимъ образомъ убогое рубище, на которомъ пара яркихъ заплатъ изъ дорогого шелка только

еще рѣзче выдѣляла жалкое впечатлѣніе всего окружающаго.

Нужно-ли рассказывать о томъ, какъ немедленно послѣ постройки дороги она оказалась заваленной грузами, и совершенно неспособной удовлетворить даже наиболѣе настоятельными изъ предъявляемыхъ къ ней требованій? Все это такъ много разъ рассказывалось и, откровенно говоря, такъ грустно само по себѣ, что не хочется повторять еще разъ, да къ тому-же это значило-бы пересказать всю исторію Сибирской дороги, потому что вся она представляетъ собою одну сплошную попытку всегда отстающими на нѣсколько лѣтъ отъ требованій жизни полумѣрами одолѣть тотъ потокъ грузовъ, который неудержимо стремился изъ Сибири въ Россію и Западную Европу.

Уже въ 1898 году совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ гр. Д. М. Сольскаго постановило: въ теченіе пяти лѣтъ довести пропускную способность на головномъ участкѣ Западно-Сибирской линіи до 14 паръ поѣздовъ въ сутки; на дальнѣйшемъ участкѣ до р. Оби до 10 паръ, и на средне-Сибирской дорогѣ до 8 паръ. Но жизнь не ждала, пока будетъ приведено въ исполненіе постановленіе Совѣщанія. Въ 1900 г. разразилось то, что нашей дипломатіи угодно было называть боксерскимъ возстаніемъ, и, какъ водится, внезапно потребовалось доставить на Дальній Востокъ нѣкоторое количество войскъ. Часть ихъ и была отправлена по морю, и эта доля перевозки была выполнена вполне благополучно и успѣшно. Что-же касается перевозки войскъ по желѣзной дорогѣ, то въ концѣ концовъ была конечно выполнена и она, но съ какими невѣроятными затрудненіями! Было прекращено всякое движеніе частныхъ грузовъ, на дорогу были переданы подвижной составъ съ Европейскихъ линій, и все-же можно считать весьма благоприятнымъ обстоятельствомъ, что имѣть дѣло намъ пришлось только съ Китаемъ, да и то не со всѣмъ государствомъ, а съ довольно неумѣло организованнымъ и подготовленнымъ полународнымъ движеніемъ въ немногихъ его провинціяхъ.

Урокъ не прошелъ однако безслѣдно, и въ томъ же 1900 г. было рѣшено довести пропускную способность всей Сибирской дороги до 10 паръ поѣздовъ въ сутки. Но во

всѣхъ этихъ мѣропріятіяхъ былъ тотъ крайне существенный недостатокъ, что даже если-бы они осуществлялись вполнѣ согласно съ предположеніями, то и тогда дорога неизмѣнно оставалась-бы позади требованій жизни. Если въ 1898 году, когда было рѣшено довести пропускную способность до 8 паръ въ сутки, этого количества и могло быть достаточно, то было-бы въ высшей степени неестественно, если-бы оно оставалось достаточнымъ и черезъ пять лѣтъ, когда это предположеніе будетъ осуществлено. Значитъ тогда сызнова придется думать о частномъ усиленіи провозоспособности дороги—какъ было въ 1900 г.,—съ тѣмъ чтобы опять отстать отъ жизни, однимъ словомъ исторія про человѣка, который хотѣлъ убѣжать отъ своей тѣни.

Единственный путь, который давалъ коренное рѣшеніе вопроса,—сооруженіе второй колеи,—долго оставался подъ спудомъ, и нужно было событіе такой исключительной важности, какъ японо-русская война, чтобы у насъ о немъ заговорили. Только послѣ того, какъ Куропаткину пришлось много мѣсяцевъ задерживать японцевъ передовыми отрядами своей еще не существующей арміи, и отступать подъ натискомъ превосходныхъ силъ непріятеля, въ то время какъ вѣдомство путей сообщенія, дѣлавшее почти невозможное, не въ состояніи было однако доставить и самаго меньшаго количества, какое слѣдовало доставить, только послѣ Ляояна былъ у насъ поднятъ вопросъ о второй колѣѣ, и принципиально рѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ. Слѣдуетъ-ли привѣтствовать это рѣшеніе?

Врядъ-ли нужно теперь, послѣ всего того, что писалось за послѣдніе девять мѣсяцевъ о невыгодности для насъ имѣть единственнымъ средствомъ питанія арміи однокольную дорогу, доказывать полезность сооруженія второй колеи въ стратегическомъ отношеніи. Но посмотримъ на вопросъ съ нѣскольکو иной точки зрѣнія.

Можно-ли было избѣжать настоящей войны или нѣтъ, вопросъ спорный, и какъ за, такъ и противъ можно многое сказать. Люди наиболѣе невинные сердцемъ полагаютъ, что войны не было-бы, если-бы наше Министерство Ино-

странныхъ Дѣль послало отвѣтъ японскому правительству не въ четвергъ, а напр. во вторникъ. Нѣсколько болѣе освѣдомленные говорятъ, что всему виною то, что нѣкій владивостокскій 1-й гильдіи купецъ взялъ у корейскаго правительства лѣсную концессию на Ялу. Наконецъ третьи утверждаютъ, что если-бы мы построили дорогу не черезъ Манчжурію, а вдоль Амура, и—всего паче—не брали Портъ-Артура, то и войны-бы не было. Поэтому предлагаютъ даже нѣсколько запоздавшій правда проектъ—хоть теперь построить дорогу вдоль Амура.

Аргументовъ тѣхъ, кто считаетъ настоящую войну вызванной всей совокупностью событій послѣднихъ лѣтъ, мы повторять не станемъ, какъ потому, что эти аргументы значительно сложнѣе и заняли-бы несравненно болѣе мѣста, такъ и потому еще, что авторъ надѣется вскорѣ имѣть возможность посвятить ихъ разбору отдѣльный трудъ.

Во всякомъ случаѣ, можно-ли было избѣжать войны или нѣтъ, сдѣлать это не удалось, и съ фактомъ такой колоссальной важности намъ нельзя не считаться. Если-бы война мѣсяца черезъ два-три кончилась полнымъ разгромомъ Россіи или Японіи, вопросъ былъ-бы рѣшенъ такъ или иначе, и мы знали-бы, что думать о событіяхъ, имѣющихъ наступить въ ближайшемъ будущемъ. Но прошло уже десять мѣсяцевъ, и Японія, и Россія принесли громадныя жертвы людьми и матеріальными средствами, жертвы, сильно начинающія давать себя чувствовать и въ той, и въ другой странѣ, а до конца еще очень и очень далеко, и предстоятъ новыя громадныя жертвы, которыя еще болѣе истощать воюющія государства. И, если газетныя сообщенія говорили правду, то мнѣ сильно кажется, что сраженіе подъ Ляояномъ являетъ собою въ миниатюрѣ то, что вѣроятно произойдетъ со всей войной. Девять дней въ безумной отвагѣ бросались одинъ на другого враги, не изсякла въ нихъ рѣшимость биться до конца, благородная жажда побѣдить или пасть, но не было болѣе снарядовъ ни у той, ни у другой стороны, и замолкли пушки, разошлись враги, чтобы мѣсяць спустя вновь встрѣтиться въ еще болѣе кровавомъ бою у Шахе. Такъ и вся война: ни Японія, ни Рос-

сія, ни наконецъ остальной міръ, не могутъ безпредѣльно долго выдерживать того страшнаго напряженія, въ которомъ ихъ держитъ настоящая война. И теперь уже раздаются голоса, что пора прекратить эту ужасную бойню, нарушающую всѣ расчеты, пора потушить страшное пламя, достаточно грозное и само по себѣ, но еще болѣе грозное по своей способности разгорѣться въ пожаръ, который почти буквально *solvat soecum in favilla*. Съ каждымъ днемъ эти голоса будутъ становиться все громче, все настойчивѣе, и въ концѣ концовъ они заставятъ себя услышать. Въ старину переставали сражаться потому что

....Рука бойцовъ колоть устала,
И ядрамъ пролетать мѣшала
Гора кровавыхъ тѣлъ.

Теперь магазинки и пулеметы не устаютъ стрѣлять, а шрапнель рвется поверхъ мертвыхъ и живыхъ, но и теперь устаетъ въ погонѣ за вызываемыми войною колебаніями рынка промышленникъ, еще болѣе устаетъ раззоряемый ею плательщикъ налоговъ, теряютъ «соки жизни» государственныя казначейства, и наконецъ война прекращается, причемъ обѣ стороны утомленныя, но не удовлетворенныя происшедшимъ, съ жаждой мести въ груди расходятся для того, чтобы вновь встрѣтиться и ужъ на этотъ разъ грудь къ груди окончательно вырѣшить роковой вопросъ «какому молодцу по бѣлу свѣту хаживати, какому силушкой своей похвалятися». Вотъ къ этой то второй встрѣчѣ мы и должны готовиться, а въ томъ, что она произойдетъ, врядъ-ли можно сомнѣваться.

Во всякомъ случаѣ, безспоренъ тотъ фактъ, что настоящая война создала седьмую великую державу, и что эта держава не только наша сосѣдка, но и нашъ врагъ, а съ такимъ фактомъ было-бы болѣе чѣмъ неосторожно не считаться.

Между тѣмъ настоящая война уже неопровержимо доказала, что даже для борьбы съ силами, выставленными Японіей теперь (а кто-же поручится, что ихъ не будетъ вдвое больше, когда Японія, наученная опытомъ этой войны, пожелаетъ вступить съ нами въ борьбу во второй разъ?),

армія, которую въ состояніи перевезти и питать Сибирская желѣзная дорога, совершенно недостаточна. Вѣдь только отъ этого и происходитъ, что даже послѣ 11 мѣсяцевъ войны, и не смотря на удивительное геройство портъ-артурцевъ, отвлекшихъ на себя не менѣе полутораста тысячъ враговъ, у насъ все еще нѣтъ безусловнаго численнаго превосходства надъ врагомъ на театрѣ войны. Безъ дороги съ неограниченной пропускной способностью мы, какъ военная держава, на Дальнемъ Востокѣ существовать не можемъ, и если мы, по обычному намъ легкомыслію, забудемъ и этотъ урокъ настоящей войны, то только рукой махнуть на будущее и останется.

Слѣдуетъ, однако, отмѣтить, что не по однимъ стратегическимъ соображеніямъ нужна вторая колея Великаго Сибирскаго пути. Сибирская дорога въ ея настоящемъ видѣ оказала Зауралью довольно спорную въ экономическомъ отношеніи услугу. До постройки дороги сношенія края съ внѣшнимъ міромъ были сравнительно ограничены и всецѣло приспособлены къ гужевому провозу, многолѣтнему обороту капитала, сбыту только выдерживающихъ дорогу перевозку предметовъ. Такой коммерческой отрѣзанности соотвѣтствовалъ весь строй экономической жизни края и расцѣнка обрацавшихся въ немъ товаровъ, но рельсовый путь сразу перевернулъ все это. Города начали быстро обстраиваться, въ край устремился потокъ переселенцевъ, появились, правда въ менѣе значительномъ количествѣ, и капиталы, началась усиленная распашка земель, и даже первоначальная переработка сырыхъ продуктовъ (напр. молока въ масло), рассчитанная притомъ главнымъ образомъ на заграничный сбытъ. Но—«дай Богъ усе знаты, та ничего не робыты», говоритъ малороссійская пословица, и она всецѣло примѣнима къ отношенію нашему къ Сибирской дорогѣ. Нельзя не поражаться той ясности, съ которой главные дѣятели этого сооружения представляли себѣ его задачи. Мы уже указывали на поистинѣ превосходную записку Министра Путей Сообщенія (С. Ю. Витте), въ которой вполне ясно и, какъ показало будущее, правильно формулированы тѣ задачи перевозки, которыя призвана разрѣшить новая дорога. Болѣе

того, чиновники Министерства Финансовъ еще въ 1894 г. дѣлали подсчеты имѣющихъ поступить на дорогу грузовъ, и опять таки достойна изученія точность и правильность этихъ подсчетовъ: достаточно, напр., указать на то, что въ «Отчетѣ объ избыткахъ хлѣба въ Западной Сибири» Н. Д. Былимъ—Колосовскаго (СПБ. 1895 г.—въ продажу не поступалъ), гдѣ указанъ вѣроятный сборъ хлѣба за періодъ 1895—1904 г. г., на 1902 г. дана цифра 28.000.000 пуд. по Барнаульскому и Бійскому уѣздамъ, въ дѣйствительности-же оказалось около 30 милл. пуд.! Но—«знать что дѣлать» и «дѣлать»—вещи весьма различныя, и это лучше всего доказано у насъ сооружеиіемъ Сибирской дороги, которая какъ-бы для того и сооружена, чтобы дразнить населеніе и путать всѣ его расчеты. Съ одной стороны существуетъ желѣзная дорога, и одного этого факта было вполне достаточно для полного переворота всей промышленной жизни края и, прежде всего, уничтоженія организованнаго вѣками и дававшего немалые заработки населенію гужевого извоза. Съ другой-же стороны желѣзная дорога съ самаго начала далеко не была въ состояніи перевозить грузы, а теперь и совсѣмъ отказалась отъ этой непосильной для нея при существующихъ условіяхъ задачи. Такимъ образомъ существованіе края при прежней экономической системѣ стало для него невозможнымъ, а новой—не создано, болѣе того, созданіе ея (безъ проведенія второй колеи) сдѣлано невозможнымъ потому, что вѣдь для всѣхъ ясно, что рано или поздно вторая колея будетъ проведена, и, скорѣе всего, рано, хотя конечно не такъ рано, какъ слѣдовало-бы. Такимъ образомъ всякая попытка какъ нибудь приспособиться къ существующему положенію является въ сущности спекуляціей на медленность правительства въ осуществленіи безусловно необходимаго сооружеиія. Всякое такое приспособленіе, въ видѣ хотя-бы установленія пароходства по рѣкамъ, автомобильнаго движенія или чего-нибудь подобнаго, требуетъ затратъ, которыя окупятся только въ томъ случаѣ. если съ сооружеиіемъ второй колеи «достаточно» промедлятъ, но если почему-либо этого не случится, то предприниматель конечно разорится. Вотъ почему авторъ и счелъ

себя вправѣ назвать это «спекуляціей на благодѣтельную медленность», далеко не считая впрочемъ рискъ такой спекуляціи чрезмѣрнымъ...

Есть въ вопросѣ о второй колеѣ и еще одна сторона— необходимость принять мѣры противъ громадной убыточности Сибирской дороги, не только не дающей средствъ на оплату процентовъ на затраченный капиталъ, но и не покрывающей расходовъ по эксплуатаціи. И само-же Министерство Финансовъ которое всегда знаетъ, что и какъ надо сдѣлать, поучало насъ въ свое время, что для безубыточной эксплуатаціи дороги по ней надо перевезти 370 мил. пуд. грузовъ, а для того, чтобы покрыть и проценты на затраченный капиталъ, надо перевезти 600 мил. пуд. въ годъ. А въ тоже время Министерство Путей Сообщенія любезно удостовѣряетъ, что, несмотря на весьма значительныя залежи и частые случаи отказа въ приѣмѣ грузовъ, и при довольно неисправной доставкѣ перевозимыхъ грузовъ, до войны не удалось достигнуть даже цифры 100 милл. пуд. въ годъ. Иными словами, дорога построена такъ, что не можетъ не давать убытка въ десятки милліоновъ рублей въ годъ.

У автора буквально опускаются руки. Фактъ этотъ слишкомъ дикъ, чтобы по его поводу можно было ограничиться немногими уже написанными строками, но съ другой стороны что же можно прибавить къ тому, что говорить этотъ фактъ самъ за себя? Что такъ дороги строить нельзя? Что нельзя разорять край ради сохраненія такихъ убытковъ? Да гдѣ же есть человѣкъ, который этого не знаетъ, и можно ли что нибудь доказать такому человѣку, если онъ на святой Руси сыщется? Среди многихъ прискорбныхъ недоразумѣній русской жизни едва ли не самымъ грустнымъ является именно эта одноколейная Сибирская дорога, но

И до нашего были витіи,
Да не сдѣлали пользы перомъ...

Какъ только стало извѣстнымъ намѣреніе (пока только принципиальное) правительства приступить къ серьезной

работѣ по усиленію пропускной способности сибирской магистрали, появились проекты, предлагавшіе сдѣлать это путемъ сооруженія и второй колеи, и второго пути. Прежде всего совѣтуютъ построить линію Тюмень—Омскъ вмѣсто Челябинскъ—Омскъ. По этому направленію производятся уже, подъ руководствомъ инженера Гарновскаго, изысканія, и, вѣроятнѣе всего, этотъ вариантъ и будетъ въ концѣ концовъ принятъ. Такое рѣшеніе трудно одобрить потому, что сооруженіе новой линіи потребуетъ болѣе времени чѣмъ прокладка второй колеи по уже существующей, и благодаря этому работы не будутъ кончены такъ рано, какъ могло бы быть, и не принесутъ всей возможной пользы еще въ настоящую войну, если не для подвоза войскъ, то хотя бы для вывоза ихъ съ театра войны послѣ заключенія мира, и вообще для болѣе выгодной для насъ ликвидаціи русско-японскаго конфликта.

Наоборотъ, съ экономической точки зрѣнія надо теперь же сознаться, что нужны, и почти равно, оба варианта—и вторая колея по линіи Омскъ—Челябинскъ, и линія Тюмень—Омскъ. Вторая колея на участкѣ Челябинскъ—Омскъ важна прежде всего въ стратегическомъ отношеніи, какъ главная линія сообщенія между Сибирью и Европейской Россіей, и естественный путь для передвиженія войскъ съ Запада на Востокъ. При сооруженіи только Тюмень—Омской линіи легко можетъ случиться, что значительную часть войскъ придется посылать черезъ Петербургъ, а это, не говоря ужъ о трудности подвоза войскъ къ Петербургу, представляетъ собою и нѣкоторыя специфическія неудобства, которыхъ лучше всего по возможности избѣгать. Кромѣ того къ Челябинскъ—Омской линіи будутъ предъявлены высокія требованія съ окончаніемъ сооруженія Казань—Кыштымской линіи, если же будетъ осуществлена и весьма полезная линія Челябинскъ—Царицынъ (чѣмъ одно время сильно интересовалось об-во Владикавказской ж. д.), то безъ второй колеи на этомъ участкѣ сибирской дороги обойтись безусловно нельзя будетъ.

Съ другой стороны нельзя не признать высокой важности и за линіей Тюмень—Омскъ, которая явится, кажется, единственнымъ средствомъ создать грузы на Петербурго-

Вятской дорогѣ, и, конечно, будетъ построена если не теперь, то нѣсколько лѣтъ спустя. Казалось бы однако, что прежде чѣмъ давать Сибирской дорогѣ новый головной участокъ, слѣдовало бы посмотрѣть, какъ этотъ участокъ будетъ работать. Между тѣмъ примѣръ Пермской дороги показалъ, что вообще постановка транзитныхъ хлѣбовозныхъ дорогъ на нашемъ Сѣверѣ далеко не удовлетворительна, и потому было бы быть можетъ осторожнѣе не торопиться съ сооруженіемъ Тюмень-Омской линіи до полного выясненія размѣровъ работоспособности и качества сооруженія Петербурго-Вятской дороги. Впрочемъ, у насъ стараются обыкновенно не смотрѣть и на просящіяся на глаза уже существующія прорѣхи, а потому желать, чтобы считались съ только возможными дефектами, значить, быть можетъ, требовать слишкомъ многого. Для героевъ есть невозможное, «исполнитель» все можетъ, все знаетъ.

За Омскомъ Министерство Путей Сообщенія намѣрено пока держаться направленія Сибирской магистрали съ тѣми впрочемъ измѣненіями, которыя вызвала необходимость перепроектировки горнаго участка на Средне-Сибирской дорогѣ, но въ печати опять выдвинулся проектъ такъ называемаго Южнаго направленія: Павлодаръ, Барнаулъ, Бійскъ, Кузнецкъ и Минусинскъ до соединенія съ Сибирскимъ путемъ вблизи Иркутска.

Такой вариантъ невыгоденъ прежде всего вслѣдствіе крайней трудности и дороговизны его сооруженія. Дорогу все время придется вести по горной, сильно пересѣченной мѣстности съ крайне неудобнымъ для работъ грунтомъ, да и пользованіе дорогой оказалось бы очень затруднительнымъ: чтобы добиться выгодной при большомъ количествѣ грузовъ эксплуатаціи, дорогу надо вести на нормальныхъ условіяхъ, т. е. съ обычными закругленіями и уклонами, а при такихъ условіяхъ она обойдется болѣе 100 тыс. руб. съ версты. Если же дорогу строить на такъ называемыхъ облегченныхъ условіяхъ, то это далеко не облегчитъ затѣмъ пользованія ею, и поведетъ только къ новымъ и очень крупнымъ затратамъ на усиленіе ея пропускной способности въ самомъ близкомъ будущемъ. Притомъ же, что

грѣхи таить, опытъ Сибирской дороги показалъ, что горныхъ дорогъ мы еще строить какъ слѣдуетъ не умѣемъ, и потому, до тѣхъ поръ пока мы этому искусству не научимся, лучше за постройку, да еще снѣжную, магистралей въ сотни милліоновъ рублей намъ пожалуй и не браться.

Съ экономической точки зрѣнія польза такого направленія еще болѣе сомнительна. Правда, эта дорога прорѣзываетъ Алтай, но прорѣзываетъ его въ направленіи экваторіальномъ, и слѣд. соединяетъ съ такими мѣстами, которыя въ Алтайскихъ товарахъ не нуждаются: алтайскій лѣсъ не нуженъ въ Иркутскѣ, а уголь изъ Кузнецка—въ Павлодарѣ. Единственное направленіе, которое теперь нужно Алтаю, это—дорога отъ Томска или одной изъ прилежащихъ станцій (Поломошная или Тайга) черезъ Барнауль на Семипалатинскъ, и это то направленіе и является головнымъ участкомъ такъ называемой Алтайской или Туркестанско-Сибирской дороги, техническій проектъ который былъ уже разработанъ инженеромъ Юговичемъ въ 1899 г., и осуществленіе которой, слѣдуетъ надѣяться, не заставитъ себя ждать. А разъ будетъ осуществлена эта дорога, то Южно-Сибирское направленіе лишается и той малой доли полезности, которую можно за нимъ признать сейчасъ.

Но болѣе серьезныя возраженія долженъ этотъ проектъ встрѣтить съ стратегической точки зрѣнія, такъ какъ идя на Бійскъ, Минусинскъ и Иркутскъ, мы приближаемся къ Монгольской границѣ ближе чѣмъ это благоразумно сдѣлать въ такой полудикой странѣ съ далеко еще не установившимся политическимъ и гражданскимъ строемъ. При первомъ же столкновеніи нашемъ съ Китаемъ или Японіей, или при первыхъ же, довольно вѣроятныхъ въ близкомъ будущемъ, волненіяхъ въ Монголіи, въ районѣ дороги появятся разбойничьи шайки, которыя, скрываясь въ лѣсахъ и ущельяхъ отроговъ Саянскаго хребта, будутъ почти безнаказанно портить путь, жечь станціи и грабить поѣзда. И если мы пойдёмъ въ этомъ направленіи, то намъ почти тотчасъ же придется замирать Монголію, а не достаточно ли съ насъ политическихъ дерзновеній и безъ этой новой авантюры?

Какой же выводъ изъ всего сказаннаго? Автору почти стыдно признаться, что единственный выводъ его—да будетъ наконецъ исполнено то, необходимость чего была уже признана до него. Но что же дѣлать, когда у насъ до сихъ поръ еще не умеръ принципъ «подписано и съ плечъ долой». *Mortuos voco, vivos plango.*

ГЛАВА IV.

Изъ исторіи русской желѣзно-дорожной политики.

Колебанія изъ стороны въ сторону и возведеніе въ вѣковѣчный принципъ того, что только вчера было усвоено, начались съ первыхъ же дней нашей желѣзно-дорожной исторіи. Вѣско и убѣдительно звучать слова указа о постройкѣ С.-Петербурзьско-Московской ж. д. «Мы положили возвести желѣзную дорогу отъ С.-Петербурга до Москвы и, по примѣру другихъ державъ, возвести оную на счетъ казны», но тѣмъ, кто пытается на основаніи этого дѣлать выводы о предпочтеніи, отданномъ казенному способу постройки, не мѣшаетъ помнить, что только за годъ до этого правительство по договору передало постройку и эксплоатацию этой именно линіи лейпцигскимъ банкирамъ Дюфуру и Герварту. По этому есть полное основаніе предполагать, что слѣдованіе «примѣру другихъ державъ» явилось въ значительной мѣрѣ вынужденнымъ. Въ дальнѣйшій періодъ замѣтно совершенное безразличіе по вопросу о томъ, кто будетъ строить дороги: казна или частныя общества, да иначе и быть не могло. Огромная и начинавшая пробуждаться отъ вѣковой спячки подъ гнетомъ крѣпостного права страна была совершенно лишена удобныхъ путей, дороги были нужны, и важно было, чтобы ихъ строили вообще, а не кто ихъ будетъ строить, и потому нельзя не признать вполне правильнымъ отношеніе къ этому вопросу Главноуправляющаго Путиами Сообщенія, кото-

рый писалъ въ своемъ представленіи въ Комитетъ для разсмотрѣнія предположеній объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ (1 Апрѣля 1852 года за № 1673): «безъ сомнѣнія или самимъ Правительствомъ, или при его покровительствѣ частными лицами, устроится дорога отъ Москвы до Харькова». Тотъ-же Министръ въ запискѣ, представленной имъ Наслѣднику Цесаревичу, какъ Предсѣдателю Комитета (15 Февраля 1854 г.), писалъ, что вырабатывается общій планъ постройки, который по утвержденіи его будетъ распубликованъ. «Въ то время, а не прежде, опредѣлится, какія дороги Правительство само соорудить и какія предоставить частнымъ компаніямъ». Незачѣмъ конечно прибавлять, что такой планъ никогда распубликованъ, да вѣроятно и выработанъ, не былъ.

Если мы однако вообще всмотримся въ отношенія правительства въ царствованіе Императора Николая Павловича къ различнымъ предпринимателямъ, то мы увидимъ, что въ нихъ вполне отражался духъ той твердой, но далеко не гибкой эпохи. Вынужденное съ первыхъ-же шаговъ самымъ рѣшительнымъ образомъ подавить попытку частнаго вмѣшательства въ государственную жизнь, правительство не могло особенно благосклонно смотрѣть на передачу въ частныя, да притомъ еще во многихъ случаяхъ и не русскія, руки столь важной отрасли государственнаго хозяйства, но съ одной стороны громадныя затраты на сооруженіе С.-Петербургско-Московской ж. д. и рядъ войнъ этого царствованія (Турецкая 1828 г., усмиреніе Польши и Кавказа, Персидская кампанія, Венгерская кампанія и неурядицы въ княжествахъ), а съ другой живо сознаваемая правительствомъ настоятельная необходимость сдѣлать Русь хоть немного проѣзжей заставляли его допускать въ этой отрасли государственной жизни то, чего оно не допустило-бы ни въ какой другой.

Но руководство всей государственной жизнью правительствомъ могло производиться только черезъ его чиновниковъ, а Крымская война съ ея безпримѣрнымъ героизмомъ русскаго войска и столь-же почти безпримѣрнымъ поражениемъ Россіи съ такой яркостью раскрыла всю не-

состоятельность существовавшей тогда бюрократической организаціи, и въ такомъ некрасивомъ свѣтѣ выставила полную неспособность однихъ ея представителей и продажность другихъ, что поручать этимъ чиновникамъ новое и сложное дѣло, сопряженное къ тому-же съ трудноподдающимися учету миллионными денежными оборотами показалось-бы всѣмъ столь-же умнымъ, какъ назначеніе въ известной баснѣ щуки судьей надъ карасями. Къ тому-же на глазахъ у всѣхъ былъ фактъ—С.-Петербургско-Московская ж. д., о постройкѣ и эксплуатаціи которой ходили самыя невѣроятныя, но далеко не всегда недостоверныя слухи.

Не менѣе значенія имѣло и общее стремленіе Правительства развить въ гражданахъ частную инициативу. Освобожденіе крестьянъ, судъ присяжныхъ, самоуправленіе городское и земское, весь тотъ духъ, который далъ право въ послѣдствіе назвать это время эпохой великихъ реформъ, ни въ коемъ случаѣ не могъ гармонировать со всесторонней правительственной опекой недавно минувшихъ дней, и открывалъ широкое поле частной инициативѣ. «Въ наше время, когда» всѣ пути казались на Руси открытыми, странно и непослѣдовательно было-бы закрывать тотъ именно, который по убѣжденію общества всего быстрѣе долженъ былъ привести страну на вершину экономического процвѣтанія: не даромъ вѣдь умиравшій отъ чахотки Бѣлинскій ходилъ на Московскій вокзалъ «смотреть какъ создается надежда Россіи». Въ началѣ царствованія за желѣзныя дороги стояла однако только такъ называемая публика съ ея руководителями—писателями и журналистами, капиталисты-же русскіе или спокойно почивали на своихъ миллионахъ, чѣмъ безмѣрно возмущали эту публику (см. напримѣръ «Дневникъ» Никитенко о графѣ Литтѣ), или предпочитали болѣе привычныя и вѣрныя операціи по откупамъ, и ждали вмѣшательства иностранцевъ. Правда, первая желѣзная дорога построенная въ это царствованіе, столь знаменательное въ исторіи русскаго желѣзно-дорожнаго дѣла, была русская (Петергофская желѣзная дорога), но въ развитіи сѣти она имѣла еще менѣе значенія, чѣмъ

въ свое время Царскосельская, и иначе какъ на пригородную на нее никогда и не смотрѣли. Совершенно иное положеніе заняло образовавшееся вскорѣ послѣ этого «Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ». Его дѣятельность оказала огромное вліяніе на дальнѣйшій ходъ нашего желѣзнодорожнаго дѣла, но въ то-же время вызвала такое раздраженіе во всѣхъ слояхъ общества, что отголоски его слышатся подчасъ и до сего дня, а между тѣмъ это общество имѣло всѣ задатки для хорошаго и правильнаго развитія. Во главѣ его стояли крупнѣйшіе банкирскіе дома Европы, съ которыми Россійское Правительство давно уже имѣло сношенія по заключенію иностранныхъ займовъ, и правительство могло вѣрить, что это Общество, находившее для него деньги всегда, съумѣетъ найти ихъ и теперь. Указомъ 26 Января 1856 года было возвѣщено, что «для удобства и скорости лучше обратиться, по примѣру всѣхъ другихъ странъ, предпочтительно къ промышленности частной». Мы помнимъ, однако, что немного лѣтъ тому назадъ на тотъ-же «примѣръ другихъ странъ» ссылались для доказательства прямо противоположнаго положенія, хотя и тогда уже эта ссылка была употреблена скорѣе для красоты слога. Въ то время правительство еще не выработало себѣ вполне опредѣленныхъ взглядовъ на желѣзно-дорожное дѣло, и каждый вопросъ подробнѣйшимъ образомъ обсуждался, чаще всего подъ Личнымъ руководствомъ Государя Императора, Который, еще въ бытность Его Наслѣдникомъ Цесаревичемъ, въ званіи Предсѣдателя Желѣзнодорожнаго Комитета имѣлъ возможность глубоко изучить это новое для Россіи дѣло. Поэтому вполне опредѣленно высказанное предпочтеніе обращенія въ дѣлѣ сооруженія желѣзной дороги къ промышленности частной было не результатомъ слѣплаго подражанія «примѣру другихъ странъ», а выраженіемъ самостоятельной политики Государя, мощной рукой перестраивавшаго тогда Россію на новый ладъ.

Главное Общество не выполнило однако возлагавшихся на него надеждъ. Ему не удалось найти денегъ за границей, и акціи его были съ большимъ успѣхомъ реализованы

въ Россіи. Построенныя имъ дороги обошлись дорого, и эксплуатировались далеко не образцово. Кто въ этомъ виновать, теперь разобратся трудно, тѣмъ болѣе что попавшія въ печати свѣдѣнія о его дѣятельности очень противорѣчивы, но можно думать, что причину многихъ существовавшихъ въ Обществѣ неурядицъ нужно искать въ неудачной постановкѣ дѣла, благодаря которой ходомъ дѣла руководилъ парижскій комитетъ, почти неимѣвшій акцій. а настоящіе акціонеры получали свои проценты по гарантіи, и нимало не заботились о самомъ предпріятіи.

Основаніе Главнаго Общества было лишь началомъ частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства въ Россіи, и за нимъ не только быстро послѣдовалъ рядъ другихъ частныхъ дорогъ, но и казенныя дороги начали переходить въ частныя руки, Сперва передали частному обществу убыточную въ рукахъ казны Варшаво-Вѣнскую желѣзную дорогу, которая подъ новымъ руководствомъ быстро стала одной изъ самыхъ доходныхъ въ Имперіи. а затѣмъ перешла къ частному обществу и Николаевская желѣзная дорога. Исторія этого перехода достаточно извѣстна теперь, но все же будетъ нелишне отмѣтить, что ни одинъ голосъ не поднялся въ то время за казенное хозяйство, и всѣ повидимому равно боялись постройки дорогъ распоряженіемъ казны, «способа медленнаго, дорогого и обременяющаго государственный кредитъ непрестанными займами», какъ энергично выражались тогда. Затѣмъ наступилъ тяжелый финансовый періодъ конца 50-хъ и начала 60-хъ годовъ, вызванный всеобщимъ надовѣріемъ къ тому, какъ будетъ проведена и что дастъ отмѣна крѣпостного права. О реализаціи капиталовъ въ Россіи на нормальныхъ до тѣхъ поръ условіяхъ нечего было и думать, а заграничныя рынки еще не были открыты для русскихъ желѣзнодорожныхъ бумагъ, и Правительство, ясно сознавая затруднительность положенія обществъ, принимаетъ всѣ мѣры къ тому чтобы имъ помочь и даруетъ имъ гарантію на капиталъ сперва въ размѣрѣ $4\frac{1}{2}\%$, а потомъ даже 5% . Этотъ послѣдній размѣръ гарантіи долго оставался типичнымъ.

Въ началѣ-же шестидесятихъ годовъ во главѣ вѣдом-

ства Путей Сообщенія становится убѣжденный сторонникъ казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, ген.-лейт. Мельниковъ, отдававшій казнѣ предпочтеніе потому, что государство можетъ строить и такія дороги, которыя могутъ быть не доходными, но полезными съ государственной точки зрѣнія, а затѣмъ еще потому, что «Правительство можетъ простирать уменьшеніе» цѣны на ѣзду «до гораздо большой степени, взвѣсивая вмѣстѣ съ денежными доходами предпріятія и тѣ государственныя выгоды, которыя возрастаютъ безъ предѣла съ увеличеніемъ дѣятельности сообщеній». Насколько этотъ взглядъ вѣренъ, могъ въ то время показать хотя-бы опытъ казенной эксплоатаціи Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги, которая работала въ убытокъ благодаря недостатку на ней подвижнаго состава: воистину прекрасный способъ «безпредѣльнаго увеличенія дѣятельности сообщеній», не совсѣмъ забытый и по сей день. Высшее правительство соглашалось однако со взглядами не Мельникова, а Министра Финансовъ Рейтерна, и Высочайше повелѣно было не только предоставить постройку желѣзныхъ дорогъ частнымъ обществамъ, но, для большаго поощренія предпринимателей, допускать въ концессіяхъ выгодныя для желѣзнодорожныхъ компаній условія.

Для дальнѣйшаго развитія нашей желѣзнодорожной политики это повелѣніе чрезвычайно важно. Финансовое положеніе Россіи было въ то время чрезвычайно тяжело, и Правительство на постройку дорогъ иностранными компаніями смотрѣло прежде всего на скрытую форму займа, а за границей прекрасно понимали, что дѣло не столько въ дорогахъ, сколько въ томъ золотѣ, которое благодаря ихъ постройкѣ должно прилить въ страну. Само собою разумѣется, что при такихъ условіяхъ о дешевомъ, и даже богѣе или менѣе умѣренномъ кредитѣ не можетъ быть и рѣчи, и если деньги и соглашались давать, то только на чисто ростовщическихъ условіяхъ. а такъ какъ въ данномъ случаѣ соглашеніе о займѣ облакалось въ форму желѣзнодорожной концессіи, то, само собою разумѣется, такая концессія не могла быть выгодна для Правительства. Дѣлать

однако изъ этого какіе-нибудь выводы за или противъ частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства было-бы совершенно неправильно, и единственное дѣйствительно обоснованное положеніе, которое можно извлечь изъ концессій 60-хъ годовъ, было-бы, по мнѣнію автора, — чрезвычайное неудобство для государства заключать какіе-бы то ни было договоры за границей въ минуты крайняго паденія его кредита.

Стоимость сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи также не могла не быть значительной въ то время, когда не только подвижной составъ, но и рельсы, скрѣпленія, стрѣлки и т. п. приходилось получать изъ заграницы, и оплачивать все это золотомъ, что было весьма невыгодно при существовавшемъ тогда размѣнномъ курсѣ. Чрезвычайно низкій курсъ реализаціи выпускаемыхъ частными обществами бумагъ съ одной стороны, и очень высокая стоимость сооруженія не позволяли разсчитывать — по крайней мѣрѣ на первое время — на удовлетворительные финансовыя результаты предпріятій, и потому правительству, которое ясно сознавало необходимость сооруженія обширной сѣти, и рѣшительно не имѣло средствъ сдѣлать это своими силами, не оставалось ничего иного какъ привлечь строителей какими-нибудь особыми выгодами при постройкѣ. Стоимость дороги назначалась обыкновенно значительно выше дѣйствительной, причемъ ни для кого не было секретомъ, что часть денегъ пойдетъ совсѣмъ не на дорогу, а въ карманы строителей; болѣе того, Комитетъ Министровъ иногда даже бралъ на себя трудъ вычислить сколько именно: такъ напримѣръ во время переговоровъ съ графомъ Барановымъ о концессіи на Курско-Таганрогскую дорогу Комитетъ Министровъ слѣдующимъ образомъ опредѣлялъ поперстную стоимость этой дороги: дѣйствительная стоимость съ процентами за время сооруженія (по изысканіямъ произведеннымъ правительственными инженерами) 59375 р. м., коммиссіонныхъ — $2\frac{1}{2}\%$, потерь по реализаціи и непредвидѣнныхъ расходовъ — 15% , преміи 20% , а всего 84037 р. м. (см. журналъ Комитета Министровъ 1 февраля 1866 года). Но такой приѣмъ въ резуль-

татѣ не только еще болѣе повышалъ стоимость дороги, и дѣлалъ ея эксплуатацію еще менѣе выгодной, но вносилъ весьма нежелательный элементъ въ самые приемы постройки. Да и дѣйствительно положеніе создавалось довольно странное; съ одной стороны высшее правительственное учрежденіе говорило о «преміи», и очевидно признавало если не ея законность, то ея неизбѣжность, а съ другой—въ отчетѣ о постройкѣ дороги та же самая «премія» фигурировала уже въ преобразенномъ видѣ лишнихъ кубовъ земли и камня, фантастическихъ цѣнъ на матеріалы и трудъ. Это былъ подлогъ, учиненный для сокрытія мошенническаго хищенія, а такъ какъ вызванное обстоятельствами отношеніе Правительства обезпечивало до извѣстной степени безнаказанность желѣзнодорожныхъ дѣльцовъ, то было-бы странно ожидать, что они удовлетворятся той «преміей», которую готовъ былъ удѣлить имъ Комитетъ Министровъ, и не попытаются нѣсколько иначе опредѣлить свое вознагражденіе и «процентъ за рискъ» лишиться всего, до правъ состоянія включительно.

Такимъ образомъ съ одной стороны разные дѣльцы требовали, что бы имъ давали широко наживаться при постройкѣ, а съ другой—капиталы удавалось привлечь въ желѣзнодорожныя предпріятія только на самыхъ невыгодныхъ условіяхъ: съ этими двумя факторами правительству пришлось бороться втеченіе почти всего десятилѣтія 60-хъ годовъ, и вотъ тутъ то между прочимъ и было выдвинуто сооруженіе желѣзныхъ дорогъ казной. Слѣдуетъ однако твердо помнить, что тогда еще серьезно и вопроса не поднималось объ относительной выгодности казеннаго и частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, не поднималось вѣроятно главнымъ образомъ потому, что слишкомъ очевидна была полная невозможность создать, при существовавшихъ финансовыхъ условіяхъ, казенную сѣть. Во всѣхъ почти случаяхъ, когда строила дороги казна, она дѣлала это не прежде, какъ попытавшись, иногда неоднократно, привлечь къ постройкѣ частную предпримчивость. Мы уже видѣли, что при постройкѣ Николаевской желѣзной дороги правительство послѣдовало «примѣру другихъ странъ» послѣ не-

удачной передачи постройки этой дороги банкирамъ Дюфуру и Герварту. Одессо-Балтскую дорогу строили на средства казны, и въ то же время принимали на себя обязательство передать ее образовавшемуся въ то время Обществу Одессо-Кіевской дороги, а дорогу отъ Москвы до Орла правительство увидѣло себя вынужденнымъ строить послѣ того какъ оказалась неспособной найти нужные капиталы (не смотря на дарованныя ей чрезвычайныя привилегіи) англійская кампанія, взявшая на себя постройку дороги отъ Москвы до Севастополя. Когда же подымался вопросъ о сравненіи частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства съ казеннымъ, то онъ, какъ это было въ засѣданіи комитета желѣзныхъ дорогъ 15 Декабря 1864 года, рѣшался простымъ признаніемъ, что и то и другое равно неудовлетворительны. Еще рѣшительнѣе высказывался по этому поводу графъ В. А. Бобринскій 2-й, смѣнившій Мельникова на посту Министра Путей Сообщенія. «Министерство Путей Сообщенія», писалъ онъ въ своемъ представленіи въ Комитетъ Министровъ отъ 27 Февраля 1870 г., «нынѣ полагаетъ болѣе удобнымъ предоставить сооруженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ частнымъ компаніямъ, причемъ находитъ, что и самая эксплуатація казенныхъ дорогъ Правительствомъ сопряжена съ затрудненіями, вслѣдствіе чего вообще удобнѣе предоставить эксплуатацію и такихъ линій частнымъ обществамъ». Какъ справедливо говоритъ о томъ времени статсъ-секретарь А. Н. Куломзинъ, Министру Путей Сообщенія незачѣмъ было останавливаться на мотивахъ своего нерасположенія къ казенному желѣзнодорожному хозяйству: они и безъ того были всѣмъ понятны. Да только при такихъ условіяхъ Комитетъ Министровъ и могъ произнести слѣдующую классическую фразу: «общества, теряя всякую энергію, близко подходятъ, по характеру своей дѣятельности, къ казенному управленію». Хорошо было, надо полагать, мнѣніе этого высшаго учрежденія о казенномъ управленіи, если для того, чтобы только «близко подойти» къ послѣднему по характеру своей дѣятельности, частное общество должно было потерять «всякую энергію»...

Этотъ взглядъ, которому всегда сочувствовалъ и влія-

тельный тогда Министръ Финансовъ Рейтернъ, твердо проводился во все время министерства В. А. Бобринскаго: новыя дороги строились частными обществами, а уже существующія казенныя (въ Юго-Западномъ Краѣ, Московско-Курская, Елисаветградъ-Кременчугская) отчуждались изъ владѣнія казны. Правда, и тогда подымались иногда голоса противъ такой политики. Такъ напр., высказываясь по вопросу о передачѣ обществу Чижова и К°. Московско-Курской желѣзной дороги бывший Министръ Путей Сообщенія Мельниковъ не хотѣлъ согласиться съ тѣмъ, что эта дорога составляетъ бремя для государственной казны «вслѣдствіе казенной ея эксплуатаціи», какъ утверждало большинство Членовъ Комитета. Наоборотъ онъ не могъ допустить, чтобы Правительство «не могло установить искусной и добросовѣстной администраціи», но изъ всего Комитета вѣру въ «искусство и добросовѣстность» казенной администраціи не раздѣлилъ никто, и Государь согласился съ мнѣніемъ большинства.

Скоро слышались однако иныя рѣчи. Выше было указано, въ какомъ странномъ положеніи находился въ 60-е годы, строитель дороги получившій молчаливое, а иногда только не формально выраженное, разрѣшеніе красть на законномъ основаніи. Уже въ 1873 г. графъ А. П. Бобринскій, смѣнившій графа В. А. Бобринскаго на посту Министра Путей Сообщенія, такъ рисуетъ «противуестественное» состояніе образованныхъ этими строителями обществъ: «существованіе многихъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ—мнимо; фирмы ихъ—фальшивы; правленія ихъ—неправильны; акціонеры ихъ—подставные; акціи ихъ—не реализованы». Но графъ А. П. Бобринскій тутъ же немного приподнимаетъ и завѣсу, покрывающую тайну существованія такихъ казалось бы «противуестественныхъ» явленій: «въ тѣхъ же случаяхъ, когда законныя формы недостаточны для прикрытія незаконныхъ дѣйствій учредителей, и когда, вслѣдствіе сего является опасность разоблаченія дѣла передъ публикою и даже передъ судебными учрежденіями Правительство вынуждено, во избѣжаніе огласки... изыскивать особыя средства... для со-

дѣйствія учредителямъ къ устраненію послѣдствій ихъ незаконныхъ дѣйствій». Само собою разумѣется, что желѣзнодорожное хозяйство не могло идти хорошо, разъ желѣзнодорожные дѣльцы знали, что для нихъ законъ не писанъ, и правительство «вынуждено» «изыскивать средства» помогать имъ прятать концы въ воду, но, во первыхъ рекомендовать въ виду этого неупорядоченіе дѣла, а уничтоженіе частнаго желѣзнодорожнаго строительства и хозяйства, значитъ *das Kind mit dem Bade ausschütten*, а во вторыхъ можно ли было разумно ожидать, что то самое Управленіе, которое было не въ состояніи взять въ руки полтора десятка аферистовъ, съумѣетъ справиться съ десятками тысячъ верстъ желѣзнодорожной сѣти, разбросанной по всей шири нашего огромнаго отечества. Самъ А. П. Вобринскій называлъ стоимость устроенныхъ правительствомъ дорогъ чрезмѣрной, и въ томъ же документѣ горько жалуется на то, что Министръ Путей Сообщенія не можетъ довѣрять даже своимъ служащимъ; странно было поэтому предполагать, что услѣдить за огромной арміей желѣзнодорожныхъ служащихъ по всей Россіи будетъ легче чѣмъ за немногочисленнымъ и отборнымъ персоналомъ тутъ же на глазахъ у Министра находящагося центрального учрежденія. Впрочемъ, высказываясь за выгоду казеннаго хозяйства, графъ А. П. Бобринскій въ сущности еще не рекомендуетъ перейти къ нему, и, не отказываясь отъ содѣйствія акціонеровъ, стремится только къ устраненію посредниковъ — учредителей. Нельзя не сознаться, что типъ учредителя желѣзнодорожнаго общества того времени не можетъ привлекать къ себѣ симпатій, но создало его прежде всего стремленіе правительства привлекать въ желѣзныя дороги капиталы въ то время, когда эти капиталы на нормальныхъ условіяхъ туда идти не хотѣли. Болѣе ловкимъ людямъ давали возможность немножко попользоваться насчетъ правительства съ тѣмъ только, чтобы они уговорили капиталистовъ пойти въ дѣло. Бѣда была только въ томъ, что—изъ неправильно составленнаго представленія о государственномъ кредитѣ—негласную и незаконную, но по неволѣ терпимую, наживу учредителей

правительство предпочитало гласному и открытому ихъ вознагражденію. Честный и серьезный коммерсантъ неохотно рѣшался идти въ такое темное въ финансовомъ и юридическомъ, но нежелательно ясное въ нравственномъ отношеніи дѣло, и приходилось довольствоваться правда весьма энергичными и умѣлыми, но въ такой же степени безпринципными и нестѣсняющимися въ выборѣ средствъ дѣльцами. Въмѣсто того, чтобы попытаться создать положеніе, при которомъ учредитель желѣзнодорожнаго общества могъ бы дѣлать свое дѣло не переходя за грань законности и самой элементарной нравственности, графъ Бобринскій предпочелъ устроить такъ, чтобы акціонерныя общества учреждались совсѣмъ безъ учредителей. Было бы «противуестественно», если бы это удалось, и самъ авторъ системы учрежденія обществъ путемъ подписокъ годъ спустя (Представленіе Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ) признавалъ, что «результатъ подписокъ опять привелъ Правительство къ отдачѣ проектированныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій не дѣйствительнымъ акціонернымъ обществамъ, а концессионерамъ, укрывшимся снова отъ отвѣтственности подъ фирмою акціонерныхъ компаній».

Смотрѣть на записку графа А. П. Бобринскаго какъ на защиту казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства предпочтительно предъ частнымъ было бы, по мнѣнію автора, неправильно. Самъ гр. Бобринскій, называвшій свою систему «единственною вполне правильною въ настоящее время», предполагалъ однако на средства казны строить только Баскунчакскую солевозную дорогу, на которую частныхъ предпринимателей вѣроятно и найти не удалось бы, и Оренбургскую (въ виду особыхъ условій, дѣлавшихъ необходимымъ немедленное ея сооруженіе), послѣднюю однако только въ томъ случаѣ, если бы не удалось образовать для этой цѣли частное общество. Сочувствія въ правящихъ сферахъ не встрѣтила однако и столь неопредѣленная попытка вновь выдвинуть мысль о казенномъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, а Комитетъ Финансовъ прямо заявилъ, что возобновленіе желѣзнодорожнаго строительства на

средства казны «повлекло бы за собою неожиданныя траты суммъ государственнаго казначейства и возвращеніе къ прежнему неопредѣленному положенію».

Значительно прямѣе былъ поставленъ вопросъ о казенномъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ тѣмъ же графомъ А. П. Бобринскимъ, когда онъ предложилъ строить средствами казны Донецкую и Мелитопольскую дорогу. Свое мнѣніе гр. Бобринскій обосновывалъ прежде всего исторически: вначалѣ государства якобы сдавали на откупъ и въ частное распоряженіе такія правительственныя отправления, которыя потомъ, по мѣрѣ улучшенія государственнаго устройства, возвращались въ руки правительства. Отдавались на откупъ сборы пошлинъ, податей, содержаніе почтъ и т. п. Этотъ аргументъ выдвигали иногда и въ позднѣйшій періодъ, а потому нельзя не указать на его неправильность и полную непримѣнимость къ данному случаю. Дѣйствительно, такое явленіе существовало, но оно, во первыхъ, не всегда объяснялось государственнымъ неустройствомъ: во всѣхъ тѣхъ странахъ, гдѣ абсолютизмъ смѣнилъ феодальный строй, откупъ очень часто сливался съ *droit de seigneur*, а еще чаще вытекалъ изъ него. Это всего яснѣе видно во Франціи, гдѣ налоги, установленные въ феодальное время, сдавались еще въ откупъ тогда какъ *la taille*, съ которой не было связано никакихъ феодальныхъ ограниченій, давно уже собиралась выборными сборщиками подъ непосредственнымъ наблюденіемъ правительственнаго интенданта и его помощниковъ, причемъ именно свобода отъ феодальныхъ ограниченій и являлась для правительства послѣднихъ Людовиковъ побудительной причиной переводить въ *taille* всѣ другіе налоги и подати. Наоборотъ, тамъ, гдѣ этого соображенія въ виду не имѣлось, сдача государственныхъ сборовъ являлась не слѣдствіемъ государственнаго неустройства, а только однимъ изъ способовъ борьбы съ тѣмъ, что проф. Милюковъ называетъ текучестью населенія. Бываютъ случаи, когда правительство не считаетъ себя въ силахъ услѣдить за всѣми своими подданными, и думаетъ, что они, чаще всего потому что еще не осѣли окончательно на мѣстахъ, будутъ ускользать отъ исполне-

нія своихъ податныхъ обязанностей. Боясь поэтому, что неудача борьбы съ текучестью населенія можетъ отразиться рѣзкими колебаніями на размѣрѣ государственныхъ сборовъ, правительство предпочитаетъ иногда сдавать право производства этихъ сборовъ частнымъ лицамъ въ аренду за опредѣленную сумму. Это однако далеко не единственный способъ борьбы съ текучестью населенія, и русское правительство, напр., до самаго послѣдняго времени пользовалось другимъ—круговой порукой, т. е. способомъ образованія фискальныхъ группъ, всѣ члены которыхъ солидарно отвѣчаютъ предъ правительствомъ за уплату опредѣленной суммы; такой группой была напр. наша община. Сдача же частнымъ обществамъ желѣзнодорожныхъ предпріятій вызывалась исключительно сложностью сопряженныхъ съ постройкой и эксплуатаціей дорогъ коммерческихъ операцій, и вполне правильнымъ стремленіемъ Правительства переложить хотя бы часть риска по этимъ предпріятіямъ на тѣхъ именно лицъ, кто извлекаетъ изъ нихъ наибольшую пользу, т. е. на представителей торговли и капитала. Въ виду этого проводить параллель между сдачей въ аренду сбора податей и частнымъ желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ, какъ это дѣлаетъ гр. Бобринскій, совершенно неправильно.

Возможность хорошей организаціи казенной постройки и эксплуатаціи ж. д., и притомъ болѣе успѣшной чѣмъ частная, гр. Бобринскій доказываетъ примѣрами—Бельгіи, Германіи и Швеціи. Не говоря ужъ о шаткости этого способа вообще, и малой его убѣдительности послѣ того какъ мы видѣли, что правительство одинаково ссылалось на „примѣръ другихъ странъ“ и за и противъ частнаго хозяйства, нельзя не отмѣтить, что въ данномъ случаѣ такой аргументъ особенно мало доказателенъ. То, что можетъ быть съ успѣхомъ примѣняемо въ маленькихъ государствахъ съ широко развитой общественностью и прессою, не всегда примѣнимо въ странѣ, по самой своей обширности почти исключаящей возможность тщательнаго контроля и, имѣя газеты, лишенной гласности. Крайне характеренъ слѣдующій аргументъ: казенные строители, которые подлежатъ прямой отвѣтственности по службѣ, никогда не могутъ сдѣлать столько вреда, сколько дѣлаютъ

и могутъ сдѣлать частныя лица, не подвергаемыя за это никакой отвѣтственности. Здѣсь, что ни слово, то курьезъ. Во первыхъ, отвѣтственность по службѣ. Какъ извѣстно, она не можетъ идти далѣе исключенія со службы, а такая отвѣтственность, принимая во вниманіе тѣ крупныя суммы, съ которыми приходится оперировать въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, не можетъ считаться особенно грозной: ее и въ римскія еще времена Ювенальъ называлъ *inane iudicium*—пустымъ приговоромъ, поясняя это *quid enim salvis infamiam* *punitis*—ибо что значить позоръ коли деньги цѣлы. Наконецъ, не слѣдуетъ упускать изъ вида и того, что величайшій вредъ могутъ въ данномъ случаѣ принести именно честные чиновники, и принести его не хищеніями, а своимъ казеннымъ отношеніемъ къ дѣлу. Что-же касается до частныхъ лицъ, то, какъ признавался Министръ Путей Сообщенія, отвѣтственности они не подвергаются потому, что, какъ только начинаетъ грозить опасность вмѣшательства судебныхъ властей въ мирное теченіе жизни заправилъ, никто иной какъ правительство начинаетъ „изыскивать средства“ отстранить отъ нихъ эту непріятность. Поневолю является однако мысль, что правительство еще заботливѣе „изыскивало-бы средства“, если-бы такая непріятная перспектива грозила его собственнымъ чиновникамъ.

Далѣе, гр. Бобринскій ссылаается на движеніе противъ частныхъ дорогъ... въ Англіи, единственной въ Европѣ странѣ, гдѣ иныхъ дорогъ нѣтъ и по сей день. Наконецъ, говоритъ онъ, желѣзныя дороги имѣютъ слишкомъ важное государственное значеніе, чтобы ихъ можно было оставлять въ рукахъ частныхъ лицъ. Этимъ аргументомъ сильно злоупотребляли во все время споровъ о предпочтительности того или другого хозяйства, и потому на немъ нельзя не остановиться. Прежде всего не можетъ не являться вопросъ, почему защитники казеннаго хозяйства считаютъ только желѣзныя дороги имѣющими столь высокое государственное значеніе. Казалось-бы, что банки, учрежденія вѣдающія самый чувствительный нервъ торговой жизни—кредитъ, имѣютъ такое-же, если не большее значеніе, а между тѣмъ никто и не говоритъ вѣдь о томъ, чтобы воспретить учрежденіе

частныхъ банковъ. Въ всякаго сомнѣнія, государственное значеніе желѣзныхъ дорогъ чрезвычайно велико, и потому правительство должно имѣть право тамъ, гдѣ это въ видахъ пользы государственной необходимо, вмѣшиваться въ порядокъ веденія дѣлъ частными обществами, но отъ такого права вмѣшательства еще очень далеко до казеннаго хозяйства, и прежде всего не надо забывать, что при всемъ ея государственномъ значеніи, желѣзная дорога есть предпріятіе коммерческое, а какъ таковое оно должно естественнѣе всего находиться въ частныхъ рукахъ.

Выдвигается иногда, какъ это между прочимъ сдѣлалъ и гр. Бобринскій, еще аргументъ юридическій: „если во всѣхъ законодательствахъ признается основнымъ правиломъ, чтобы пути сообщенія были равно для всѣхъ доступны и состояли въ исключительномъ вѣдѣніи Правительства, то тѣмъ необходимѣе чтобы такое-же начало примѣнялось и къ желѣзнымъ дорогамъ“. Мы знаемъ теперь, что по дѣйствующему русскому законодательству значительное число даже грунтовыхъ и шоссейныхъ дорогъ находится въ „вѣдѣніи“ не правительства, а мѣстныхъ органовъ самоуправленія, на примѣръ земствъ, что же касается до равной всѣмъ доступности желѣзныхъ дорогъ, то съ одной стороны при казенномъ-ли при частномъ-ли хозяйствѣ установить такое равенство зависитъ отъ правительства, воспретивъ, какъ это и было сдѣлано въ послѣдствіе, рефакцію, а съ другой стороны, (и это соображеніе кладетъ по нашему мнѣнію нестираемую грань между „путями сообщенія“ и желѣзной дорогой), послѣдняя ни при какомъ хозяйствѣ не будетъ равно для всѣхъ доступна: по шоссе можно ѣздить, по рѣкѣ всякій пароходъ плаваетъ, но ни казенная ни частная дорога не позволятъ никому на своемъ поѣздѣ кататься по ихъ рельсамъ. Кромѣ того, опять таки при всякой эксплуатаціи, желѣзная дорога доступна не для всѣхъ равно, а только для тѣхъ кто можетъ платить: причиною этому является то ускользящее сперва отъ вниманія обстоятельство, что желѣзная дорога есть не путь сообщенія, а способъ перевозки. Самыми рельсами никто пользоваться не вправѣ; по нимъ и ходить даже воспрещается. Пользо-

ваться можно только вагонами желѣзной дороги, т. е. ея служащими, движущей силой и т. п., что-же касается до самаго пути, то онъ, имѣя большую техническую важность, ровно ничего не вноситъ въ характеристику юридическаго положенія желѣзнодорожнаго предпріятія. Упуская это изъ вида, нѣкоторые склонны безъ всякаго основанія создавать юридическую конструкцію желѣзной дороги какъ пути сообщенія. Таковымъ она станетъ только въ тотъ, вѣроятно очень и очень далекій день, когда она начнетъ возить пассажировъ и товары даромъ, и тогда, а не раньше этого, можно будетъ говорить о юридическомъ правѣ государства на исключительное вѣдѣніе желѣзными дорогами.

Комитетъ Министровъ и на этотъ разъ уклонился отъ принципиальнаго обсужденія вопроса о предпочтительности того или другаго рода хозяйства, и, имѣя въ виду мнѣніе Министра Финансовъ Рейтерна, который, находя по финансовымъ условіямъ невозможнымъ постройку предлагаемыхъ Министромъ Путей Сообщенія дорогъ на средства казны, предлагалъ отдать ихъ постройку частнымъ обществомъ, постановилъ дать срокъ Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ сговориться между собою. Гр. Бобринскій понялъ значеніе такого постановленія, и вскорѣ послѣ этого вышелъ въ отставку.

Ген.-Адъют. Посетъ, занявшій постъ Министра Путей Сообщенія послѣ гр. Бобринскаго, былъ въ вопросахъ желѣзнодорожной политики полнымъ единомышленникомъ Рейтерна, и выработанныя имъ правила (1875 г.) ни однимъ словомъ не упоминаютъ о возможности постройки дорогъ распоряженіемъ казны, несмотря даже на то, что средства новыхъ желѣзныхъ дорогъ должны были составиться и на этотъ разъ, какъ тогда считали, за счетъ государственнаго кредита. Это одно изъ характернѣйшихъ обстоятельствъ того времени, часто неправильно понимаемое историками русскаго желѣзнодорожнаго дѣла. Былъ дѣйствительно такой періодъ (конецъ 50-хъ и начало 60-хъ годовъ), когда правительство предпочитало выпускъ бумагъ отъ имени частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ потому что ихъ можно было не считать государственнымъ долгомъ, а это, при тогдашнемъ со-

стояннiи государственнаго кредита, играло немаловажную роль. Но такой періодъ не былъ продолжителенъ, и уже со второй половины 60-хъ годовъ государственный кредитъ быстро повышается, каждый послѣдующій заемъ размѣщается по лучшему курсу чѣмъ предыдущій, Министръ Финансовъ образываетъ наконецъ особый желѣзнодорожный фондъ, и такимъ образомъ предоставляетъ по его мнѣнію частнымъ обществамъ возможность для составленія значительнѣйшей части своихъ капиталовъ пользоваться государственнымъ кредитомъ, теряютъ силу тѣ чисто финансовыя соображенія, которыя заставляли правительство прибѣгать къ содѣйствию желѣзнодорожныхъ обществъ, а между тѣмъ ни одно предложеніе строить дороги средствами казны не вызываетъ достаточнаго сочувствія даже для того, чтобы подвергнуться обсужденію. Это всего ярче показываетъ, что защита частнаго хозяйства основывалась тогда не на преходящей, да къ тому времени уже и несуществовавшей, болѣе, необходимости занимать деньги за границей во что-бы то ни стало, а на глубоко продуманномъ и убѣжденномъ соображеніи вопроса со всей совокупностью русской государственной жизни того времени.

Скоро однако долженъ былъ наступить поворотъ во взглядахъ. Мы видѣли выше, въ какое исключительно привилегированное положеніе были поставлены правительствомъ желѣзнодорожные дѣльцы, которымъ все въ самомъ буквальномъ смыслѣ было позволено, и которыя у того-же Правительства находили себѣ надежный оплотъ противъ вмѣшательства судебныхъ властей и противъ публики, какъ выражался недавно гр. Бобринскій, т. е. своихъ-же акціонеровъ. Если къ этому прибавить еще, что правительство такъ-же мало съумѣло оградить свои интересы, какъ и интересы публики, что было впрочемъ естественно въ то время когда, по признанію самаго Министра Путей Сообщенія, онъ не могъ положиться ни на одного изъ своихъ собственныхъ служащихъ, то станетъ вполне понятно, что сношенія казны съ обществами не могли быть для нея особенно выгодными. Сперва правительство стало на совершенно правильную почву: разъ частныя общества ведутъ дѣло такъ, что для нихъ законъ не

писанъ (нѣкоторыя общества ухитрялись напримѣръ выпускать акціи и строить дороги не имѣя даже устава, причѣмъ это дѣлалось съ вѣдома правительства), тс такое положеніе не можетъ быть терпимо, и слѣдуетъ подчинить общества правительственному надзору. Этотъ взглядъ и вылился въ одномъ изъ постановленій Комитета Министровъ (Журн. Ком. Мин. 10 и 17 Іюня 1880 г.): „Комитетъ признаетъ необходимость изданія общаго желѣзнодорожнаго закона, который восполнилъ-бы безпорно существующій недостатокъ нашего законодательства въ смыслѣ точнѣйшаго опредѣленія обязанностей и отвѣтственности желѣзнодорожныхъ обществъ по отношенію ихъ къ Правительству, между собою и къ публикѣ, и выработки общихъ основаній для установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ“. Нельзя желать невозможнаго, по и нельзя не пожалѣть, что Комитетъ Министровъ не сдѣлалъ такого постановленія лѣтъ на двадцать раньше.

Отъ попытки упорядочить отношенія казны къ обществамъ былъ одинъ шагъ до попытки строить дороги непосредственнымъ распоряженіемъ казны, и, что характерно для нашей желѣзнодорожной политики вообще, послѣдняя попытка была сдѣлана ранѣе первой, и уже въ Январѣ 1881 г. Министръ Финансовъ А. А. Абаза предлагалъ „испытать еще разъ способъ сооруженія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ“. Комитетъ Министровъ, какъ значится въ журналѣ его, „выразилъ полное сочувствіе къ высказанному Дѣйствительнымъ Тайнымъ Совѣтникомъ Абазою взгляду“. Самый фактъ такого „полнаго сочувствія“ со стороны того-же учрежденія, почти тѣхъ-же людей, которые только пять лѣтъ тому назадъ высказывали такое-же „полное сочувствіе“ прямо противоположному взгляду, можетъ быть объяснено или тѣмъ, что на предложеніе Министра Финансовъ смотрѣли исключительно какъ на попытку, сдѣлать которую не грѣхъ, или-же, что тоже возможно. увѣренностью въ невозможности найти частныхъ предпринимателей, которые согласились-бы строить намѣченныя дороги, и какъ только таковыя находились, съ ними тотчасъ-же вступали въ переговоры. (Такъ напр. по постройкѣ Екатеринбургъ—

Тюменской дороги велись переговоры съ Обществомъ Уральской дороги, Губонинымъ, гр. Стенбокъ-Ферморомъ и др.). Нѣкоторыя дороги строились ради оказанія помощи трудомъ страдавшему отъ голода населенію (Сибирская, Криворожская), другія считались вполнѣ бездоходными и даже убыточными, но необходимыми по стратегическимъ соображеніямъ (Полѣскія), была наконецъ и такая, которую по исключительности сопровождавшихъ ея сооруженіе условій только правительство и могло строить: Закаспійская желѣзная дорога. Поэтому можно думать, что приступъ къ казенному желѣзнодорожному строительству въ началѣ 80-хъ годовъ былъ въ значительной мѣрѣ вынужденный, что-же касается до приводившихся официально въ его защиту аргументовъ, то вѣдь и при постройкѣ Николаевской желѣзной дороги ссылались на „примѣръ другихъ странъ“, который не мѣшалъ однако вести переговоры съ нѣмецкими банкирами.

Такъ же осторожно слѣдуетъ относиться и къ вопросу о выкупѣ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ началѣ 80-хъ годовъ. Первымъ опытомъ былъ выкупъ Харьковско-Николаевской желѣзной дороги, который собственно говоря и выкупомъ называть нельзя. Изъ 10.956,000 руб. акціонернаго капитала 8.798,000 р. съ самого начала образованія общества принадлежало правительству, такъ что дорога всегда принадлежала правительству болѣе чѣмъ акціонерамъ, да и самый выкупъ въ данномъ случаѣ вызывался отнюдь не дурной эксплоатаціей дороги частнымъ обществомъ, а чисто случайнымъ стеченіемъ постороннихъ условій. За все время частной эксплоатаціи дорога не покрывала обязательныхъ платежей, но происходило это преимущественно отъ того, что главные грузы—хлѣбъ и уголь слѣдовали отъ Харькова къ Николаеву, а въ обратномъ направленіи дорогѣ нечего было возить. Когда-же въ 1880 году послѣдовали Высочайше утвержденныя положенія Комитета Министровъ объ укладкѣ второго пути на всемъ протяженіи дороги (эти постановленія вызывались требованіями Военнаго вѣдомства), то акціонеры не безъ основанія заявили о невыгодности для нихъ столь значительнаго новаго увеличенія облигаціоннаго капитала. Въ это-же приблизи-

тельно время возникли вопросы о постройкѣ Криворожской дороги и расширеніи порта въ Николаевѣ, причемъ по всеѣмъ этимъ вопросамъ приходилось выработать особыя соглашенія съ обществомъ. Между тѣмъ, какъ было уже сказано, громадное большинство акцій и безъ того принадлежало правительству, и потому, помимо всякихъ принципіальныхъ вопросовъ, самъ собою напрашивался простѣйшій путь уладить все вопросы—выкупить то незначительное количество акцій (всего на 2.158,000 р.), которое находилось въ частныхъ рукахъ, а что приэтомъ дѣйствительно не задавались никакими принципіальными вопросами, видно между прочимъ изъ того, что первоначально правительство обязалось произвести съ акціонерами расчетъ 5% гарантированными облигаціями, а затѣмъ въ дѣйствительности выдало имъ гарантированныя Правительствомъ 5% акціи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Само собою разумѣется, что акціонерамъ такая замѣна могла быть только выгодна, но могло-ли ее предложить, какъ оно сдѣлало, правительство, если оно принципіально имѣло въ виду выкупъ частныхъ дорогъ, вопросъ совершенно иной. Надо сказать, что результаты перваго опыта далеко не были особенно ободряющими, такъ какъ доходность дороги послѣ перехода въ казенное управленіе еще болѣе упала, и начала подниматься только нѣсколько лѣтъ спустя, вмѣстѣ съ общимъ промышленнымъ оживленіемъ края и постройкой ряда другихъ дорогъ.

Таковыми-же посторонними соображеніями былъ вызванъ и выкупъ Тамбово-Саратовской дороги. По уставу этой дороги акціонерный капиталъ былъ гарантированъ, въ размѣрѣ 5 $\frac{1}{12}$ % интереса и погашенія, земствами Саратовской губерніи и Кирсановскаго уѣзда Тамбовской губ., причемъ изъ пяти директоровъ два директора и одинъ кандидатъ избирались отъ земствъ. Уже со второй половины 1874 года между обществомъ и земствами начались нескончаемыя пререканія, гарантія платилась неисправно, на дорогѣ, благодаря неурядицамъ въ Правленіи, раздѣлившемся на двѣ враждебныя стороны, происходили вѣчные беспорядки и въ тоже время земства постоянно ходатайствовали предъ Правительствомъ объ освобожденіи ихъ отъ гарантіи. Прави-

тельство сперва хотѣло принять на себя часть гарантіи, но когда никакого соглашенія съ заинтересованными сторонами не удалось достигнуть, оставался только одинъ путь—полный выкупъ дороги. Насколько мало имѣлась тутъ въ виду какая-либо политика, видно между прочимъ изъ того, что въ 1892 г. эта дорога была обратно отдана въ частныя руки, а именно сдана въ аренду обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

Послѣ этого втеченіе 3 лѣтъ выкуповъ желѣзныхъ дорогъ болѣе не встрѣчается, первый-же выкупъ, которымъ начался новый періодъ, не только не вызывался стремленіемъ правительства взять въ свои руки желѣзнодорожное дѣло, но былъ произведенъ только послѣ того какъ были испытаны всѣ средства избѣжать этого.

Въ финансовомъ отношеніи о-во Муромской желѣзной дороги было съ первыхъ дней его существованія однимъ сплошнымъ недоразумѣніемъ. Строительный капиталъ не могъ быть реализованъ, образование общества неоднократно отсрочивалось, и построить дорогу удалось только на средства добытыя путемъ кредита у частныхъ лицъ и изъ Государственнаго банка, выдавшаго крупную ссуду подъ залогъ временныхъ свидѣтельствъ на акціи и облигаціи, и дополнительное обезпеченіе векселями строителей. Еще прежде чѣмъ окончилась постройка этой дороги правительство начало переговоры съ Главнымъ Обществомъ о принятіи этой дороги послѣднимъ, но Главное Общество соглашалось сдѣлать это только на слишкомъ невыгодныхъ для правительства условіяхъ. О выкупѣ дороги ходатайствовало ея Правленіе, но правительство склонно было вначалѣ объявить общество несостоятельнымъ, и продать право на эксплоатацию дороги съ публичнаго торга, и не сдѣлало этого только потому (хотя Министръ Финансовъ находилъ этотъ путь наиболѣе выгоднымъ), что, какъ нашелъ Комитетъ Министровъ, общество могло считать себя вправѣ ожидать, на основаніи прежняго участія правительства въ переговорахъ о его передачѣ другой дорогѣ, „нѣкотораго снисхожденія“, каковымъ и являлся въ данномъ случаѣ выкупъ дороги въ казну.

Столь-же случайнымъ былъ и выкупъ Путиловской желѣзной дороги. Въ 1884 г., въ виду приближавшагося срока открытія Гутуевского порта, Главное Общество, владѣвшее тогда Николаевской желѣзной дорогой, ходатайствовало объ отдачѣ ему въ аренду и Гутуевской вѣтви.

Въ тоже приблизительно время отъ администраціи по дѣламъ купца Яфимовича поступило предложеніе приобрести значительное большинство акцій Путиловской желѣзной дороги по цѣнѣ 178 р. кр. за 125 р. м. До тѣхъ поръ дорога, бумаги которой были гарантированы Правительствомъ изъ $5\frac{1}{10}\%$ годовыхъ, давала только убытки, а Главное Общество соглашалось принять ее въ аренду съ отнесеніемъ убытковъ по ней на избытокъ чистаго дохода Николаевской желѣзной дороги. Дорога была поэтому выкуплена, и немедленно-же передана въ аренду Главному Обществу.

Впервые въ Министерство Н. Х. Бунге мы встрѣчаемся съ выкупомъ дороги въ казну не только по случайнымъ основаніямъ въ дѣлѣ Уральской горнозаводской желѣзной дороги, хотя и здѣсь такія основанія играли немаловажную роль. Въ виду окончанія постройки Екатеринбургъ-Тюменской желѣзной дороги, и уже начатыхъ работъ по сооруженію Самаро-Уфимской желѣзной дороги приобретение въ казну и Уральской дороги дало-бы возможность установить на всей сѣти уральскихъ дорогъ однообразные тарифы, и избѣжать возможной въ будущемъ конкуренціи между Пермской и Самарской линіями. Если принять во вниманіе, что съ одной стороны по существовавшему тогда положенію желѣзнодорожнаго законодательства правительство почти не имѣло возможности бороться съ указанными неудобствами (разнообразіемъ тарифовъ и конкуренціей между дорогами) обычными способами, а съ другой—что дорога находилась предъ правительствомъ въ неоплатномъ долгу, который однако очень мало беспокоилъ акціонеровъ, рассчитывавшихъ только на гарантію Правительства, то станетъ яснымъ, что выкупъ представлялся въ данномъ случаѣ достаточно выгодной палліативной мѣрой, въ виду нежеланія правительства прибѣгнуть къ болѣе рѣшительной мѣрѣ—

установленію права правительства на руководство тарифнымъ дѣломъ.

Вообще, какъ показываетъ изслѣдованіе отдѣльныхъ случаевъ, Н. Х. Бунге выкупалъ частныя дороги только тогда, когда онъ не могъ не сдѣлать этого, и ничуть не скрывалъ этого; такъ на примѣръ въ своемъ всеподданѣйшемъ докладѣ на 1887 г. онъ писалъ: „не отрицая, что современемъ желѣзныя дороги и могутъ сдѣлаться такою же отраслью государственнаго хозяйства, какъ почты и телеграфы, и признавая, что у насъ казенная эксплуатація дала удовлетворительные результаты, сомнѣваюсь, чтобы въ настоящее время обращеніе желѣзныхъ дорогъ въ государственную собственность сразу обогатило казначейство“.

Не было стѣснено и частное желѣзнодорожное строительство. Не только было допущено образованіе новаго общества (Ивангородъ-Домбровской желѣзной дороги) съ крупнымъ гарантированнымъ правительствомъ акціонернымъ капиталомъ, но существовавшимъ обществамъ было разрѣшено выпустить облигаціонныя займы на сумму около 170 милл. р. м. и было открыто для движенія около 4.300 верстъ. Само собою разумѣется, что въ сравненіи съ тѣмъ, что было при Рейтернѣ, это было немного, но съ одной стороны и времена были не тѣ: послѣдствія русско-турецкой войны сильно давали себя чувствовать,—а съ другой—въ это именно время, благодаря работѣ комиссіи гр. Баранова, обнаружилась вся ненормальность существовавшихъ тогда отношеній между частными желѣзнодорожными обществами и правительствомъ, принципы-же новыхъ отношеній еще не, были выработаны и потому элементарная „логика дѣль“ требовала немного повременить въ вопросѣ о частномъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ. Такимъ именно стремленіемъ дѣлать такъ, чтобы ничего не дѣлать, и проникнута вся желѣзнодорожная политика Н. Х. Бунге, пытавшагося путемъ выжидательной политики примирить собственное недовѣріе къ казенному хозяйству съ начинавшимся стремленіемъ изъять дѣло изъ рукъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ *).

*) Характерно, между прочимъ, что близко стоявшій къ Н. Х. Бунге его біографъ Е. Э. Картовцовъ ни однимъ словомъ не упоминаетъ о желѣзнодорожной политикѣ Бунге.

Значительно опредѣленнѣе желѣзнодорожная политика И. А. Вышнеградскаго, слишкомъ близко въ свое время стоявшаго къ дѣламъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, чтобы не знать всѣ ихъ какъ достоинства, такъ и слабыя стороны. И у него, хотя это пытались впоследствии отрицать, довольно ясно проглядываетъ, нигдѣ правда вполне опредѣленно не высказанное, предпочтеніе частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства.

Въ самомъ началѣ его Министерства было учреждено даже новое общество (Уральско-Волжской желѣзной дороги), и только полная его неспособность составить потребный строительный капиталъ заставила Министра Финансовъ впродѣ держаться болѣе вѣрнаго пути сношеній съ уже существующими обществами.

Надо, впрочемъ, сказать, что И. А. Вышнеградскій, какъ Министръ Финансовъ, былъ вообще противъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ. По его мнѣнію прежде всего слѣдовало позаботиться о введеніи размѣна бумажныхъ денегъ, и избавиться отъ хроническихъ дефицитовъ въ бюджетахъ, а потомъ ужъ думать о желѣзныхъ дорогахъ; къ тому-же всякое желѣзнодорожное строительство требовало расходовъ изъ государственнаго казначейства, а по мнѣнію И. А. самое законное мѣсто для государственныхъ средствъ было именно въ казначействѣ. Всего болѣе Вышнеградскаго озабочивали тѣ громадныя доплаты, которыя приходилось дѣлать правительству по гарантіи капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ и потому на первый планъ у него выдвигалось стремленіе упорядочить хозяйство частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, что можно было сдѣлать двоякимъ образомъ: 1) взявъ въ руки правительства дѣло установленія тарифовъ, и 2) усиливъ правительственный надзоръ за частными дорогами. Для практическаго проведенія такой программы Вышнеградскій пригласилъ С. Ю. Витте, получившаго при этомъ особыя права и порученіе организовать „дѣловой“ департаментъ.

Въ настоящее время въ задачу автора не входитъ разборъ тѣхъ мѣръ, которыя были приняты въ концѣ 80-хъ и началѣ 90-хъ годовъ для приведенія въ болѣе благообраз-

ный видъ разсыпанной хранины нашего частнаго желѣзно-дорожнаго хозяйства, но самая обширность этихъ мѣръ показываетъ, что никто еще не собирался въ то время „братъ новый курсъ“, и руководители финансовъ, и бывший на посту, и имѣвшій вступить на него, принимали такую все-стороннюю переработку какъ государственно-финансоваго, такъ и юридическаго положенія частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства конечно не для того чтобы въ ближайшемъ-же будущемъ замѣнить его казеннымъ.

Тѣмъ не менѣе постройка казенныхъ желѣзныхъ дорогъ продолжалась и при Вышнеградскомъ. Съ одной стороны заканчивались начатыя при Бунге дороги стратегическаго характера въ Западномъ Краѣ и Туркестанѣ (Брестъ-Холмская, Сѣдлецъ-Малкинская и Закаспійская), а съ другой строились такія, которыя при Бунге были только намѣчены: Самаро-Златоустовская, Ржево-Вяземская, Псково-Рижская и Ромны-Кременчугская. Изъ послѣднихъ первыя три долго не покрывали даже расходовъ по эксплуатаціи, а Ромны-Кременчугская была выстроена для того, чтобы нѣсколько поднять доходы Харьковско-Николаевской желѣзной дороги. Послѣднее чрезвычайно характерно. Въ бытность Харьковско-Николаевской желѣзной дороги въ рукахъ частнаго общества всѣхъ справедливо волновала ея убыточность. Но вотъ дорога переходитъ въ казну, убытокъ еще болѣе увеличивается, и для поднятія ея доходности строится новая линія въ 200 в. Это впрочемъ и понятно. Если мы сравнимъ стоимость постройки желѣзныхъ дорогъ при Вышнеградскомъ, то мы увидимъ слѣдующее:

Ч а с т н ы я:	Руб. въ верст.
Костромской уч. М.-Я.	25.290
Киржачская вѣтвь	27.500
Уманскія вѣтви Ю.-З.	32.802
Рязанско-Сіяжская линія	35.156
 К а з е н н ы я:	 Руб. въ верст.
Джанкой-Оеодосійская	28.480
Псково-Рижская	34.742

К а з е н н ы я:	Руб. въверст.
Ряжско-Вяземская.	38.631
Ромны-Кременчугская	41.859
Самаро-Златоустовская	53.227

Исключая изъ сравненія выдающуюся по трудности сооруженія Самаро-Златоустовскую дорогу, остальные можно принять почти равными по техническимъ условіямъ. Несмотря на это казенная постройка обошлась значительно дороже частной, а если принять при этомъ во вниманіе, что въ громадномъ большинствѣ случаевъ и при частной постройкѣ расходы по отчетамъ болѣе или менѣе превосходятъ дѣйствительные, будетъ казаться законно предположить, что тоже самое, но быть можетъ еще въ большей мѣрѣ, имѣло мѣсто и при казенномъ сооруженіи рельсовыхъ путей. Въ виду этого могла легко образоваться партія, имѣвшая достаточно „вѣскія“ основанія стоять за дальнѣйшее сооруженіе желѣзныхъ дорогъ средствами казны, въ случаѣ же съ Ромны-Кременчугской желѣзной дорогой для этого были и чисто практическія соображенія: разъ Правительство „пріобрѣло“ Харьковско-Николаевскую желѣзную дорогу, то ему ничего не оставалось дѣлать какъ производить дальнѣйшія затраты, чтобы какъ-нибудь благополучно справиться со своимъ пріобрѣтеніемъ. Коготокъ увязъ, всей птичкѣ пропасть, говоритъ народъ.

Тожe недовѣріе къ преимуществамъ казеннаго хозяйства сказывалось и въ политикѣ выкуповъ дорогъ частныхъ обществъ. Въ этомъ отношеніи характеренъ первый-же произведенный Вышнеградскимъ выкупъ Ряжско-Моршанской желѣзной дороги (выкупъ Уральской дороги относится болѣе къ министерству Н. Х. Бунге). Министръ Финансовъ предполагалъ выкупить эту дорогу въ казну и тотчасъ-же передать ее Обществу Вязмо-Сызранской желѣзной дороги, которое имѣло образоваться отъ сліянія Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской желѣзной дороги, т. е. шель по тому пути соединенія нѣсколькихъ частныхъ обществъ въ одно болѣе значительное, на который рѣшительно стали затѣмъ и онъ, и его преемникъ. Но акціонеры ходатайство-

вавшихъ объ ихъ сліяніи обществъ считали условіемъ такого сліянія продленіе гарантіи на ихъ акціонерный капиталъ еще на 12 лѣтъ (гарантія была дарована временная— на 15 лѣтъ), съ чѣмъ Комитетъ Министровъ не нашель возможнымъ согласиться, а за отклоненіемъ предположенія Министра Финансовъ оказывалось неудобнымъ оставить въ частныхъ рукахъ и Рязско-Моршанскую дорогу, постоянно требовавшую приплатъ по гарантіи и, отвлекая путемъ особой системы тарифовъ грузы на Рязанско-Козловскую линію, очень вредившую обществамъ Моршанско-Сызранской и Сызрано-Вяземской желѣзнымъ дорогамъ. Такъ-же какъ незадолго передъ тѣмъ по аналогичнымъ этимъ основаніямъ выкупили Уральскую желѣзную дорогу, теперь пришлось выкупить въ казну Рязско-Моршанскую, а разъ выкупивъ ее, поневолѣ пришлось выкупить и двѣ другія выше названныя дороги. Правда при этомъ имѣлось въ виду, что сліяніе этихъ дорогъ окажется очень выгоднымъ для государственнаго казначейства, но дѣйствительность не оправдала такихъ ожиданій, и образованная путемъ сліянія Сызрано-Вяземская дорога является одной изъ самыхъ малодоходныхъ даже на казенной сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Въ исторіи выкупа Закавказской желѣзной дороги для автора далеко не все ясно. Согласно официальной мотивировкѣ Комитета Министровъ въ виду политической, экономической и стратегической важности дороги, прорѣзывающей Закавказскій край отъ одного края до другого, и связывающей два наши южныя моря, переходъ ея въ казну представляется желательнымъ въ скорѣйшемъ времени, но есть основаніе полагать, что не одни эти соображенія руководили Министромъ Финансовъ. Нефтяная промышленность на Кавказѣ, на которой недавно, и то безъ успѣха, работали только смѣльчаки вродѣ В. А. Кокорева да разорялись дѣльцы—диллетанты типа уланскаго полковника Новосильцева, къ концу 80-хъ годовъ стала настолько значительной, что привлекла даже на себя вниманіе Министра Финансовъ, увидѣвшаго въ ней удобный источникъ доходовъ для фиска. Но Вышнеградскій былъ слишкомъ опытнымъ дѣльцомъ, чтобы не понять, что доходы Закавказской желѣзной до-

роги, единственнаго пути для вывоза нефти къ Черному морю, должны въ будущемъ, и притомъ ближайшемъ, быстро и непрерывно возрости, а потому выкупъ этой дороги въ казну могъ стать современнымъ источникомъ пополненія разныхъ бюджетныхъ прорѣхъ. Правильна-ли такая политика, если онъ дѣйствительно ей слѣдовалъ, мы попытаемся разсмотрѣть ниже, но что она можетъ увлечь Министра Финансовъ, который видитъ свою цѣль въ накопленіи въ кладовыхъ Государственнаго Банка возможно болѣе значительныхъ суммъ золота, предположить не трудно. Мы имѣемъ тѣмъ болѣе основанія думать такъ, что и при выкупѣ слѣдующей, Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, главнымъ мотивомъ, который заставлялъ Министра Финансовъ торопиться съ выкупомъ, была боязнь, что внослѣдствіи доходъ акціонеровъ повысится и правительству придется больше платить за выкупъ.

Оглядывая всю политику выкуповъ Вышнеградскаго, можно сказать, что ею преслѣдовалась прежде всего все та же цѣль упорядоченія желѣзнодорожнаго дѣла, которой Вышнеградскій справедливо придавалъ такое важное значеніе. Поэтому онъ всегда настаивалъ на выкупѣ дорогъ отъ обществъ дурно ведшихъ свои дѣла, и на передачѣ ихъ другимъ болѣе надежнымъ (какъ онъ и сдѣлалъ съ Тамбово-Саратовской желѣзной дорогой). Но кромѣ этого онъ выкупалъ и такія дороги, которыя обѣщали значительный доходъ казнѣ въ будущемъ, т. е. противъ своихъ убѣжденій шелъ на установленіе настоящаго казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, но не ради него самого, а ради тѣхъ выгодъ, которыя могли бы дать казнѣ сосредоточеніе въ ея рукахъ всѣхъ доходныхъ линій и передача въ частныя руки бездоходныхъ и сомнительныхъ. Это была та же самая политика, которая привела къ страшному голоду 1891—92 года въ то самое время какъ кладовыя Государственнаго Банка были завалены сотнями милліоновъ золота суммъ „свободной наличности“. Во всѣхъ другихъ ея частяхъ эта система политики получила уже заслуженное ею признаніе, и только желѣзнодорожная его политика до сихъ поръ еще находитъ себѣ людей, готовыхъ ее хвалить.

Приступая къ попыткѣ изложенія желѣзнодорожной политики С. Ю. Витте, нельзя не отмѣтить одного характернаго явленія. Вопросъ о преимуществахъ частнаго и казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства неоднократно по разнымъ поводамъ воебуждался за тотъ долгій и оживленный періодъ времени пока С. Ю. Витте былъ у власти. Витте, когда это ему казалось удобнымъ, охотно ссылался на авторитеты науки (напр. на Герцка въ вопросѣ о валютной реформѣ) и давалъ теоретическія обоснованія своихъ практическихъ мѣропріятій; казалось-бы, что въ данномъ случаѣ тѣмъ болѣе можно было ожидать опредѣленнаго выраженія его взглядовъ отъ автора „Принциповъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ“, а между тѣмъ—ни слова. Остается дѣлать предположенія, и быть можетъ такое молчаніе можно между прочимъ объяснить и тѣмъ, что Министръ Финансовъ, не надѣясь встрѣтить сочувствіе своимъ взглядамъ, предпочиталъ, какъ онъ это дѣлалъ и во многихъ другихъ случаяхъ, довольствоваться проведеніемъ ихъ въ жизнь.

По сдѣланному проф. П. П. Мигулинымъ подсчету, за 10 лѣтъ министерства С. Ю. Витте для цѣлей частнаго желѣзнодорожнаго строительства была реализована, и притомъ почти исключительно путемъ выпуска гарантированныхъ правительствомъ облигацій, колоссальная сумма, доходящая до 1300 милл. рублей, а если мы примемъ во вниманіе, что всѣ эти суммы для частныхъ обществъ были реализованы непосредственно правительствомъ (переговоры съ банкирами велись Особой Канцеляріей по Кредитной Части), иногда изъ суммъ находившихся въ его распоряженіи (напр. капиталовъ сберегательныхъ кассъ), то станетъ ясно, съ какимъ довѣріемъ относился Министръ Финансовъ къ частному желѣзнодорожному строительству. И дѣйствительно, при немъ маленькая въ 439 верстъ Курско-Кіевская желѣзная дорога разрастается въ огромную систему Московско-Кіево-Воронежскую, Рыбинско-Бологовская желѣзная дорога (280 в.) превращается въ неменѣе значительную Московско-Виндаво-Рыбинскую. Общество Московско-Рязанской дороги еще при Вышнеградскомъ, но подъ несомнѣннымъ вліяніемъ Витте, строить Рязанско-Казанскую линію въ 800 в., а при Витте

быстро сооружаетъ еще цѣлый рядъ дорогъ, и теперь имѣетъ уже около 2000 в. Столь-же быстро развились и общества Владикавказской и Рязанско-Уральской желѣзныхъ дорогъ. Такихъ дорогъ, которыя даютъ значительный и обѣщающій въ будущемъ еще болѣе возрости доходъ С. Ю. Витте не выкупаетъ въ казну, а наоборотъ, выговоривъ правда отъ обществъ кое-какія льготы, новыми соглашеніями отдалаетъ срокъ выкупа, и заставляетъ за это общества строить новыя линіи на гарантированный правительствомъ облигаціонный капиталъ. Онъ-же усердно ведетъ съ обществами переговоры о постройкѣ новыхъ линій, пытаясь иногда даже противъ ихъ желанія заставить ихъ строить — хотя-бы всецѣло за счетъ и рискъ казны—нужныя дороги. Самымъ яркимъ примѣромъ послѣдняго являются переговоры его съ обществомъ Владикавказской желѣзной дорогой о постройкѣ Черноморской дороги съ отдѣльнымъ отъ прочихъ дорогъ счетоводствомъ, и обязанностью казны выдавать безвозвратныя пособія на покрытіе недостатчъ по обязательнымъ платежамъ. Повидимому, старый знатокъ желѣзнодорожнаго дѣла считалъ, что всякое хозяйство лучше казеннаго...

Въ тоже время за эти десять лѣтъ въ частномъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ произошло нѣсколько такихъ событій которыя, не будучи быть можетъ въ силахъ поколебать составившихся у Министра Финансовъ убѣжденій, легко могли заставить его быть осторожнымъ въ выраженіи своихъ симпатій и мнѣній. На Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ произошла прискорбная исторія, о которой исключительныя условія этого случая не позволяютъ говорить болѣе подробно. Доходы обществъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ и Рязанско-Уральской желѣзной дороги далеко не оправдали гласно высказанныхъ ожиданій Министерства Финансовъ, причемъ въ первомъ случаѣ акціонеры ходатайствовали чуть не о привлеченіи къ суду всего состава Правленія, а во второмъ — Государственный Контроль доказывалъ, что причина неудачъ лежитъ въ неправильной постановкѣ дѣла вслѣдствіе малой заинтересованности въ немъ акціонеровъ и отсутствіи достаточнаго надзора со стороны Правительства. Не могла особенно поддержать въ обществѣ сочувствіе къ

частнымъ дорогамъ и растрата суммъ на Московско-Ярославо-Архангельской желѣзной дорогѣ, но насколько велико было нежеланіе Министерства Финансовъ дѣйствительно принимать эту дорогу въ казну видно между прочимъ изъ того, что несмотря на Высочайше Утвержденное положеніе Соединеннаго Присутствія отъ 30 Марта 1900 года дорога оставалась въ завѣдываніи временнаго Комитета, и Министръ Финансовъ велъ переговоры съ разными частными предпринимателями, не исключая и иностранныхъ, объ образованіи Общества для постройки С.-Петербургско - Вятской линіи и эксплоатаціи дорогъ общества Московско-Ярославо-Архангельской желѣзной дороги, и только когда вполнѣ выяснилась неудача этихъ переговоровъ, дороги были сданы Министерству Путей Сообщенія.

Что касается результатовъ обширнаго казеннаго желѣзнодорожнаго строительства въ Министерство Витте, то сразу можно сказать, что они не могли не внушить ему самаго рѣшительнаго недовѣрія къ этому способу сооруженія рельсовыхъ путей. Когда предположенія строить Сибирскую желѣзную дорогу начали принимать болѣе или менѣе осязательныя формы, правительство получило массу предложеній отъ иностранныхъ и русскихъ предпринимателей, но отклонило ихъ въ виду трудности наблюдать за производствомъ работъ на столь отдаленной окраинѣ: тогда казалось, что за постройкой казенными средствами будетъ легче услѣдить, будущность показала однако полную ошибочность такого взгляда. Стоимость дороги, исчисленная сначала довольно умѣренно, въ дѣйствительности оказалась безпримѣрной даже въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго строительства. Съ совершенно недопустимыми на дорогахъ магистральнаго типа уклонами (до 0,023), деревянными мостами, легкими рельсами, ничтожной пропускной способностью и жалкимъ подвижнымъ составомъ, эта дорога, представляющая собою, по выраженію посѣтившаго ее правительственнаго инженера, только рабочій путь для сооруженія настоящей дороги, обошлась однако до 100,000 р. на версту, и то вчернѣ! Постройка Сибирской желѣзной дороги была экзаменомъ на аттестатъ зрѣлости для нашего казеннаго желѣзнодорожнаго

строительства и оно блистательно на немъ „провалилось“. Не составляли ни для кого секрета и причины такой громадной стоимости дороги. Государственный Контроль прямо говорить о нехозяйственности и нераспорядительности строителей, но между строкъ чувствуется, что это только эвфемизмъ, приличный подлежащему огласкѣ документу о весьма щекотливомъ обстоятельстве. Авторъ не можетъ однако согласиться съ такимъ мнѣніемъ, и считаетъ причиной всего не „нехозяйственность“ отдѣльныхъ строителей, а самое производство такихъ громадныхъ и сложныхъ работъ, и притомъ въ новой и малознакомой странѣ, средствами казны. Уже при самомъ началѣ постройки было ясно, что обычный „казенный“ порядокъ тутъ непримѣнимъ, и вмѣсто порученія постройки уже существующимъ вѣдомствамъ, для нея было создано особое высшее учрежденіе, имѣвшее исключительное счастье состоять подъ личнымъ предсѣдательствомъ Государя Императора. Этимъ былъ обезпеченъ правильный порядокъ дѣлъ въ С.-Петербургѣ, но работы производились въ Сибири, а тамъ такого Комитета не было, царили обычныя на казенныхъ постройкахъ порядки, и эти порядки были слишкомъ сильны, чтобы ихъ могли побороть отдѣльные строители. Условія производства работъ, снабженіе строительными матеріалами, живая рабочая сила—все это рѣзко отличалось отъ того, съ чѣмъ привыкли имѣть дѣло въ Европейской Россіи, а строителямъ, вмѣсто того чтобы дѣйствовать по своему, приходилось укладываться въ прокрустово ложе выработанныхъ формъ и инструкцій. Ктонибудь долженъ былъ пострадать, или формы, или дѣло. При частномъ способѣ постройки случилось-бы первое, казенному способу естественно было заступиться за неприкосновенность формъ, сваливать-же при такихъ условіяхъ вину на отдѣльныхъ лицъ и очень просто и очень неправильно.

Не болѣе удачна была и постройка Пермь-Котласской линіи. Ожидалось, что по ней пойдутъ, не говоря объ иныхъ грузахъ, до 30 мил. пуд. хлѣба въ годъ. Почему этого не случилось догадаться не трудно, если принять во вниманіе, что въ техническомъ отношеніи эта дорога не лучше Си-

бирской, а подвижной составъ ея пожалуй еще хуже: изъ 90 паровозовъ, напр. 64 старыхъ шестиколесныхъ. Это не помѣшало впрочемъ окончательной стоимости дороги при главнымъ образомъ деревянныхъ мостахъ, опредѣлиться въ 50,960 р. на версту. О послѣдней изъ дорогъ, сооруженныхъ распоряженіемъ казны, а именно: Тифлисъ—Карсъ—Эриваньской авторъ лично сказать не можетъ, стоимость-же ея (около 75,000 р. верста) въ виду трудныхъ техническихъ условій врядъ-ли можно считать высокой.

Таковы результаты постройки новыхъ дорогъ распоряженіемъ казны, не болѣе утѣшительны и результаты ея эксплуатаціи, но авторъ не можетъ разсматривать здѣсь этотъ вопросъ, такъ какъ ему будетъ посвящено отдѣльное изслѣдованіе.

Нельзя въ заключеніе не сказать нѣсколькихъ словъ о политикѣ выкуповъ частныхъ дорогъ въ казну, производившихся въ такомъ-же широкомъ размѣрѣ какъ и все, что дѣлалось въ министерствѣ С. Ю. Витте. При этомъ Министръ Финансовъ преслѣдовалъ повидимому все ту-же цѣль упорядочить созданное политикой 60-хъ годовъ ненормальное положеніе многихъ обществъ, хотя до извѣстной степени обладаніе значительной сѣтью казенныхъ дорогъ и само по себѣ не могло не привлекать Министра какъ средство получить возможность съ большой скоростью содѣйствовать „оживленію отечественной промышленности“ посредствомъ раздачи казенныхъ заказовъ, что было-бы невозможно, если бы подъ рукой у Министра не было желѣзныхъ дорогъ, на которыя можно было-бы направлять полученные такимъ образомъ отечественныя „издѣлія“.

Если однако обзрѣть всю желѣзнодорожную политику С. Ю. Витте, то придется признать, что, какъ онъ впрочемъ и самъ давалъ иногда поводъ заключать (напр. въ недавней статьѣ „по поводу выводовъ о неблагопріятныхъ послѣдствіяхъ расширенія русской желѣзнодорожной сѣти“ въ „Вѣстникѣ Финансовъ“ (1903 г. № 24) онъ разсматривалъ вліяніе желѣзныхъ дорогъ, (авторъ пользуется словами той же статьи) „болѣе широко принимая во вниманіе то воздѣйствіе, которое развитіе сѣти рельсовыхъ сообщеній оказываетъ на увели-

ченіе поступленій по росписи, въ томъ числѣ и по статьямъ не относящимся къ желѣзнодорожному хозяйству“. При такомъ, единственно правильномъ, взглядѣ на вещи, Министръ Финансовъ не могъ не предпочитать частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, при которомъ только незначительная часть чисто коммерческаго риска падала на долю государства, но послѣднему была обезпечена возможность полученія даже коммерческой прибыли. Не могъ Министръ Финансовъ всецѣло отказаться и отъ казеннаго хозяйства, но повидимому считалъ его только неизбѣжнымъ по условіямъ времени зломъ, и никогда не пытался расширить его за предѣлы безусловно необходимаго. Единственный упрекъ, какъ кажется автору, который можно сдѣлать этой политикѣ, состоитъ въ томъ, что именно политикой—то она и не была. Былъ рядъ отдѣльных, частныхъ распоряженій, казавшихся въ свое время *cruda indigestaque moles*, и только теперь, когда опубликовано многое, что въ свое время оставалось неизвѣстнымъ, можно видѣть, что всѣ когда то казавшіеся почти произвольными отдѣльные акты въ дѣйствительности являлись умѣло пригнанными частями одной обширной и глубоко продуманной системы. Такой пріемъ—дѣлать неожиданные, иногда намѣренно неясные ходы, по возможности не давая судить по нимъ объ общемъ планѣ,—очень цѣнится при игрѣ въ шахматы, но въ такой ли мѣрѣ онъ удобопримѣнимъ и въ одной изъ важнѣйшихъ отраслей государственно-экономической жизни, вопросъ иной, и быть можетъ ясное и всѣмъ понятное изложеніе взглядовъ правительства на этотъ предметъ было бы еще полезнѣе. Правда, будь это сдѣлано, результаты финансовой политики, внутренній механизмъ который былъ бы болѣе ясенъ для всѣхъ, не являлись бы такими поражающими своимъ блескомъ сюрпризами, но зато для весьма и весьма многихъ не было бы основанія строить все свое благополучіе на зыбкомъ пескѣ оказывавшагося впоследствии неправильнымъ пониманія курса финансоваго корабля...

Правда, положимъ, и то, что быть можетъ тогда Министру Финансовъ и провести нѣкоторыя изъ его мѣропріятій было бы труднѣе...

Казенное и частное желѣзнодорожное хозяйство въ Россіи.

Вопросъ о предпочтительности казеннаго или частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства въ Россіи отличается тѣмъ, что на него приходится отвѣчать руководствуясь соображеніями весьма отличными отъ тѣхъ, которыя приводятся въ пользу того или другого его рѣшенія въ другихъ странахъ. Это впрочемъ и понятно, потому что въ русской экономической литературѣ за послѣдніе полтора десятка лѣтъ этотъ вопросъ почти не затрагивался, а въ западно-европейской разсматривался примѣнительно къ существующимъ тамъ, главнымъ образомъ въ Англіи и Соединенныхъ Штатахъ, условіяхъ экономическимъ и общественнымъ. Тѣмъ не менѣе здѣсь будутъ кратко изложены главные аргументы въ пользу казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, приводимые его защитниками у насъ и на западѣ.

Государственная важность дорогъ. Этотъ аргументъ всегда выдвигается прежде всего. Желѣзныя дороги являются такимъ важнымъ регуляторомъ всей экономической жизни страны, что государство должно держать его въ своихъ рукахъ. Но такихъ регуляторовъ экономической жизни страны, и притомъ не менѣе, если не болѣе, важныхъ чѣмъ желѣзныя дороги, много, и слѣдуя, по этому пути, государству пришлось бы взять въ свои руки кредитъ коммерческій и земельный, страховое дѣло и т. д. Во всемъ этомъ конечно нѣтъ ничего невозможнаго, но маленькой иллюстраціей того, къ чему такая политика должна привести у насъ, могутъ послужить результаты дѣятельности Государственнаго Банка по выдачѣ промышленныхъ ссудъ за послѣдніе десять лѣтъ. Кромѣ того нельзя смѣшивать такихъ двухъ вещей какъ владѣніе и общее руководство.

Само собою разумѣется, что руководство желѣзными дорогами, предпріятіями по самому своему существу монопольными, не можетъ быть всецѣло предоставлено усмотрѣнію ихъ собственниковъ, и правительство должно имѣть право общаго руководства тарифнымъ дѣламъ и право вмѣшательства во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда дѣятельность желѣзныхъ дорогъ кажется ему вредной для экономическаго развитія страны, но отъ такого активнаго по тарифнымъ и чисто—наблюдательнаго во всѣмъ другимъ вопросамъ права еще весьма далеко до права владѣнія дорогами. Наоборотъ, съ этой точки зрѣнія именно въ виду важности желѣзныхъ дорогъ полезно, чтобы онѣ не были въ рукахъ правительства, такъ какъ въ минуты финансовыхъ затрудненій у него всегда можетъ явиться мысль немного повысить тарифы на перевозку, и этимъ пополнить недостатокъ денегъ въ государственномъ казначействѣ. Само собою разумѣется, что и при частномъ хозяйствѣ государство можетъ это сдѣлать путемъ введенія новаго налога, но это будетъ налогъ, введеніе котораго требуетъ массу формальностей, дѣлается гласно, и можетъ встрѣтить много возраженій, при казенномъ же хозяйствѣ для министра финансовъ соблазнъ слишкомъ великъ: одинъ приказъ подчиненнымъ ему органамъ, и золото рѣкой полилось въ казначейство. Правда, продолжаться это будетъ не долго, потому что повышение тарифа вызоветъ сокращеніе перевозокъ, но и Министръ Финансовъ можетъ рассчитывать только „обернуться“, между тѣмъ какъ для страны такая пляска тарифовъ чрезвычайно вредна. Въ торговомъ мірѣ при заключеніи договоровъ о поставкахъ точно высчитывается цѣна провоза товаровъ, и всякое болѣе или менѣе неожиданное и не вызываемое условіями рынка измѣненіе въ ней, незаслуженно обогащая однихъ и разоряя другихъ, вноситъ разлагающій элементъ спекуляціи въ отрасли торговли, гдѣ его прежде не было, т. е. губить именно то, что государство должно стремиться всячески поддерживать: твердость сдѣлокъ и цѣнъ.

Выгодность казенной эксплоатаціи для населенія. Этотъ аргументъ въ болѣе полной формѣ выражается слѣдующимъ образомъ: государство, не преслѣдуя

коммерческихъ цѣлей, можетъ, когда это необходимо, назначать такіе низкіе тарифы, на которые не согласится ни одно частное общество, а потому необходимо, чтобы сѣтъ была въ его рукахъ. Но, во первыхъ, можетъ ли государство, владѣя такою, напр., сѣтью какъ наша, стоимостью свыше 4 милліардовъ рублей, не „преслѣдовать коммерческихъ цѣлей“, и дѣйствительно ли у него есть средства на это? Наконецъ, какой отъ этого будетъ результатъ? Если бы сторонники этого взгляда доказали, что государство можетъ, назначивъ низкіе тарифы, всетаки работать не въ убытокъ, а частныя общества этого не могутъ, съ такимъ аргументомъ дѣйствительно приходилось бы серьезно считаться, но этого нѣтъ, и слѣдовательно всѣ благодѣтельные низкіе тарифы, ради возможности которыхъ государству совѣтуютъ взять въ свои руки все желѣзнодорожное дѣло, сводятся къ пожертвованію изъ государственной казны въ пользу той или другой отрасли промышленности. Надо ли говорить, что была бы охота жертвовать, а способъ сдѣлать это самымъ разлюбезнымъ образомъ нетрудно найти и при существованіи частныхъ желѣзныхъ дорогъ? Къ сказанному слѣдуетъ только прибавить, что и теперь ничто, кромѣ чисто коммерческихъ соображеній (въ виду существованія гарантіи) не мѣшаетъ правительству въ особыхъ случаяхъ (по случаю голода, для переселенцевъ и т. п.) понижать тарифы, и что до сихъ поръ правительство не только не обнаружило своей склонности понижать тарифы, а поговариваетъ даже— въ виду, какъ у насъ принято мягко выражаться, малопродуктивности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—о повышеніи нѣкоторыхъ ставокъ. Не обнаруживаютъ такой тенденціи и прусскія казенныя дороги, да и никакія не должны ея обнаруживать, до тѣхъ поръ пока имѣется въ виду содѣйствовать промышленности облегченіемъ способовъ перевозки, а не развращать ее подачками.

Правительство можетъ строить не только доходныя, но малопродуктивныя линіи. Увы, исторія русскаго желѣзнодорожнаго дѣла обнаружила, что это могутъ дѣлать и частныя общества, но до сихъ поръ никто не доказалъ, что Правительство можетъ построить мало до-

ходную линію и всетаки извлекать изъ нея доходы, безъ этого же весь вопросъ сводится къ бумажной симметріи, и въ самой его постановкѣ чувствуется чиновникъ, для котораго форма важнѣе сущности. Дѣло въ томъ, что если правительство строить завѣдомо бездоходную, иногда даже убыточную линію, то дѣлаетъ оно это не ради одного удовольствія имѣть таковую, а ради достиженія какой-нибудь определенной, несомнѣнно важной цѣли, и потому достиженіе этой цѣли, если она постройкой линіи дѣйствительно достигается, является достаточнымъ оправданіемъ приносимыхъ ради этого жертвъ. Но всякія жертвы надо возмѣстить, и вотъ тутъ то и сказывается желаніе доказать, что „на Шипкѣ все спокойно“, когда тамъ этого нѣтъ и быть не должно. При разумной финансовой политикѣ жертвы на общегосударственныя цѣли надо и возмѣщать изъ общегосударственныхъ средствъ, но... это заставить въ извѣстной графѣ росписи поставить минусъ, выставить въ якобы неблагопріятномъ свѣтѣ извѣстное вѣдомство, а этого быть не должно, и вотъ совѣтуютъ настроить коммерческія дороги чтобы окупить стратегическія.

Съ такимъ же правомъ государству можно было бы рекомендовать взять въ свои руки всю хлѣбную торговлю чтобы окупить убытки отъ даровой раздачи хлѣба въ голодные годы.

Частныя дороги строятся за счетъ государственнаго кредита, а потому нѣтъ основанія не строить ихъ прямо распоряженіемъ казны. Этотъ аргументъ, весьма детально разработанный въ послѣднее время харьковскимъ профессоромъ П. П. Мигулинымъ, заслуживаетъ нѣкотораго вниманія хотя бы по своей новизнѣ. Доказываетъ свое положеніе проф. Мигулинъ тѣмъ, что переговоры по займамъ велись всегда Министерствомъ Финансовъ, самые займы часто реализовались путемъ продажи ихъ сберегательнымъ кассамъ, да и за границей на займы частныхъ обществъ съ правительственной гарантіей смотрятъ исключительно какъ на государственные. Наконецъ, говоритъ проф. Мигулинъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ государство прямо за свой счетъ добывало деньги для же-

лѣзныхъ дорогъ путемъ выпуска консолидированныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ.

Въ этомъ разсужденіи ошибочно все, и основное положеніе, и сдѣланный изъ него выводъ. Реализація займовъ при посредствѣ Особой Канцеляріи по Кредитной Части Министерства Финансовъ имѣла въ виду совсѣмъ не оказать услугу желѣзнодорожнымъ обществамъ, а скорѣе вызывалась стремленіемъ Министерства, которые и само въ послѣдніе 11 лѣтъ производило колоссальныя заемныя и конверсионныя операціи, сосредоточить все дѣло въ своихъ рукахъ. Что Министерство выиграло отъ этого въ глазахъ представителей иностраннаго финансоваго міра, который быстро понялъ, что помимо канцелярій на Мойкѣ въ Россіи дѣлать дѣлѣ нельзя, не можетъ быть сомнѣнія, но выиграли-ли отъ этого частныя общества—вопросъ пока никѣмъ еще не затронутый и только ждущій своего изслѣдователя. Во всякомъ случаѣ фактомъ остается не только то, что инициатива такой передачи Министерству трудовъ по реализаціи исходила отъ него-же, но и то что иногда Министерство брало на себя реализацію даже негарантированныхъ правительствомъ желѣзнодорожныхъ бумагъ, далеко не доставляя этимъ удовольствія обществамъ, что сказывалось до извѣстной степени даже въ официальной перепискѣ ихъ съ Министерствомъ (см. напр. дѣло Кредитной Канцеляріи 1900 № 22 о реализаціи негарантированныхъ акцій Общества Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги).

Еще менѣе убѣдительною кажется намъ и ссылка на возможность реализаціи желѣзнодорожныхъ бумагъ путемъ продажи ихъ сберегательнымъ кассамъ. Само собою разумѣется, что при существующимъ положеніи вещей Министръ Финансовъ можетъ приказать Управленію кассъ „купить“ тѣ или иныя бумаги, но вѣдь такое положеніе не можетъ продолжаться неопредѣленно долго, и по послѣднему напр. Отчету Главнаго Управленія сберегательныхъ кассъ вкладовъ въ кассахъ имѣется на 920 милл. р., а бумагъ приобрѣтено на 780 милл. р., и потому этотъ источникъ для реализаціи желѣзнодорожныхъ бумагъ можно на довольно продолжительное время считать закрытымъ. Кромѣ того, нельзя

вѣдь ставить такой важный вопросъ какъ систему желѣзнодорожнаго хозяйства въ зависимость отъ большаго или меньшаго прилива народныхъ сбереженій въ сберегательныя кассы!

Остается такимъ образомъ третій аргументъ—взглядъ заграничныхъ биржъ. Но если такой взглядъ и существуетъ, то онъ созданъ исключительно тою выдающеюся ролью, которую заняло за послѣдніе годы Министерство Финансовъ въ реализаціи частныхъ займовъ, а отчасти еще и политикой того-же Министерства Финансовъ, поддерживавшей до нѣкоторой степени за границей увѣренность въ томъ, что займы, выпускаемые для цѣлей частнаго желѣзнодорожнаго строительства, въ дѣйствительности идутъ на надобности казенныя. Какъ примѣръ этой политики можно указать на заемъ оффициально именуемый „россійской 4% консолидированной рентой для возмѣщенія государственному казначейству выданныхъ ссудъ обществамъ желѣзныхъ дорогъ въ 1900 году, а равно для выдачи таковыхъ въ 1901 г.“ (Высочайшій указъ 28 Апрѣля 1901 г.), во всеподданѣйшемъ же докладѣ на 1902 г. Министръ Финансовъ говоритъ: заключеніе послѣдняго 4% займа вызвано было исключительно лишь предусмотрительнымъ желаніемъ имѣть готовыя средства на предстоящее сооруженіе цѣлаго ряда желѣзныхъ дорогъ столь важнаго значенія, какъ Оренбургъ—Ташкентская, Сѣверная и т. д. Но и на эти дороги будетъ обращено изъ займа въ теченіе 1902 года лишь 29,4 милл. руб., остальные-же 97,8 милл. руб. остаются свободными“, т. е. гласно признаетъ, что заемъ употребленъ на совершенно инныя цѣли, не приводя при этомъ въ объясненіе такой перемѣны ничего кромѣ „предусмотрительнаго желанія“. Само собою разумѣется, что при такихъ условіяхъ за границей легко могъ сложиться неправильный и несомнѣнно вредный для государственнаго кредита взглядъ на займы частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Казалось-бы однако, что, вмѣсто того чтобы принимать его въ руководство, было-бы благоразумнѣе разсѣять его твердой и осторожной политикой.

Наконецъ послѣдній аргументъ—выпускъ консолидиро-

ванныхъ займовъ. Хотѣлось-бы вѣрить, что консолидированные желѣзнодорожные займы дѣйствительно выпускаются ради помощи частнымъ обществамъ, въ дѣйствительности-же въ данномъ случаѣ происходитъ обратное, и не общества пользуются государственнымъ кредитомъ, а государство—кредитомъ обществъ. Операція эта состоитъ въ томъ, что заемъ выпускается отъ имени государства, которое выдаетъ частнымъ обществамъ ссуды или покупаетъ у нихъ ихъ облигаціи. Секретъ-же консолидированныхъ займовъ состоитъ въ томъ, что государство разамѣщаетъ заемъ за границей, и слѣд. получаетъ золото, а займы частнымъ обществамъ выдаетъ въ Россіи—бумажными деньгами. При Витте эта операція стала менѣе ясна, потому что и бумажныя деньги—тоже якобы золото, но для Министра Финансовъ совсѣмъ не все равно, имѣть въ банкѣ бумажныя деньги или золото. Наконецъ, консолидированный заемъ для Мин. Фин. конечно не для обществъ—удобенъ еще и потому, что онъ въ дѣйствительности дѣлается на сумму вдвое болѣе объявленной. Выпускается консолидированный заемъ, реализуется и цѣликомъ выдается обществамъ—все это публикуется во всеобщее свѣдѣніе и у всѣхъ остается убѣжденіе, что у Министра Финансовъ отъ займа ничего не осталось, и на сведеніе государственной росписи заключеніе такого займа прямо вліять не могло. Въ дѣйствительности-же отъ займа въ портфель Министерства остались полученныя отъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ облигаціи, и ничто не можетъ помѣшать Министру Финансовъ безъ всякаго шума продать ихъ хотя-бы тѣмъ-же сберегательнымъ кассамъ, и получить за нихъ наличныя деньги.

Такимъ образомъ пользованіе со стороны частныхъ обществъ государственнымъ кредитомъ является болѣе чѣмъ призрачнымъ, и дѣлать изъ него какіе либо выводы совершенно неправильно. Болѣе того, необходимость до взвѣстной степени пользоваться государственнымъ кредитомъ—въ видѣ гарантіи облигацій—создается всего болѣе тѣмъ высокимъ курсомъ интереса, по которому выпускаются займы государственные. За 11 лѣтъ министерства С. Ю. Витте было выпущено государственныхъ займовъ на сумму далеко бо-

лѣе миллиарда рублей изъ 4⁰/₀ нарицательныхъ и почти 4¹/₂⁰/₀ дѣйствительныхъ, всего-же на рынкѣ имѣется до трехъ миллиардовъ русскихъ государственныхъ займовъ. Само собою разумѣется, что при такихъ условіяхъ рынокъ можно считать насыщеннымъ ими, и помѣщеніе изъ тако-го-же процента займа съ менѣе надежною гарантіею (напр. частнаго общества) мало возможнымъ. Тѣмъ не менѣе, въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ финансовый міръ увѣренъ въ доходности частнаго желѣзнодорожнаго предпріятія, его облигаціи удаётся реализовать не только не ниже, но даже выше гарантированныхъ правительствомъ, какъ видно изъ слѣдующей таблицы:

Гарантированные изъ 4⁰/₀ займы:

	курсъ реализ.
1849 Владикавказской жел. дор.	95 ¹ / ₄ ⁰ / ₀
1894 Рязанско-Уральской жел. дор.	95 ³ / ₄
Негарантированный 4 ⁰ / ₀ .	
1894 Варшавско-Вѣнской жел. дор.	96 ⁰ / ₀

Такимъ образомъ гарантія правительства имѣетъ для частныхъ обществъ важное значеніе, но далеко не такое существенное какъ то которое ему приписываетъ. Кромѣ того и дается она обществамъ совсѣмъ не даромъ, а за тѣ отчисленія, которыя правительство выговорило себѣ почти во всѣхъ уставахъ.

Таковы аргументы въ пользу казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства. Болѣе сильными кажутся автору доводы въ пользу частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, а среди нихъ на первое мѣсто, кажется ему, должно выступить важное значенія его для развитія частной инициативы. Желѣзные дороги имѣютъ у насъ такое значеніе, какого онѣ не имѣютъ нигдѣ на Западѣ. Тамъ онѣ служатъ только средствомъ перевозки уже имѣющихся на лицо грузовъ, у насъ онѣ прежде всего являются носительницами культуры, первымъ и самымъ могучимъ средствомъ оживленія края и приобщенія глухихъ угловъ къ міровой жизни. Эту задачу лучше другихъ могутъ выполнить именно частныя общества. У государства такъ много нуждъ, а сооруженіе новыхъ дорогъ

требуетъ такой значительной затраты, что легко можетъ оказаться необходимымъ признать за тѣми или другими дорогами второстепенное значеніе только изъ-за недостатка средствъ къ ихъ осуществленію. Между тѣмъ частныя общества обыкновенно не только съ готовностью соглашаются строить новыя линіи, но и сами ищутъ ихъ, справедливо видя въ каждомъ правильномъ расширеніи предпріятія залогъ успѣховъ въ будущемъ, и если они иногда выговариваютъ себѣ при этомъ какія-нибудь льготы, то все-же эти льготы имѣютъ вполне опредѣленную цѣнность, и Правительство съ самаго начала ясно знаетъ, чего это ему будетъ стоить, напримѣръ: льготы данныя обществу Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, когда оно взяло на себя перестройку и эксплуатацію Новгородской линіи. Часто однако общества безъ всякихъ особыхъ льготъ сооружаютъ цѣлыя сѣти путей (напримѣръ Владикавказской и Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги), а когда въ виду этого на первое время ихъ доходы падаютъ, стараются поправить свои дѣла не пособіями и дополнительными ссудами, а правильнымъ и умѣлымъ веденіемъ дѣлъ.

Кромѣ того, успѣхъ дороги проведенной ради оживленія края требуетъ не только правильной постройки и эксплуатаціи, но и такого веденія дѣла, при которомъ окрестное населеніе научилось-бы смотрѣть на дорогу не какъ на „учрежденіе“, а какъ на величайшую его пособницу въ торговой и промышленной жизни. Желѣзную дорогу недостаточно приблизить къ населенію географически, ему надо дать возможность и пользоваться ею. Это достигается устройствомъ городскихъ станцій, торговыхъ агентствъ, печатаніемъ объявленій и статей въ мѣстной прессѣ, правильной организаціей справочныхъ бюро. Правда, нельзя сказать, чтобы все это было хорошо поставлено на частной сѣти, но на казенной сѣти, кромѣ двухъ или трехъ мѣстъ, ничего подобнаго совѣмъ нѣтъ, да и быть не можетъ по самому характеру казеннаго управленія. Для руководства названными выше вспомогательными отраслями желѣзнодорожнаго дѣла нужны люди жизни, люди дѣла, взятые изъ того самаго торговаго міра, которому они призваны помогать. Казенныя учрежденія

имѣютъ только чиновниковъ, а когда нужда, хотя бы въ той-же желѣзнодорожной области, заставляетъ приглашать человѣка изъ самаго кипѣва живой жизни (какъ было на-примѣръ съ С. Ю. Витте) то для него приходится ломать обычныя рамки казенной дѣятельности. Все это говорится далеко не въ укоръ чиновникамъ. Будучи высоко честными и образованными людьми, они могутъ—и чаще всего будутъ—оказываться совершенно неспособными къ веденію живого дѣла, которое идетъ хорошо только тогда, когда оно вполне приспособляется къ требованію каждой минуты.

Но,—могутъ возразить—вѣдь и частное желѣзнодорожное дѣло ведется не непосредственно его хозяевами-акціонерами, а „нанятыми“ людьми, Правленіемъ. Почему-же не могутъ вести казеннаго дѣла такіе-же незаинтересованные лично въ его успѣхѣ люди?

Такое возраженіе дѣлалось иногда сторонниками казеннаго хозяйства, но оно основано на недоразумѣніи. Въ Правленіи частнаго общества засѣдаютъ всякіе люди: инженеръ и купецъ, банкиръ и просто капиталистъ,—всѣ сидятъ тамъ рядомъ, и каждый вѣдаетъ свое дѣло. Ни отъ кого не требуется ни чина, дающаго право на занятіе этой должности, нислужбы по прежнему вѣдомству, но всякій знаетъ, что при первомъ-же пониженіи дивиденда, который акціонеры припишутъ ему, онъ очутится за бортомъ, и, сколько-бы онъ тутъ не служилъ, будетъ безжалостно выброшенъ изъ состава правленія. Это не совсѣмъ пріятно для него, но несомнѣнно полезно для дѣла. Такъ-ли это на казенныхъ дорогахъ, не требуетъ поясненій. Кромѣ того членъ Правленія дороги въ большинствѣ случаевъ не только членъ Правленія, но и еще что нибудь, банкиръ, купецъ, промышленникъ. Онъ живо чувствуетъ біеніе торговаго пульса страны, и старается приспособить къ нему ходъ своего дѣла. Наконецъ врядъ-ли правильно и то, что правленіе не заинтересовано въ ходѣ дѣла лично: такой интересъ въ большинствѣ обществъ создается системой крупныхъ отчисленій изъ чистаго дохода въ вознагражденіе директорамъ правленія.

Само собою разумѣется, что все это можно ввести на казенной сѣти—и отчисленія, и приглашеніе директоровъ изъ

людей дѣла, и системы увольненія ихъ по желанію и т. п., но какъ все это будетъ гармонировать съ установившимися казенными формами и традиціями, сказать трудно, да наконецъ разъ дѣло таково, что вести его можно только примѣнившись къ методамъ выработаннымъ чисто промышленной дѣятельностью, и взявъ для руководства имъ людей изъ той-же вольной промышленной сферы, то не лучше-ли въ интересахъ этого самого дѣла и не пытаться уложить его на прокрустово ложе казеннаго хозяйства?

Всего этого однако мало. Желѣзная дорога въ новой мѣстности, до тѣхъ поръ удаленной отъ усовершенствованныхъ путей сообщеній, производитъ слишкомъ рѣзкій переворотъ для того, чтобы населеніе могло безъ посторонней помощи справиться съ новыми условіями жизни. Одни изъ мѣстныхъ промысловъ падаютъ подъ вліяніемъ дешеваго привоза, напримѣръ привозные ситцы убиваютъ мѣстное ткачество, другіе начинаютъ играть первенствующую роль, напримѣръ скотоводство; самый укладъ жизни рѣзко мѣняется, и носившее прежде въ значительной степени натуральный характеръ хозяйство быстро переходитъ въ денежное. Вотъ тутъ-то и нужна помощь населенію въ видѣ элеваторной операціи для хлѣба, выдачи ссудъ подъ хлѣбъ, облегченія кредита подъ товары. Вполнѣ достигалось-бы это устройствомъ спеціального банка при каждой дорогѣ, но пока этого нѣтъ, желательна хотя-бы широко развитая сѣть элеваторовъ и хорошо поставленная ссудокоммиссіонная операція. Если кое-гдѣ и находимъ ее, то только на частныхъ дорогахъ.

Послѣ того какъ авторомъ было столько сказано о неудовлетворительности казеннаго способа желѣзнодорожнаго хозяйства, онъ считаетъ своимъ долгомъ отмѣтить одинъ извѣстный ему случай, гдѣ это хозяйство дало исключительно прекрасные результаты: построенная среди дикой пустыни, Закаспійская желѣзная дорога съумѣла не только, поскольку это было въ тѣхъ условіяхъ возможно, за сравнительно очень низкую сумму стать вполнѣ провозоспособной, но и создать вокругъ себя богатые и новыя отрасли промышленности. Надо однако сказать, что этотъ случай

ничего не доказываетъ: не всякой казенной дорогѣ выпадаетъ на долю имѣть такихъ строителей какъ покойный М. Н. Анненковъ, и такихъ начальниковъ какъ кн. М. И. Хилковъ и, не каждой дорогѣ въ осуществленіи ея коммерческихъ задачъ приходится находить себѣ такихъ сотрудинокъ какъ начальникъ области А. Н. Куропаткинъ. Но тотъ именно фактъ, что эта дорога развивалась подъ руководствомъ такихъ людей, какъ тѣ, кого авторъ имѣлъ честь назвать, и заставляеть не принимать ее во вниманіе при производствѣ какихъ-либо общихъ выводовъ: исключительныя причины, какъ извѣстно, всегда ведутъ къ исключительнымъ результатамъ.

Неудовлетворительные результаты въ прошломъ частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства. Сторонники казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства ссылаются обыкновенно на въ общемъ малоудовлетворительные результаты многихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ 60-е, 70-е и даже 80-е годы, и на то, что, будучи взяты въ казну, нѣкоторыя дороги начали давать доходъ. Если-бы это было такъ, и если-бы такіе результаты можно было поставить въ счетъ частному желѣзнодорожному хозяйству, этотъ аргументъ имѣлъ-бы конечно рѣшающее значеніе, но такъ-ли это?

Несомнѣнно, многія дороги не вырабатывали достаточнаго дохода на свои капиталы, но происходило это далеко не всегда отъ неумѣлой ихъ эксплоатации, а отъ разныхъ другихъ причинъ, и прежде всего отъ непоумѣрной дороговизны постройки, обусловленной всего болѣе тѣмъ страннымъ способомъ постройки многихъ дорогъ, при которомъ сказывались недостатки казеннаго и частнаго хозяйства безъ ихъ достоинствъ: либо дорога строилась „обществомъ“ когда оно не имѣло ни устава, не общихъ собраній акціонеровъ, ни законно избраннаго правленія, либо дорога строилась съ подряда отъ правительства, а числилась частной, но частное общество имѣло быть образовано по отстройкѣ дороги, и такимъ образомъ правительство не считало себя вправѣ контролировать строителя потому что дорога частная, а частное общество потому что подрядъ данъ былъ правительствомъ.

и по уставу дорога поступаетъ къ обществу построенной, какъ и за сколько оговорено. Если къ этому прибавить, что постройка дорогъ въ Россіи была дѣломъ новымъ, что не было хорошихъ рабочихъ, а тѣмъ, какіе были, приходилось платить почти сколько они запросятъ, что при такихъ условіяхъ строилось до 1,000 верстъ въ годъ, и что наконецъ строителямъ приходилось выписывать изъ-за границы рельсы и подвижной составъ или переплачивать на нихъ въ Россіи, то станетъ понятно, почему цѣну нашихъ дорогъ, построенныхъ въ 60-хъ и началѣ 70-хъ годовъ, можно съ полнымъ правомъ назвать непомерной.

Еще дороже обходились нашимъ желѣзнымъ дорогамъ ихъ строительные капиталы. Тогда какъ прусскія дороги платили, какъ мы увидимъ ниже, за свои капиталы въ среднемъ не выше 4%, наши дороги не выпускали бумагъ ниже 5%, да и тѣ имъ удавалось въ среднемъ реализовать не выше 75 за сто, т. е. не ниже 6,66% дѣйствительныхъ. Кромѣ того бумаги выпускались въ металлической валютѣ, получали-же дороги всѣ свои доходы бумажными деньгами, и имъ приходилось значительно терять ежегодно при уплатѣ %/0 и при погашеніи выходящихъ въ тиражъ облигацій, а если къ этому прибавить, что дороги проходили по мѣстностямъ съ большой будущностью, какъ потомъ оказалось, по почти пустыннымъ въ то время, а акціонерному капиталу правительственной гарантіей обезпечивался такой высокій доходъ, какого дороги не могли выработать ни при какихъ условіяхъ, то станетъ понятнымъ и то, почему акціонеры довольно холодно относились къ вопросу о доходности линіи. Къ тому-же въ большинствѣ случаевъ и акціонеровъ-то настоящихъ не было, такъ какъ особыя условія раздачи концессій сдѣлали то, что всѣ акціи дороги оказывались всегда въ однихъ рукахъ. При такой неправильной постановкѣ удивительно не то, что дороги требовали приплатъ по гарантіи, а то, что все-таки были дороги, которыя вырабатывали даже дивидендъ по акціямъ, и это-то лучше всего показываетъ силу частной предприимчивости, способной развиваться даже при самыхъ неблагопріятныхъ условіяхъ.

Слѣдуетъ однако отмѣтить и то, что во многихъ случаяхъ

эти условія не были единственными изъ неблагопріятно вліявшихъ на финансовыя результаты дѣятельности частныхъ обществъ. Прежде всего дурно отражалась на нихъ ихъ малая провозоспособность, обусловленная неимѣніемъ достаточнаго подвижнаго состава, что происходило отъ того, что правительство, охотно содѣйствовавшее постройкѣ новыхъ линій, недружелюбно относилось къ покупкѣ подвижнаго состава на старыя линіи. Причину можно видѣть въ необходимости для этого заключать займы за границей и тамъ-же оставлять деньги въ уплату за подвижной составъ, т. е. увеличивать задолженность, не получая изъ заграницы денегъ. Правда, оттуда получался ихъ эквивалектъ, но правительство, дѣлавшее въ то время всѣ усилія къ установленію размѣна бумажныхъ денегъ на золото, интересовалось и самими деньгами какъ таковыми. Результатомъ этого была неспособность приволжскихъ линій вывозить весь предлагаемый имъ хлѣбъ, что вызывало доходившія даже до Государя жалобы мѣстныхъ торговцевъ съ одной стороны, и недовыручки дорогъ съ другой. Либавская дорога работала скверно потому, что Либавскій портъ былъ недостаточно оборудованъ и грузы отвлекались С.-Петербургско-Варшавской ж. д. на Мемель, Кенигсбергъ, и т. д. Нѣкоторымъ дорогамъ, ниже 200 в., оказалось не подъ силу содержать дорогого стоившія Правленія, которыя, по уставамъ, состояли изъ такого-же количества директоровъ, какъ и правленія большихъ дорогъ, а другія дороги, напримѣръ ряжско-моршанская, были построены такъ, что всѣ грузы отвлекались въ другія направленія и на дорогу совсѣмъ не поступали. Не мало наконецъ вредила желѣзнодорожному дѣлу полная неупорядоченность тарифовъ, крайняя запутанность и сложность расчетовъ между дорогами по перевозкамъ въ прямомъ сообщеніи, и отсутствіе систематизированнаго желѣзнодорожнаго законодательства. Чтобы упорядочить желѣзнодорожное дѣло надо было издать уставъ російскихъ желѣзныхъ дорогъ (1885 г.), выработать порядокъ изданія тарифовъ (1889), и наконецъ дать возможность крупнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ поглотить болѣе мелкія. Теперь, когда прошлое показало недостатки существовавшей организаціи частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства,

можно надѣяться въ дальнѣйшемъ избѣгнуть тѣхъ-же ошибокъ, и поставить его въ условія, при которыхъ оно могло бы приносить пользу странѣ и вложившимъ въ него свои средства лицамъ.

Вопросъ, при какихъ условіяхъ частныя желѣзнодорожныя общества могутъ вполне успѣшно работать, слишкомъ сложенъ и важенъ, чтобы его можно было пытаться охватить въ короткой замѣткѣ, и авторъ только позволяетъ себѣ сдѣлать нѣсколько частныхъ замѣчаній по тѣмъ вопросамъ, на которые ему лично приходилось въ свое время наталкиваться.

Самымъ важнымъ вопросомъ авторъ считаетъ вопросъ о выработкѣ правильнаго устава, и потому посвятитъ этому отдѣльную главу. Но есть и еще важныя desiderata, и среди таковыхъ автору хотѣлось-бы поставить на видъ желательность—*sit venia verbo*—меньшей подозрительности. Историка русскаго желѣзнодорожнаго дѣла поражаетъ въ сношеніяхъ съ желѣзнодорожными обществами одна странная черта: давая громадныя льготы обществамъ, ставя ихъ, по признанію одного изъ министровъ путей сообщенія, почти выше закона, правительство все время какъ-бы было увѣрено, что они воспользуются своей свободой и своими правами именно во вредъ государству, и давая имъ льготы съ одной стороны, съ другой пыталось ихъ гдѣ только можно урѣзать, подчинить самымъ стѣснительнымъ формальностямъ, превратить въ раба. Сперва совершенно не обезпечивъ себѣ права вмѣшательства даже въ тѣ стороны желѣзнодорожнаго хозяйства, гдѣ оно было безусловно необходимо, какъ на примѣръ въ вопросахъ о тарифахъ, правительство перешло затѣмъ къ регламентаціи такихъ мелочей, которыя навѣрно было-бы лучше предоставить частной инициативѣ. Обществу, соорудившему дорогу стоимостью въ десятки милліоновъ рублей, не довѣрялся выборъ типа станціи или двухсаженной трубы! Не говоря уже о томъ, что даже такая стѣснительная регламентація совершенно не достигаетъ цѣли, а наоборотъ ведетъ къ иногда прекрасно удававшимся попыткамъ (на примѣръ при сооруженіи Московско-Брянской вѣтви обществомъ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги), строить дорогу совсѣмъ безъ утвержденной расцѣночной вѣдо-

мости, она оказывается въ высшей степени вредной для успѣшности дѣла при постройкѣ дорогъ въ несовсѣмъ обычныхъ условіяхъ, напримѣръ на крайнемъ сѣверѣ, въ Средней Азійи и т. п. Правительство не можетъ услѣдить за каждой мелочью, и если оно попытается руководить частными обществами, то эти общества лишатся своихъ главныхъ достоинствъ—иниціативы, быстроты дѣйствій въ виду отсутствія стѣснительныхъ формальностей, способности приспособляться къ быстро мѣняющимся требованіямъ жизни, иногда даже идти впереди нея, и не приобрѣтутъ при этомъ завидныхъ преимуществъ казеннаго хозяйства—почти исключительно административной отвѣтственности руководителей и свободного доступа къ казенному сундуку предпріятій. Желѣзнодорожныя предпріятія играютъ слишкомъ важную роль въ народно хозяйственной и государственной жизни, чтобы правительство могло по отношенію къ нимъ руководствоваться принципомъ невмѣшательства, но это вмѣшательство должно выражаться въ общемъ руководствѣ, а не въ попыткахъ всецѣло превратить правленія въ слѣпыхъ исполнителей приказаній свыше.

Наряду съ этимъ подлежатъ пересмотру и постановленія о способѣ составленія капиталовъ обществъ. Существующій принципъ—какъ можно больше акцій и какъ можно меньше облигацій—имѣлъ нѣкоторое оправданіе въ первыя времена постройки желѣзныхъ дорогъ. Правда, облигаціи и тогда не считались государственнымъ долгомъ, и потому и не заносились въ государственную долговую книгу, но всегдѣ они были долгомъ гарантированнымъ Правительствомъ, и то, что по нимъ платилось, можно было назвать не иначе какъ процентами интереса, а потому выпускъ облигацій всегда увеличивалъ долгъ если не государства непосредственно, то предпріятій, въ которыхъ оно ближайшимъ образомъ заинтересовано, и слѣдовательно могъ быть нежелателенъ съ точки зрѣнія заботъ о сохраненіи кредита на должной высотѣ. Наоборотъ, акціи не были долговой бумагой. Это была промышленная цѣнность, по которой платились дивиденды въ зависимости отъ хода дѣлъ предпріятія, и если прави-

тельство гарантировало по нимъ 5%, то-такъ можно было по крайней мѣрѣ увѣрять — исключительно въ надеждѣ на то, что платить ему по этой гарантіи не придется; если же затѣмъ платить приходилось, то на это можно было смотрѣть какъ на явленіе временное, преходящее. Теперь это соображеніе въ значительной мѣрѣ отпало, а потому при опредѣленіи взаимнаго отношенія размѣровъ капиталовъ облигаціоннаго и акціонернаго можно руководиться чисто коммерческими соображеніями. Автору казалось, что въ общихъ чертахъ это отношеніе можно опредѣлить слѣдующимъ образомъ:

Въ вопросѣ объ отношеніи акціонернаго капитала къ облигаціонному слѣдуетъ различать нѣсколько случаевъ, въ зависимости отъ того, существуетъ-ли гарантія правительства по акціямъ и облигаціямъ. Если и тѣ и другія гарантированы, и притомъ въ одинаковомъ размѣрѣ, какъ это бывало въ большинствѣ случаевъ у насъ, то для правительства выгоднѣе, чтобы акціонерный капиталъ былъ по возможности меньше. Гарантія правительства остается неизмѣнной внѣ зависимости отъ того, въ какихъ бумагахъ выпущенъ капиталъ, но при выкупѣ разница сказывается весьма рѣзко, и тѣмъ сильнѣе, чѣмъ ранѣе наступаетъ право выкупа дороги правительствомъ. Слѣдующій примѣрный расчетъ можетъ наглядно показать эту разницу (въ обоихъ случаяхъ, какъ видно изъ цифръ, предполагается, что доходъ дороги къ времени выкупа будетъ достаточенъ для покрытія обязательныхъ платежей).

Первый случай. Акцій выпущено на 150 милліоновъ и облигацій тоже на 150 милліоновъ; гарантированный доходъ 4% на нарицательный капиталъ; условіе выкупа—капитализація чистаго дохода послѣдняго передъ выкупомъ года за вычетомъ обязательныхъ платежей по облигаціямъ за тотъ годъ (эти условія близко подходятъ къ нашей дѣйствительности); доходъ послѣдняго года 15 милліоновъ рублей.

	Рубли.
Гарантія Правительства	12,000,000
Выкупное вознагражденіе:	
Чистый доходъ послѣдняго года.	15,000,000

Обязательные платежи по обли- гаціямъ за этотъ годъ . . .	6.000,000
Капитализаціи подлежитъ . . .	<u>9.000,000</u>
За каждый рубль нарицательнаго акціонернаго капитала упла- чивается сумма, полученная отъ капитализаціи доходовъ. .	6 к.

Второй случай. Всѣ условія какъ и въ первомъ слу-
чаѣ, но акцій выпущено на 50 милліоновъ рублей, а обли-
гацій на 250 милліоновъ рублей. Расчетъ таковъ:

	Рублн.
Гарантія Правительства	12.000,000
Выкупное вознагражденіе:	
• Чистый доходъ	15.000,000
Обязательные платежи по обли- гаціямъ за этотъ годъ . . .	<u>10.000,000</u>
Капитализаціи подлежитъ . . .	5.000,000
За каждый рубль нарицательнаго акціонернаго капитала уплачи- вается сумма полученная отъ ка- питализаціи чистаго дохода въ	10 к,

Такимъ образомъ, неся одинаковый рискъ по гарантіи
во время эксплуатаціи дороги, правительство при выкупѣ
во второмъ случаѣ платитъ менѣе (капитализуется 5.000,000 р.
вмѣсто 9.000,000 р.), а акціонеры болѣе получаютъ (по
расчету капитализаціи 10 к. на рубль вмѣсто 6 к.), т. е.
обѣ стороны выигрываютъ отъ уменьшенія акціонернаго ка-
питала.

Наоборотъ, въ томъ случаѣ когда ни тотъ, ни другой
капиталь не гарантированы, облигаціи должно быть воз-
можно меньше. Этого требуютъ прежде всего соображенія
справедливости. Облигаціи приобрѣтаютъ лица, желающія
на свой капиталъ получать небольшой и опредѣленный, но
болѣе или менѣе вѣрный доходъ, тогда какъ акціонеры
вполнѣ сознательно ставятъ свой доходъ въ прямую зави-
симость отъ судьбы предпріятія, и должны быть готовыми

и къ неприятому для нихъ его результату. Поэтому представляется вполне правильнымъ выпускать облигаціи только на такой капиталъ, чтобы проценты на него можно было оплатить и при успѣхѣ предпріятія значительно ниже ожидаемаго. Для государственной казны, въ виду отсутствія гарантіи, рѣшительно все равно, какими бумагами будетъ выпущенъ капиталъ Общества, но для Государства какъ такового конечно не можетъ быть желательно распространеніе въ средѣ такъ называемыхъ твердыхъ капиталистовъ неспособной оплачивать свои проценты облигаціи. Не говоря уже о томъ, что такая бумага легко можетъ попасть въ руки мелкаго капиталиста и раззорить его, слѣдуетъ принять во вниманіе и то, что правительство не можетъ не желать по возможности приучить Общество пріобрѣтать промышленные займы и безъ гарантіи правительства, а этого можно сдѣлать не иначе какъ самымъ щепетильнымъ на первое время отношеніемъ къ негарантированнымъ правительствомъ облигаціоннымъ займамъ. Почти тоже правило диктуютъ и чисто финансовыя соображенія. При наличности громаднаго количества обращающихся на биржѣ ниже номинальной цѣны правительственныхъ и гарантированныхъ правительствомъ 4% займовъ и при такомъ-же обиліи пользующихся относительно большимъ довѣріемъ 4½% и 5% городскихъ займовъ и закладныхъ листовъ земельныхъ банковъ не гарантированныя желѣзнодорожныя облигаціи, вообще не внушающія публикѣ особаго довѣрія, можно реализовать или по цѣнѣ близкой къ номинальной, но изъ очень высокаго нарицательнаго процента, или по очень низкому курсу (достаточно припомнить, что въ свое время Варшаво-Вѣнская дорога реализовала 3% облигаціи по курсу 45 за 100). Въ томъ и другомъ случаѣ дѣйствительный % интереса очень высокъ, иногда выше, чѣмъ онъ допустимъ при коммерчески-разумныхъ займахъ на желѣзнодорожныя предпріятія. Наоборотъ, акціи, какъ бумага спекулятивная, могутъ иногда быть реализованы на болѣе выгодныхъ для Общества условіяхъ чѣмъ облигаціи.

Значительно сложнѣе вопросъ въ томъ случаѣ, когда, какъ это, кажется наиболѣе желательно, гарантированы

правительствомъ только облигаціи, а акціи не гарантированы: Въ такомъ случаѣ на первый взглядъ кажется, что чѣмъ менѣе облигаціи, тѣмъ для Государственнаго казначейства лучше, потому что тѣмъ менѣе жертвъ по гарантіи придется ему принести въ случаѣ неудачнаго или неумѣлаго веденія дѣла. На самомъ дѣлѣ однако этотъ вопросъ далеко не рѣшается такъ просто, и это потому, что главнымъ моментомъ въ немъ является не размѣръ риска правительства по гарантіи, а размѣръ ожидаемой доходности дороги. Если дорога даетъ доходъ достаточный для покрытія облигаціонныхъ платежей, то гарантія правительства не возлагаетъ на него никакихъ жертвъ, и потому, ради облегченія условій выкупа, не слѣдуетъ чрезмѣрно увеличивать акціонерный капиталъ. Если же дорога не въ состояніи оплатить всѣ проценты по облигаціямъ, то она не въ состояніи и давать дивиденды по акціямъ, и потому никто этихъ акцій не купитъ, и капиталъ реализовать не удастся. Такова простѣйшая схема вопроса, но она осложняется слѣдующими привходящими соображеніями. Прежде всего вопросъ о будущей доходности дороги дѣло темное. Могутъ быть случаи, когда по мнѣнію правительства дорога можетъ дать кое-какой доходъ на извѣстный облигаціонный капиталъ, но не болѣе. Поэтому правительство гарантируетъ доходъ съ этой части, предоставляя учрежденіямъ собирать остальную сумму на свой рискъ, а само собою разумѣется, что въ такомъ случаѣ, какъ кажется, для правительства тѣмъ выгоднѣе, чѣмъ менѣе значительна гарантированная имъ часть капитала. На самомъ же дѣлѣ это однако не такъ даже въ этомъ случаѣ. За весьма немногими исключеніями желѣзныя дороги даютъ сравнительно съ другими промышленными предпріятіями очень низкій доходъ и единственнымъ средствомъ нѣсколько повысить дивиденды по акціямъ является выпускъ части капитала въ формѣ облигацій изъ процента ниже дѣйствительнаго чистаго дохода на капиталъ. Если мы предположимъ, что дорога съ нарицательнымъ капиталомъ въ 20 милліоновъ рублей даетъ 1 милліонъ р. въ годъ дохода, то это составитъ только 5% на капиталъ, доходъ, въ виду значитель-

ности риска и обширности капитала, очень низкій. Но если $\frac{3}{4}$ этого капитала выпущены въ видѣ 4% облигацій, а $\frac{1}{4}$ къ видѣ акцій, то къ распредѣленію въ дивидендъ по акціямъ поступитъ 400,000 р., т. е. 8% на нарицательный капиталъ. Отнесеніе очень значительной части капитала общества на акціи лишаетъ публику возможности ожидать болѣе или менѣе значительнаго дивиденда по акціямъ, а такъ какъ всякая гарантированная акція есть бумага спекулятивная, то это обстоятельство сильно мѣшаетъ ея распространенію. Результатомъ этого является необходимость выпускать акціи по очень низкому курсу, а это побуждаетъ къ приобрѣтенію ихъ лицъ, имѣющихъ въ виду не помѣщеніе денегъ, а лишь возможность перепродать свои акціи по болѣе дорогой цѣнѣ при первой вѣсти объ успѣхахъ новаго предпріятія. Не говоря уже о томъ, что такое размѣщеніе акцій крайне неблагопріятно для правильнаго развитія цѣнъ бумаги, оно нежелательно еще и потому, что создаетъ слишкомъ сильный импульсъ для заправиль дѣла въ цѣляхъ биржевой игры создать дутые отчеты, поднять цѣну акцій, взять съ дѣла все, что съ него можно взять, сбыть акціи публикѣ, и оставить правительству раззоренную дорогу и удовольствіе вѣдаться съ не безъ основанія раздраженными акціонерами. Въ мірѣ государственныхъ финансовъ надо тверже всего помнить правило о Данайцахъ дары приносящихъ, а попытка, если-бы она и удалась, вовлечь предпринимателя въ невыгодное для него дѣло въ концѣ концовъ не принесла-бы правительству ни пользы, ни чести.

Вообще, горячо отстаивая частное желѣзнодорожное хозяйство предпочтительно предъ казеннымъ, авторъ отнюдь не считаетъ, что въ частныхъ обществахъ все обстоитъ благополучно, и что спасеніе Россіи—въ раздачѣ новыхъ концессій направо и налево. Наоборотъ, онъ считаетъ (объ этомъ будетъ въ своемъ мѣстѣ сказано болѣе подробно) всѣ новыя концессіи послѣдняго десятилѣтія составленными крайне неудачно (правда, только въ томъ случаѣ, если имѣлось въ виду ихъ осуществленіе: было-ли это такъ, авторъ не знаетъ, и даже позволяетъ себѣ сомнѣваться), и что для дальнѣйшаго развитія частнаго хозяйства должны быть вы-

работаны новыя основанія, не проникнутыя существующимъ теперь духомъ недовѣрія и произвола. И только когда дѣятельность обществъ будетъ направляться закономъ болѣе удачно кодифицированнымъ, чѣмъ добрая воля того или иного министра, частное желѣзнодорожное хозяйство, важнѣйшая въ Имперіи отрасль частной предпримчивости, получитъ возможность начать правильно развиваться и приносить всю ту пользу странѣ, на которую оно способно.

Глава

Казенное желѣзнодорожное хозяйство въ Пруссіи.

Излюбленный аргументъ сторонниковъ казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства со временъ если не Очакова, то почти покоренья Крыма—ссылка на „примѣръ другихъ странъ“. Этотъ способъ доказательства тѣмъ болѣе убѣдителенъ, что въ нѣкоторыхъ странахъ, гдѣ введено казенное желѣзнодорожное хозяйство, его дѣйствительно удалось превосходно наладить, и сдѣлать однимъ изъ главныхъ источниковъ государственныхъ доходовъ. Каковы-же были условія, содѣйствовавшія этому, и не найдемъ-ли мы чего-нибудь подобнаго и въ Россіи?

Изъ всѣхъ странъ съ развитымъ казеннымъ желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ наиболѣе успѣха оно имѣло въ Пруссіи, а потому автору казалось, что и отвѣтъ на поставленный выше вопросъ вѣроятнѣе всего можетъ дать именно изслѣдованіе желѣзнодорожнаго дѣла въ этой странѣ.

Первые попытки желѣзнодорожнаго строительства въ Пруссіи были сдѣланы еще въ 30-хъ годахъ минувшаго столѣтія, и притомъ на частныя средства. Иначе впрочемъ и быть не могло, такъ какъ свободныхъ средствъ у государства, еще далеко не оправившагося отъ Наполеоновскихъ войнъ, не было, а дѣлать займы мѣшала имперскій законъ 17 Января 1820 г., согласно котораго новые государственные долги можно было дѣлать не иначе какъ при содѣйствіи и совмѣстной гарантіи будущаго имперскаго собранія. Тѣмъ не менѣе быстро шедшее впередъ развитіе желѣзной и ткацкой промышленности и наличность значительныхъ свободныхъ капиталовъ въ странѣ позволила предпринимателямъ отчасти при содѣйствіи уже существующихъ обществъ (напр. Общества морской торговли), отчасти собственными силами собрать капиталы для постройки нѣсколькихъ, правда сравнительно незначительныхъ, линій. Правительство съ самаго

начала ясно сознало всю важность новаго способа перевозки людей и товаровъ, и уже 3 Ноября 1838 года издало знаменитый, до сихъ поръ не совсѣмъ потерявшій силу „Законъ о желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ“, удивительный образецъ глубокаго и быстрого проникновенія въ новое и сложное финансово—юридическое явленіе.

По этому закону правительство предоставляло желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ отъ себя только право принудительнаго отчужденія и занятія частныхъ недвижимыхъ имуществъ, но выговаривало въ свою пользу массу важныхъ правъ. Прежде всего стояло право инспекціи и ревизіи счетоводства дорогъ, затѣмъ право вполнѣ свободнаго по усмотрѣнію правительства изданія своихъ законовъ и постановленій, съ тѣмъ только ограниченіемъ, что если такіе законы противорѣчатъ концессіямъ обществъ, то правительство обязано возмѣстить обществамъ происшедшій отъ ихъ примѣненія ущербъ; удержало за собою правительство и право требовать отъ дорогъ пониженія тарифовъ какъ только ихъ дивидендъ превыситъ 10% на акціонерный капиталъ и право выкупа дорогъ въ казну послѣ 30 лѣтъ эксплуатаціи на небезвыгодныхъ по тому времени условіяхъ. Если сравнить эти условія съ нашими концессіями 60-хъ и 70-хъ годовъ, то станетъ сразу понятнымъ, почему государство, съумѣвшее безъ финансовыхъ жертвъ выговорить въ свою пользу такія условія, съумѣло затѣмъ и справиться съ постройкой и эксплуатаціей желѣзныхъ дорогъ.

Вскорѣ оказалось однако, что желѣзнодорожныя предпріятія далеко не даютъ той прибыли, какой отъ нихъ ожидали, и частные предприниматели начали воздерживаться отъ участіе въ нихъ, между тѣмъ какъ необходимость въ сооруженіи новыхъ линій въ виду роста промышленности и начинавшагося обостренія конкуренціи на иностранныхъ рынкахъ становилась все настоятельнѣе, и откладывать постройку дорогъ на неопредѣленное время не представлялось возможнымъ. Къ тому же положеніе государственныхъ финансовъ было вполнѣ благопріятно, и потому правительство безъ труда получило въ 1842 г. согласіе Соединеннаго Сейма на дарованіе имъ умѣренной гарантіи на капиталъ

вновь образующихся обществъ. Принять постройку дорогъ на себя правительство не пожелало, боясь этимъ стѣснить частную инициативу, но уже въ это время раздавались за это голоса, и внесенное въ этомъ духѣ предложеніе было на Сеймѣ 1842 г. отклонено большинствомъ всего 50 голосовъ противъ 47. Тогда-же былъ образованъ особый желѣзнодорожный фондъ, составлявшійся какъ изъ единовременно относимыхъ на его счетъ суммъ, такъ и особыхъ ежегодныхъ отчисленій, главнымъ образомъ изъ превышеній дохода отъ соляной регалии, и правительство даже приступило-было къ постройкѣ дороги Мариенбургъ—Брауншвейгъ, но, не имѣя права заключать займы, принуждено было ее пріостановить.

Революція 1848 года и послѣдовавшее за ней введеніе представительнаго образа правленія оказали большую услугу правительству въ томъ отношеніи, что дали ему возможность съ большей свободой заключать государственные займы, чѣмъ оно немедленно и воспользовалось, внеся въ Палаты проектъ Восточной, Саарбрюкенской и Кельнъ-Минденъ-Тюрингенской дорогъ, для сооруженія которыхъ требовалось втеченіе 6 лѣтъ затратить изъ желѣзнодорожнаго фонда 12 мил. талеровъ, и произвести заемъ въ 21 мил. тал. Палаты не только утвердили проектъ правительства, но высказали пожеланіе, чтобы оно приняло всѣ мѣры къ скорѣйшему выкупу и уже существовавшихъ частныхъ дорогъ.

Это давало возможность правительству съ значительной твердостью вести себя по отношенію къ частнымъ обществамъ, и устранять ихъ отъ управленія дорогами какъ только предъявлялись требованія на приплаты по гарантіи, иногда выкупая дороги въ казну (Нижнесилезскую), а иногда оставляя дорогу въ собственности акціонеровъ, какъ было сдѣлано напр. съ Штаргордъ—Позенской желѣзной дороги.

Нельзя не назвать остроумнымъ и придуманнаго правительствомъ способа для выкупа всей частной желѣзнодорожной сѣти безъ обремененія государственнаго кредита. По вышеупомянутому закону 1838 г. государство удержало право на введеніе особаго желѣзнодорожнаго налога. Вводя его въ 1853 г., правительство постановило на получаемыя отъ поступленія этого налога суммы скупать

на биржѣ акціи, составлявшія основные капиталы желѣзнодорожныхъ обществъ, и на тотъ же предметъ употребляютъ затѣмъ получаемые по ихъ купонамъ проценты и дивиденды.

Это не мѣшало однако Правительству выдавать и новыя концессіи (7 въ 1583 г. и 2 въ 1854 г.), причемъ полная независимость отъ концессионеровъ позволяла ему выбирать наиболѣе солидныя общества, способныя реализовать капиталъ путемъ выпуска негарантированныхъ правительствомъ облигацій, а въ тѣхъ случаяхъ, когда гарантія давалась (Бреславль—Позень—Глогау и Обергаузенъ—Арнгеймъ) выговаривать очень выгодныя условія выкупа.

Поворотъ во взглядахъ начинается съ конца 50-хъ годовъ. Вліяніе промышленнаго кризиса 1857 года, ухудшеніе внѣшнихъ и внутреннихъ политическихъ отношеній, конфликты на конституціонной почвѣ и распространеніе въ обществѣ идей экономистовъ манчестерской школы, возстававшихъ противъ участія государства въ коммерческихъ предпріятіяхъ — все это соединилось вмѣстѣ и заставило правительство нѣсколько пріостановиться съ развитіемъ сѣти государственныхъ желѣзныхъ дорогъ. Къ тому же Пруссія подготовлялась въ то время къ событіямъ 1866 г., и правительство не могло не быть экономныхъ въ расходованіи своихъ сравнительно скромныхъ средствъ. Между тѣмъ былъ цѣлый рядъ дорогъ, постройка которыхъ была необходима въ коммерческомъ и стратегическомъ отношеніи и правительство предоставляетъ ряду обществъ высокую, если сравнивать съ прежними годами, гарантію на строительный капиталъ новыхъ линій.

Результаты перваго періода участія правительства въ частномъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ оказались болѣе чѣмъ удовлетворительны. Страна получила обширную сѣть дорогъ, а на государство легло бремя по гарантіи (къ концу 1866 г.) капитала въ 134,751,980 талеровъ. По этой гарантіи правительству пришлось приплатить за все это время 10,767,640 талеровъ по однимъ дорогамъ, и получить по другимъ въ видѣ выговоренной имъ доли участія въ доходахъ 11,368,949 талеровъ, т. е. чистаго дохода около 600,000 талеровъ! Какъ

мы помнимъ, у насъ результаты участія правительства въ гарантіи капиталовъ частныхъ обществъ были нѣсколько иными.

Нѣсколько укрѣпило сторонниковъ казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства приобрѣтеніе прусскимъ правительствомъ въ 1866 году дорогъ Ганноверскихъ и отчасти Нассаускихъ, прекрасно поставленныхъ и дававшихъ весьма значительный доходъ. Тѣмъ не менѣе быть можетъ опять-таки въ виду ясной для руководителей прусскихъ финансовъ близости событій 1870 г., правительство предпочло пользоваться поступавшими со всѣхъ сторонъ отъ частныхъ лицъ предложеніями строить дороги, и давало только гарантію на строительный капиталъ, да и послѣднюю съ 4⁰/₁₀₀ и 4¹/₂⁰/₁₀₀ понизило до 3¹/₂⁰/₁₀₀, и только въ особо исключительныхъ случаяхъ допускало гарантію 4⁰/₁₀₀. Эта гарантія не ложилась однако бременемъ на общегосударственныя средства, потому что за періодъ 1867—9 года правительство уплатило по гарантіи 3,673, 307 тал., а получило ею-же обусловленныхъ отчисленій изъ чистаго дохода 3,758, 111 тал., т. е. въ концѣ концовъ оказалось даже на небольшую сумму въ плюсѣ.

Колоссальный подъемъ промышленности послѣ франко-прусской войны вызвалъ усиленное частное и казенное желѣзнодорожное строительство, а вмѣстѣ съ тѣмъ и усиленные дебаты въ Палатѣ по этому поводу. Во время этихъ дебатовъ и были сдѣланы извѣстныя „разоблаченія“ депутата Ласкера, поведшія къ назначенію парламентской слѣдственной комиссіи. Тотъ, кто прочиталъ-бы ея отчетъ послѣ отчета нашей комиссіи гр. Баранова, нашелъ-бы несомнѣнно, что все на прусскихъ дорогахъ обстоитъ и весьма даже благополучно, но прусскую комиссію это разслѣдованіе привело къ убѣжденію, что „экономическія соображенія указываютъ на соединеніе всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ рукахъ Правительства какъ на конечную цѣль“; результатомъ работъ этой комиссіи было еще большее усиленіе правительственнаго контроля надъ частными дорогами, уменьшеніе выдаваемыхъ концессій (въ 1873 г.—10, въ 1874—8, въ 1875—3), и значительное усиленіе казеннаго строительства, пока наконецъ законъ 20 Декабря 1879 года

не положилъ прочнаго основанія политикѣ чисто-казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства.

Такова исторія успѣха казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, но не такъ легко намѣтить причины этого успѣха.

„Эксплоатація хозяйственныхъ предпріятій самимъ государствомъ можетъ идти успѣшно лишь тамъ“, говоритъ нѣмецкій экономистъ проф. М. фонъ-Геккель, „гдѣ къ хозяйственнымъ условіямъ присоединяются личныя и моральныя свойства народа“, и съ этимъ нельзя не согласиться хотя-бы отчасти. Если мы теперь посмотримъ, какимъ матеріаломъ для постройки хрупкаго зданія желѣзнодорожнаго хозяйства могли располагать правительства прусское и русское, то мы увидимъ, что у прусскаго хозяйства былъ уже въ 40-хъ годахъ обширный штатъ чиновниковъ, привыкшихъ къ веденію государственныхъ коммерческихъ предпріятій въ обширныхъ доменахъ (государственныхъ лѣсахъ, заводахъ и т. п.), распорядительности и честности которыхъ государство вполне могло довѣриться. Россія въ это время была, по словамъ поэта,

Въ судахъ черна неправдой черной,
И игомъ рабства клеймена,
Безбожной лести, лжи тлетворной,
И лѣни мертвой и позорной,
И всякой мерзости полна!..

Кромѣ этого есть другія причины.

Для успѣшнаго веденія столь обширнаго коммерческаго предпріятія нужны колоссальныя средства и обезпеченный гос. кред. Теперь мы болѣе или менѣе имѣемъ и это, но давно ли русскій рубль составлялъ излюбленный объектъ биржевой игры въ Берлинѣ и Парижѣ? Нашъ кредитъ слишкомъ молодъ, наша золотая валюта до сихъ поръ не перестаетъ возбуждать опасеній за свою прочность не только за границей но даже въ Россіи.

Однако главная причина успѣха казны въ Пруссію лежитъ и не въ этомъ. Небольшой размѣръ страны облегчаетъ надзоръ центральнаго правительства за его мѣстными органами, а высоко организованная промышленность имѣетъ возможность всегда доводить до свѣдѣнія правительства о сво-

ихъ нуждахъ, и указывать ему на тѣ случаи, гдѣ ея выгоды нарушаются его агентами. Наконецъ надъ чиновниками правительства вѣчно стоитъ недреманное око прессы, отмѣчающее каждый промахъ, не пропускающее не одной ошибки. Къ голосу прессы прислушивается всѣ, изъ него же можетъ почерпнуть не искаженные спасительной ложью занумерованныхъ бумагахъ свѣдѣнія о дѣйствительномъ положеніи дѣлъ и правительство. Совершенно иное положеніе у насъ. Промышленность, имѣющая право только просить подачекъ въ видѣ покровительственныхъ тарифовъ, ссудъ и субсидій, колоссальныя разстоянія и обширность страны, заставляющая забрасывать желѣзныя дороги и въ такія дебри, куда и воронъ не всегда залетитъ, не говоря ужъ о контролѣ, и наконецъ мѣстная пресса, въ которой громко раздается одно только молчаніе: нѣтъ ничего удивительнаго, что при такихъ условіяхъ казенное желѣзнодорожное хозяйство не можетъ у насъ идти такъ, какъ оно идетъ въ Пруссіи.

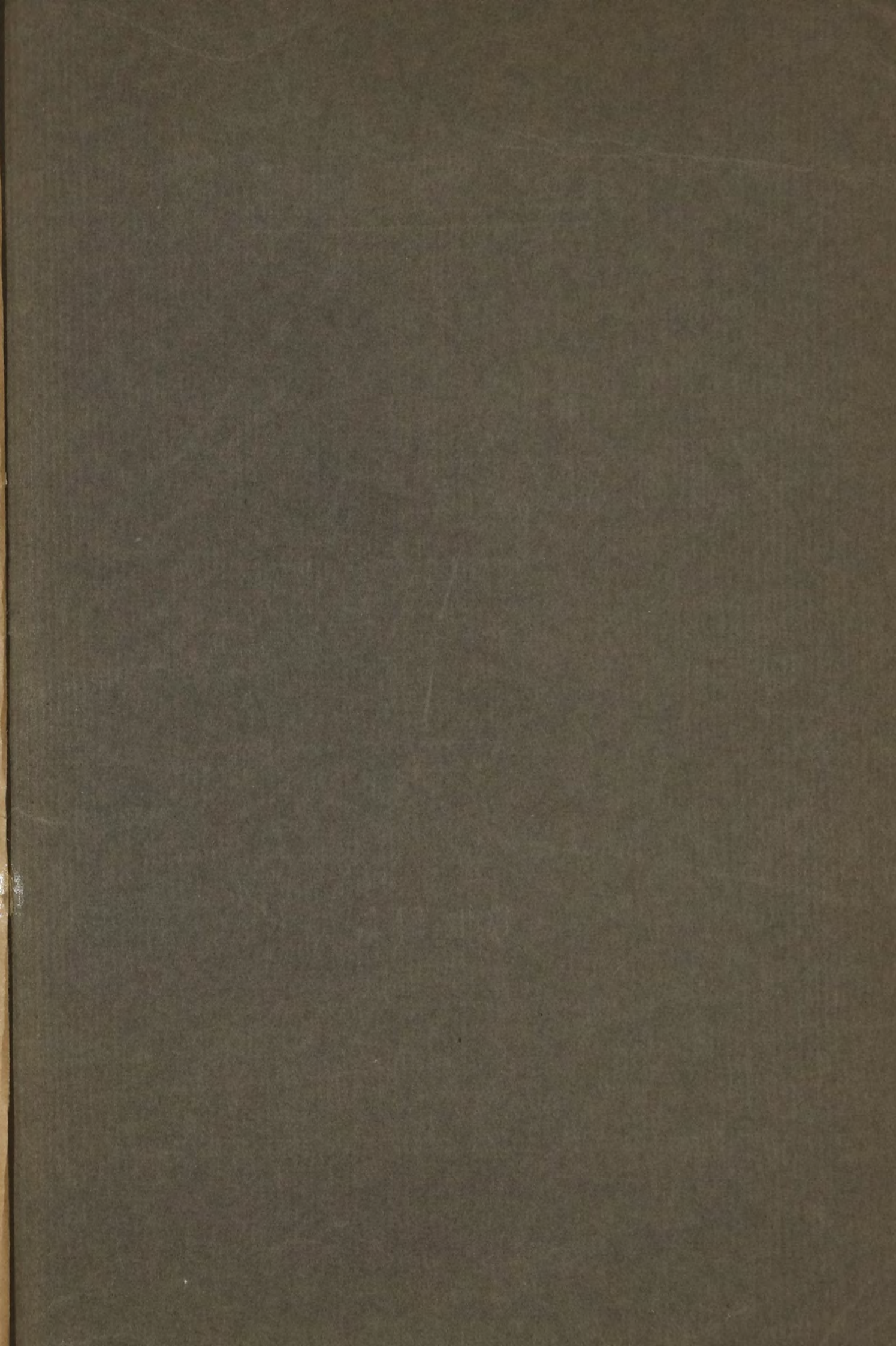
Есть наконецъ еще одно важное соображеніе, которое слишкомъ часто упускается изъ виду: самыя задачи желѣзнодорожнаго хозяйства въ Пруссіи легче чѣмъ въ Россіи. Тамъ желѣзныя дороги идутъ за промышленностью, давая ей возможность быстро идти впередъ, но не пытаясь ее создавать. Пустынь, которая нужно было-бы оживлять, въ Пруссіи въ XIX вѣкѣ уже болѣе не было, тогда какъ у насъ терминъ „оживленіе края“ въ значительной мѣрѣ характеризуетъ цѣли желѣзнодорожнаго строительства послѣднихъ 10—15 лѣтъ. Что какъ не оживленіе края является цѣлью дорогъ Закаспійской, Сибирской, Пермской, Вятской, Архангельской, Черноморской, С.-Пб.-Витебской и др.? Но если и простая сравнительно задача построить линію тамъ, гдѣ указываютъ уже выяснившіяся требованія жизни, и болѣе или менѣе прилично возить тѣ товары, которые сами просятъ объ этомъ, оказывается не всегда посильной для чиновниковъ (отчего и происходятъ залежи), то еще менѣе по силамъ окажется имъ несравненно болѣе трудная задача найти наиболѣе выгодный коммерчески путь, создать грузы, сдѣлать дорогу во истину коммерческимъ нервомъ страны. Для того, чтобы получить такіе результаты, недостаточно

быть только честнымъ и даже умнымъ человѣкомъ. Надо глубоко изучить край, сжитья съ нимъ, знать языкъ населенія, умѣть понимать его мысли и оцѣнить способности, и конечно не „человѣкъ двадцатаго числа“ въ состояніи это сдѣлать.

Само собою разумѣется, конечно, что такое положеніе не вѣчно, и современемъ, когда измѣнятся условія, препятствующія нынѣ здоровому народному развитію, правительство безъ всякаго труда сможетъ составить кадры столь-же добросовѣстныхъ и распорядительныхъ чиновниковъ какихъ уже имѣетъ Пруссія. Говоря словами поэта,

Лишь Богъ помогъ-бы русской груди
Вздохнуть пошире, повольнѣй,
Покажетъ Русь, что есть въ ней люди,
Что есть грядущее у ней...

но пока всего этого нѣтъ, о казенномъ хозяйствѣ нельзя и думать.



Калхасъ Младшій.

На завтра
послѣ мира.

—•••—
Цѣна 30 к.

Продается во всѣхъ книжныхъ магазинахъ.

