

7142



8582

ДОКЛАДЪ

ХАРЬКОВСКОЙ ПОДКОМИСИИ

для изслѣдованія

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА.

Въст. 1.

О мѣрахъ принятыхъ Правительствомъ для охраны интересовъ государственной казны, участвующей въ желѣзнодорожныхъ предприятияхъ гарантіею процентовъ, субсидіями и т. п.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-Литографія Д. И. Шеметкина, Невскій пр., № 86.

1880.

39

Библиотека НЭФ СССР

PH 13

828

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF TORONTO

№ 1196

69641

О мѣрахъ принятыхъ Правительствомъ для охраны интересовъ государственной казны, участвующей въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ гарантіею процентовъ, субсидіями и т. п.

Гарантія процентовъ на затраченный въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ капиталъ есть созданіе французскихъ желѣзно-дорожныхъ предпринимателей, принятое французскимъ правительствомъ, и по его примѣру большею частью европейскихъ государствъ. Она основана на томъ вѣрномъ принципѣ, что въ предпріятіяхъ государственной и общенародной важности, которыя только въ дальнѣйшемъ своемъ развитіи будутъ приносить вѣрный доходъ, Правительство можетъ и, въ иныхъ случаяхъ, должно гарантировать на первое время отъ потерь частныхъ предпринимателей и капиталистовъ, которые не рѣшаются взять на себя рискъ его убыточности, возможной въ первое время эксплуатаціи. Гарантія извѣстнаго процента чистаго дохода можетъ относиться или къ акціонерному капиталу, затраченному въ предпріятіи, или къ облигаціонному капиталу, занятому акціонернымъ обществомъ для постройки дороги, для расширенія ея устройства или для эксплуатаціи. Наконецъ, простая гарантія процентовъ на облигаціонный капиталъ, выпущенный самимъ Обществомъ, можетъ быть замѣнена выдачею желѣз-

1*

подорожному Обществу извѣстнаго капитала въ счетъ тѣхъ облигацій, которыя правительство выпуститъ или уже выпустило за счетъ желѣзно-дорожнаго Общества, съ обязательствомъ для сего послѣдняго уплачивать по нимъ извѣстный процентъ и съ гарантіею со стороны правительства этихъ процентовъ. Этотъ послѣдній способъ снабженія Обществъ облигаціоннымъ капиталомъ, гарантированнымъ правительствомъ, практикуется у насъ съ 1870 г., со времени выпуска желѣзно-дорожныхъ консолидированныхъ облигацій, и представляетъ для финансоваго управленія болѣе выгодъ и удобствъ, чѣмъ простая гарантія процентовъ на облигаціонные капиталы, выпускаемые самими желѣзно-дорожными Обществами. Практикуемый у насъ способъ гарантіи извѣстнаго процента чистаго дохода на номинальный акціонерный или облигаціонный капиталъ, затраченный въ предпріятіи, есть только одинъ изъ видовъ гарантіи, — правда болѣе распространенный, чѣмъ другіе, состоящіе въ гарантіи извѣстной суммы валоваго дохода на единицу протяженія дороги или извѣстной суммы (а не процента) чистаго дохода на эту единицу. Не входя въ сравнительное разсмотрѣніе достоинствъ и недостатковъ этихъ различныхъ видовъ гарантіи, мы замѣтимъ только, что гарантія процента чистаго дохода, непременно должна бы, по самому существу дѣла, повлечь за собою установленіе болѣе строгаго и внимательнаго контроля со стороны гарантирующаго государства надъ расходами эксплуатаціи. При отсутствіи или при слабости контроля, даже самый обильный валовой доходъ можетъ быть поглощаемъ издержками эксплуатаціи, и дорога, не смотря на благопріятное коммерческое положеніе, можетъ

постоянно обращаться къ правительству за доплатами по гарантіи, постепенно увеличивать свою задолженность относительно государственнаго казначейства и въ результатѣ причинить казнѣ громадныя и невозвратныя потери. Кромѣ того, такой способъ гарантіи процентовъ на капиталы, употребляемые для расширенія предпріятія, можетъ повлечь къ непроизводительнымъ и не особенно нужнымъ расширениямъ и затратамъ, которыя не могутъ быть оправдываемы потребностями движенія и не окупятся происходящимъ отъ этого увеличеніемъ доходности дороги. Наконецъ слѣдуетъ только для порядка упомянуть о томъ общеизвѣстномъ вліяніи гарантіи на хозяйственное веденіе предпріятія, въ силу котораго, при извѣстныхъ обстоятельствахъ, правленія частныхъ Обществъ, пользующихся гарантіею 0/0, совершенно теряютъ всякое побужденіе къ улучшенію предпріятія и стараются увеличить свою доходность свыше гарантированнаго 0/0 на счетъ злоупотребленій въ издержкахъ эксплуатаціи.

Кромѣ дарованія гарантіи правительство у насъ оказывало Обществамъ пособіе при постройкѣ и эксплуатаціи дорогъ и другими способами, а именно: а) принятіемъ на себя части акцій, б) простыми ссудами, в) уступкою матеріаловъ и работъ, г) доставленіемъ Обществамъ подвижнаго состава и рельсовъ правительственнаго заказа и т.п.

Но и другіе способы оказанія пособій, до извѣстной степени, всѣ сводятся къ гарантіи процентовъ въ томъ смыслѣ, что здѣсь кредиторомъ Обществъ является сама казна, которая, во всякомъ случаѣ, должна уплачивать проценты (въ той или другой формѣ) на ссуженные Об-

ществамъ капиталы, независимо отъ того, будетъ ли она отъ нихъ получать проценты на эти капиталы или нѣтъ.

Для опредѣленія размѣровъ различнаго рода пособій, оказанныхъ правительствомъ постройкѣ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, мы приведемъ нѣкоторыя данныя изъ статьи «Итоги затратъ на русскія желѣзныя дороги», помѣщенной въ журналѣ Министерства Путей Сообщенія за 1879 годъ (мартъ). По этимъ свѣдѣнiямъ постройка всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ по 1-е Января 1878 г., въ переводѣ на кредитные рубли, обошлась въ 1.619,2 милл. кредитныхъ рублей, изъ этого капитала акціи составляютъ $32\frac{3}{4}\%$ а облигаціи $67\frac{1}{4}\%$. Изъ всей суммы облигаціонныхъ капиталовъ только $27\frac{3}{4}\%$ выпущено непосредственно Обществами, а остальные $72\frac{1}{4}\%$ правительствомъ.

Общая сумма гарантированнаго чистаго годоваго дохода по облигаціямъ простирается свыше 50 милліон. рублей кредитн. Кромѣ того правительство оставило за собою часть акцій и гарантировало значительную часть остаткаго акціонернаго капитала, обезпечивъ платежъ ежегоднаго дохода въ 19 съ лишнимъ милліоновъ. Такимъ образомъ денежное участіе правительства въ образованіи основныхъ капиталовъ желѣзно-дорожныхъ обществъ выразилось выдачею по ихъ облигаціямъ и акціямъ 867,4 милл. или почти 60% общаго итога основныхъ капиталовъ и гарантіею ежегоднаго дохода въ 69,441,984 кредитныхъ рублей на капиталъ въ 1,432,8 милл., составляющій $88\frac{1}{10}\%$ всего затраченнаго на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ капитала.

Ссуды въ счетъ облигаціоннаго капитала простираются свыше 143 милл., да болѣе 48 милл. желѣзныя дороги

должны правительству за переданный подвижной составъ, рельсы и за матеріалы. Изъ сопоставленія этихъ цифръ явствуется, что правительство взяло на себя большія и серьезныя денежныя обязательства по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ.

Само собою разумѣется, что Правительству ни разу не приходилось платить за счетъ дорогъ полного размѣра гарантированнаго дохода, но тѣмъ не менѣе—эти уплаты доходили иногда до значительныхъ размѣровъ, такъ въ 1876 году уплочено 14.279,000 руб., въ 1877 году — 16.616,000 руб. и въ 1878 году—11.321,000 руб. сер. Суммы, уплоченныя правительствомъ въ счетъ гарантированныхъ доходовъ, засчитываются въ долгъ за Обществами желѣзныхъ дорогъ, уплачиваемый при извѣстномъ состояніи доходности ихъ. Итогъ этихъ долговъ желѣзныхъ дорогъ Правительству, по гарантіи, уже возросъ къ 1-му января 1878 г. до цифры 260.912,667 руб. А весь долгъ казнѣ за Обществами желѣзныхъ дорогъ составлялъ къ 1-му января 1879 г. 629,9 милл. руб. металлическихъ и 313,0 милл. кредитныхъ.

Что же касается въ частности желѣзныхъ дорогъ района Харьковской Подкоммисіи, то, за исключеніемъ курско-кіевской дороги, не состоящей въ долгу у Правительства и уплачивающей весь доходъ, гарантированный правительствомъ, остальные двѣ дороги представляются значительно задолженными и кромѣ того не только не подающими надежды на скорую выплату этого долга, но увеличивающими изъ-году въ годъ свою задолженность. Такъ, по даннымъ, приведеннымъ въ упомянутой выше статьѣ, харьково-николаевская дорога къ 1-му ян-

варя 1878 г., была должна Правительству по ссудамъ и по гарантіи облигаціоннаго капитала 4.065,370 руб. металлическихъ и 2.929,063 кредитныхъ рублей; либаво-роменская дорога къ тому же сроку задолжала по гарантіи процентовъ 7.561,396 рублей металлическихъ и по ссудамъ 1.315,184 кредитныхъ рублей.

Имѣя въ виду громадность гарантированнаго правительствомъ капитала и очень крупную долю денежнаго участія его въ постройкѣ и расширеніи желѣзныхъ дорогъ, можно предполагать, что правительство приняло серьезныя и дѣйствительныя мѣры для охраны своихъ финансовыхъ интересовъ. Разсмотрѣніе этихъ мѣръ и ихъ дѣйствительнаго значенія составитъ предметъ послѣдующаго изложенія.

Повидимому Харьковская Подкоммисія должна бы ограничиться разсмотрѣніемъ только тѣхъ мѣръ, какія приняты правительствомъ по отношенію къ дорогамъ харьковскаго раіона. Но, принимая во вниманіе 1) то обстоятельство, что большинство мѣръ этого рода имѣетъ приложеніе ко всѣмъ русскимъ дорогамъ; 2) что, въ виду этого, въ уставахъ дорогъ харьковскаго раіона, и въ правительственныхъ распоряженіяхъ къ нимъ относящихся, существуютъ неполныя указанія по этому предмету, Подкоммисія рѣшилась выйдти, такъ сказать, за предѣлы своего раіона и прежде всего представить, хотя въ самыхъ общихъ чертахъ, обзоръ тѣхъ общихъ законоположеній и правилъ, которыми правительственные органы руководствуются въ дѣлѣ охраны интересовъ казны отъ нарушеній со стороны дорожныхъ Обществъ. Мѣры этого рода немногочисленны, немногосложны, и едва ли

потребуется много времени для ихъ разсмотрѣнія. Подкомиссія считаетъ нужнымъ замѣтить, что въ этомъ очеркѣ будутъ разсмотрѣны только мѣры для охраны интересовъ казны по отношенію къ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, пользующимся гарантіею проц. или другаго рода пособіями со стороны правительства, а не мѣры, относившіяся или относящіяся къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ или къ частнымъ, не пользующимся отъ правительства денежными пособіями.

Способъ оказанія желѣзно-дорожнымъ обществамъ пособій въ видѣ гарантіи изв. проц. на затраченный капиталъ въ первый разъ примѣненъ у насъ при учрежденіи Главнаго Общества Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ; французскіе капиталисты, главнымъ образомъ составившіе это Общество, естественно позаботились о томъ, чтобы русское правительство гарантировало извѣстный процентъ чистаго дохода на ихъ капиталы. При первоначальномъ дарованіи гарантій этимъ Обществу въ 1858 году, правительство обратило вниманіе только на размѣръ гарантированнаго $\frac{0}{100}$ дохода. Въ «Положеніи объ основныхъ условіяхъ для устройства первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи», утвержденномъ 20 января 1857 г., мы находимъ слѣдующій §: «Въ обезпеченіе интересовъ и погашенія употребленнаго капитала правительство даруетъ Обществу ручательство пяти процентовъ въ годъ чистаго дохода съ суммъ нижепоказанныхъ». Затѣмъ вычисляются номинальныя суммы, на которыя дается эта гарантія. Относительно срока этого обязательства говорится слѣдующее: «Ручательство имѣетъ продолжаться до истеченія указан-

наго въ предыдущемъ § 5 срока 85-лѣтняго или до выкупа дорогъ правительствомъ.

Способъ возврата выданныхъ правительствомъ въ счетъ гарантированного дохода суммъ опредѣляется слѣдующимъ образомъ въ § 7: «Въ случаѣ, если бы правительству пришлось дополнить изъ казны вышеупомянутые пять процентовъ,—на возмѣщеніе таковой издержки онаго обращается потомъ вся часть чистаго дохода Общества, превышающая пять процентовъ».

«Уплата эта прекращается, коль скоро Правительству возмѣщены будутъ сполна всѣ суммы, выданныя Обществу изъ казны, съ присовокупленіемъ на оныя простыхъ процентовъ по четыре на сто въ годъ».

Такимъ образомъ всѣ опредѣленія ограничиваются указаніемъ размѣра гарантированного чистаго дохода и способа его возврата.

Въ положеніи ни единымъ словомъ не упоминается о какомъ бы то ни было способѣ удостовѣренія въ расходахъ общества и въ размѣрѣхъ недостачи чистаго дохода, которую правительство обязалось доплатить изъ средствъ государственнаго казначейства. Хотя въ § 23 и говорится о томъ, что Общество подвѣдомо Главному Управленію Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, особенно надзирающему за его дѣйствіями и что для надзора сего будутъ назначены особые чиновники отъ правительства, которые, не вмѣшиваясь вовсе въ распоряженіе Общества, имѣютъ однако право требовать полныхъ объ оныхъ свѣдѣній, присутствовать въ общихъ собраніяхъ Общества, наблюдать за точнымъ исполненіемъ законовъ и постановленій правительственныхъ и проч.; но эти общія

опредѣленія не представляютъ никакихъ указаній на способъ дѣйствительнаго охраненія интересовъ казны.

Этотъ важный предметъ не разъясненъ достаточно и въ уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ, утвержденномъ 26 января 1857 г., относящійся сюда § 43 гласитъ:

«Годовой отчетъ по приходу и расходу заключается 31 числомъ декабря и представляется общему собранію со счетами и документами къ отчету относящимся».

Съ дохода чистаго, т. е. остающагося за вычетомъ всѣхъ (!) расходовъ и издержекъ по содержанию или дѣйствию, отчисляются надлежащія суммы:

- 1) На платежи по займамъ, Обществомъ сдѣланнымъ.
- 2) На проценты и погашеніе акцій.
- 3) На возвратъ правительству суммъ, выданныхъ имъ Обществу на основаніи Положенія, съ симъ вмѣстѣ изданнаго. Остающаяся свободною, за сими вычетами, сумма составляетъ излишекъ чистаго годоваго дохода, и изъ этого излишка по § 44 отчисляется по меньшей мѣрѣ пять процентовъ для образованія запаснаго капитала на непредвидѣнные расходы; это отчисленіе прекращается, когда запасный капиталъ достигнетъ пяти милліоновъ рублей серебромъ.

Затѣмъ, подобнымъ же образомъ, какъ и въ Положеніи, въ § 51 Устава говорится въ общихъ выраженіяхъ о назначеніи особыхъ чиновниковъ «для надлежащаго надзора и проч.».

Разсмотрѣніе приведенныхъ выше положеній и устава приводитъ насъ къ заключенію, что въ нихъ мало было принято мѣръ для дѣйствительной охраны интересовъ

казны. Эта неполнота правилъ можетъ быть объяснена, съ одной стороны, малымъ знакомствомъ съ этимъ новымъ дѣломъ и ошибочнымъ расчетомъ на контроль со стороны акціонеровъ, а съ другой—тѣмъ, что имѣлось въ виду поручить надзоръ за веденіемъ дѣла Общества особымъ чиновникамъ, которые могли получить болѣе подробныя инструкціи.

И дѣйствительно, въ томъ же году утверждено 6 іюня 1857 г. Положеніе объ инспекторахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и понынѣ служащее главнымъ руководствомъ для органовъ правительственныхъ при исполненіи ихъ обязанностей по надзору надъ желѣзными дорогами. Имѣя въ виду, что и до настоящаго времени почти весь надзоръ со стороны правительства надъ веденіемъ желѣзно-дорожнаго дѣла на мѣстѣ сосредоточивается въ лицѣ инспекторовъ, Подкоммисія имѣла бы основаніе заняться подобнымъ разсмотрѣніемъ налагаемыхъ на мѣстную инспекцію обязанностей по надзору, степени ихъ исполнимости и тѣхъ результатовъ, къ какимъ въ дѣйствительности приводитъ этотъ надзоръ. Но такъ какъ и по смыслу Положенія 1857 г. и по дальнѣйшему развитію круга дѣйствій инспекціи на практикѣ надзоръ со стороны инспекторовъ сосредоточился по преимуществу на наблюденіи за правильностью, удобствомъ и безопасностью движенія, слѣдовательно, главнымъ образомъ, на технической сторонѣ дѣла и такъ какъ съ другой стороны эта техническая сторона желѣзно-дорожнаго дѣла разсматривается въ другихъ докладахъ Подкоммисіи, то въ этомъ докладѣ обращено вниманіе только на тѣ обязанности ин-

спекціи, которыя относятся къ предмету охраны финансовыхъ интересовъ казны.

Въ положеніи 57 гл. говорится, что на инспекторѣ лежитъ вообще надзоръ за дѣйствіями управленій желѣзныхъ дорогъ и что ему предоставляется полная власть наблюдательная и предусмотрительная, но не распорядительная. Ему открыты всѣ книги, счета и всѣ документы, онъ присутствуетъ въ засѣданіяхъ общаго собранія акціонеровъ, можетъ подавать свои мнѣнія и требовать занесенія ихъ въ журналъ засѣданій.

Въ подробномъ перечисленіи обязанностей инспекціи указано, что она обязывается, между прочимъ, наблюдать (§ 3) «чтобы число паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ разнаго рода соотвѣтствовало потребностямъ движенія», чтобы (§ 4) ремонтъ производился своевременно и тщательно, чтобы пассажиры имѣли удобства и проч. Наблюденіе за сооружеиіями (§ 8) тоже лежитъ на обязанности инспектора. Дѣлая, по обязанности, представленія чрезъ Департаментъ Ж. Д. Министерству Путей Сообщенія о необходимости тѣхъ или другихъ построекъ или приобрѣтеній, расширеній, инспекторъ, тѣмъ самымъ, содѣйствуетъ увеличенію расходовъ по постройкѣ или по эксплуатаціи и косвенно вліяетъ на уменьшеніе чистаго дохода, а слѣдовательно на увеличеніе доплатъ правительства по гарантіи его.

Имѣя въ виду, главнымъ образомъ, техническую сторону дѣла, инспекціа въ своихъ представленіяхъ не всегда руководилась соображеніями о финансовыхъ результатахъ, происходящихъ отъ исполненія ихъ представлений. Правленія дорогъ, съ своей стороны, часто относились весьма

сочувственно ко всякимъ проектамъ о расширеніяхъ и проч., какъ къ мотиву, при испрашиваніи дополнительнаго облигаціоннаго капитала.

Распространяясь подробно объ обязанностяхъ инспекціи по техническому надзору, Положеніе мало даетъ данныхъ для опредѣленія обязанности инспекціи по охранѣ интересовъ казны.

Въ § 19, гдѣ говорится объ отчетахъ, которые инспекція обязана представить о состояніи дороги, о движеніи по ней и проч., тоже не выяснено, въ какой степени въ нихъ должно быть обращено вниманіе на финансовую сторону желѣзнодорожнаго хозяйства.

Что касается до обязанности инспекціи наблюдать за тѣмъ, чтобы были снабжены инструкціями служащіе, то и это относится къ инструкціямъ по тѣмъ службамъ, которыя имѣютъ отношеніе къ правильности и безопасности движенія. Можно предполагать, что ни снабженія инструкціями для веденія счетоводства по приходамъ и расходамъ дороги, ни наблюденіе за ихъ точнымъ исполненіемъ не возлагается на инспекцію, и такимъ образомъ государственная казна въ самомъ началѣ закрываетъ себѣ всякій путь для контроля надъ дѣйствительностью доходовъ и расходовъ дороги, не говоря уже о цѣлесообразности послѣднихъ. Впрочемъ въ самомъ Положеніи 57 г. говорится, что усмотрѣнію Главноуправляющаго Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій предоставляется надлежащими предписаніями содѣйствовать къ развитію главныхъ основаній въ семъ Положеніи заключающихся. Въ послѣдующее время сдѣланы дѣйствительно многіе дополненія и разъясненія къ этому положенію, но Подкомиссія, не

имѣя возможности даже въ общихъ чертахъ изобразить характеръ и направленіе этого развитія Положенія 57 г., должна ограничиться указаніемъ на нѣкоторые оффиціальныя документы, доказывающіе, что и до настоящаго времени обязанности инспекціи по отношенію къ финансовому контролю остались такими же неопредѣленными, какими они представлены въ Полож. 57 г.

И въ самомъ дѣлѣ, ни въ одномъ изъ болѣе общихъ послѣдующихъ постановленій и распоряженій Министерства Путей Сообщенія, составляющихъ развитіе и дополненіе Положенія 57 г., мы не встрѣчаемъ на этотъ счетъ болѣе точныхъ опредѣленій. Такъ напр. въ циркулярѣ Техн. Инспек. Комитета Желѣзныхъ Дорогъ 3 января 1873 г., разъясняющемъ обязанности инспекторовъ по составленію отчетовъ, мы не встрѣчаемъ никакихъ указаній по предмету финансоваго контроля. Впрочемъ въ послѣдующихъ постановленіяхъ, повидимому, подробнѣе опредѣляются обязанности инспекціи по разсмотрѣнію смѣты доходовъ и расходовъ, но объ этихъ обязанностяхъ Подкомиссія будетъ имѣть случай высказаться въ особомъ отдѣлѣ при разсмотрѣніи уставовъ обществъ желѣзныхъ дорогъ Харьковскаго раіона.

Для доказательства того, что и въ настоящее время не опредѣлены точно обязанности желѣзно-дорожныхъ обществъ по отчетности предъ правительствомъ, ни обязанности инспекціи по финансовому контролю, Подкомиссія сошлетя на два оффиціальныя документа изъ послѣдняго времени: въ 1-мъ документѣ, относящемся къ 18 Іюня 78 г., Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ говоритъ, что счетоводство и отчетность въ нѣкоторыхъ правленіяхъ

находятся въ такомъ видѣ, что производство ревизіи становится не только затруднительнымъ, но часто и совершенно невозможнымъ (*).

Но къ сожалѣнію въ этомъ циркулярѣ тоже не указаны обязательныя формы отчетности, а едва-ли можно полагать, что существуютъ такія обязательныя формы по важнѣйшимъ сторонамъ желѣзно-дорожной отчетности, какъ мы будемъ имѣть случай указать въ другомъ мѣстѣ.

Еще болѣе характеристиченъ другой документъ, окончательно убѣждающій въ неопредѣленности этого дѣла и по отношенію къ контролирующей инспекціи и къ контролируемымъ желѣзно-дорожнымъ обществомъ.

Техн.-Инспекторскій Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ въ циркулярѣ отъ 26 октября 1878 г., соглашаясь почти съ Правленіемъ одной дороги, что инструкціи контролерамъ станціоннаго счетоводства не подлежатъ утвержденію инспектора, хотя онъ и поставленъ вообще для надзора за дѣйствіями управленій дороги, такъ опредѣляетъ отношеніе инспектора къ желѣзно-дорожному дѣлу:

«Инспектора же желѣзныхъ дорогъ обязываются, при разсмотрѣніи подобныхъ инструкцій, не вдаваясь въ обсужденіе подробностей, обращать вниманіе только на то, нѣтъ ли въ нихъ чего либо противнаго дѣйствующимъ законамъ и распоряженіямъ Министерства Путей Сообщенія и достаточно-ли обезпечивается ими возможность обнаруженія и своевременнаго пресѣченія неправильностей въ станціонномъ счетоводствѣ.»

Подкоммисія считаетъ излишнимъ дѣлать какіе нибудь

*) См: прилож: 1-е.

комментаріи къ этому циркуляру, ярко рисуящему настоящее положеніе дѣла. Она только констатируетъ съ удовольствіемъ то сообщеніе этого циркуляра, что «инструкціи касательно счетоводства и отчетности по желѣзнымъ дорогамъ будутъ пересматриваться въ Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ, по утвержденіи правилъ по надзору за финансовыми оборотами желѣзныхъ дорогъ.»

14969
Въ особомъ отдѣлѣ о желѣзно-дорожныхъ смѣтахъ доходовъ и расходовъ Подкоммисія будетъ имѣть случай представить въ краткихъ чертахъ, на основаніи матеріаловъ, собранныхъ въ «Трудахъ» Высшей Коммисіи, Томъ IV, исторію попытокъ, которыя были дѣлаемы со стороны правительственныхъ органовъ по установленію обязательной нормы смѣтъ, и указать результаты, къ какимъ привели эти попытки до настоящаго времени.

Обращаясь къ контролю по финансовой части со стороны инспекціи, Подкоммисія полагаетъ, что онъ считался самимъ правительствомъ недостаточнымъ, такъ какъ уже со второй половины 60-хъ годовъ упоминается въ концессіяхъ о возможности назначенія въ составъ Правленія директора отъ Правительства. И дѣйствительно въ послѣдствіи правительство начало назначать въ нѣкоторыя Правленія дорогъ, пользующихся гарантіею чистаго дохода, директоровъ отъ Правительства. Но къ сожалѣнію и обязанности налагаемыя на директора отъ Правительства, не опредѣлены ни въ особомъ Положеніи, ни въ инструкціи, на сколько можно судить по оффиціальнымъ изданіямъ, находившимся въ распоряженіи у Подкоммисіи.

Такъ, напр., въ «Сборникѣ Министерскихъ постановленій и проч. по желѣзнымъ дорогамъ Министерства Пу-

тей Сообщенія», мы не находимъ ни одного отдѣльнаго документа, разъясняющаго обязанности директоровъ отъ Правительства. Была ли составлена Министерствомъ Финансовъ, по соглашенію съ которымъ Министерство Путей Сообщенія назначаетъ иногда директоровъ отъ Правительства, какая нибудь инструкція, Подкоммисіи неизвѣстно. По этому для ознакомленія съ ихъ обязанностями приходится обратиться къ единственному источнику—къ уставамъ тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, въ составъ Правленій которыхъ введенъ директоръ отъ Правительства. Въ первомъ Уст. харьково-николаевской дороги 1871 г. въ § 36 говорится пока только о возможности назначенія одного директора отъ Правительства «пока оно будетъ владѣть акціями не менѣе 3-хъ милліоновъ рублей нарицательной стоимости акцій.»

2-й Уставъ 1876 г. въ § 53 говоритъ тоже о возможности назначенія въ числѣ 4-хъ директоровъ одного отъ Правительства, но уже безъ упоминанія, опредѣляющаго условія его назначенія.

Единственное, болѣе подробное опредѣленіе обязанностей Правительственнаго директора мы находимъ въ Уставѣ Общества либаво-роменской желѣзной дороги, утвержденной 20 Мая 1877 г. Сюда относятся §§ 52, 53 и 55 и нѣкоторые другіе. Въ § 52 говорится: «Правленіе Общества составляется изъ 4-хъ директоровъ, избранныхъ акціонерами и одного директора отъ Правительства, назначаемаго Министромъ Путей Сообщенія», и затѣмъ: «Въ случаѣ отсутствія директора отъ Правительства, его обязанности возлагаются на другое лицо, назначенное для сего Министерствомъ Путей Сообщенія.» Въ § 53: «За-

сѣданія Правленія считаются законно состоявшимися, когда въ нихъ присутствуетъ директоръ отъ Министерства Путей Сообщенія, или замѣщающее его лицо и не менѣе 3-хъ директоровъ отъ акціонеровъ или заступающихъ ихъ мѣсто кандидатовъ.» Если по какимъ либо особымъ причинамъ директоръ отъ Правительства или замѣщающее его лицо, не явится въ засѣданіе, а это послѣднее по экстренности дѣлъ, не можетъ быть отложено, то засѣданіе считается состоявшимся и послѣдовавшія въ ономъ рѣшенія по неотложнымъ дѣламъ предъявляются особо директору отъ правительства или замѣщающему его лицу и могутъ быть имъ опротестованы въ теченіе 7 дней со дня предъявленія журнала засѣданія.»

Требованія суммъ изъ кредитныхъ установленій и вообще отъ мѣстъ и лицъ, которымъ довѣрено храненіе капиталовъ Общества, трансфертъ государственныхъ фондовъ, выдача квитанцій въ полученіи и надпись о передачѣ должныхъ Обществу суммъ, кромѣ суммъ по текущимъ расчетамъ, — должны быть засвидѣтельствованы подписью не менѣе трехъ директоровъ, въ томъ числѣ директора отъ Министерства Путей Сообщенія, или лица заступающаго его мѣсто.»

Болѣе же общее полное опредѣленіе обязанностей Правительственнаго директора заключается въ § 55, а именно: «Директоръ отъ Правительства назначается въ составъ Правленія Общества для наблюденія, чтобы всѣ постановленія и мѣропріятія Правленія и постановленія общаго Собранія акціонеровъ были согласны какъ съ общими законами, Уставомъ Общества и правилами, установленными для акціонерныхъ обществъ и желѣзныхъ дорогъ, такъ

и съ интересами самаго Общества, а равно для содѣйствія Правленію въ сношеніяхъ его съ Правительственными учрежденіями.

Директоръ отъ Правительства пользуется въ Правленіи и въ Общихъ Собраніяхъ лишь совѣщательнымъ голосомъ, но ему предоставляется заявлять протесты по состоявшимся въ Правленіи или въ Общихъ Собраніяхъ постановленіямъ, или по принимаемымъ Правленіемъ мѣрамъ. Опротестованныя Правительственнымъ директоромъ постановленія Общаго Собранія и Правленія, или мѣропріятія послѣдняго, противныя общимъ законамъ, Уставу Общества, правиламъ установленнымъ для акціонерныхъ обществъ и для желѣзныхъ дорогъ, поступаютъ на разсмотрѣніе Министра Путей Сообщенія и если имъ, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, протестъ Директора будетъ подтвержденъ, то опротестованныя постановленія Общаго Собранія и Правленія, или мѣропріятія послѣдняго, считаются отмѣненными. При этомъ Обществу предоставляется воспользоваться правомъ обжалованія постановленій Министра Путей Сообщенія въ размѣрѣ и порядкѣ, указанныхъ § 34. Что же касается до тѣхъ постановленій или мѣропріятій Правленія, которыя опротестованы съ цѣлью огражденія выгодъ общества, то они поступаютъ на окончательное разрѣшеніе ближайшаго Общаго Собранія. Въ послѣднемъ случаѣ, Правленію предоставляется, если оно найдетъ нужнымъ, созвать чрезвычайное Общее Собраніе.

Директоръ отъ Правительства отвѣчаетъ въ предѣлахъ общей служебной отвѣтственности: за всѣ неопротестованныя имъ постановленія и мѣропріятія Правленія и поста-

новленія Общаго Собранія, противныя общимъ законамъ, Уставу Общества и правиламъ, установленнымъ для акціонерныхъ обществъ и для желѣзныхъ дорогъ.

Онъ получаетъ содержаніе отъ Правительства, въ размѣрѣ пяти тысячъ рублей. Независимо отъ сего онъ участвуетъ, наравнѣ съ прочими директорами, въ процентномъ вознагражденіи, если таковое опредѣлено Правленію постановленіемъ Общаго Собранія.

Директоръ отъ Правительства не можетъ ни быть избранъ въ предсѣдатели Правленія, ни участвовать въ избраніи сего послѣдняго.»

По § 58 въ ревизіонную комисію Министерство Путей Сообщенія можетъ назначать уполномоченнаго отъ Правительства, «каковымъ можетъ быть и директоръ отъ Правительства»; онъ имѣетъ въ ней совѣщательный голосъ и въ отношеніи къ ея рѣшеніямъ пользуется правомъ протеста въ предѣлахъ, указанныхъ въ § 55.

Затѣмъ въ § 61 есть мѣсто, относящееся къ Правительственному директору. «Если противъ постановленій, состоявшихся въ Общемъ Собраніи, послѣдуетъ протестъ со стороны директора отъ Правительства или, если Министерство Путей Сообщенія признаетъ какое либо постановленіе неправильнымъ, то исполненіе таковыхъ постановленій пріостанавливается до особаго разрѣшенія Министра Путей Сообщенія.»

Въ § 62 говорится, что списокъ акціонеровъ, предъявившихъ акціи для участія въ Общихъ Собраніяхъ, поворяется Правленіемъ при участіи директора отъ Правительства и по крайней мѣрѣ шести акціонеровъ и т. д.

«Способъ подачи голосовъ опредѣляется по предложенію предсѣдательствующаго и съ согласія Общаго Собранія и директора отъ Правительства.» И наконецъ, онъ подписываетъ вмѣстѣ съ правленіемъ и другими членами протоколь, въ который заносятся всѣ постановленія Собранія.

Приведенное сейчасъ, по видимому, подробное опредѣленіе обязанностей директора отъ Правительства даетъ основаніе заключать, что ему порученъ вообще прокурорскій надзоръ при Правленіяхъ общества, относящійся скорѣе къ вопросамъ формальнаго порядка, а не къ самому способу веденія предпріятія, хотя бы съ чисто финансовой стороны. Каковы его обязанности по отношенію къ финансовому контролю хозяйства дороги, здѣсь не указано; такъ въ § 32, гдѣ говорится объ отчетности Общества передъ правительствомъ, ни единымъ словомъ не упоминается объ директорѣ отъ Правительства. Оказывается, слѣдовательно, что обязанности этого лица по отношенію къ финансовому контролю, очерчены еще менѣе, чѣмъ обязанности инспектора. Очень можетъ быть, что Министерство Путей Сообщенія рядомъ неопубликованныхъ административныхъ распоряженій разъяснило эти обязанности, но Подкомисіи не были доступны матеріалы этого рода. Также не указывается, какого рода обязанности лежатъ на немъ по отношенію къ весьма важному вопросу о способѣ расчета дѣйствительныхъ доходовъ и расходовъ дорогъ, пользующихся гарантіею правительства, и о способѣ вычисленія чистаго дохода для опредѣленія размѣровъ правительственныхъ доплатъ по гарантіи. Слѣдовательно, директоръ отъ Правительства есть только лицо, наблюдающее за правильнымъ исполненіемъ Правленіемъ дороги за-

коновъ, распоряженій и проч. по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ. Отсутствіе точныхъ опредѣленій обязанностей директора отъ Правительства было причиною того поразительнаго обстоятельства, что обязанность директора, наблюдающаго за дѣйствіями правленій Общества, и дѣятельность Инспектора, слѣдящаго на мѣстѣ за результатами этихъ дѣйствій по отношенію къ правильности желѣзнодорожной службы, не только не согласованы между собою, но даже не поставлены, сколько извѣстно, ни въ какія опредѣленныя отношенія. Повидимому, и тотъ и другой органъ, направляя свою дѣятельность къ соблюденію интересовъ общегосударственныхъ и въ частности интересовъ казны, должны бы находиться въ постоянныхъ между собою отношеніяхъ и взаимно помогать другъ другу въ достиженіи одной общей цѣли; на самомъ же дѣлѣ это видимое усиленіе контроля повело къ его раздѣленію и къ ослабленію и дало возможность желѣзно-дорожнымъ обществамъ въ значительной степени уклоняться отъ этого контроля. Въ подтвержденіе этого Подкоммисія ссылается на свидѣтельство компетентнаго въ этомъ отношеніи лица, Инспектора курско-кіевской желѣзной дороги инженера Н. О. Зимина, высказанное въ запискѣ, доставленной въ Подкоммисію. Рекомендуя вниманію Высшей Коммисіи эту записку, Подкоммисія въ этомъ докладѣ обращаетъ вниманіе только на ту ея часть, которая относится къ контролю надъ дѣятельностью желѣзно-дорожныхъ обществъ.

По словамъ г. Зимина къ главнѣйшимъ причинамъ неудовлетворительной эксплуатаціи большинства нашихъ желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ отнести общее неудовлетворительное финансовое положеніе страны и недостаточность

существующаго въ настоящее время правительственнаго контроля надъ тѣми желѣзно-дорожными предпріятіями, которыя пользуются правительственною гарантіею процентовъ на затраченный въ предпріятіяхъ капиталъ.

Доказательству перваго положенія посвящена большая часть записки, но Подкоммисія, къ сожалѣнію, по краткости времени, не имѣетъ возможности войти въ разсмотрѣніе этой части записки. Затѣмъ авторъ переходитъ къ разсмотрѣнію значенія другой причины недостаточности контроля.

«Нынѣ существующій надзоръ надъ желѣзнодорожными предпріятіями распредѣляется, говоритъ авторъ, между 4-мя вѣдомствами, а именно: техническій надзоръ за правильнымъ ремонтомъ и содержаніемъ пути и подвижнаго состава и отчасти за движеніемъ находится въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія;» надзоръ за служащими — въ вѣдѣніи жандармскаго полицейскаго Управленія; надзоръ за денежными оборотами правленій желѣзныхъ дорогъ—въ вѣдѣніи Министерства Финансовъ; «надзоръ за правильностью счетоводства и отчетности желѣзно-дорожныхъ предпріятій сосредоточень въ государственномъ контролѣ. Но это учрежденіе, не имѣя постояннаго органа для ревизіи отчетности правленій, назначаетъ временныя коммисіи, состоящія изъ трехъ членовъ по назначеніямъ отъ Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ и отъ Государственнаго Контроля для обревизованія отчетности и годовыхъ балансовъ, состоянія счетовъ желѣзно-дорожныхъ правленій за періодъ времени, обнимающій иногда нѣсколь-ко отчетныхъ годовъ, отъ 2—6.»

«Подобнаго рода раздробленіе правительственнаго надзора за желѣзно-дорожными предпріятіями влечетъ за собою полнѣйшій произволъ Правленій въ распоряженіи эксплуатационными средствами завѣдываемыхъ ими желѣзныхъ дорогъ и не представляетъ возможности ни одному изъ означенныхъ вѣдомствъ надлежащимъ образомъ контролировать дѣйствія Правленій и Управленій желѣзныхъ дорогъ».

Неудовлетворительное положеніе правительственнаго надзора за желѣзными дорогами въ настоящее время есть уже общепризнанный фактъ, говоритъ авторъ. Остановившись затѣмъ надъ болѣе подробнымъ разсмотрѣніемъ одного вопроса — ненормальнаго отношенія жандармско-полицейскаго желѣзно-дорожнаго управленія къ правительственной инспекціи, — авторъ продолжаетъ: «подобнымъ ходомъ дѣль по надзору за желѣзными дорогами, какъ нельзя лучше воспользовались для своихъ личныхъ корыстныхъ цѣлей члены Правленій тѣхъ гарантированныхъ желѣзно-дорожныхъ предпріятій, которыя, вслѣдствіе своей бездоходности, избавлены отъ надлежащаго контроля акціонеровъ. Мало того: нѣкоторые капиталисты составляли синдикаты для скупки акцій какой нибудь мало доходной, но гарантированной желѣзной дороги и, заручившись большинствомъ голосовъ на акціонерномъ общемъ собраніи, выбирали такое Правленіе, которое должно было извлекать побочные доходы и платить синдикату опредѣленный, негласный дивидендъ на акціи. Побочные сіи доходы извлекались съ помощью составленія фальшивыхъ отчетовъ по эксплуатаціи желѣзной дороги и посредствомъ отдачи поставокъ топлива, шпаль и

другихъ матеріаловъ подставнымъ лицамъ за возвышенныя противъ дѣйствительности цѣны». Для доказательства справедливости своихъ словъ авторъ ссылается на доклады упомянутыхъ выше ревизіонныхъ комиссій, констатировавшихъ слѣдующія злоупотребленія Правленій:

- 1) составленіе фальшиваго баланса счетовъ желѣзно-дорожнаго предпріятія; 2) утайку переборовъ, получаемыхъ съ товароотправителей; 3) увеличенный сносъ въ расходъ ремонтныхъ матеріаловъ; 4) снесеніе въ расходъ эксплуатаціи стоимости тѣхъ работъ, которыя производятся за счетъ правительственной субсидіи.

«Подобнаго рода примѣровъ злоупотребленія Правленій тѣхъ гарантированныхъ желѣзно-дорожныхъ предпріятій, заключаетъ авторъ, которыя вслѣдствіе своей малопродуктивности избавлены отъ дѣятельнаго контроля акціонеровъ, можно было бы привести множество, но и перечисленныхъ примѣровъ, мнѣ кажется, вполне достаточно, чтобы констатировать тотъ фактъ, что, при существующемъ правительственномъ надзорѣ за желѣзно-дорожными предпріятіями, эксплуатация этихъ дорогъ поставлена въ такія условія, что для извѣстнаго сорта желѣзно-дорожныхъ дѣятелей гораздо выгоднѣе заправлять такою желѣзною дорогою, которая не выдаетъ дивиденда своимъ акціонерамъ, а потому эти лица нисколько не заботятся о привлеченіи грузовъ на дорогу и объ увеличеніи ея доходности; напротивъ, чѣмъ меньше грузовъ направляется по дорогѣ, чѣмъ хуже дорога и подвижной составъ ремонтируются, тѣмъ выгоднѣе для нихъ, такъ какъ при этомъ скорѣе и легче можно выхлопотать субсидію для капитальнаго ремонта дороги и усиленія перевозочныхъ средствъ и вальготнѣе разносить

въ бухгалтерскихъ книгахъ утаенныя деньги изъ эксплуатаціонныхъ средствъ дороги».

Авторъ оканчиваетъ свою записку выраженіемъ своего мнѣнія, что при подобномъ порядкѣ вещей «врядъ ли будетъ имѣть какое нибудь благотворное вліяніе на улучшение желѣзно-дорожнаго дѣла въ Россіи соединеніе нѣсколькихъ малыхъ бездоходныхъ желѣзныхъ дорогъ въ одну большую бездоходную дорогу».

Недостаточность контроля, производимаго инспекціями, происходящая, главнымъ образомъ, отъ недостатковъ ихъ организаціи, подтверждается и другими заявленіями, письменными и устными, сообщенными Подкоммисіи лицами, принадлежащими къ составу инспекціи. Въ Подкоммисію доставлена записка помощника инспектора либаво-роменской желѣзной дороги—В. Лободы, подъ заглавіемъ: «Заявленія о недостаткахъ желѣзныхъ дорогъ».

Рекомендуя эту записку вниманію Высшей Коммисіи, Подкоммисія въ этомъ докладѣ желаетъ обратить вниманіе только на слѣдующее мѣсто, относящееся къ инспекціи: «Инспекція должна быть преобразована; это давно всѣми признано, въ подчиненіи инспектора должны находиться кромѣ помощниковъ его изъ инженеровъ (участковыхъ инспекторовъ), по одному лицу компетентному по каждой изъ сгужбъ дороги. Для того чтобы надзоръ былъ по возможности полезенъ, нужно, чтобы инспекторъ не былъ такъ, какъ въ настоящее время, заваленъ бумажною перепискою. Помощники инспекторовъ не должны быть такъ безусловно подчинены инспектору, какъ теперь. Они должны имѣть свою инструкцію, свои прямыя обязанности, должны имѣть право требовать, чтобы ихъ

справедливыя заявленія приводились инспекторомъ въ исполненіе, а не лежали подъ зеленымъ сукномъ безъ движенія. Въ настоящее время суть надзора—въ инспекторѣ».... «помощники не могутъ ничего сдѣлать, ибо они безусловно подчинены инспектору и имъ передъ Министерствомъ аттестуются».

Подкоммисія собственнымъ опытомъ убѣдилась, что такія сложныя и важныя обязанности, возложенныя на инспекцію по надзору, никоимъ образомъ не могутъ быть удовлетворительно исполнены инспекціею, при настоящей ея организаціи.

Въ такомъ чрезвычайно обширномъ и сложномъ дѣлѣ, какъ желѣзно-дорожное, въ которомъ каждая отдѣльная служба отправляется десятками и сотнями агентовъ, въ предпріятіи, растянута на многія сотни верстъ, почти весь мѣстный контроль сосредоточенъ (иногда) въ одномъ лицѣ инспектора и немногихъ его помощниковъ.

Инспекціи не ассигнуется даже достаточныхъ средствъ на содержаніе канцеляріи, а между тѣмъ увеличивающаяся изъ году въ годъ переписка съ одной стороны съ желѣзно-дорожными Правленіями и Управленіями съ другой—съ Министерствомъ Путей Сообщенія, достигла въ настоящее время до такихъ размѣровъ, что въ состояніи занять большую часть времени инспектора. Цѣлая масса рапортовъ, отчетовъ, донесеній и проч., требуемыхъ Министерствомъ отъ Управленій желѣзныхъ дорогъ, идетъ черезъ руки инспектора; хотя въ послѣднее время Министерство позволило инспекторамъ нѣкоторыя изъ донесеній отъ желѣзно-дорожныхъ Управленій пересылать прямо въ Министерство въ оригиналахъ; но и затѣмъ остающаяся на

инспекціи масса обязательной переписки, почти привела къ тому, что дѣятельность инспекціи, по мѣстному надзору дороги, обратилась на большую часть въ кабинетную отчетность. Въ то время, какъ при Правленіяхъ и даже при Управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ, контрольныя учрежденія, состоятъ изъ множества чиновниковъ и обходятся многіе десятки тысячъ рублей, весь финансовый контроль со стороны правительства, даже надъ желѣзными дорогами, ежегодно получающими доплаты по гарантіи, сосредоточенъ въ лицѣ инспектора, обремененнаго, кромѣ того, прямыми обязанностями по техническому надзору.

На основаніи этихъ соображеній и собственнаго убѣжденія въ необходимости совершеннаго преобразованія контроля надъ желѣзными дорогами, Подкоммисія находитъ заслуживающею особеннаго вниманія записку одного изъ желѣзно-дорожныхъ агентовъ — «замѣтка объ учрежденіи контроля расходовъ». Онъ полагаетъ, что для улучшенія нашихъ желѣзныхъ дорогъ, на ряду съ прочими мѣропріятіями Правительства, имѣетъ весьма важное значеніе, такъ называемый, «контроль расходовъ».

Недостаточное развитіе его до настоящаго времени авторъ объясняетъ тою причиною, что «Управленіе желѣзными дорогами у насъ находится не въ рукахъ Обществъ, а главнымъ образомъ, въ рукахъ Правленій, то есть въ рукахъ нѣсколькихъ лицъ».

Такое же учрежденіе, какъ строгій контроль расходовъ, желѣзно-дорожнымъ дѣятелямъ нежелателенъ и не можетъ нравиться. Въ виду этого, мы полагаемъ, говоритъ авторъ записки, что одна изъ самыхъ радикальныхъ и

дѣйствительныхъ мѣръ, способныхъ устранить то тяжелое положеніе, въ которомъ находится большая часть нашихъ желѣзныхъ дорогъ, заключается въ введеніи на каждой изъ нихъ *«правительственнаго контроля расходовъ»*. Конечная цѣль этого учрежденія должна заключаться въ слѣдующемъ: *путемъ непосредственнаго опыта опредѣлять нужды всѣхъ частей эксплуатаціи дороги, провѣрять потребность и правильность всѣхъ расходовъ по всѣмъ статьямъ сметы, и, такимъ образомъ, способствовать правильному и всестороннему развитію желѣзно-дорожнаго дѣла въ Россіи, согласуя общегосударственные интересы съ интересами обществъ, въ рукахъ которыхъ находится эксплуатація дорогъ.*

Но прежде приступа къ провѣркѣ расходовъ необходимо заняться изученіемъ и выработкою тѣхъ данныхъ, которыя обуславливаютъ и возможность самой провѣрки и правильность ея, тогда явится возможность опредѣленія дѣйствительной производительности и полезности даннаго расхода. Рѣшать эту задачу путемъ статистическихъ соображеній, сравненій и среднихъ выводовъ, на основаніи отчетовъ и тому подобныхъ свѣдѣній по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, рѣшительно невозможно по причинѣ разнообразія системы желѣзно-дорожныхъ отчетовъ и сметъ, неодинаковости а иногда и неправильности счетоводства. Но даже при самой тщательной разработкѣ данныхъ, имѣющихся въ отчетахъ, и при сравненіи ихъ по различнымъ дорогамъ мы получаемъ только точную среднюю цифру расхода по каждой статьѣ сметы, т. е. получаемъ достаточно вѣрныя общія свѣдѣнія о существующихъ расходахъ по эксплуатаціи нашихъ дорогъ при дѣйствующей

щемъ порядкѣ полнѣйшаго произвола въ расходахъ со стороны Правленій.

Эти данныя ни въ какомъ случаѣ не могутъ опредѣлить *дѣйствительной* потребности того или другаго расхода, въ чемъ собственно и заключается вся важность интересующаго насъ вопроса.

Примѣнять на практикѣ статистическіе выводы *какъ нормы расходовъ*, которыхъ должны держаться всѣ дороги, можно только при слѣдующихъ двухъ предположеніяхъ: 1) одинаковости условій для всѣхъ дорогъ и 2) полной безукоризненности порядка ихъ управленія. Разъ же этого не существуетъ, подобные выводы не могутъ быть мѣриломъ дѣйствительной надобности расходовъ, не только для всѣхъ дорогъ, но въ большинствѣ случаевъ, и для каждой въ отдѣльности. Въ подтвержденіе своихъ словъ авторъ приводитъ изъ сочиненія профессора А. Чупрова таблицу, показывающую поперстныя расходы по содержанію центральныхъ управленій по нѣсколькимъ дорогамъ, изъ которой оказывается, что средній расходъ на версту для этихъ дорогъ равняется 898 рублямъ 60 копѣйкамъ, а дѣйствительныя расходы по отдѣльнымъ линіямъ колеблются между 361 рублемъ и 4029 рублями на версту дороги.

При неудовлетворительности этого способа авторъ считаетъ необходимымъ обратиться къ рекомендуемому имъ способу—контролю расходовъ на мѣстѣ, заключающемся въ томъ, что каждая, отдѣльная служба желѣзной дороги имѣетъ одного или нѣсколько агентовъ, вся дѣятельность которыхъ состоитъ въ возможно—подробномъ практическомъ изученіи дѣйствительныхъ нуждъ этой службы, въ

сравненіи смѣтныхъ назначеній съ расходами, вызываемыми вполнѣ раціональнымъ веденіемъ дѣла и т. д.

Затѣмъ авторъ представляетъ болѣе подробное изложеніе основаній рекомендуемаго имъ для учрежденія контроля расходовъ при Правленіи каждой дороги. Контроль этотъ, подчиненный Министерству Путей Сообщенія, состоитъ изъ нѣсколькихъ человѣкъ, съ начальникомъ во главѣ, и дѣлится на двѣ части; на центральный контроль и на его агентовъ, находящихся на линіи дороги. Центральный контроль слѣдитъ за дѣйствіями и за отчетностью Правленія по всѣмъ отраслямъ веденія предпріятія и руководитъ дѣятельностью мѣстныхъ агентовъ контроля. Дѣятельность каждаго изъ сихъ послѣднихъ должна заключаться по возможности въ самомъ подробномъ практическомъ изученіи всѣхъ мѣстныхъ нуждъ и условій, которыя могли бы выяснить заблужденія и ошибки железнодорожной администраціи и способствовать улучшенію положенія изучаемой ими дороги; слѣдитъ за результатами вліянія различныхъ распоряженій и инструкцій на дѣла, сравнивать расходы смѣтные съ дѣйствительно полезными и необходимыми, опредѣлять дѣйствительный размѣръ послѣднихъ, имѣя въ виду не уменьшеніе, во что бы то ни стало, расходовъ, а установленіе такого раціональнаго способа въ веденіи эксплуатаціи дороги, при которомъ она могла съ наибольшею пользою оправдать свое назначеніе—словомъ, стремиться къ рѣшенію слѣдующей задачи: при какихъ условіяхъ данная дорога можетъ быть въ наилучшемъ положеніи при минимумѣ расходовъ. И смѣта и отчетъ Правленія должны поступать на предварительное разсмотрѣніе контроля расходовъ, докладъ кото-

раго по этому предмету передается въ Правленіе вмѣстѣ со смѣтою или съ отчетомъ для представленія общему собранію. Авторъ убѣжденъ, что «только такой правительственный контроль въ состояніи умѣрить злоупотребленія желѣзнодорожной администраціи и заставить ее обратить болѣе серьезное и добросовѣстное вниманіе на дѣло.

Вполнѣ успѣшно контролировать дѣйствія желѣзнодорожной администраціи можно только на мѣстѣ этихъ дѣйствій, на линіи и при Правленіи; всякіе же кабинетные контроли, какъ бы они ни были хорошо обставлены, никогда цѣли своей не достигнутъ.

Авторъ оканчиваетъ свою замѣтку соображеніемъ, что на учрежденіе предполагаемаго контроля потребуется довольно значительный расходъ, но онъ безъ всякаго сомнѣнія оправдаетъ свое назначеніе «и, какъ бы великъ онъ ни былъ, все же этотъ расходъ—*ничто* въ сравненіи съ тѣмъ, который въ настоящее время систематически, изъ году въ годъ, выражается въ цифрахъ невѣроятно громадныхъ, и не только не приноситъ никакой пользы, но ставитъ большую часть дорогъ въ безвыходное положеніе, какъ это видно изъ «Трудовъ Высочайше утвержденной Коммисіи для изслѣдованія желѣзно-дорожнаго дѣла въ Россіи».

Разсмотрѣвши общія мѣры по финансовому контролю, переходимъ теперь къ обсужденію тѣхъ статей концессій и уставовъ желѣзныхъ дорогъ харьковскаго раіона, которыя относятся къ этому предмету.

Въ концессіи курско-кіевской желѣзной дороги, утвержденной 24 декабря 1866 года, слѣдующія статьи опредѣляютъ финансовое отношеніе дороги къ правительству;

въ § 33, гдѣ говорится о дарованіи гарантіи, со стороны правительства, мы находимъ слѣдующее: «затѣмъ *повторка* правительствомъ счетовъ Общества и принесенной дорогою чистой прибыли, производится съ окончаніемъ каждаго года».

Въ примѣчаніи къ § 22 упоминается о возможности назначенія директора отъ Правительства: «доколѣ число акцій, оставляемыхъ за собою правительствомъ (§ 14) будетъ не менѣе одной четвертой общаго всѣхъ акцій числа, одинъ изъ четырехъ членовъ Правленія Общества назначается Правительствомъ, и ему присвояются тѣже права и обязанности, что прочимъ Директорамъ». Затѣмъ § 36 гласитъ такъ: «надзоръ за движеніемъ производится на общихъ основаніяхъ, установленныхъ для гарантированныхъ правительствомъ дорогъ».

Для наблюденія за дѣйствительностью приходовъ и расходовъ Общества по открытіи линіи, Министерство Путей Сообщенія *вправѣ* назначать спеціально знакомыхъ съ дѣломъ сего рода чиновниковъ, а къ концу каждаго года правительство *можетъ* назначать особую комиссію для повѣрки отчетности и книгъ Общества, которое *обязывается* представлять всѣ потребныя свѣдѣнія для бюджетовъ и *отчетность по формамъ*, установленнымъ для другихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ, подчиняясь всѣмъ правиламъ, установленнымъ для инспекціи и контроля частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Отчетъ Общества печатается ежегодно; русскій текстъ онаго доставляется въ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ въ числѣ 10 экземпляровъ».

Изъ § 24, опредѣляющаго права и обязанности Правленія, и § 28, очерчивающаго кругъ дѣйствій Общаго Собранія акціонеровъ явствуетъ, что составленіе общей годовой смѣты и годовыхъ отчетовъ лежитъ на Правленіи, а утвержденіе ихъ предоставлено Общему Собранію— безъ всякаго участія Министерства Путей Сообщенія.

Наконецъ § 49 гласитъ слѣдующее: «во всѣхъ случаяхъ, настоящимъ уставомъ неопредѣленныхъ, Общество руководствуется общими законами и въ особенности правилами для акціонеровъ компаній и для частныхъ желѣзныхъ дорогъ постановленными, или которые будутъ впредь постановлены».

И такъ, въ этой концессіи правительство оставляетъ за собою право повѣрки отчетности дороги, но не опредѣляетъ подробно ея основаній и способа. На счетъ же предварительнаго контроля расходовъ нѣтъ прямого указанія. Что же касается до упоминаемаго въ § 36 контроля со стороны инспекціи, то мы уже видѣли, что во время утвержденія концессіи на счетъ финансоваго контроля со стороны инспекціи не существовало никакихъ опредѣленныхъ постановленій. Мы встрѣчаемъ только указанія на тѣ вѣдомства, которыя производятъ повѣрку: въ Сборникѣ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи 1868 г., въ перечнѣ главнѣйшихъ предметовъ дѣятельности Департамента Желѣзныхъ Дорогъ въ 1867 г. въ числѣ поименовано другихъ слѣдующее:

«Разсмотрѣніе и представленіе на утвержденіе Г. Министра годовыхъ бюджетовъ по дѣйствию открытыхъ для движенія правительственныхъ и *гарантированныхъ частныхъ дорогъ.*

«Веденіе счетоводства *по выдачѣ Обществамъ гарантій*, назначеніе комиссій для обревизованія книгъ и счетовъ Правленій Обществъ при участіи Министерства Финансовъ, разсмотрѣніе донесеній комиссій о выводѣ освидѣтельствванія и опредѣленіе, совмѣстно съ Министерствомъ Финансовъ, *размѣра суммъ, слѣдующихъ въ уплату Обществамъ по гарантіи*». Затѣмъ въ перечисленіи работъ Департамента сказано: «Департаментомъ разсмотрѣны семь годовыхъ на 1867 г. бюджетовъ частныхъ гарантированныхъ дорогъ».

«Обревизованы книги и счета шести частныхъ Обществъ для опредѣленія и повѣрки размѣра причитающихся доплатъ по гарантіи».

Подкомисіи неизвѣстно, какими основаніями руководствовался Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ при разсмотрѣніи бюджетовъ гарантированныхъ частныхъ дорогъ и какими инструкціями руководствовались комиссіи при опредѣленіи размѣра суммъ, слѣдующихъ въ уплату обществамъ по гарантіи. Ограничивалось ли дѣло бухгалтерскою повѣркою цифръ бюджетовъ и отчетовъ и формальнымъ требованіемъ приложенія оправдательныхъ документовъ, или Департаментъ входилъ въ обсужденіе цѣлесообразности и правильности издержекъ,—это тоже осталось Подкомисіи неизвѣстнымъ. Но, принимая во вниманіе офіціальныя заявленія, сдѣланныя въ приведенныхъ выше циркулярахъ, относящіяся къ 1878 г., когда желѣзнодорожныя общества уже задолжали Правительству по гарантіи болѣе 260 милліоновъ рублей, Подкомисія предполагаетъ, что во время утвержденія концессіи на кур-

ско-кіевскую желѣзную дорогу финансовый контроль могъ быть только чисто формальнымъ.

Въ уставѣ Общества харьково-николаевской желѣзной дороги, утвержденномъ 26 марта 1876 г., отчетность Общества передъ Правительствомъ такъ опредѣляется § 29 п. 2: «Общество обязано представлять въ Министерство Путей Сообщенія относительно эксплуатаціи дороги: ежегодно—а) не позже 1 ноября—годовую смѣту прихода и расхода по эксплуатаціи слѣдующаго года, въ установленной для обществъ желѣзныхъ дорогъ формѣ; б) не позже 1 іюля—подробный отчетъ о приходѣ и расходѣ за истекшій годъ съ соотвѣтствующими подраздѣленіями, принятыми въ смѣтѣ, и в) всѣ тѣ свѣдѣнія, представленіе которыхъ Министерствомъ установлено и впредь устанавливаемо будетъ, какъ по желѣзнымъ дорогамъ вообще, такъ и по харьково-инколаевской дорогѣ въ особенностѣ».

Въ числѣ предметовъ вѣдомства Правленія (§ 52) указаны слѣдующіе: «в) составленіе общей годовой смѣты приходовъ и расходовъ Общества по эксплуатаціи и представленіе оной на разсмотрѣніе Общаго Собранія и на утвержденіе Министра Путей Сообщенія; г) приѣмъ поступающихъ суммъ, расходованіе оныхъ въ предѣлахъ предоставленныхъ ему правъ и утвержденныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія разцѣлочныхъ вѣдомостей и годовыхъ смѣтъ». Въ § 53 говорится о директорѣ отъ Правительства только слѣдующее: «Въ числѣ четырехъ директоровъ *можетъ быть назначенъ* одинъ отъ Правительства, по взаимному Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ соглашенію». По § 54: «Полные годовые отчеты доставляются Прав-

леніемъ въ Министерства Путьей Сообщенія, Финансовъ и Государственный Контроль въ томъ количествѣ экземпляровъ, какое будетъ указано».

Въ § 59, трактующемъ объ Общихъ Собраніяхъ, къ предметамъ ихъ вѣдомства отнесено: «в) разсмотрѣніе и одобреніе годовыхъ смѣтъ по эксплуатаціи, доклада и отчетовъ Правленія для представленія ихъ на утвержденіе Министра Путьей Сообщенія».

Въ § 63 говорится вообще о подчиненіи дороги надзору правительства, учреждающаго для сей цѣли правительственную инспекцію и назначающаго ежегодно «Комисію изъ членовъ отъ Министерства Путьей Сообщенія, Финансовъ и отъ Государственнаго контроля, — для повѣрки книгъ Правленія, его дѣйствій, отчетовъ, *правильности выводовъ послѣднихъ и соответствія расходовъ съ утвержденными смѣтными назначеніями*. Правленіе открываетъ этой Комисіи свои книги и счета и даетъ ей всѣ необходимыя свѣдѣнія и поясненія». Наконецъ мы приводимъ изъ устава § 32, имѣющій общее значеніе: «Во всѣхъ случаяхъ, непредвидѣнныхъ настоящими уставами, Общество подчиняется общимъ законамъ и, въ особенности, существующимъ правиламъ и тѣмъ, какія будутъ установлены впродъ для желѣзно-дорожныхъ акціонерныхъ обществъ и для желѣзныхъ дорогъ».

Уставъ Общества либаво-роменской желѣзной дороги, утвержденный 20 мая 1877 г., во всѣхъ статьяхъ своихъ, относящихся къ финансовому контролю, представляетъ дословное воспроизведеніе устава харьково-николаевской желѣзной дороги, за исключеніемъ тѣхъ §§, въ которыхъ заключается приведенное выше опредѣленіе обя-

занностей директора отъ Правительства. Кромѣ того въ § о надзорѣ правительства прибавлено, что Правленіе представляетъ правительственной комисіи «балансъ всѣхъ должныхъ Обществомъ Правительству суммъ какъ по полученнымъ отъ Правительства ссудамъ, такъ и по уплатѣ Обществомъ процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу». Изъ сравненія концессіи курско-кіевской желѣзной дороги съ позднѣйшими уставами харьково-николаевской и либаво-роменской желѣзныхъ дорогъ оказывается, что въ этихъ послѣднихъ заключаются нѣкоторыя правила, точнѣе опредѣляющія финансовый контроль дорогъ, а именно: обязанность представлять на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія смѣту, введеніе въ составъ Правленія директора отъ Правительства, указаніе, что комисіи при повѣркѣ отчетовъ Общества обращаютъ вниманіе и на соотвѣтствіе расходовъ съ утвержденными смѣтными назначеніями. Устанавливается родъ предварительнаго контроля, заключающійся въ утвержденіи Министерствомъ Путей Сообщенія смѣты, составленной Правленіемъ дороги. Смѣта и отчетъ получаютъ, слѣдовательно, по смыслу послѣднихъ уставовъ, выдающееся значеніе въ вопросѣ о финансовомъ контролѣ. Само собою разумѣется, что, при такомъ значеніи смѣты, получаетъ особую важность самая форма, по которой она составляется. Министерство Путей Сообщенія, повидимому, имѣло въ виду выработать такую обязательную форму; такъ какъ и въ приведенныхъ уставахъ говорится, что смѣты представляются «въ установленной формѣ для Обществъ желѣзныхъ дорогъ». Но до сихъ поръ не введена обязательная однообразная форма смѣтъ даже для желѣзныхъ дорогъ

харьковскаго раіона по той же причинѣ, что такая подробная форма смѣты еще не выработана самимъ Министерствомъ Путей Сообщенія, или потому, что Министерство не считало нужнымъ обязывать Общества желѣзныхъ дорогъ составлять смѣты по одной общей для всѣхъ формъ. Хотя самый поверхностный пересмотръ смѣтъ желѣзныхъ дорогъ харьковскаго раіона уже приводитъ къ заключенію, что онѣ составлены не по одной формѣ, но Харьковская Подкоммисія, въ виду важности дѣла, считаетъ нужнымъ, не входя пока въ разсмотрѣніе этихъ смѣтъ по существу, представить сравненіе ихъ со стороны формы.

Мы беремъ для сравненія смѣту харьково-николаевской желѣзной дороги на 1878 году и смѣту либаво-роменской желѣзной дороги на 1879 годъ. Смѣту курско-кіевской дороги мы оставляемъ въ этомъ докладѣ безъ разсмотрѣнія, такъ какъ она, согласно концессіи, окончательно утверждается Общимъ Собраніемъ акціонеровъ.

Въ смѣтахъ той и другой дороги имѣются три отдѣленія: 1) общія данныя, 2) самыя смѣты доходовъ и расходовъ и 3) общіе своды.

1. *Общія данныя.* Общія данныя о смѣтахъ той и другой желѣзной дороги весьма разнятся между собою. Такъ, смѣта либаво-роменской дороги заключаетъ въ этомъ отдѣленіи много графъ и рубрикъ, которыхъ совсѣмъ нѣтъ въ томъ же отдѣленіи смѣты харьково-николаевской дороги. Это можно видѣть изъ слѣдующаго сравненія: въ смѣтѣ харьково-николаевской желѣзной дороги общія данныя выставлены только для 1878 года, а въ смѣтѣ либаво-роменской желѣзной дороги имѣется 6 графъ для

обозначенія: 1) предположенной на 1879 годъ ассигновки и 2) дѣйствительной ассигновки на 1878 годъ, три графы, въ которыхъ обозначаются выводы движенія трехъ предшествовавшихъ лѣтъ (1877—1875), и одна графа для средняго вывода движенія трехъ предшествовавшихъ лѣтъ.

Сравнивая далѣе рубриковку «общихъ данныхъ» въ той и другой смѣтахъ, мы замѣтимъ чрезвычайную скудость статей въ смѣтѣ харьково-николаевской и обиліе въ смѣтѣ либаво-роменской дороги. Такъ, въ смѣтѣ первой дороги есть только 3 статьи: 1) о длинѣ всей дороги и отдѣльныхъ участковъ; 2) о числѣ верстъ, предполагаемыхъ къ пробѣгу по всей дорогѣ и отдѣльнымъ участкамъ; 3) о предполагаемомъ къ перевозкѣ количествѣ грузовъ (пудовъ) по всей дорогѣ и отдѣльнымъ участкамъ. Напротивъ, въ смѣтѣ либаво-роменской дороги имѣется въ этомъ отдѣленіи 11 статей или номеровъ, содержащихъ каждая нѣсколько подраздѣленій, а именно: 1) сборъ за перевозку съ версты поѣзда; 2) таксировка служебныхъ перевозокъ; 3) пробѣгъ поѣздовъ; 4) пробѣгъ паровозовъ; 5) процентное отношеніе общаго пробѣга паровозовъ къ полезному пробѣгу поѣздовъ; 6) пробѣгъ вагоновъ и осей съ обозначеніемъ: а) средняго состава поѣздовъ, б) средняго числа осей въ каждомъ поѣздѣ; в) пробѣга своихъ вагоновъ въ поѣздахъ; г) пробѣга чужихъ вагоновъ въ поѣздахъ; д) общаго пробѣга вагоновъ въ поѣздахъ и общій итогъ вагоноверсть; е) пробѣга своихъ и чужихъ осей въ поѣздахъ вообще и въ частности въ поѣздахъ различной скорости и общій итогъ осеверсть; 7) число перевезенныхъ пассажировъ вообще и по отдѣльнымъ классамъ съ

обозначеніемъ: а) количества пассажирроверствъ вообще и по отдѣльнымъ классамъ, б) средняго проѣзда каждаго пассажира по отдѣльнымъ классамъ и безъ различія классовъ, в) средняго дохода съ пассажирроверствы по отдѣльнымъ классамъ и безъ различія классовъ; 8) работа вагоновъ въ поѣздахъ большой скорости съ обозначеніемъ: а) средней выручки съ вагоноверсты, б) сколько приходится пассажирроверствъ на каждую вагоноверсту, в) количество перевезенныхъ пудовъ грузовъ разныхъ отправителей и общественныхъ; 9) количество пудовъ съ обозначеніемъ: а) средняго разстоянія перевозки грузовъ и б) средняго дохода съ пудовверсты; 10) работа вагона въ поѣздахъ малой скорости съ указаніемъ: а) средней выручки съ вагоноверсты и б) средняго числа пудовъ на вагоноверсту; 11) работа вагоновъ въ служебныхъ и рабочихъ поѣздахъ съ указаніемъ: а) средней таксировки съ вагоноверсты и б) средняго числа пудовъ на вагоноверсту. Всѣ эти общія данныя въ смѣтѣ либаво-роменской дороги выставлены не только на 1879 годъ, но и на 1875—1878 гг., съ среднимъ выводомъ движенія за послѣдніе 3 года, т. е. 1875—1877.

Смѣты доходовъ и расходовъ. I) Смѣта доходовъ. Сравнивая смѣты доходовъ той и другой дороги со стороны графъ, мы замѣтимъ ту же разницу, что и въ отдѣленіи общихъ данныхъ, а именно: въ смѣтѣ харьково-николаевской дороги смѣтныя данныя выставлены только на 1878 годъ, а въ смѣтѣ либаво-роменской дороги не только на 1870 и 1878 г., но и данныя о дѣйствительномъ доходѣ трехъ предшествовавшихъ лѣтъ (1875—1877); затѣмъ въ той и другой смѣтѣ есть графы: 1) для обо-

значенія суммъ выручки по отдѣльнымъ статьямъ, 2) для обозначенія сколько приходится на версту дороги и 3) на версту поѣзда, только съ тою разницею, что въ смѣтѣ харьково-николаевской дороги два послѣднія обозначенія выставлены для каждой отдѣльной статьи, въ смѣтѣ же либаво-роменской дороги—только для отдѣльных главъ. Кромѣ этихъ графъ въ смѣтѣ либаво-роменской дороги есть еще одна графа, которой нѣтъ въ смѣтѣ харьково-николаевской дороги для обозначенія выручки на каждыя 1000 кв. верстъ при чемъ послѣднее обозначеніе выставлено тоже только для отдѣльных главъ.

Сравнивая далѣе смѣты доходовъ той и другой дороги со стороны рубриковки, мы опять замѣтимъ чрезвычайную скудость данныхъ въ смѣтѣ харьково-николаевской дороги и обиліе оныхъ въ смѣтѣ либаво-роменской дороги. Эта разница прежде всего бросается въ глаза при бѣгломъ сравненіи количества отдѣловъ, главъ и статей въ той и другой смѣтѣ; такъ, въ смѣтѣ харьково-николаевской ж. д. есть 2 *отдѣла*:—I выручка по движенію (4 гл.) и II. разныя статьи прихода (5 гл.)—всего 9-ть главъ;—1) поѣзды Императорскіе, 2) поѣзды пассажирскіе обыкновенные и экстренные, 3) поѣзды товарные, 4) поѣзды санитарные, 5) застрахованіе, 6) нагрузка, выгрузка, записываніе товаровъ, штрафъ и т. п., 7) сборъ съ телеграфа, 8) отдача въ наемъ буфетовъ и другихъ помѣщеній, 9) разныя статьи прихода. Статей въ этихъ главахъ—18-ть. Въ смѣтѣ либаво-роменской дороги имѣетъ 6 отдѣловъ: I) выручка по движенію, II) сборы независящіе отъ движенія, III) сборъ съ телеграфа, IV) чистый доходъ отъ желѣзныхъ путей и другихъ предпріятій,

V) таксировка служебныхъ перевозокъ и VI) суммы вырученныя за продажу старыхъ рельсъ и другихъ предметовъ; всего—22 главы и 68 статей.

Вникая глубже въ классификацію статей обѣихъ смѣтъ, мы замѣтимъ слѣдующія различія. Въ смѣтѣ харьково-николаевской дороги сборы за нагрузку, выгрузку, записываніе, храненіе товаровъ, штрафъ и т. п. соединены въ одну главу съ обозначеніемъ общей суммы, то же самое—для главы: застрахованіе багажа и товаровъ; напротивъ, въ смѣтѣ либаво-роменской дороги для каждой изъ упомянутыхъ отдѣльныхъ статей выставлена отдѣльная цифра, кромѣ того статьи эти помѣщены, для поѣздовъ какъ большой такъ и меньшей скорости, въ двухъ особенныхъ главахъ подъ титломъ «прочіе сборы поѣздовъ большой и малой скорости». Затѣмъ въ смѣтѣ доходовъ харьково-николаевской дороги совсѣмъ нѣтъ рубрики—«таксировка служебныхъ перевозокъ». Въ смѣтѣ доходовъ либаво-роменской дороги совсѣмъ нѣтъ рубрики: санитарные поѣзды. Вообще же нужно замѣтить, что смѣта доходовъ харьково-николаевской дороги весьма скудна на подробностяхъ классификаціи статей доходовъ въ сравненіи съ смѣтою либаво-роменской дороги.

II. *Смѣта расходовъ.* Приступая къ сравненію смѣтъ расходовъ той и другой дороги, нужно замѣтить, что здѣсь тѣ же различія въ распредѣленіи графъ, какія отмѣчены нами выше при сравненіи смѣтъ доходовъ. Что же касается классификаціи отдѣловъ, главъ и статей, то въ этомъ отношеніи обѣ смѣты имѣютъ много общаго. Хотя смѣта расходовъ харьково-николаевской дороги довольно подробна со стороны классификаціи статей, но да-

леко уступаетъ въ этомъ отношеніи смѣтѣ расходовъ либаво-роменской дороги. Это видно изъ поверхностнаго сравненія количества отдѣловъ, главъ и статей въ той и другой смѣтѣ расходовъ. Такъ, въ смѣтѣ расходовъ харьково-николаевской дороги имѣется 5 отдѣловъ, 13 главъ и 103 статьи; въ смѣтѣ либаво-роменской дороги 10 отдѣловъ (первые пять отдѣловъ имѣютъ тѣ же названія, что и въ смѣтѣ харьково-николаевской дороги; послѣдніе пять имѣютъ слѣдующія названія: VI) непредвидѣнные расходы: VII) расходы экстраординарные, VIII) наемъ подвижнаго состава, IX) убытокъ отъ желѣзно-конныхъ путей и другихъ предпріятій и X) таксировка служебныхъ перевозокъ), 36 главъ и 160 статей. Сравнивая между собою отдѣлы обѣихъ смѣтъ, мы замѣтимъ и здѣсь громадную разницу. Такъ, въ смѣтѣ харьково-николаевской дороги «хозяйственные расходы» помѣщены въ каждомъ отдѣлѣ въ главѣ «разныхъ расходовъ», между тѣмъ какъ въ смѣтѣ либаво-роменской дороги они соединены въ одной главѣ съ канцелярскими расходами: медицинская часть составляетъ отдѣльную главу въ первомъ отдѣлѣ смѣты расходовъ харьково-николаевской, а въ смѣтѣ либаво-роменской помѣщена во второмъ отдѣлѣ; статьи: пенсіи и пособія, содержаніе училищъ, участіе общества въ содержаніи инспекціи и полиціи помѣщены въ 3-й главѣ перваго отдѣла харьково-николаевской смѣты: «разные расходы»; между тѣмъ въ смѣтѣ либаво-роменской дороги статья о пенсіяхъ помѣщена подъ отдѣльной главой перваго отдѣла, а статьи объ училищахъ и полиціи помѣщены подъ особенной главой: «обязательные расходы» во второмъ отдѣлѣ. Затѣмъ третій отдѣлъ

въ смѣтѣ харьково-николаевской дороги значительно сокращенъ противъ того же отдѣла смѣты либаво-роменской дороги, именно: въ послѣдней смѣтѣ въ упомянутомъ отдѣлѣ имѣются двѣ главы, которыхъ нѣтъ въ томъ же отдѣлѣ смѣты харьково-николаевской дороги: 1) содержаніе лицъ управленія службою и 2) канцелярскіе и хозяйственные расходы. Въ IV и V отдѣлахъ обѣихъ смѣтъ расходовъ та же разница, что и въ III отдѣлѣ. Во всемъ остальномъ обѣ смѣты расходовъ очень мало разнятся между собою.

3. *Общій сводъ.* Это отдѣленіе въ смѣтѣ харьково-николаевской желѣзной дороги разнится во многомъ отъ такового въ смѣтѣ либаво-роменской дороги. Такъ со стороны расположенія и количества графъ мы замѣчаемъ: 1) то же, что видѣли выше при сравненіи предъидущихъ отдѣленій, а именно: кромѣ предполагаемаго 1879 г. въ общемъ сводѣ либаво-роменской смѣты имѣются еще 1877 и 1878 годы (въ предъидущихъ отдѣленіяхъ той же смѣты кромѣ того выставлены еще и 1876 и 1875 гг.), между тѣмъ въ смѣтѣ харьково-николаевской дороги выставленъ только 1878 годъ, 2) въ общемъ сводѣ смѣты либавской дороги имѣются слѣдующія графы: а) на версту дороги, б) на версту поѣзда, с) на 1000 кв. верстъ и d) процентное отношеніе къ доходу, между тѣмъ какъ въ смѣтѣ харьково-николаевской дороги совсѣмъ нѣтъ послѣднихъ двухъ графъ. Классификація статей въ общемъ сводѣ приходо- и расходовъ сдѣлана сообразно съ количествомъ отдѣловъ, помѣщенныхъ въ приходъ и расходъ той и другой смѣты.

Принимая во вниманіе указанное сейчасъ разнообразіе и большую или меньшую неудовлетворительность существ-

вующихъ формъ смѣтъ и ту важную роль, какую играетъ форма и система смѣты по отношенію къ финансовому контролю, Подкоммисія считаетъ полезнымъ выйти нѣсколько за принятые ею предѣлы настоящаго доклада и коснуться нѣсколько вопроса о цѣлесообразности системы, положенной въ основаніе существующихъ смѣтъ. Она дѣлаетъ это еще и по слѣдующему поводу: однимъ изъ ея членомъ инженеромъ А. М. Шишковымъ переданъ ей на обсужденіе «проектъ формы смѣты расходовъ для желѣзнодорожныхъ обществъ» съ объяснительною къ нему запискою.

Въ виду громадныхъ затратъ правительства по гарантіи представляется необходимость, говоритъ авторъ записки, въ точномъ опредѣленіи издержекъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Единственный способъ урегулированія этихъ издержекъ заключается въ сравненіи издержекъ данной дороги за разсматриваемый годъ съ издержками предыдущихъ лѣтъ и въ сравненіи издержекъ одной дороги съ издержками другихъ. Но принятіе желѣзными дорогами различныхъ системъ разнесенія издержекъ и нерациональность этихъ системъ дѣлаютъ ихъ неудобными не только для контроля со стороны правительства, лишая возможности дѣлать сравненія одной дороги съ другою, но и для самихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ при опредѣленіи необходимости увеличенія или уменьшенія расходовъ.

Авторъ представляетъ затѣмъ краткій обзоръ попытокъ со стороны Министерства Путей Сообщенія и Государственнаго Контроля, направленныхъ къ выработкѣ болѣе рациональной однообразной смѣты, — попытокъ, которыя не привели до сихъ поръ къ желаннымъ результатамъ. На-

ходя недостаточными формы, выработанныя Министерством Путей Сообщенія и Коммисіею Государственнаго Контроля, авторъ предлагаетъ выработанную имъ особую форму номенклатуры расходовъ, заключающую кромѣ уже принятаго дѣленія расходовъ по службамъ, раздѣленіе ихъ еще по роду расходовъ. вмѣсто выработаннаго Коммисіею Государственнаго контроля раздѣленіе расходовъ на 9 отдѣловъ, 35 главъ и 143 статьи въ предлагаемомъ проектѣ смѣты всея расходы распределяются въ 7-ми отдѣлахъ, 13 главахъ и 15 статьяхъ. Сознавая, что и предлагаемая форма представляетъ нѣкоторыя неудобства, легко устраняемыя, впрочемъ, приложеніемъ сравненія расходовъ за предшествовавшіе 10 лѣтъ, авторъ видитъ слѣдующія ея преимущества а) сохраняется возможность для сравненія даже при дальнѣйшемъ развитіи желѣзнодорожнаго дѣла, при учрежденіи, на примѣръ, новыхъ должностей, относимыхъ дорогами къ различнымъ службамъ: б) «раздѣленіе расходовъ и по роду ихъ и по отдѣльнымъ службамъ даетъ возможность болѣе быстрой и основательной повѣрки смѣты, такъ какъ отдѣльные виды расходовъ представлены въ ней съ возможно болѣею наглядностью.— Такъ соединеніемъ въ одну главу всея расходовъ на жалованье личному составу устраняется существующая нынѣ необходимость обращаться ко всемъ отдѣламъ смѣты для разрѣшенія вопросовъ о личномъ составѣ. Теперь же при разбросанности его по всемъ отдѣламъ представляется крайне затруднительнымъ составить понятіе о томъ, насколько цѣлесообразны эти расходы на данной дорогѣ и т. п. с) наконецъ не послѣднее преимущество заключается въ устраненіи массы повторя-

ющихся во всѣхъ отдѣлахъ однихъ и тѣхъ же статей, значительно затрудняющихъ разсмотрѣніе и повѣрку смѣты».

Соглашаясь вполнѣ съ мотивами, высказанными въ этой запискѣ, Подкоммисія, въ виду поставленныхъ ею предѣловъ настоящаго доклада, воздерживается отъ разсмотрѣнія самаго проекта и считаетъ своимъ долгомъ рекомендовать вниманію Высшей Коммисіи эту болѣе рациональную, чѣмъ нынѣ дѣйствующія, форму смѣты.

Въ заключеніе вопроса о смѣтахъ, Подкоммисія, въ виду приведенныхъ выше указаній на попытки урегулированія этого дѣла, считаетъ небезполезнымъ привести заключающееся въ IV томѣ трудовъ Высшей Коммисіи краткое изложеніе хода этихъ попытокъ и настоящее положеніе дѣла.

Какъ извѣстно, учреждена была въ 1875 году при Государственномъ Контролѣ Коммисія изъ депутатовъ Государственнаго Контроля, Министерства Финансовъ и Министерства Путей Сообщенія «для составленія, въ видахъ облегченія контролированія дѣйствій желѣзно-дорожныхъ обществъ, нормальныхъ смѣтъ и отчетовъ, правилъ счетоводства и проч.». Коммисія эта не привела до сихъ поръ ни къ какимъ положительнымъ результатамъ и не представила такихъ правилъ на утвержденіе въ законодательномъ порядкѣ. Главною причиною неуспѣха была оппозиція представителей желѣзно-дорожныхъ обществъ. Хотя общій съѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ на сообщеніе члена Коммисіи о ея цѣли и на приглашеніе назначить въ нее и отъ желѣзныхъ дорогъ компетентныхъ лицъ, заявилъ (319 стр.) что «нисколько не избѣгая строгаго контроля расходовъ и дѣйствій желѣзныхъ

дорогъ, напротивъ, желая его въ интересахъ желѣзныхъ дорогъ, но съ тѣмъ, чтобы порядокъ контролированія былъ дѣйствительно рациональный и цѣлесообразный», отвѣтилъ единогласнымъ согласіемъ и назначилъ Коммисію для принятія участія въ совѣщаніяхъ правительственной Коммисіи. Но изъ доклада этой Коммисіи, представленнаго въ сѣздѣ 1877 года, оказывается, что исполненіе возложеннаго на нее порученія оказалось дѣломъ *нелегкимъ*.

«Въ правительственной Коммисіи не могло не преобладать стремленіе сдѣлать контроль надъ оборотами желѣзно-дорожныхъ обществъ весьма строгимъ, слѣдовательно, предполагалось требовать къ смѣтѣ и къ отчету много объясненій и приложений, могущихъ, при исполненіи смѣтъ, стѣснять свободу дѣйствій правленій и управленій дорогъ. Коммисія отъ сѣзда, не уклоняясь отъ учрежденія настоящаго контроля, не могла, однако же согласиться со всѣми требованіями Государственнаго Контроля, по неудобоисполнимости нѣкоторыхъ изъ нихъ и по крайней затруднительности другихъ и т. д.».

Не смотря на сдѣланныя правительственною Коммисіею уступки, проекты составленныхъ ею правилъ, разосланные правленіямъ на заключеніе, повидимому, не были даже разсмотрѣны правленіями; «замѣчаній со стороны правленій до сихъ поръ не послѣдовало», говоритъ Коммисія. Кроме того члены Совѣта Главнаго Общества заявили, что они «не считаютъ себя въ правѣ принимать участіе въ совѣщаніяхъ о порядкѣ составленія, утвержденія и исполненія смѣтъ, такъ какъ вопросъ этотъ *совершенно разясненъ* уставомъ Главнаго Общества Россійскихъ Же-

лѣзныхъ Дорогъ, и утвержденіе какихъ либо новыхъ правилъ по сему предмету представляло бы нарушеніе устава, посему, по разсмотрѣніи бюджетной номенклатуры, члены Совѣта Главнаго Общества въ другихъ занятіяхъ Коммисіи не участвовали».

Общій съѣздъ рѣшилъ ходатайствовать, чтобы Коммисія Государственнаго Контроля приняла во вниманіе замѣчанія правленій желѣзныхъ дорогъ, которыя, какъ съѣздъ ожидалъ, по его просьбѣ будутъ присланы ему Правленіями. Съѣздъ предполагалъ составить сводъ этихъ мнѣній и передать его въ Коммисію Государственнаго Контроля; но сводъ этотъ *за несообщеніемъ желѣзными дорогами своихъ мнѣній*, составленъ не былъ.

Вопросъ же объ организаціи контроля оборотовъ желѣзныхъ дорогъ, за возникшимъ разногласіемъ во взглядахъ Министерства Путей Сообщенія и Государственнаго Контроля, до сихъ поръ не разрѣшенъ, и дѣло это нынѣ находится на разсмотрѣніи высшихъ учрежденій.

Въ заключеніе Подкоммисіи надлежало бы разсмотрѣть еще одинъ родъ матеріаловъ, изъ которыхъ можно почерпнуть свѣдѣнія объ установившемся на практикѣ отношеніи правительства и его органовъ къ правленіямъ желѣзно-дорожныхъ обществъ въ дѣлѣ финансоваго контроля.

Высшая Коммисія, предложившая правленіямъ отвѣчать на 1-ю главу программы вопросовъ, въ числѣ ихъ поставила нѣсколько вопросовъ, относящихся къ предмету настоящаго доклада. Не считая удобнымъ въ докладѣ, касающемся только одной стороны дѣятельности правленій, представлять полную характеристику полученныхъ ею отвѣтовъ, Подкоммисія тѣмъ не менѣе долгомъ счита-

еть заявить, что они даютъ, къ сожалѣнію, чрезвычайно мало данныхъ для разъясненія важнаго вопроса о финансовомъ контролѣ желѣзныхъ дорогъ со стороны правительства. правленія въ своихъ отвѣтахъ дѣлаютъ частыя ссылки на извѣстные уже Подкоммисіи уставы, инструкціи, правила и распоряженія правительственныя; тамъ же, гдѣ нельзя отвѣчать, они даютъ самые общіе отвѣты, по большей мѣрѣ объясняющіе самый порядокъ веденія дѣла съ формальной, внѣшней стороны. Одно изъ правленій, на цѣлые десятки вопросовъ предлагаетъ Подкоммисіи обратиться за разъясненіями къ Управленію дороги, которое въ свою очередь, затруднилось по многимъ вопросамъ дать опредѣлительные отвѣты, такъ какъ многіе изъ упомянутыхъ предметовъ находятся въ вѣдѣніи правленій; Подкоммисія же находила неудобнымъ входить въ подробную переписку съ правленіями по поводу этихъ отвѣтовъ, чтобы не умножить и безъ того значительной переписки и не отвлекать себя отъ непосредственнаго изученія дѣятельности желѣзныхъ дорогъ своего раіона. Провѣрить же и дополнить неясности и умолчанія отвѣтовъ непосредственнымъ ознакомленіемъ съ положеніемъ дѣла въ правленіяхъ Подкоммисія не могла и по той причинѣ, что по ея мнѣнію, инструкціею Высшей Коммисіи не дано ей на это прямыхъ полномочій, и еще потому, что мѣсто нахожденія правленій было слишкомъ отдалено отъ тѣхъ мѣстностей, въ которыхъ обязательно была занята Подкоммисія.

Въ виду сказаннаго Подкоммисія не считаетъ полезнымъ представлять извлеченія изъ отвѣтовъ правленій по отношенію къ предмету этого доклада.

Изъ всего вышесказаннаго вытекаетъ неизбѣжный выводъ, что ни въ законодательномъ порядкѣ ни административными распоряженіями у насъ не принято необходимыхъ мѣръ для охраны интересовъ казны въ томъ случаѣ, когда она оказываетъ денежныя пособія желѣзнодорожнымъ обществамъ. А между тѣмъ гарантіи процентовъ и оказаніе денежныхъ пособій желѣзнымъ дорогамъ введены у насъ около четверти столѣтія назадъ и каждый годъ, при выдачѣ значительныхъ доплатъ по гарантированному доходу, Министерству Путей Сообщенія и другимъ учрежденіямъ приходилось повѣрять счета дорогъ и вычислять чистый доходъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, руководствуясь какими либо основаніями. Мы видѣли, что для этой цѣли назначаются коммисіи, состоящія изъ чиновниковъ различныхъ Министерствъ. Извѣстно, что эти коммисіи, провѣряющія отчеты желѣзнодорожныхъ правленій, констатируютъ каждый годъ недостачу чистаго дохода по всѣмъ гарантированнымъ дорогамъ на многіе милліоны рублей, и что изъ доплатъ по этимъ недостачамъ образовался долгъ казнѣ, превышающій 260 милл.; и не смотря на все это, по сему важному предмету не выработано никакихъ твердыхъ правилъ и даже не имѣется никакой особой инструкціи. Подкоммисія не имѣла въ своемъ распоряженіи ни одного изъ отчетовъ такихъ коммисій и не можетъ по этому судить о тѣхъ основаніяхъ, какими онѣ руководятся въ дѣлѣ повѣрки и вычисленія чистаго дохода; она имѣетъ поводъ опасаться, что единственнымъ основаніемъ и руководствомъ при этой повѣркѣ служитъ принятая желѣзнодорожными правленіями система отчетности, единственнымъ

способомъ и приѣмомъ—бухгалтерская и числовая повѣрка правильности итоговъ, наличности формальныхъ оправдательныхъ документовъ и согласія сдѣланныхъ издержекъ съ утвержденною смѣтою расходовъ.

Какая же есть возможность при такомъ способѣ повѣрки счетовъ желѣзно-дорожныхъ правленій охранять интересы государственной казны отъ слишкомъ явнаго стремленія правленій нѣкоторыхъ обществъ увеличить всячески задолженность предъ государствомъ, не задаваясь вопросомъ о возможности и времени уплаты долговъ. Непринятіе со стороны правительства самыхъ обыкновенныхъ мѣръ для этой цѣли можно объяснить между прочими причинами, тѣмъ главнымъ обстоятельствомъ, что правительство рассчитывало на дѣятельный контроль со стороны акціонеровъ. предполагалось, повидимому, что акціонеры, будучи заинтересованы въ хозяйственномъ веденіи предпріятій и имѣя возможность дать практическое осуществленіе этому стремленію, охраняютъ интересы свои и вмѣстѣ съ тѣмъ интересы государственной казны. Но на это слѣдуетъ замѣтить во 1-хъ, что интересы акціонеровъ не всегда согласуются съ интересами государственнаго казначейства, какъ ихъ кредитора и, во 2-хъ, что исторія веденія акціонерныхъ предпріятій не только у насъ, но и за границей, должна бы наконецъ убѣдить въ томъ, что надежды на вліяніе акціонеровъ въ этомъ отношеніи на большую часть не осуществились. Подкомисіи едва ли предстоить надобность приводить въ подтвержденіе этого положенія общеизвѣстные факты изъ дѣятельности акціонерныхъ обществъ. У насъ къ общимъ съ Европою недостаткамъ акціонернаго дѣла присоединились еще свои

особенные, почти отнимающіе всякую надежду на осуществленіе дѣятельнаго контроля со стороны акціонеровъ надъ веденіемъ предпріятій правленіями обществъ. Подкоммисія ограничивается только перечисленіемъ важнѣйшихъ изъ этихъ обстоятельствъ.

Онѣ заключаются: 1) въ меньшемъ сравнительно съ Европою развитіи у насъ хозяйственныхъ привычекъ и правилъ въ веденіи всякихъ дѣлъ своихъ и чужихъ;

2) въ существованіи совершенно устарѣлаго и крайне недостаточнаго положенія объ акціонерныхъ компаніяхъ;

3) въ допущенной прежнею системою учрежденія обществъ и выдачи концессіи возможности сосредоточивать ограниченное число акцій въ рукахъ учредителей и близкихъ къ нимъ капиталистовъ и банковъ;

4) въ гарантіи $0/0$, убивающей всякое побужденіе къ контролю у акціонеровъ дорогъ, не имѣющихъ видовъ на значительное увеличеніе доходности свыше гарантированнаго $0/0$. Акціонеры такихъ гарантированныхъ дорогъ поставлены по своей заинтересованности въ предпріятіи въ отношеніе къ нему, совершенно подобное положенію владельцевъ облигацій, которые по уставамъ нашихъ дорогъ лишены всякаго участія не только въ веденіи дѣла, но и въ контролѣ.

5) Въ сосредоточеніи мѣстопребываній правленій, главнымъ образомъ, въ столицахъ, лишающемъ возможности многихъ акціонеровъ принимать личное участіе въ рѣшеніяхъ дѣлъ на общихъ собраніяхъ, и наконецъ

6) въ измѣнчивости состава самыхъ акціонеровъ, которые, не имѣя постоянныхъ интересовъ въ предпріятіи, интересуются только размѣромъ дивиденда и связаннымъ

съ этимъ повышеніемъ биржевой цѣны акцій, хотя бы это повышеніе было произведено на счетъ самыхъ существенныхъ интересовъ предпріятія.

Благодаря совокупному вліянію этихъ и многихъ другихъ обстоятельствъ, желѣзно-дорожныя общества оказались въ рукахъ небольшой группы дѣятелей, совершенно устраняющихъ и парализирующихъ вліяніе всѣхъ остальныхъ, такъ называемыхъ, собственниковъ предпріятія.

Что же касается до солидарности интересовъ этихъ группъ и избираемыхъ ими правленій съ постоянными интересами ж. д. предпріятій, то едва ли можно сомнѣваться, что эта солидарность, слабая сама по себѣ, ослабляется еще болѣе возможностью, при существованіи гарантіи $\frac{1}{10}$, направить свою дѣятельность не столько на установленіе предпріятій на прочныхъ основаніяхъ, сколько на извлеченіе выгодъ изъ распоряженія его текущими средствами, и изъ увеличенія этихъ средствъ путемъ заключенія новыхъ долговъ. Забота о постоянномъ преуспѣяніи предпріятія и объ устраненіи опасностей отъ слишкомъ нехозяйственнаго веденія дѣла не входитъ, повидимому, особенно ни въ интересы акціонеровъ, ни въ интересы правленій, а между тѣмъ судьба предпріятій и связанныхъ съ ними интересовъ государственной казны почти вполнѣ довѣрена ихъ заботливости. Оказывается въ результатѣ, что, благодаря принятой правительствомъ системѣ по отношенію къ желѣзно-дорожнымъ обществамъ, одно изъ важнѣйшихъ общегосударственныхъ дѣлъ и одно изъ самыхъ крупныхъ по затраченнымъ капиталамъ и по вліянію на народное хозяйство предпріятій, оказалось до извѣстной степени безхозяйственнымъ.

Въ такомъ дѣлѣ, которое разсчитано на продолжительное существованіе, интересы временныхъ его представителей легко могутъ оказаться въ противорѣчій съ постоянными интересами предпріятія. Одно государство, какъ представитель постоянныхъ интересовъ страны, можетъ серьезно и постоянно заботиться о преуспѣяніи желѣзнодорожныхъ предпріятій, въ созданіи которыхъ оно кромѣ того участвовало огромными матеріальными жертвами. Въ виду исполненія болѣе выяснившихся въ настоящее время обязанностей государства по отношенію къ ж. дорогамъ Правительству надлежитъ возстановить во всемъ объемѣ свое верховное право надзора по отношенію къ частнымъ ж. дорожнымъ предпріятіямъ.

Въ виду отсутствія достаточныхъ по мнѣнію Подкомисіи мѣръ, ограждающихъ интересы государственной казны по отношенію къ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ и ихъ правленіямъ, Подкомисія считаетъ своею обязанностью указать тѣ мѣры, которыя по ея мнѣнію, могли бы устранить ненормальныя и вредныя для государственныхъ интересовъ отношенія, установившіяся между правительствомъ и обществами желѣзныхъ дорогъ

Самыми главными причинами, произведшими такое положеніе дѣлъ, Подкомисія считаетъ въ 1-хъ, непринятіе достаточныхъ мѣръ для огражденія интересовъ государственныхъ и общественныхъ при выдачѣ концессій и составленіи уставовъ;

во 2-хъ недостаточную организацію органовъ и учрежденій правительственнаго надзора надъ дѣятельностью желѣзнодорожныхъ обществъ;

въ 3-хъ недостаточное пользованіе своими права-

ми по надзору и контролю со стороны этих органовъ даже въ тѣхъ тѣсныхъ предѣлахъ, какіе поставлены имъ уставами и концессіями желѣзнодорожныхъ обществъ и обусловливались самою организаціею правительственныхъ органовъ надзора.

въ 4-хъ отсутствіе ясно сознанныхъ, опредѣленныхъ и неизмѣнно соблюдаемыхъ принциповъ, положенныхъ въ основу всѣхъ законоположеній, правилъ и мѣропріятій по отношенію къ ж. дорожнымъ обществамъ; и

въ 5-хъ раздробленіе функціи по государственному надзору между различными учрежденіями, дѣйствовавшими по отношенію къ ж. дорогамъ безъ надлежащей солидарности между собою и послѣдовательности въ своихъ мѣропріятіяхъ.

Мѣропріятія, по мнѣнію Подкоммисіи, должны быть направлены къ устраненію главныхъ причинъ теперешняго неустройства ж.-дорожнаго дѣла и заключаться въ слѣдующемъ:

1) Надлежитъ выработать, на основаніи уже сдѣланныхъ опытовъ съ различнаго рода системами ж.-дорожной политики какъ въ нашемъ отечествѣ, такъ и во всей Европѣ, нормальный уставъ ж. дорожныхъ обществъ, въ которомъ были бы достаточно ограждены разнообразные государственные и общественные интересы, могущіе потерпѣть отъ неправильныхъ и произвольныхъ дѣйствій ж.-дорожныхъ обществъ и ихъ правленій.

2) Слѣдуетъ побудить существующія уже общества ж. дорогъ всѣми находящимися въ рукахъ государства законными средствами къ принятію этого нормального устава, такъ какъ на вполнѣ добровольное согласіе ж. до-

рожныхъ обществъ, какъ указываютъ примѣры, едва-ли можно будетъ разсчитывать (См. протоколъ Общ. Собранія акціонеровъ Общества к.-кіевской ж. дороги, 3 Мая 1879 г.

3) Необходимо совершенно преобразовать наше устарѣлое и крайне недостаточное положеніе объ акціонерныхъ компаніяхъ, имѣя въ виду достиженіе слѣдующихъ цѣлей: а) установленіе такого порядка веденія дѣлъ въ Общихъ Собраніяхъ, выбора членовъ правленій и ревизіонныхъ Коммисій, который бы обезпечилъ болѣе дѣйствительное и правильное представительство интересовъ акціонеровъ ихъ выборными представителями; в) болѣе точное опредѣленіе и усиленіе имущественной и уголовной отвѣтственности правленій и ихъ членовъ предъ собственниками предпріятій и владѣльцами облигацій, предъ органами правительственнаго надзора и предъ обществомъ; с) болѣе точное опредѣленіе имущественной отвѣтственности акціонерныхъ обществъ за неправильныя, наносящія ущербъ государству и частнымъ интересамъ, дѣйствія правленій, по отношенію къ которымъ акціонеры, не пользуясь своими правами, вмѣстѣ съ тѣмъ не исполнили своей обязанности защищать посредствомъ строгаго контроля интересы правительства и общества, потерпѣвшіе отъ неправильныхъ дѣйствій правленій.

4) Слѣдуетъ установить въ законодательномъ порядкѣ общія основанія, которыми должны руководиться органы правительства при изданіи различнаго рода правилъ, распоряженій и проч., обязательныхъ для ж. дорожныхъ предпріятій и для публики, такъ какъ въ настоящее время эти правила нерѣдко противорѣчатъ другъ другу и кромѣ того произвольно ограничиваютъ тѣ или другія права пу-

блики, которыми она пользуется на основаніи общихъ законовъ. Эти мѣропріятія должны относиться, по мнѣнію Подкоммисіи, ко всѣмъ безъ исключенія ж. дорожнымъ обществамъ. Что же касается до тѣхъ дорогъ, которыхъ основной капиталъ въ значительной степени принадлежитъ правительству, которыя воспользовались денежными пособіями въ видѣ гарантіи процентовъ чистаго дохода и т. п. и задолжали передъ правительствомъ, то относительно этихъ дорогъ должны бы имѣть мѣсто сверхъ того слѣдующія мѣропріятія:

5) Слѣдуетъ усилить вліяніе правительства на веденіе ж. дорожной службы и усилить въ особенности мѣстный контроль надъ веденіемъ ж. дорожнаго хозяйства съ цѣлью охраны непосредственныхъ интересовъ государственной казны.

6) Слѣдуетъ установить на болѣе точныхъ и постоянныхъ основаніяхъ классификацію расходовъ, признаваемыхъ необходимыми и подлежащими включенію въ издержки предпріятія, и опредѣлить способъ вычисленія чистаго дохода предпріятія въ виду доплатъ по гарантіи— для руководства не только правленій обществъ, но и органовъ правительственнаго надзора и контроля.

7) Указать сверхъ того опредѣлительно и точно, какого рода расходы не будутъ засчитываться правительствомъ въ издержки эксплуатаціи и должны быть отнесены на гарантированный чистый доходъ акціонеровъ и вычитаемы изъ доплатъ по гарантированному доходу или засчитываться долгомъ за акціонерами, каковы напр. вознагражденіе за пропажу, порчу и проч. товаровъ, за просрочку, штрафы по вагоннымъ долгамъ и неисполненіе ус

ловій конвенції; вознагражденія за смертныя случаи и увѣчья, происшедшія отъ дѣятельности ж. дорогъ и т. п.

8) Слѣдуетъ установить болѣе подробную и рациональную отчетность, нежели та, которая обязательна для всѣхъ ж. дорожныхъ обществъ, и строго блюсти за вѣрною оцѣнкою и дѣйствительною наличностью всего инвентаря, матеріаловъ и запасовъ дороги.

9) Слѣдуетъ установить нормы расходовъ вообще и въ частности издержекъ на содержаніе личнаго состава, также на различнаго рода награды, пособія и проч., начиная отъ членовъ Правленія и Управленія до послѣднихъ агентовъ дороги.

10) Слѣдуетъ назначить комиссію для выработки общихъ основаній тарифной политики правительства по соображенію съ опытомъ европейскихъ государствъ (см. прилож. 3) и для пересмотра условій перевозки и тарифовъ дорогъ, такъ какъ тарифная система дорогъ непосредственно вліяетъ на ихъ доходность.

11) Слѣдуетъ точно опредѣлить условія (напр. степень задолженности, ея отношеніе къ имуществу и къ валовой доходности и т. п.), при которыхъ для правительства возникаетъ право взять дорогу во временное управленіе или передать ее во временное же управленіе другому Обществу или окончательно уничтожить дарованную Обществу концессию и взять дорогу въ руки правительства для дальнѣйшаго распоряженія ею по его усмотрѣнію (см. прил. 4).

12) Слѣдуетъ учредить одно общее центральное учрежденіе съ соотвѣтствующими мѣстными органами для высшаго направленія всего ж. дорожнаго дѣла въ Россіи не

только въ техническомъ, но и во всѣхъ другихъ отноше-
ніяхъ и ввести въ составъ его выборныхъ представителей
тѣхъ учрежденій и классовъ общества, которые заинтере-
сованы въ правильномъ отправленіи ж.-дорожной дѣя-
тельности (см. прилож. 5).

Всѣ указанная мѣры въ совокупности представляются
для Подкомисіи крайне необходимыми для существеннаго
улучшенія нашего ж.-дорожнаго дѣла. Высшая комиссія
или вновь учрежденное вышеупомянутое вѣдомство могло
бы заняться выработкою проекта всѣхъ этихъ законовъ.

Предсѣдатель Подкомисіи *Е. Гордѣнко.*

Члены { *В. Кочетовъ,*
Инженеръ Шишковъ.

Членъ-Управляющій дѣлами Подкомисіи *Г. Цѣхановецкій.*

Приложеніе 1.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ въ Совѣты и Правленія желѣзно-дорожныхъ обществъ, отъ 18-го Іюня 1878 года.

При ревизіи отчетовъ и книгъ нѣкоторыхъ желѣзно-дорожныхъ обществъ было неоднократно замѣчено, что, въ противность существующимъ узаконеніямъ, счетоводство обревизованныхъ правленій ведется не въ надлежащемъ порядкѣ и исправности и не всегда имѣются по производству расходовъ оправдательные документы.

Имѣя въ виду, что при такихъ условіяхъ производство ревизіи становится не только затруднительнымъ, но часто и совершенно невозможнымъ, Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, предлагаетъ Совѣтамъ Управленій и Управленіямъ желѣзно-дорожныхъ Обществъ имѣть постоянное наблюденіе за тѣмъ, чтобы счетоводство и отчетность велись въ формахъ, вполне ясныхъ и доступныхъ для скорой повѣрки, документы же сохранялись въ цѣлости; предупреждая, что если, при производствѣ правительственными комиссіями ревизіи книгъ и счетовъ тѣхъ желѣзно-дорожныхъ обществъ, счетоводство коихъ, на основаніи ихъ уставовъ, подлежитъ таковой ревизіи, встрѣтятся расходы, неоправдываемые надлежащими документами, то расходы эти не будутъ принимаемы въ расчетъ при исчисленіи чистаго дохода этихъ обществъ; лица же, виновныя въ упущеніяхъ, будутъ привлекаемы къ отвѣтственности.

Приложеніе 2.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ отъ 26-го октября 1878 г.

„На одной изъ желѣзныхъ дорогъ былъ возбужденъ вопросъ о томъ, что инструкціи контролерамъ станціоннаго счетоводства не подлежатъ утвержденію Инспектора, на котораго, по закону, возлагается утвержденіе инструкцій, относящихся только до безопасности и правильности движенія.

Хотя по ст. 697, т. XII часть I Св. Закон., для наблюденія за правильностью, удобствомъ и безопасностью движенія по каждой части желѣзной дороги, и вообще для надзора за дѣйствіями управленія оной опредѣляется отъ правительства инженеръ, которому присвоена власть наблюдательная и предупредительная, но въ виду того, что инструкціи, касающіяся счетоводства и отчетности по желѣзнымъ дорогамъ, будутъ пересматриваться въ Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ, но утвержденіе правилъ по надзору за финансовыми оборотами желѣзно-дорожныхъ обществъ, Техническо-Инспекторскій Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ находитъ возможнымъ предоставить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ обществъ вводить въ дѣйствіе эти инструкціи, по разсмотрѣніи ихъ Инспекторомъ, съ тѣмъ, чтобы представлялось количество экземпляровъ сихъ инструкцій въ инспекцію по числу чиновъ ея, и по три экземпляра въ Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ.

Инспектора же желѣзныхъ дорогъ обязываются, при разсмотрѣніи подобныхъ инструкцій, не вдаваясь въ обсужденіе подробностей, обращать вниманіе только на то, нѣтъ ли въ нихъ чего либо противнаго дѣйствующимъ законамъ и распоряженіямъ Министерства Путей Сообщенія и достаточно ли обезпечивается ими возможность обнаруженія и своевременнаго пресѣченія неправильностей въ станціонномъ счетоводствѣ“.

ЗАКОНОПРОЕКТЪ

ОТНОСИТЕЛЬНО НѢМЕЦКИХЪ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖ- НЫХЪ ТАРИФОВЪ.

Предложенный Союзному Совѣту нѣмецкимъ государственнымъ Канцлеромъ законопроектъ касательно тарифовъ на нѣмецкихъ желѣзныхъ дорогахъ содержитъ, какъ видно это изъ нѣмецкихъ газетъ, слѣдующія постановленія:

§ 1. Цѣны за перевозку товаровъ на желѣзныхъ дорогахъ состояются изъ платы за пробѣгъ, вычисляемый, по разстоянію, и платы за принятіе груза и его отправку (Abfertigungsgebühr).

§ 2. Разстояніе, служащее основаніемъ для составленія тарифовъ, опредѣляется по длинѣ путей пройденнаго разстоянія и выражается въ километрахъ, причемъ неполные километры считаются за полные. Съ цѣлью вычисленія тарифовъ, сообразованныхъ съ особенными условіями постройки, эксплуатаціи и движенія отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ, дѣйствительное разстояніе можетъ быть увеличено или уменьшено для цѣлыхъ дорогъ или отдѣльныхъ участковъ желѣзной дороги. Постановленіе объ увеличеніи или объ уменьшеніи исходитъ отъ союзаго совѣта по предложенію правительства страны. Установленная такимъ образомъ длина, уклоняющаяся отъ дѣйствительнаго разстоянія, должна быть положена въ основаніи составленія тарифовъ.

§ 3. Плата за совершеніе пріемки и отправленія взимается въ пользу станцій отправленія и назначенія попо-

ламъ. Если между станціями отправленія и назначенія не существуетъ прямаго сообщенія, то за каждую необходимую передачу можетъ быть взимаема плата, вычисляемая въ половинную сумму нормальной ставки.

§ 4. Тарифныя правила вмѣстѣ съ классификаціей товаровъ и нормальныя единичныя ставки для различныхъ видовъ товаровъ должны быть одинаковы для всѣхъ дорогъ. Утвержденіе исходитъ отъ союзаго совѣта.

§ 5. Для платъ, взимаемыхъ наряду съ таковыми за перевозку въ видѣ вознагражденія за особенныя услуги, желѣзнодорожное управленіе можетъ назначать ставки, соразмѣрныя собственнымъ издержкамъ. Эти ставки подлежатъ разрѣшенію и временному испытанію инспекціи страны. Высота предусмотрѣнныхъ въ условіяхъ перевозки конвенціонныхъ штрафовъ за неправильное обозначеніе вѣса или содержимаго грузовъ, а также за перегрузъ вагоновъ утверждается Союзнымъ Совѣтомъ.

§ 6. Отклоненія отъ утвержденныхъ Союзнымъ Совѣтомъ нормальныхъ единичныхъ ставокъ и тарифныхъ правилъ допускаются: а) ради предотвращенія вреда внутреннимъ хозяйственнымъ интересамъ страны; б) съ цѣлью предупрежденія конкуренціи со стороны другихъ и другаго рода путей сообщенія и другихъ перевозочныхъ предприятий. Эти исключенія подлежатъ, если въ данномъ случаѣ не имѣетъ приложенія § 7, соизволенію Союзаго Совѣта, которое можетъ быть дано во всякомъ случаѣ только какъ временное. При этомъ для заграничныхъ продуктовъ не слѣдуетъ допускать тарифныхъ ставокъ и условій перевозки болѣе выгодныхъ, чѣмъ тѣ, которыя установлены для подобныхъ же внутреннихъ продуктовъ при равныхъ

отношеніяхъ движенія къ однимъ и тѣмъ же мѣстамъ назначенія, при равной длинѣ пройденнаго въ области государства пути, при участіи однихъ и тѣхъ же желѣзнодорожныхъ управленій, ибо въ противномъ случаѣ, какъ доказано, можетъ произойти значительный ущербъ для внутреннихъ хозяйственныхъ интересовъ. Въ важныхъ случаяхъ инспекція страны въ правѣ съ согласія государственнаго желѣзнодорожнаго управленія допускать вышеупомянутыя отклоненія съ условіемъ немедленнаго представленія ихъ на послѣдовательное утвержденія Союзнаго Совѣта. Если это утвержденіе не будетъ дано, то въ теченіи двухъ мѣсяцевъ по сообщеніи рѣшенія Союзнаго Совѣта тарифы должны быть опять отмѣнены.

§ 7. Сущестующій между двумя станціями найдешевѣйшій тарифъ можетъ быть перенесенъ на конкурирующія линіи. Но если разница въ тарифахъ составляетъ болѣе 20⁰/₀ тарифа дешевѣйшей линіи, то для принятія конкуренцій необходимо разрѣшеніе мѣстной инспекціи съ согласія государственнаго желѣзнодорожнаго управленія. При разногласіяхъ рѣшаетъ вопросъ Союзный Совѣтъ. Эти постановленія также примѣнимы, когда дѣло идетъ о перенесеніи чужестраннаго тарифа, или тарифа установленнаго при участіи чужестранныхъ желѣзныхъ дорогъ, на другую линію, соединяющую тѣ же станціи, если только длина разстояній нѣмецкихъ желѣзныхъ дорогъ участвующихъ въ этой линіи, не будетъ короче длины разстояній дорогъ, участвующихъ въ перенесенномъ тарифѣ, болѣе чѣмъ на 20⁰/₀.

§ 8. При установленіи прямыхъ сообщеній желѣзныя дороги, согласно 44 статьи государственной конституціи,

обязаны для общаго тарифа допускать самыя низшія пробѣговыя и провозныя ставки, взимаемыя на извѣстномъ пространствѣ дороги въ какомъ нибудь другомъ сообщеніи за однородные грузы и за равныя услуги при одинаковой или меньшей длинѣ пройденнаго въ области государства пути, если только это согласно, по мнѣнію государственнаго желѣзнодорожнаго управленія, съ общимъ интересомъ обращенія. Это правило вовсе не распространяется на тѣ пробѣговыя тарифныя ставки, которыя окажутся вслѣдствіе принятія болѣе дешеваго тарифа другой какой нибудь линіи (§ 7).

§ 9. Уничтоженіе прямыхъ сообщеній допускается только съ согласія государственнаго желѣзнодорожнаго управленія.

§ 10. Провозныя цѣны и дополнительные сборы, а также предусмотрѣнные въ условіяхъ перевозки конвенціонные штрафы и сроки поставокъ должны быть обозначены въ тарифахъ. Кромѣ обозначенныхъ въ тарифахъ суммъ допускается требовать еще возмѣщенія необходимыхъ сдѣланныхъ издержекъ.

§ 11. Внешнее приготовленіе тарифовъ опредѣляетъ Союзный Совѣтъ. Тарифы, а также всякія измѣненія оныхъ, должны публиковаться въ назначенномъ для этого указателѣ, по мѣрѣ издаваемыхъ Союзнымъ Совѣтомъ постановленій. Тарифы, опубликованные не согласно съ предписаніемъ, недѣйствительны.

§ 12. Воспрещается опубликованіе другихъ законоустановленныхъ тарифовъ, а также примѣненіе опубликованныхъ несогласно правиламъ тарифовъ, провозныхъ цѣнъ, дополнительныхъ сборовъ и договорныхъ штрафовъ.

§ 13. Возвышенія тарифа, а также введеніе болѣе тяжелыхъ условій перевозки не должны приводиться въ исполненіе раньше шести недѣль со дня изданія указателя (§ 11). Пониженныя тарифы должны сохранять силу по крайней мѣрѣ въ продолженіи шести мѣсяцевъ; государственное железнодорожное управленіе уполномочено допускать въ отдѣльныхъ случаяхъ уклоненія отъ сего.

§ 14. При отсутствіи прямыхъ тарифовъ между станціями отправленія и назначенія провозная плата исчисляется по тарифамъ мѣстнымъ и прямымъ отдѣльныхъ промежуточныхъ участковъ (§ 3). Въ этомъ случаѣ слѣдуетъ всегда взимать самую дешевую общую провозную плату, которая окажется между отдѣльными станціями.

§ 15. Товары должны быть направляемы по самому дешевому пути. Если провозныя платы на различныхъ дорогахъ одинаковы, то слѣдуетъ выбирать то направленіе, для котораго, согласно опубликованнымъ тарифамъ окажется кратчайшій срокъ доставки: Если провозныя платы и сроки доставокъ на различныхъ дорогахъ одинаковы, то выборъ направленія оставляется на усмотрѣніе участвующихъ дорогъ.

§ 16. Тарифы примѣняются равномѣрно ко всѣмъ отправителямъ такимъ образомъ, что никому не должно быть оказываемо преимущество или снисхожденіе предъ другими, въ какой бы то ни было формѣ. Исключенія отсюда допускаются съ разрѣшенія мѣстной инспекціи для посылокъ съ благотворительными и общественными цѣлями, также какъ и освобожденіе отъ договорныхъ штрафовъ, платы за храненіе, штрафа по вагоннымъ долгамъ, за простой

вагоновъ и за поданные къ нагрузкѣ, и не нагруженные во время вагоны.

§ 17. При противодѣйствіе постановленіямъ § 12 и § 16 (перв. часть), если только оно не подлежитъ по обстоятельствамъ даннаго случая уголовному преслѣдованію со стороны чиновниковъ желѣзн. дороги, находящейся подъ управленіемъ имперіи или союзаго государства, налагается на нихъ взысканіе въ дисциплинарномъ порядкѣ, на предпринимателя частной дороги, а также на членовъ правленія и служащихъ частной дороги, въ этомъ случаѣ взысканіе налагается государственною инспекціей. Последняя можетъ взыскать съ каждаго провинившагося, въ видѣ исправительнаго штрафа до 3,000 марокъ, а въ случаѣ повторенія требовать исключенія изъ службы провинившагося члена правленія или служащаго или ихъ перемѣщенія. За уплату денежнаго штрафа, при несостоятельности виновнаго, отвѣчаетъ желѣзная дорога.?

§ 18. Предприниматель частной желѣзной дороги или членъ правленія, или служащій на частной дорогѣ, получающіе за воспрещенныя § 12 и § 16 (1-я часть) дѣйствія подарки или другія выгоды, а также требующіе или заставляющіе обѣщать себѣ такія выгоды, наказываются тюремнымъ заключеніемъ. Если при этомъ окажутся смягчающія вину обстоятельства, то заключеніе можетъ быть замѣняемо денежнымъ штрафомъ. Подобное же наказаніе налагается и на того, кто предлагаетъ, обѣщаетъ или даетъ подарки кому нибудь изъ вышеупомянутыхъ служащихъ съ цѣлью побудить его къ противозаконному дѣйствію, предусмотрѣнному § 12 и § 16 (1-я ч.)

§ 19. Если одно изъ названныхъ въ § 18 (1 ч.) лицъ,

будетъ осуждено за противозаконное дѣйствіе, въ этомъ § поименованное или, если чиновникъ будетъ осужденъ за подобное же дѣйствіе, на основаніи постановленія § 332 Германскаго Уложенія о наказаніяхъ, то постановленія §§ 319 и 320 этого уложенія, должны быть также соотвѣтствующимъ образомъ примѣняемы.

§ 20. Кто сознательно извлекаетъ пользу для себя или для другихъ изъ противозаконнаго дѣйствія, предусмотрѣннаго въ §§ 12 и 16 (1 ч.), но не связаннаго, впрочемъ съ дѣйствіемъ, тяжко наказуемымъ на основаніи § 18 или постановленій Германскаго Уложенія о наказаніяхъ, подвергается денежному взысканію въ 3.000 марокъ, что не освобождаетъ его отъ (возможнаго) преслѣдованія по § 17.

§ 21. Если частная желѣзная дорога подвергалась вторичному взысканію за противузаконное дѣйствіе, предусмотрѣнное въ § 12 и § 16 (пер. пол.) и если при этомъ данное предостереженіе осталось бесполезнымъ, то государственная инспекція учреждаетъ принудительное управленіе предпріятіемъ. Такое принудительное управленіе совершается съ участіемъ и при содѣйствіи государственной инспекціи.

§ 22. Если какой нибудь служащій или членъ правленія желѣзной дороги будетъ приговоренъ на законномъ основаніи къ денежному взысканію за противузаконное дѣйствіе, предусмотрѣнное въ § 12 и § 16 (пер. пол.), то въ случаѣ его несостоятельности отвѣчаетъ желѣзная дорога.

§ 23. Для предварительнаго обсужденія важнѣйшихъ дѣлъ, представляемыхъ симъ закономъ на усмотрѣніе Союзнаго Совѣта или имперскаго желѣзнодорожнаго управленія,

учреждается при послѣднемъ имперскій желѣзнодорожный совѣтъ. Члены и ихъ замѣстители избираются изъ сферъ: сельскохозяйственной, лѣсоводственной, промышленной, торговой, а равно и желѣзнодорожныхъ управленій. Число членовъ и замѣстителей, способъ избиранія и порядокъ занятій опредѣляются Союзнымъ Совѣтомъ.

§ 24. Союзный Совѣтъ при утвержденіи тарифныхъ правилъ и нормальныхъ единичныхъ ставокъ (§ 4) опредѣляетъ день, въ который вступаютъ въ дѣйствіе тарифы, составленные на основаніи сего закона. Тарифы, которыми предоставляется иностраннымъ продуктамъ выгоднѣйшія единичныя тарифныя ставки или условія перевозки, чѣмъ таковыя для внутреннихъ однородныхъ продуктовъ, при одинаковыхъ условіяхъ сообщенія съ одними и тѣми же мѣстами назначенія, при равной длинѣ пройденнаго внутри области государства пути, при участіи однихъ и тѣхъ же желѣзнодорожныхъ управленій, теряютъ силу въ концѣ 1879 года, если на нихъ не получится согласіе Союзнаго Совѣта, до 1 Декабря 1879 года.

§ 25. Соглашенія, принятыя въ государственныхъ договорахъ съ внѣ германскими государствами, исключаютъ или ограничиваютъ примѣненіе постановленій о тарифахъ отдѣльныхъ государствъ или общія для всей Имперіи къ частямъ желѣзныхъ дорогъ, лежащимъ въ предѣлахъ Имперіи, не измѣняются этимъ закономъ Союзный Совѣтъ имѣетъ право допускать исключенія изъ постановленій сего закона для незначительныхъ соединительныхъ линій, находящихся вблизи границы.

§ 26. Къ узкоколейнымъ желѣзнымъ дорогамъ этотъ законъ вовсе не примѣняется. Для другихъ дорогъ съ вто-

ростепеннымъ значеніемъ допускается съ согласія Союзнаго совѣта отступленіе отъ утвержденныхъ послѣднимъ тарифныхъ правилъ и единичныхъ нормальныхъ ставокъ (§ 4).

§ 27. Въ бѣдственныхыхъ случаяхъ для тарифовъ остаются въ силѣ постановленія 46 статьи имперской конституціи; для перевозки въ интересѣ военнаго и почтоваго управленій остаются въ силѣ особенныя, изданныя на сей случай-предписанія.

§ 28. Права, предоставляемыя правительствомъ отдѣльныхъ государствъ въ тарифномъ дѣлѣ, если они не распространяются въ силу сего закона или не переходятъ къ имперіи, не подлежатъ постановленіямъ сего закона.

§ 29. Правительству королевства Виртембергскаго предоставляется право допускать для мѣстнаго движенія на дорогахъ его государства отклоненія отъ постановленій сего закона, если этимъ не будетъ нанесенъ ущербъ движенію на сосѣднихъ дорогахъ и вообще прямому сообщенію другихъ дорогъ съ Виртембергскими желѣзными дорогами.

§ 30. Этотъ законъ не имѣетъ никакого примѣненія къ Баваріи.

Австрійскій Законъ

14 ДЕКАБРЯ 1877 Г.

§ 1. Правительство имѣетъ право выдавать желѣзно-дорожнымъ предпріятіямъ, пользующимся отъ государства гарантіей чистаго дохода, ссуды для покрытія дефицитовъ въ издержкахъ на веденіе желѣзнодорожнаго хозяйства.

§ 2. Правительство имѣетъ право само вести хозяйство гарантированныхъ дорогъ, которымъ выдаетъ ссуду (§ 1), или передавать веденіе другимъ. Это право прекращается, если дорога въ продолженіи трехъ послѣдовательныхъ лѣтъ не требовала подобныхъ ссудъ.

§ 3. Относительно выдачи, назначенія размѣра платимыхъ процентовъ и возвращенія ссудъ, обозначенныхъ въ § 1, существующія для гарантійныхъ ссудъ подлежащимъ дорогамъ постановленія должны быть, разумѣется, примѣняемы съ такимъ видоизмѣненіемъ, что на погашеніе этихъ ссудъ должны быть употреблены вполнѣ преимущественно прежде возвращенія долговъ по гарантіи, излишки эксплуатаціи, превышающія гарантированный чистый доходъ. По этому, пока подобныя ссуды еще существуютъ, не можетъ быть примѣняемо то постановленіе, по которому только половина чистаго дохода, превышающаго гарантированную ежегодную сумму, должна быть употреблена на возвращеніе ссуды съ процентами правительству.

§ 4. Правительство имѣетъ право само вести эксплуатацію гарантированныхъ дорогъ, которыя въ послѣднія 5 лѣтъ ежегодно требовали болѣе чѣмъ половину гарантированнаго чистаго дохода. Это право правительства прекращается, если дорога въ продолженіи трехъ послѣдовательныхъ лѣтъ не требовала ежегодно половины гарантированнаго чистаго дохода.

§ 5. При осуществленіи права, присвоеннаго правительствомъ въ §§ 2 и 4, могутъ быть, безъ ущерба другимъ постановленіямъ, заключеннымъ путемъ договора, приняты слѣдующія основанія: а) съ принятіемъ со стороны правительства эксплуатаціи права и обязанности даннаго акціонернаго общества остаются неприкосновенными. Въ особенности за симъ послѣднимъ останется право распоряженія тѣми суммами, которыя окажутся въ видѣ излишка или чистаго дохода согласно хозяйственному расчету и государственной гарантіи.

д) Для такихъ издержекъ, которыя могутъ обременять счетъ капитала, требуется согласіе законнаго представителя общества. Этимъ правомъ однако не должно стѣсняться назначенному государствомъ управленію, и послѣднее обязано немедленно принять мѣры, необходимыя по мнѣнію министра торговли, для соблюденія порядка и безопасности движенія.

§ 6. Правительство въ правѣ, при предварительныхъ переговорахъ, по покупкѣ гарантированныхъ дорогъ, обезпечить принятіе всѣхъ привилегированныхъ и выплату остающейся покупной суммы желѣзнодорожными облигаціями. Возникающіе черезъ это просьбы, записки, договоры и прочіе документы свободны отъ гербовыхъ пошлинъ.

Что касается размѣра покупной суммы, условленныхъ процентовъ, уплаты и залоговаго права этихъ государственныхъ облигацій, то все это опредѣлено будетъ закономъ.

§ 7. Исполненіемъ сего закона, который со дня обнародованія вступаетъ въ силу, уполномочены Министръ торговли и Министръ Финансовъ.

Вѣна, 14 декабря 1877 г.

Приложеніе 5.

Уставъ Государственнаго Желѣзнодорожнаго Совѣта.

§ 1. Цѣль Государственнаго Желѣзнодорожнаго Совѣта— содѣйствовать, въ качествѣ постояннаго совѣтника, Министру Торговли, Промышленности и Публичныхъ работъ въ поощреніи желѣзнодорожнаго дѣла. Совѣтъ обязанъ, по требованію Министра, подавать свои мнѣнія по важнѣйшимъ вопросамъ желѣзнодорожнаго дѣла. Сюда относятся между прочимъ слѣдующіе вопросы: законопроекты по желѣзнодорожному дѣлу, предложенія объ измѣненіяхъ—за исключеніемъ техническихъ правилъ движенія и желѣзнодорожныхъ полицейскихъ, допущеніе дифференціальныхъ и исключительныхъ тарифовъ, договоры о сліяніи ж. дорогъ или объ пользованіи дорогами и прочіе вопросы, имѣющіе особенное значеніе для регулированія ж. дорожнаго дѣла, для общихъ интересовъ обращенія, или для хозяйственныхъ интересовъ страны и отдѣльныхъ мѣстностей.

§ 2. Государственный Желѣзнодорожный Совѣтъ состоитъ изъ 16 членовъ и изъ столькихъ же членовъ замѣстителей; изъ этого числа по 4 тѣхъ и другихъ членовъ принадлежатъ къ торговому, промышленному, занимающемуся лѣсоводствомъ и сельскохозяйственному сословіямъ, а также къ частнымъ ж. дорожнымъ управленіямъ. Члены и ихъ замѣстители назначаются, по предложенію провинціальныхъ вѣдомствъ, Министромъ на 2 года но они могутъ, по истеченіи сего срока, быть опять назначены.

§ 3. Государственный Желѣзнодорожный Совѣтъ собирается по мѣрѣ надобности, но по крайней мѣрѣ два раза въ годъ, по приглашенію Министра въ Берлинѣ. Засѣданія руководятся министерскимъ комиссаромъ. Вопросы, подлежащіе обсужденію Совѣта составляются заранее въ министерствѣ и сообщаются членамъ обыкновенно не позже, какъ за 4 недѣли до начала засѣданій. Референты и ихъ помощники для отдѣльныхъ вопросовъ совѣщанія назначаются Министромъ изъ среды членовъ; предложенія отдѣльныхъ членовъ о разсмотрѣніи опредѣленныхъ вопросовъ въ совѣтѣ должны быть заранее представлены съ соответствующимъ изложеніемъ мотивовъ Министру, который дастъ свое согласіе на помѣщеніе ихъ въ списокъ вопросовъ, подлежащихъ обсужденію Совѣта.

§ 4. Засѣданіямъ ведется протоколъ, изъ котораго ясно долженъ быть видѣнъ ходъ засѣданій. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ можно вести стенографическіе отчеты. Собираніе мыслей происходитъ посредствомъ поименованнаго голосованья.

§ 5. Министру предоставляется право приглашать, кромѣ членовъ и ихъ замѣстителей, въ нѣкоторыхъ случаяхъ еще специалистовъ (*sachverständige*), мнѣнія которыхъ отмѣчаются въ протоколѣ. Въ рѣшеніяхъ Госуд. Ж. Д. совѣта посредствомъ подачи голосовъ эти специалисты не принимаютъ участія. То же самое имѣетъ силу по отношенію къ назначеннымъ присутствовать въ засѣданіяхъ комиссарамъ Министра и къ предсѣдателю.

§ 6. Если Государственный Ж. Дорожный Совѣтъ для своихъ рѣшеній признаетъ необходимымъ предварительныя

справки, собранія свѣдѣній, то онѣ исполняются чрезъ посредство Министра.

§ 7. Мнѣнія Совѣта съ приложеніемъ мотивовъ и соображеній меньшинства, а также весь матеріалъ съ приложеніемъ протоколовъ засѣданій, вручаются предсѣдателемъ Министру.

§ 8. Въ очень спѣшныхъ случаяхъ предоставляется Министру право справляться о мнѣніи Совѣта или отдѣльныхъ членовъ путемъ письменнаго спроса.

§ 9. Члены, ихъ замѣстители и спеціалисты, выбранные въ Совѣтъ, имѣютъ право бесплатнаго проѣзда въ Берлинъ и обратно на государственныхъ ж. дорогахъ въ любомъ классѣ, а также на дорогахъ частныхъ, находящихся подъ управленіемъ государства, подъ условіемъ согласія на то представителей обществъ этихъ дорогъ.

Его Высочайшему
Дворянину Михаилу
Борисову

№ 12

Будничей Учен. Конюш. м.ф.

Генерал-майор Казимир

УЧЕНЫЙ КОМИТЕТЪ

МИНИСТЕРСТВА ФИНАНСОВЪ.

№ 12

3 севр 1889 года.

Заведующий Библиотекон
Ученого Комитета Мин^{ва}
фин^{ли} имеет честь покор-
нейше просить возврату
въ Библиотечку в дачномъ Разм
25. Июня 1887г. книги:

- № 8582. Докладъ Харьковск.
Подкомиссiи по изсѣдов.
си. дорожн. дѣла.
" " — Московск. Подкомиссiи
о магазн. и топливн.
" " Труды Комиссiи для
изсѣдов. си. дорожн. дѣла т. I
чл. 1, 2, 3 т. II чл. 1 и 2 т. III чл. 1 и
т. IV чл. 1.



