

А. 1196.

17. II

8589

# ФИНАНСОВОЕ ПОЛОЖЕНІЕ

РУССКИХЪ ОБЩЕСТВЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

къ 1 Января 1880 года.

ДОКЛАДЪ ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННОЙ КОММИСИИ ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА  
ВЪ РОССИИ.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

Типографія штаба войскъ гвардіи и Петербургскаго военнаго округа.

1882.



A 1196

~~8589~~

# ФИНАНСОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

РУССКИХЪ ОБЩЕСТВЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

къ 1 Января 1880 года.

---

ВЪ ДВУХЪ ЧАСТЯХЪ:

Часть I. Данныя, опредѣляющія финансовое положеніе cadaго изъ обществъ желѣзныхъ дорогъ (въ 51 таблицахъ).

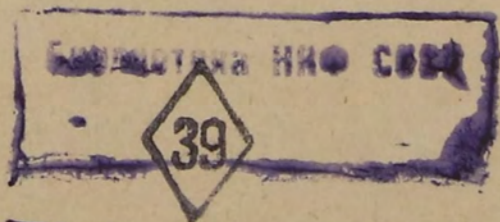
Часть II. Общіе выводы и заключенія о финансовомъ положеніи желѣзнодорожныхъ обществъ и объ участіи Правительства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ (дополненные свѣдѣніями къ 1 Января 1881 года).

---

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

Типографія штаба войскъ гвардіи и Петербургскаго военнаго округа.

1882.



✓

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго  
дѣла въ Россіи.

69646

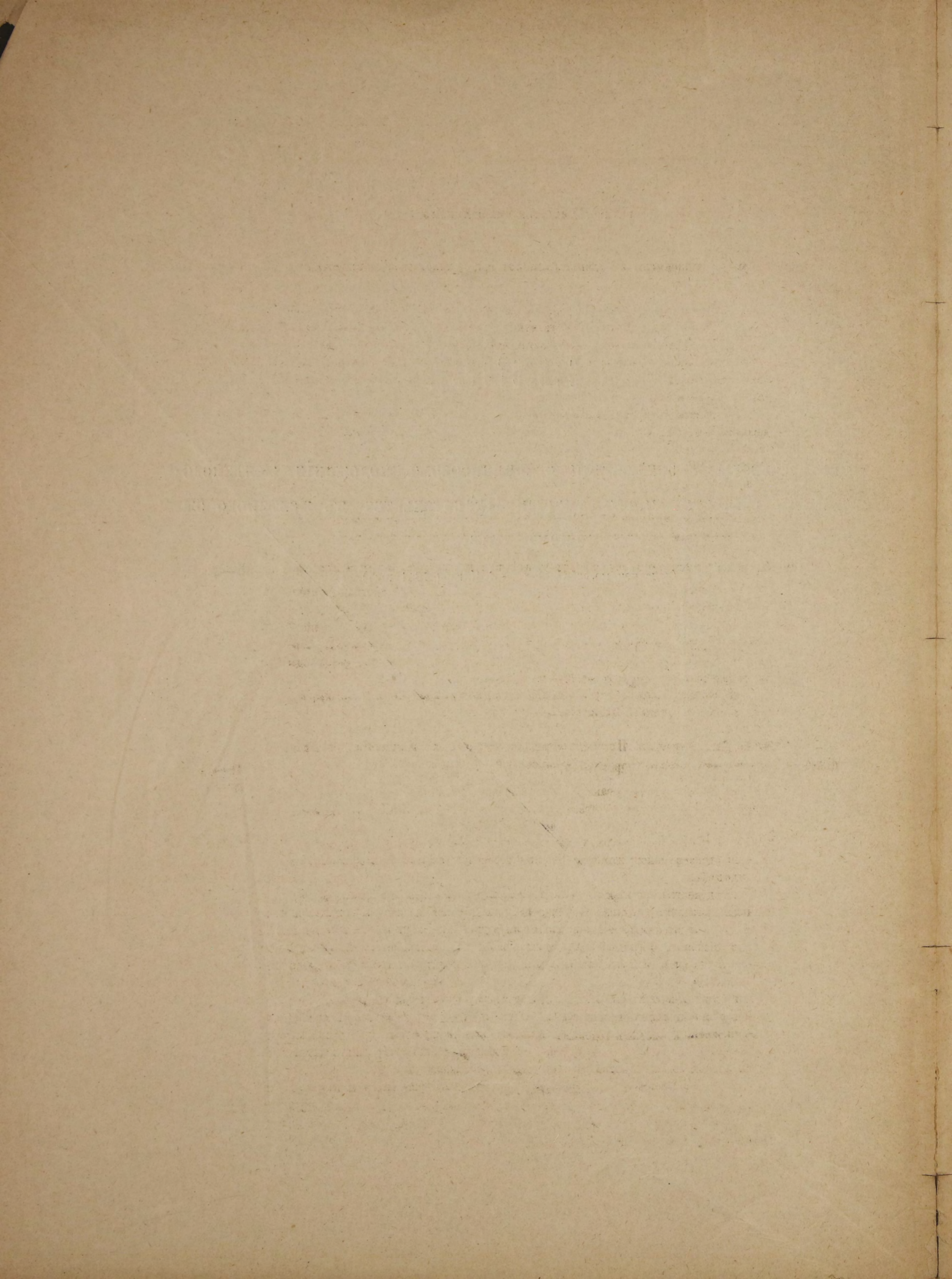
## ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

---

Общие выводы и заключения о финансовомъ положеніи желѣзнодорожныхъ обществъ и объ участіи Правительства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ.

(дополненные свѣдѣніями по 1 Января 1881 года).

---



## ОГЛАВЛЕНІЕ.

	Стран.
<b>Отдѣль I. Основные и дополнительные капиталы желѣзнодорожных обществъ . . . . .</b>	<b>5—34</b>
а) Общая сумма всѣхъ основныхъ и дополнительныхъ капиталовъ обществъ. Какая часть изъ нихъ и въ какихъ суммахъ: въ облигаціяхъ, оставленныхъ за Правительствомъ, въ облигаціяхъ, выпущенныхъ обществами, и въ акціяхъ, принадлежащихъ Правительству и обществамъ. Процентное отношеніе облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ ко всей суммѣ складочныхъ капиталовъ,— по каждому обществу и въ общей ихъ суммѣ.	
б) Шесть выпусковъ консолидированныхъ облигацій. Капиталы желѣзнодорожныхъ обществъ, вошедшіе въ каждый изъ шести выпусковъ. Участіе Правительства въ капиталахъ желѣзнодорожныхъ обществъ и дѣйствительное участіе въ нихъ самихъ обществъ,—въ общихъ суммахъ и въ процентномъ отношеніи.	
в) Затруднительность въ опредѣленіи точныхъ суммъ нѣкоторыхъ дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ, вслѣдствіе того, что условія реализаціи выданныхъ въ счетъ этихъ капиталовъ авансовъ не опредѣлены.	
<b>Отдѣль II. Стоимость сооруженія всей сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.</b>	<b>35—50</b>
а) Поверстная стоимость сооруженія по каждой дорогѣ отдѣльно и средняя стоимость сооруженія одной версты во всей сѣти желѣзныхъ дорогъ.	
б) Расходы Правительства на изготовленіе желѣзнодорожныхъ принадлежностей, на изысканія новыхъ линій желѣзныхъ дорогъ, на развѣдку топлива и другіе общіе для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ расходы, а также расходы на сооруженіе мостовъ для желѣзныхъ дорогъ.	
в) Общая стоимость сѣти желѣзныхъ дорогъ, принимая во вниманіе и эти послѣднія затраты Правительства.	
<b>Отдѣль III. Гарантія Правительства процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ желѣзнодорожныхъ обществъ.</b>	<b>51—72</b>
а) Таблица, показывающая всѣ капиталы желѣзнодорожныхъ обществъ, гарантированные Правительствомъ, съ обозначеніемъ условій, срока, процента и полного ежегоднаго размѣра гарантіи. Общая сумма гарантированныхъ Правительствомъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ и общая сумма полного по нимъ размѣра гарантіи. Высшій и низшій процентъ правительственной гарантіи.	
б) Общества желѣзныхъ дорогъ, совсѣмъ не требовавшія правительственныхъ приплатъ по гарантіи, общества, не требовавшія ихъ въ теченіи десяти лѣтъ, и общества, не требовавшія приплатъ за послѣдніе четыре года.	
в) Таблица, показывающая суммы выдачъ желѣзнодорожнымъ обществамъ изъ Государственнаго Казначейства въ счетъ правительственной гарантіи по выпущеннымъ ими акціямъ и облигаціямъ за послѣднее десятилѣтіе.	
г) Причины, по которымъ Правительство отпускало обществамъ въ счетъ гарантіи значительно большія суммы, чѣмъ разницу между полнымъ размѣромъ гарантіи и чистымъ годовымъ доходомъ обществъ: чрезмѣрные расходы по эксплуатаціи дорогъ, неправильность въ распредѣленіи доходовъ и затраты остатковъ чистаго дохода не на прямое ихъ назначеніе.	
д) Долги обществъ Правительству къ 1 Января 1880 года по гарантіи акцій и облигацій, выпущенныхъ обществами, и недоимки по уплатѣ процентовъ и погашенія по облигаціямъ, принятымъ Правительствомъ. Общая сумма этихъ долговъ Правительству къ 1 Января 1880 года.	

**Отдѣлъ IV. Желѣзнодорожный фондъ . . . . .**

а) Историческій очеркъ образованія фонда. Операции, производимыя за счетъ фонда.

б) Долги обществъ Правительству по ссудамъ, выданнымъ изъ фонда. Общая сумма этихъ ссудъ и процентовъ на нихъ къ 1 Января 1880 года.

в) Долги обществъ за переданные имъ отъ Правительства на разныхъ условіяхъ—рельсы, подвижной составъ, телеграфные аппараты и другіе предметы. Общая сумма такихъ долговъ къ 1 Января 1880 года.

г) Отсутствие обязательной для всѣхъ желѣзнодорожныхъ обществъ системы начисленія процентовъ по долгамъ Правительству. Несогласіе, вслѣдствіе этого въ цифрахъ долговъ обществъ Правительству, показываемыхъ по балансамъ ежегодныхъ отчетовъ ихъ правленій, съ цифрами тѣхъ же долговъ, значащихся по счетамъ Особенной Канцелярш по кредитной части Министерства Финансовъ.

д) Неудобства, происходящія отъ отнесенія долговыхъ счетовъ желѣзнодорожныхъ обществъ на два источника—на Государственное Казначейство и желѣзнодорожный фондъ.

е) Таблица, показывающая прогрессивное нарастаніе долга желѣзнодорожныхъ обществъ Правительству за послѣднее десятилѣтіе (1870—1880 гг.).

**Отдѣлъ V. Платежи желѣзнодорожныхъ обществъ по долгамъ Правительству . . . . .**

87—104

а) Общества, производящія правильные взносы по долгамъ Правительству; общества, уплачивающія неправильно правительственные долги, и общества, непроизводившія никакихъ уплатъ по этимъ долгамъ въ послѣдніе четыре года и совсѣмъ непроизводившія ихъ за все время своего существованія.

б) Среднее процентное отношеніе за четыре послѣдніе года общей суммы дѣйствительныхъ взносовъ обществъ по долгамъ Правительству къ общей суммѣ причитавшихся съ нихъ платежей по тѣмъ долгамъ.

**Отдѣлъ VI. Оборотные, запасные и погашенные капиталы желѣзнодорожныхъ обществъ . . . . .**

105—128

а) Размѣры оборотныхъ капиталовъ обществъ, разрѣшенныхъ въ общей суммѣ облигаціонныхъ ихъ капиталовъ, къ 1 Января 1881 года.

б) Размѣры запасныхъ капиталовъ обществъ къ 1 Января 1881 года. Отчисленія изъ суммъ чистаго дохода въ запасный капиталъ. Предметы расходовъ, производимыхъ изъ этихъ капиталовъ.

в) Размѣры погашенныхъ капиталовъ обществъ къ 1 Января 1881 года.

**Отдѣлъ VII. Выводы изъ результатовъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ за 1876—1879 годы. . . . .**

129—170

а) Таблица, показывающая среднее процентное отношеніе расхода эксплуатаціи къ валовому сбору отдѣльно по каждой дорогѣ за 1876—1879 годы.

б) Таблица, показывающая суммы чистыхъ доходовъ по каждой дорогѣ, при правильномъ распредѣленіи дохода, и суммы чистыхъ остатковъ, показанныя въ отчетахъ правленій обществъ за означенные четыре года.

в) Таблица, показывающая въ какомъ размѣрѣ выданъ былъ обществами дивидендъ по акціямъ, гарантированнымъ Правительствомъ и негарантированнымъ за тѣже четыре года.

г) Дороги, по которымъ образовались дефициты по эксплуатаціи за послѣдніе четыре года и размѣры дефицитовъ. Какими средствами были покрыты эти дефициты. Причины образованія дефицитовъ по донесеніямъ правительственныхъ ревизіонныхъ комиссій.

д) Таблица, показывающая расходы по эксплуатаціи всѣхъ дорогъ на версту пути и поѣздо-версту.

**Заключеніе . . . . .**

171—187



## ОБЩЕ ВЫВОДЫ И ЗАКЛЮЧЕНІЯ

О ФИНАНСОВОМЪ ПОЛОЖЕНІИ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ ОБЩЕСТВЪ И ОБЪ УЧАСТІИ  
ПРАВИТЕЛЬСТВА ВЪ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОМЪ ДѢЛѢ.

### ОТДѢЛЪ I.

Основные и дополнительные капиталы желѣзнодорожныхъ обществъ.

а) Общая сумма всѣхъ основныхъ и дополнительныхъ капиталовъ обществъ. Какая часть изъ нихъ и въ какихъ суммахъ: въ облигаціяхъ, оставленныхъ за Правительствомъ, въ облигаціяхъ, выпущенныхъ обществами и въ акціяхъ, принадлежащихъ Правительству и обществамъ. Процентное отношеніе облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ ко всей суммѣ складочныхъ капиталовъ—по каждому обществу и въ общей ихъ суммѣ.

б) Шесть выпусковъ консолидированныхъ облигацій. Капиталы желѣзнодорожныхъ обществъ, вошедшіе въ каждый изъ шести выпусковъ. Участіе Правительства въ капиталахъ желѣзнодорожныхъ обществъ и дѣйствительное участіе въ нихъ самихъ обществъ, въ общихъ суммахъ и въ процентномъ отношеніи.

в) Затруднительность въ опредѣленіи точныхъ суммъ нѣкоторыхъ дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ, вслѣдствіе того, что условія реализаціи выданныхъ въ счетъ этихъ капиталовъ авансовъ не опредѣлены.

На основаніи данныхъ, собранныхъ Коммисією и сгруппированныхъ въ таблицахъ по каждому отдѣльному обществу желѣзныхъ дорогъ, составившихъ первый томъ настоящаго труда, основные облигаціонные и акціонерные капиталы этихъ обществъ, а также дополнительные облигаціонные капиталы ихъ въ 1 Января 1881 года представлялись въ слѣдующемъ видѣ:

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	О Б Л И Г А Ц И И.				А К Ц И И.			Дополнительные облигационные капиталы.	Процентное отношение облигаций ко всему капиталу Общества	Процентное отношение акций ко всему капиталу Общества.
	Принадлежашія Правительству.	Выпущенныя Обществами.		Оставленныя за Правительствомъ.	Принадлежашія Правительству.	Принадлежашія Обществамъ.				
		Гарантированныя Правительствомъ.	Негарантированныя.			Гарантированныя Правительствомъ.	Негарантированныя.			
	Руб. мет.	Руб. мет.	Руб. мет.	Руб. мет.	Руб. мет.	Руб. мет.	Руб. мет.			
Главное Общество Россійскихъ желѣз. дорогъ.	—	50.506,625	—	—	—	75.000,000	—	—	40,24%	59,76%
Николаевская . . . . .	144.437,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Шуйско-Ивановская . . . . .	—	3.162,500	—	2.548,800	—	1.593,250	1.291,800	—	66,43%	33,57%
Балтійская . . . . .	—	—	4.500,000	4.710,500	—	26.390,000	—	1.065,744 934,524	29,81%	70,19%
Рыбинско-Бологовская . . . . .	—	—	10.500,000	—	—	—	12.500,000	—	45,65%	54,35%
Новоторжская . . . . .	—	—	—	3.309,800	—	—	1.760,800	—	68,9%	31,1%
Боровичская . . . . .	—	—	1.103,750 *	—	—	—	551,875	—	66,66%	33,34%
Уральская горнозаводская . . . . .	—	—	—	18.794,500	—	10.457,815	—	14,308,585	80,79%	19,21%
Новгородская . . . . .	—	—	—	2.432,198	—	—	1.953,000	—	59,1%	40,9%
Царкосельская . . . . .	—	—	1.800,000	—	—	—	1.050,000	—	66,36%	33,64%
Сестрорѣцкая . . . . .	—	—	1.546,833 *	—	—	—	773,417	—	66,67%	33,33%
Варшавско-Вѣнская . . . . .	—	—	23.818,760	—	—	—	12.500,000	—	68,87%	31,13%
Варшавско-Бромбергская . . . . .	—	—	—	—	900	6.708,100	—	—	—	—
Варшавско-Тереспольская . . . . .	—	5.000,000	—	—	138,200	5.061,800	—	—	49%	51%
Привислянская . . . . .	—	—	—	15.562,500	—	6.588,125	—	2.935,950	78,1%	21,9%
Лодзинская . . . . .	—	—	—	—	—	1.274,000	—	—	—	—
Московско-Брестская . . . . .	—	15.866,860	—	19.530,000	—	11.799,250	—	15.651,960	81,22%	18,77%
Рязско-Вяземская . . . . .	—	—	—	22.405,750	—	7.006,900	—	—	76,18%	23,82%
Московско-Курская . . . . .	—	—	—	41.704,000	—	—	15.729,000	—	72,62%	27,38%
Курско-Харьково-Азовская . . . . .	—	38.913,000	—	—	—	12.971,000	—	3.095,238	76,41%	23,59%
Лозово-Севастопольская . . . . .	—	—	—	24.502,500	—	8.167,500	—	5.304,265,82	78,48%	21,52%
Донецкая . . . . .	—	—	—	17.105,000	—	5.701,625	—	—	75%	25%
Константиновская . . . . .	—	—	—	—	4.016,200	—	1.338,800	—	—	—
Московско-Ярославско-Вологодская . . . . .	—	12.000,000	—	4.400,000	893,250	—	3.414,631	—	81,55%	18,45%
Грязе-Царицынская и Волго-Донскій участокъ . . . . .	—	—	—	15.600,000	9.285,000	11.955,000	—	—	43,21%	56,79%
Орловско-Грязская . . . . .	—	—	—	554,743	—	—	—	—	—	—
Орловско-Витебская . . . . .	—	13.861,125	—	—	—	3.021,500	3.009,000	2.529,762	74,47%	25,53%
Орловско-Витебская . . . . .	—	28.125,000	—	—	—	9.375,000	—	—	75%	25%
Динабургско-Витебская . . . . .	—	—	—	—	2.312,500	13.937,500	—	—	—	—

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	О Б Л И Г А Ц И И.				А К Ц И И.			Дополнительные облигационные капиталы.	Процентное отношеніе облигаций ко всему капиталу Общества	Процентное отношеніе акцій ко всему капиталу Общества.
	Принадлежачія Правительству.	Выпущенныя Обществами.		Оставленныя за Правительствомъ	Принадлежачія Правительству	Принадлежачія Обществамъ.				
		Гарантированныя Правительствомъ	Негарантированныя.			Гарантированныя Правительствомъ.	Негарантированныя.			
	Руб. мет.	Руб. мет.	Руб. мет.	Руб. мет.	Руб. мет.	Руб. мет.	Руб. мет.			
Риго-Динабургская . . . . .	—	—	3.400,000	3.096,000	—	10.200,000	—	—	46,02 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	53,88 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Риго-Туккумская . . . . .	—	—	2.556,000	—	—	—	1.326,600	—	66,67 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	33,33 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Митавская . . . . .	—	1.152,000	—	2.992,200	—	1.500,000	—	—	75,2 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	24,8 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Харьково-Николаевская . . . . .	—	10.725,000	—	393,000	8.798,000	—	2.158,000	1.714,286	79,03 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	20,97 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Либаво-Роменская . . . . .	—	—	—	23.122,750	—	—	7.116,703	5.864,558	86,01 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	13,99 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Курско-Кіевская . . . . .	—	18.750,000	—	38.009,409	7.031,250 (*)	2.343,750	—	—	66,67 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	33,33 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Общесто Юго-Западныхъ дорогъ . . . . .	—	—	5.424,592	81.378,500	28.479,500	21.487,500	—	2.857,143	67,87 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	32,13 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Фастовская . . . . .	—	—	—	11.022,000	—	4.665,980	—	—	75 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	25 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Московско-Рязанская . . . . .	—	5.000,000	—	—	—	10.000,000	—	—	36,73 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	63,27 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Рязанско-Козловская . . . . .	—	9.926,470	—	—	—	4.890,625	—	—	67 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	33 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Козлово-Воронежско-Ростовская . . . . .	—	4.163,190	—	23.609,250	—	7.495,000	6.086,720	7.186,309,86	78,33 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	21,67 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Ростово-Владикавказская . . . . .	—	—	—	7.317,459	—	8.642,858	—	3.189,250	77,63 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	22,37 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Тамбово-Козловская . . . . .	—	—	2.000,000	20.416,200	—	—	3.596,000	—	60,78 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	39,22 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Тамбово-Саратовская . . . . .	—	—	—	20.160,910	—	—	7.573,326	2.218,857	74,72 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	25,28 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Рязско-Моршанская . . . . .	—	4.681,250	—	—	—	2.972,593	—	1.198,440,33	71,53 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	28,47 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Моршанско-Сызранская . . . . .	—	—	—	16.844,400	—	5.614,800	—	1.129,566,80	76,2 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	23,8 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Оренбургская . . . . .	—	—	—	19.271,250	—	8.158,162,50	—	—	75 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	25 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Закавказская . . . . .	—	10.590,000	—	3.000,000	—	7.060,000	—	7.590,000	75 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	25 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Муромская . . . . .	—	—	3.841,800 *	—	—	—	1.920,800	—	66,67 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	33,33 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Путиловская . . . . .	—	—	—	2.825,250	—	941,750	—	—	75 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	25 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
<b>Итого . . . . .</b>	<b>144.437,500</b>	<b>232.423,020</b>	<b>60.588,935</b>	<b>466.618,869</b>	<b>22.783,150</b>	<b>222.783,750</b>	<b>53.131,321</b>	<b>78.774,439,11</b>		
			2.556,000		38.171,650	90.197,633,50	32.519,151			

Итого облигаций: 904.068,324 руб. мет. и 2.556,000 руб. кред. = 1.052.328,539,32 руб. кред.

(в эту сумму включены и дополнительные облигационные капиталы 78.774,439,11 руб. мет.).

Всего облигационныхъ и акціонерныхъ капиталовъ желѣзнодорож

Итого акцій: 298.698,221 руб. мет. и 160.888,434,50 р. кред. = 507.726.368,77 руб. кред.

ныхъ обществъ: 1.281.540,984,11 руб. мет. и 163.444,343,50 руб. кред. = 1.651.525,033,50 руб. кред.

**Примѣчанія:** Въ эти исчисленія не вошли капиталы, затраченныя на постройку дорогъ Ливенской и Бендеро-Галацкой.

Капиталы въ металлической валютѣ переведены въ кредитные рубли по курсу, опредѣленному уставахъ нѣкоторыхъ обществъ для переложенія ихъ капиталовъ изъ металлической валюты въ кредитную и обратно: 1 полдѣимперіаль или 5 руб 15 коп. мет. = 5 руб. 98 коп. кред.

Капиталы въ металлической валютѣ означены въ таблицѣ курсивомъ, а кредитные рубли прямымъ шрифтомъ.

Капиталы, означенные \*, къ 1 Января 1881 года не были еще реализованы.

(\*) Эти акціи проданы въ частныя руки, частью въ 1880 году, частью въ 1881 году.

Такимъ образомъ общая сумма всѣхъ складочныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ составляла къ 1 Января 1881 года:

Руб. метал. 1.281.540,984,11 и Руб. кред. 163.444.434,50  
или Руб. кред. 1.651.525.033,50

Капиталы эти слагались посредствомъ выпусковъ двухъ главныхъ видовъ процентныхъ бумагъ—акцій и облигацій. Причемъ въ старѣйшихъ русскихъ обществахъ желѣзныхъ дорогъ преобладаютъ акціонерные капиталы,—какъ на примѣръ въ Главномъ Обществѣ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ обществахъ Московско-Рязанской и Риго-Динабургской дорогъ,—или даже весь капиталъ ихъ состоитъ изъ однихъ акцій,—какъ на примѣръ въ обществахъ Динабурго-Витебской, Варшавско-Бромбергской дорогъ,—и на оборотъ въ обществахъ, образовавшихся въ послѣднее время, замѣтно преобладаніе облигаціонныхъ капиталовъ. Такая перемѣна въ формѣ образованія капиталовъ произошла вслѣдствіе новаго взгляда, усвоеннаго финансистами, что самая правильная комбинація для организаціи акціонернаго предпріятія есть та, когда облигаціонный его капиталъ составляетъ три четверти всего основнаго капитала, а акціонерный только одну четверть его. При утвержденіи уставовъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ позднѣйшаго образованія строго преслѣдовалось это правило. По этому въ уставахъ обществъ дорогъ Оренбургской, Уральской, Закавказской, Ростово-Владикавказской, Фастовской, Либаво-Роменской и нѣкоторыхъ другихъ акціонерные капиталы утверждены не только въ одной четвертой части всего основнаго капитала, но даже и менѣе. Быть можетъ такая форма образованія желѣзнодорожныхъ капиталовъ принята была и вслѣдствіе трудности реализаціи акцій.

Во всей же суммѣ основныхъ желѣзнодорожныхъ капиталовъ акціонерные составляютъ только 30,74%, а облигаціонные 69,26% (\*).

*Облигаціонные капиталы*, какъ видно изъ таблицы, состоятъ:

1) Изъ облигацій, принадлежащихъ Правительству (двухъ выпусковъ облигацій Николаевской желѣзной дороги), на сумму

Руб. мет. 144.437 500

2) Изъ облигацій, выпущенныхъ обществами, гарантированныхъ Правительствомъ въ томъ или другомъ размѣрѣ процентовъ и погашенія, составляющихъ

Руб. мет. 232.423.020

3) Изъ облигацій, выпущенныхъ обществами безъ гарантіи Правительства, на сумму

Руб. мет. 60.588.935 и Руб. кред. 2.556.000

4) Изъ облигацій обществъ, оставленныхъ Правительствомъ за собою взаменъ выпущенныхъ имъ консолидированныхъ облигацій, на сумму

Руб. мет. 467.226.635,60

(\*) Основные капиталы французскихъ желѣзнодорожныхъ компаній по своему образованію имѣютъ большое сходство съ капиталами русскихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ, а именно—облигаціи и акціи въ нихъ находятся въ слѣдующемъ процентномъ отношеніи:

1)	Компаніи дороги de l' Est—облигаціи	72%	акціи	28%
2)	» Paris-Lyon-Méditerranée	» 83%	»	17%
3)	» d' Orléans	» 73%	»	27%
4)	» de l'Ouest	» 83%	»	17%
5)	» du Midi	» 77%	»	23%
6)	» du Nord	» 62%	»	38%

5) Изъ дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ суммою  
Руб. мет. 78.166.672,<sup>51</sup>

Вся сумма облигаціонныхъ капиталовъ составитъ:

Руб. мет. 982.842.763,<sup>11</sup> и Руб. кредитн. 2.556.000  
или Руб. кред. 1.143.798.664,<sup>73</sup>

*Акціонерные капиталы* желѣзнодорожныхъ обществъ тоже распределяются на нѣсколько видовъ:

1) Акціи, принадлежащія Правительству:

Руб. мет. 22.783.150  
и Руб. кред. 38.171.650

2) Акціи, принадлежащія Обществамъ, гарантированныя Правительствомъ постояннымъ платежомъ процентовъ и погашенія или же на извѣстный періодъ времени:

Руб. мет. 222.783.750  
и Руб. кред. 90.197.633,<sup>50</sup>

3) Акціи, принадлежащія Обществамъ, негарантированныя Правительствомъ:

Руб. мет. 53.131,321  
и Руб. кред. 32.519.151

Вся сумма акціонерныхъ капиталовъ опредѣляется

въ Руб. мет. 298.698.221 и Руб. кред. 160.888.434,<sup>50</sup>  
или Руб. кред. 507.263.368,<sup>77</sup>

Изъ одного бѣлаго взгляда на этотъ переченьъ разныхъ видовъ облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ можно заключить какое широкое участіе приняло въ нихъ Правительство.

Съ первыхъ уже лѣтъ царствованія въ Бозѣ почившаго Императора Александра II Правительство, признавая желѣзныя дороги однимъ изъ самыхъ могучихъ двигателей для развитія экономическихъ силъ государства, обратило особыя заботы на сооруженіе желѣзнодорожной сѣти въ Имперіи. Явившіеся въ Россію иностранные строители желѣзныхъ дорогъ встрѣтили всевозможныя пособія со стороны Правительства и получили разныя льготы и привилегіи. Но, какъ извѣстно, первыя попытки этихъ иностранныхъ строителей желѣзныхъ дорогъ въ Россіи были неудачны. Главное Общество российскихъ желѣзныхъ дорогъ, образовавшееся въ началѣ 1857 года для сооруженія желѣзнодорожной сѣти въ 4,000 верстъ, въ 1861 году вынуждено было просить Правительство освободить его отъ постройки Московско-Одесской и Орловско-Либавской линій, а для окончанія С.-Петербурго-Варшавской дороги ему оказано было пособіе отъ Правительства въ 33.000,000 руб. Такія же неудачи постигли общества, образовавшіяся въ Россіи для постройки желѣзныхъ дорогъ. Такъ называемый желѣзнодорожный кризисъ въ Россіи, въ 1861—1862 годахъ, послѣдствіемъ котораго было прекращеніе начатаго сооруженія желѣзныхъ дорогъ къ Черному морю частными обществами, вынудилъ само Правительство приступить къ постройкѣ главнѣйшихъ и наиболѣе необходимыхъ для государства желѣзнодорожныхъ линій на средства казны.

Первоначальные расходы на постройку правительственныхъ дорогъ производились изъ общихъ средствъ Государственнаго Казначейства, но съ распространениемъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ явилась необходимость изыскивать и особые источники для покрытія все болѣе и болѣе увеличивавшихся расходовъ по этому предмету. Такимъ источникомъ прежде всего были суммы, поступившія по первому внутреннему съ выигрышами займу, изъ которыхъ на расходы для строившихся дорогъ было употреблено 27.075,650 руб. Но такъ какъ заемъ этотъ назначенъ былъ преимущественно на воспособленіе Государственному Банку въ его операціяхъ, то, по открытіи въ 1866 году втораго внутренняго съ выигрышами займа, изъ суммъ, поступившихъ по этому займу, были возвращены въ Государственный Банкъ суммы, позаимствованныя изъ перваго. Кромѣ того изъ втораго внутренняго займа употреблено было на сооруженіе правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ и на воспособленіе частнымъ обществамъ еще 44.887,959 рублей. Такимъ образомъ изъ втораго внутренняго займа позаимствовано было всего на расходы по сооруженію желѣзныхъ дорогъ 71.963,600 руб. Такъ какъ и второй выигрышный заемъ имѣлъ свое особое назначеніе, — преподаніе Государственному Казначейству средствъ для выполненія лежащихъ на немъ расходовъ, — то поступившія по этому займу остальные суммы ни въ какомъ случаѣ не могли быть употреблены на дальнѣйшіе расходы по сооруженію желѣзнодорожной сѣти.

Для покрытія новыхъ расходовъ по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, согласно Высочайшему повелѣнію отъ 18 Іюня 1867 года, произведенъ былъ первый выпускъ облигацій, подъ обезпеченіе Николаевской желѣзной дороги, на нарицательный капиталъ 75.000,000 руб. мет. Суммы, вырученныя отъ реализаціи этихъ облигацій, зачислялись поступленіемъ отъ предполагаемой продажи Николаевской дороги.

Извѣстно, что въ отношеніи Николаевской желѣзной дороги было въ то время два предположенія: отдача ее въ аренду на продолжительный срокъ съ тѣмъ, чтобы арендная плата внесена была единовременною капиталною суммою, и продажа въ частныя руки. Первая изъ этихъ операцій признана была совершенно невыгодною, но продажа дороги находила многихъ сторонниковъ между государственными людьми, которые ставили однакожь непремѣннымъ условіемъ, чтобы образовавшийся отъ продажи фондъ весь сполна былъ употребленъ на сооруженіе другихъ дорогъ.

Распространеніе сѣти желѣзныхъ дорогъ, образованіе новыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ и оказываемое имъ со стороны Правительства содѣйствіе, — выразившееся, кромѣ гарантіи извѣстнаго дохода по процентнымъ бумагамъ, участіемъ его въ подпискѣ на акціи и облигаціи обществъ, выдачею ссудъ на первоначальное устройство и на дальнѣйшее развитіе ихъ дѣятельности, уступкою по заготовительной цѣнѣ подвижнаго состава, рельсовъ и разныхъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей, изготовлявшихся на русскихъ заводахъ, — потребовали весьма значительныхъ расходовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ потребовался и новый источникъ денежныхъ средствъ. По этому на основаніи Высочайшаго указа 25 Марта 1869 года, для споспѣшествованія безостановочному продолженію постройки желѣзныхъ дорогъ, произведенъ былъ второй выпускъ 4% облигацій Николаевской желѣзной дороги чрезъ посредство банкирскихъ домовъ братьевъ Берингъ и К<sup>о</sup> въ Лондонѣ, Голе и К<sup>о</sup> въ Амстердамѣ, Готтингеръ и К<sup>о</sup> и учетной конторы въ Парижѣ. Второй выпускъ Николаевскихъ облигацій простирался на нарицательную сумму 64.437,500 руб. мет. А вся сумма облигацій обоихъ выпусковъ, какъ означено выше, составила 144.437,500 руб. мет. Выпускныя цѣны на облигаціи назначены были: для перваго выпуска -- 61½%, а для втораго — 63½%.

Желая облегчить желѣзнодорожнымъ обществамъ образованіе складочныхъ капиталовъ и помѣщеніе ихъ процентныхъ бумагъ за границую, Правительство, по примѣру нѣкоторыхъ другихъ государствъ Европы и особенно французскаго правительства временъ второй имперіи, выдавало этимъ обществамъ долгосрочныя концессіи и обезпечивало большинству ихъ акцій и облигацій

известный процент доходности. Изъ сорока семи русскихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ только *восемь* не воспользовались Правительственною гарантіею въ той или другой формѣ. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что процентъ дарованной имъ гарантіи былъ вообще выше, чѣмъ въ гарантированныхъ предпріятіяхъ правительствами западно-европейскихъ государствъ (\*). Обсужденіе выгоды или невыгоды системы долгосрочныхъ концессій, которая отвергалась многими экономистами во Франціи, потому что при чрезвычайно быстромъ развитіи и измѣненіи условій общественной жизни и потребностей страны едва ли было основаніе связывать государство долгосрочными обязательствами, могущими со временемъ сдѣлаться не только обременительными, но даже и невыполнимыми, а также обсужденіе соображеній, по которымъ давалась правительственная гарантія тѣмъ или другимъ обществамъ, хотя и представляютъ весьма интересные финансовые вопросы въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, но вопросы эти не входятъ въ предметы изслѣдованія Комисіи, а потому для общихъ выводовъ ея должно служить основаніемъ современное состояніе капиталовъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ.

Изъ приведенной въ таблицѣ общей суммы основныхъ и дополнительныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, выразившейся цифрою 1.651.525,033,<sub>50</sub> руб. кред., *пользуются правительственною гарантіею:*

- 1) Облигаціи двухъ выпусковъ Николаевской желѣзной дороги на сумму  
Руб. мет. 144.437,500 = Р. кр. 167.715.776,<sub>70</sub>
  - 2) Облигаціи, выпущенныя Обществами, на сумму  
Руб. мет. 232.423,020 = Р. кр. 269.881,487,<sub>30</sub>
  - 3) Акціи, принадлежація разнымъ Обществамъ, суммою  
Руб. мет. 222.783,750 и Руб. кр. 90.197,633,<sub>50</sub> =  
= Руб. кр. 348.886,337,<sub>38</sub>.
  - 4) Акціи, принадлежація Правительству, на сумму  
Руб. мет. 18.766,950 и Руб. кр. 27.972.400 =  
= Руб. кред. 49.763,926,<sub>40</sub>
- Всего Руб. кр. 836.247,527,<sub>78</sub>.

Кромѣ того всѣ облигаціи Обществъ, оставленныя Правительствомъ за собою и вошедшія въ составъ консолидированныхъ облигацій, слѣдуетъ разсматривать, какъ гарантированныя, потому что обязанность уплаты процентовъ и погашенія по консолидированнымъ облигаціямъ лежитъ всецѣло на Государственномъ Казначействѣ, независимо отъ взносовъ обществами процентовъ и погашенія по облигаціяхъ ихъ, принятымъ Правительствомъ.

Причисливъ къ вышеозначенной суммѣ гарантированныхъ облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ желѣзныхъ дорогъ сумму всѣхъ облигацій обществъ, вошедшихъ въ составъ шести выпусковъ консолидированныхъ облигацій, (руб. мет. 545.393,308,<sub>11</sub> = Руб. кр. 623.291,407,<sub>08</sub>) окажется, что правительственною гарантіею пользуются желѣзнодорожные капиталы въ суммѣ руб. кред. = 1.469.539,174,<sub>86</sub>.

Капиталы же, *непользующіеся правительственною гарантіею*, состоятъ:

---

(\*) Во Франціи правительство гарантировало для дорогъ новой сѣти 4,<sub>65</sub>% на дѣйствительно затраченный капиталъ.

- 1) Изъ облигацій, выпущенныхъ обществами на сумму  
Руб. мет. 60,588,935 и Руб. кред. 2.556,000=  
= Руб. кред. 72,909,753,65.
  
  - 2) Изъ акцій, принадлежащихъ Правительству, на сумму  
Руб. мет. 4.016,200 и Руб. кред. 10.199,250=  
= Руб. кред. 14,862,721,07.
  
  - 3) Изъ акцій, принадлежащихъ обществамъ, на сумму  
Руб. мет. 53.131,321 и Руб. кред. 32.519,151=  
= Руб. кред. 94,213,383,92.
- Всего Руб. кред. 181.985,858,64.

Или же гарантированные Правительствомъ желѣзнодорожные капиталы составляютъ 88,98% изъ всей суммы складочныхъ капиталовъ обществъ, а не гарантированные только 11,02%.

Дарованіемъ гарантіи дохода съ процентныхъ бумагъ желѣзнодорожныхъ обществъ имѣлось въ виду между прочимъ привлечь къ подпискѣ на акціи мелкихъ капиталистовъ внутри имперіи. Безъ сомнѣнія мѣра эта много способствовала возвышенію биржевой цѣны на желѣзнодорожныя акціи и реализаціи части капиталовъ въ которыхъ обществъ, но тѣмъ не менѣе обстоятельства показали, что образованіе новыхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ Россіи было въ большой зависимости отъ денежныхъ заграничныхъ рынковъ, такъ что всякое затрудненіе въ помѣщеніи русскихъ процентныхъ бумагъ за границею иногда останавливало сооруженіе начатыхъ дорогъ и тогда, разумѣется, само Правительство должно было являться на помощь обществамъ. Какъ на примѣръ подобнаго случая можно указать на общество Рыбинско-Бологовской дороги, которое, по случаю политическихъ замѣшательствъ въ Европѣ въ 1870 году, не могло реализовать разрѣшенныхъ ему къ выпуску облигацій на 3.000,000 рублей. По этому, по Высочайше утвержденному 24 Іюля 1870 г. журналу комитета Министровъ, выдано было въ ссуду этому обществу подъ залогъ означенныхъ облигацій, впредь до реализаціи ихъ за границею,—1.702,527 талер. и 50,000 руб. кр.

Быстрое размноженіе русскихъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ къ концу шестидесятыхъ годовъ повлекло за собою и часто повторявшіеся выпуски облигацій, такъ что къ 1870 году начало замѣчаться утомленіе заграничныхъ денежныхъ рынковъ въ реализаціи этихъ бумагъ и даже поселило тамъ опасеніе новыхъ ихъ выпусковъ. На этомъ основаніи Правительство съ 1870 года приостановило открытіе подписки на гарантированныя имъ облигаціи желѣзныхъ дорогъ и при выдачѣ новыхъ концессій начало ставить условіемъ, что оно принимаетъ на себя реализацію облигаціонныхъ капиталовъ обществъ, но по мѣрѣ надобности будетъ выдавать имъ авансы впредь до выпуска облигацій.

Такимъ образомъ Правительство, несшее до того времени въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ расходы по окончательному устройству правительственныхъ линій, по заказамъ рельсовъ, подвижнаго состава и по устройству портовъ, приняло еще на себя помѣщеніе бумагъ обществъ желѣзныхъ дорогъ, для чего была осуществлена новая кредитная операція—выпускъ *консолидированныхъ* облигацій.

Въ 1870 же году Министерство Финансовъ поручило одному изъ своихъ представителей, находившемуся въ то время въ Лондонѣ, войти въ непосредственное соглашеніе съ лондонскимъ домомъ Ротшильдовъ по осуществленію этой новой операціи на сообщенныхъ ему въ особой программѣ условіяхъ.



Сущность договора, заключеннаго съ лондонскимъ домомъ «Н. М. Ротшильдъ и сыновья» и парижскимъ «Ротшильдъ братья», состояла въ томъ, что эти банкиры приняли на себя подписку и помѣщеніе 5% консолидированныхъ облигацій русскихъ желѣзныхъ дорогъ на сумму 12.000,000 фунт. стерлинг. Подписная цѣна имъ назначена была 76%. Въ силу этого договора по Высочайшему указу 9 Января 1870 года произведенъ былъ *первый выпускъ* консолидированныхъ облигацій, съ обращеніемъ ихъ на счетъ приобрѣтенныхъ Правительствомъ облигацій нѣсколькихъ дорогъ по условленной цѣнѣ, суммы которыхъ въ металлическихъ рубляхъ и въ фунтахъ стерлинговъ по каждому обществу означены въ слѣдующей ниже таблицѣ.

Затѣмъ, начиная съ 1870 года, произведено было послѣдовательно еще пять выпусковъ консолидированныхъ облигацій, со включеніемъ въ ихъ составъ облигацій, принятыхъ Правительствомъ отъ обществъ.

*Второй выпускъ* сдѣланъ при посредствѣ тѣхъ же банкирскихъ домомъ Ротшильдовъ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 17 Февраля 1871 года, на такую же сумму 12.000,000 фунт. стер., съ присвоеніемъ имъ 5% дохода и по подписной цѣнѣ 79%.

*Третій выпускъ*, произведенный чрезъ тѣхъ же банкировъ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 27 марта 1872 г., не разнится отъ предъидущаго присвоенными облигаціямъ процентами, но разнится суммою выпуска, которая опредѣлена была въ 15.000,000 фунт. стер., и вышею подписною цѣною—87%.

На *четвертый выпускъ* консолидированныхъ облигацій, послѣдовавшей на основаніи Высочайшаго указа отъ 14 ноября 1873 года, тоже на сумму въ 15.000,000 ф. стер., подписка открыта была не только за границую чрезъ дома Ротшильдовъ, по цѣнѣ 91%, но и въ Россіи, чрезъ Государственный Банкъ, по 93%.

*Пятый выпускъ*, произведенный согласно Высочайшаго указа 29 марта 1875 года, отличается отъ предъидущаго тѣмъ, что облигаціямъ этимъ присвоенъ доходъ только 4½%, хотя подписная цѣна на нихъ была назначена почти таже, какъ и по четвертому выпуску, а именно — у Ротшильдовъ 91%, а чрезъ Государственный Банкъ 92%.

Наконецъ на основаніи Высочайшаго указа 12 мая 1880 г. произведенъ былъ *шестой* и послѣдній выпускъ консолидированныхъ облигацій на сумму 150.000,000 руб. мет. (1 руб.—4 фр.—3 германск. марк. 25 пфениг.), приносящихъ 4% дохода. Подписка на этотъ выпускъ открыта была единственно только въ Россіи чрезъ Государственный Банкъ.

Изъ изложенныхъ свѣдѣній видно, что подписныя цѣны на консолидированныя облигаціи съ каждымъ выпускомъ становились выше и даже Правительство нашло возможнымъ процентъ дохода въ послѣднихъ двухъ выпускахъ уменьшить въ пятомъ — на ½%, а въ шестомъ — на 1%. Уже одни эти факты служатъ доказательствомъ, что выпуски консолидированныхъ облигацій были весьма удачною финансовою операціею, встрѣченною съ большимъ довѣріемъ на западно-европейскихъ денежныхъ рынкахъ. Спросъ на эти облигаціи оказался до того великъ и въ Россіи, что при четвертомъ и пятомъ выпускѣ ихъ Министръ Финансовъ М. Х. Рейтернъ призналъ нужнымъ открыть на нихъ подписку внутри Россіи. Подписка была до того успѣшна, что шестой выпускъ консолидированныхъ облигацій совершенъ былъ безъ всякаго посредства заграничныхъ банкировъ.

При помощи консолидированныхъ займовъ получены были тѣ средства, на которыя построены наши новѣйшія желѣзнодорожныя линіи и сдѣланы многія дополнительныя сооруженія по большей части старыхъ дорогъ.

Облигаціи желѣзнодорожныхъ обществъ, оставленныя за Правительствомъ, распределены въ консолидированныя облигаціи слѣдующими суммами:



ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	НОМИНАЛЬНЫЕ ОБЛИГАЦІОННЫЕ КАПИТАЛЫ.		ОБЛИГАЦИОННЫЕ КАПИТАЛЫ, ВОШЕДШІЕ ВЪ СОСТАВЪ КОНСОЛИДИРОВАННЫХЪ ОБЛИГАЦІЙ.					
	Въ металлическихъ рубляхъ.	Въ фунтахъ стерлинговъ (1 ф. стер.=6 р. 25 к.).	1-й выпускъ.	2-й выпускъ.	3-й выпускъ.	4-й выпускъ.	5-й выпускъ.	6-й выпускъ.
			1870 года. 12.000,000 фунтовъ стерлинговъ 5%.	1871 года. 12.000,000 фунтовъ стерлинговъ 5%.	1872 года. 15.000,000 фунтовъ стерлинговъ 5%.	1873 года. 15.000,000 фунтовъ стерлинговъ 6%.	1875 года. 15.000,000 фунтовъ стерлинговъ 4 1/10%.	1880 года. 150.000,000 рублей металлическихъ 4%.
Митавская (допол. облг. кап.) . . . . .	393,000	62,880	—	—	—	—	62,880	—
Бресто-Граевская . . . . .	3.500,000	560,000	—	—	—	—	252,106	1.924,337
Балтійская (Дерптскій участ.) . . . . .	4.710,500	753,680	—	—	—	—	753,680	—
Рязско-Моршанская . . . . .	1.198,440,83	—	—	—	—	—	—	1.198,440
Ростово-Владикавк. (доп. обл. кап.) . . . . .	3.189,250	—	—	—	—	—	—	3.189,250
Лозово-Севастопольск. (доп. обл. кап.) . . . . .	5.304,265,52	—	—	—	—	—	—	5.304,265
Харьково-Никол. (Сумскій участ.) . . . . .	9.106,750	—	—	—	—	—	—	9.106,750
Донецкая . . . . .	17.105,000	—	—	—	—	—	—	17.105,000
Новгородская (Старорусскій участ.) . . . . .	2.432,198	—	—	—	—	—	—	2.432,198
Путиловская . . . . .	2.825,250	—	—	—	—	—	—	2.825,250
Моршанско-Сызран. (доп. обл. кап.) . . . . .	521,800	—	—	—	—	—	—	521,800
Козлово-Вор.-Рост. (доп. обл. кап.) . . . . .	7.186,309,88	—	—	—	—	—	—	7.186,309
Либаво-Роменская (доп. обл. кап.) . . . . .	5.864,558	—	—	—	—	—	—	5.864,558
Юго-Западная (доп. обл. кап.) . . . . .	2.857,143	—	—	—	—	—	—	2.857,143
Уральск. (по устройст. 3, 4 и 5 уч.) . . . . .	14.308,585	—	—	—	—	—	—	14.308,585
Балтійская (доп. обл. кап.) . . . . .	1.065,744	}	—	—	—	—	—	2.000,268
(тоже) . . . . .	934,524							
Привислянская (доп. обл. кап.) . . . . .	2.935,950	—	—	—	—	—	—	2.935,950
Харьково-Никол. (доп. обл. кап.) . . . . .	1.714,286	—	—	—	—	—	—	1.714,286
Кур -Харьк.-Азовс. (доп. обл. кап.) . . . . .	3.095,238	—	—	—	—	—	—	3.095,238
Орловско-Грязская (доп. обл. кап.) . . . . .	2.529,762	—	—	—	—	—	—	2.529,762
Тамбово-Саратов. (доп. обл. кап.) . . . . .	2.218,857	—	—	—	—	—	—	2.218,857
Московско-Брестс. (доп. обл. кап.) . . . . .	15.651,960	—	—	—	—	—	—	15.651,960
	545.393,308 р. 11 к. мет.	—	ф. ст. 12.000,000	ф. ст. 12.000,000	ф. ст. 15.000,000	ф. ст. 15.000,000	ф. ст. 13.620,573	122.764,706 р. мет.

Приняты же облигации обществъ Правительствомъ по слѣдующимъ цѣнамъ:

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Облигаціонные капиталы, оставшіеся въ распоряженіи Правительства и вошедшіе въ составъ консолидированныхъ облигацій.		По какой цѣнѣ приняты Правительствомъ.	Дополнительные облигаціонные капиталы.	По какой цѣнѣ приняты Правительствомъ.
	Рубли метал.	Фунт. стерл.			
Шуйско-Ивановская . . . . .	2.548,800	407,808	75 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
Балтійская . . . . .	4.710,500	753,680	88 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	1.065,744	94 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
	—	—	—	934,524	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Новоторжская . . . . .	3.309,800	529,568	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
Уральская . . . . .	18.794,500	—	96 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	14.308,585	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Новгородская . . . . .	2.432,198	—	96 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
Привислянская . . . . .	15.562,500	2.490,000	88 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	2.935,950	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Московско-Брестская . . . . .	19.530,000	3.124,800	75 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	15.651,960	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Рязско-Вяземская . . . . .	22.405,750	3.584,920	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
Московско-Курская . . . . .	41.704,000	6.672,640	—	—	—
Курско-Харьково-Азовская . . . . .	—	—	—	3.095,238	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Лозово-Севастопольска . . . . .	24.502,500	3.920,400	76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	5.304,265,52	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Донецкая . . . . .	17.105,000	—	96 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
Московско-Ярославско-Вологодск.	4.400,000	704,000	75 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
Грязе-Царицынская . . . . .	15.600,000	2.496,000	75 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
	554.743	88.758	76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
Орловско-Грязская . . . . .	—	—	—	2.529,762	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Риго-Динабургская . . . . .	3.096,000	495,360	75 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
Митавская . . . . .	2.992,200	478,752	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
	393,000	62,800	88 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
Харьково-Николаевская . . . . .	14.016,000	2.242,560	76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	1.714.286	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
	9.106,750	—	96 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
Либаво-Роменская . . . . .	21.350,109	3.416,017	76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	5.864,558	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
	2.160,000	345,600	88 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
	8.526,000	1.364,160	75 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
	5.973,300	955,728	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Облигаціонные капиталы, оставшіеся въ распоряженіи Правительства и вошедшіе въ составъ консолидированныхъ облигацій.		По какой цѣнѣ приняты Правительствомъ.	Дополнительные облигаціонные капиталы.	По какой цѣнѣ приняты Правительствомъ.
	Рубли метал.	Фунт. стерл.			
Юго-Западныя . . . . .	47.445,000	7.591,200	—	2.857,143	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
	30.433,500	4.869,360	75 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
	3.500,000	560,000	90 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
Фастовская . . . . .	11.022.000	1.763,520	88 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
Козлово-Воронежско-Ростовская.	23.609.250	3.777,480	75 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	3.409,090, <sup>81</sup>	88 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
	2.417,000 <sup>1)</sup>	386,720	—	—	—
	4.900.459	784,073	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	3.777,218, <sup>75</sup>	96 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Ростово-Владикавказская . . . .	20.416.200	3.266,592	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	3.189,250	96 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Тамбовско-Саратовская . . . . .	20.160.910	3.225,745	66 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	2.218,857	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Рязско-Моршанская . . . . .	—	—	—	1.198,440, <sup>33</sup>	88 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Моршанско-Сызранская . . . . .	16.844,400	2.695,104	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
	607,766, <sup>60</sup>	97,242	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	521,800	96 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Оренбургская . . . . .	19.271,250	3.083,400	88 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
Закавказская . . . . .	3.000,000 <sup>3)</sup>	480,000	—	7.590,000	84 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Путиловская . . . . .	2.825,250	—	96 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	—	—
	467.226,635, <sup>60</sup>	66.713.987	—	78.166,672, <sup>51</sup>	—

Въ составъ консолидированныхъ облигацій, какъ видно изъ предшествовавшихъ двухъ таблицъ, вошли дополнительные облигаціонные капиталы желѣзнодорожныхъ обществъ на сумму

$$\begin{aligned} & \text{Руб. мет. } 78.166,672,<sup>51</sup> = \\ & \text{— Руб. кред. } 90.764,408,<sup>08</sup> \end{aligned}$$

Эта сумма представляетъ дополнительные капиталы, заключающіеся въ облигаціяхъ, оставленныхъ за Правительствомъ. Но кромѣ этихъ капиталовъ разрѣшались самимъ обществамъ, согласно ихъ уставамъ, выпуски какъ облигацій, такъ и акцій, причисленные затѣмъ къ основнымъ ихъ капиталамъ, и наконецъ предположены новыя увеличенія облигаціонныхъ капиталовъ, въ счетъ которыхъ Правительство выдавало обществамъ авансы, составившіе къ 1 января 1881 г. сумму въ

$$\begin{aligned} & \text{Руб. мет. } 7.567.636,<sup>22</sup> \text{ и Руб. кред. } 52,083,620,<sup>13</sup> = \\ & \text{— Руб. кред. } 60.870,894,<sup>86</sup> \end{aligned}$$

На какія потребности дорогъ оказалось нужнымъ увеличеніе облигаціонныхъ ихъ капиталовъ можно видѣть изъ прилагаемой здѣсь таблицы.

<sup>1)</sup> Сумма эта передана Войску Донскому.

<sup>2)</sup> Эта сумма составляетъ дополнительный капиталъ Моршанско-Сызранской дороги, но она означена въ этой графѣ, потому что въ консолидированныхъ облигаціяхъ 5-го выпуска значится въ фунтахъ стерлинговъ.

<sup>3)</sup> Облигаціи эти переданы, на основаніи § 4 дополнительныхъ условий къ концессіи, утвержденныхъ 7 Апрѣля 1870 года, Правительству которое предоставляетъ себѣ право выпуска ихъ когда и какъ оно найдетъ это для себя удобнымъ.

НАИМЕНОВАНИЕ ДОРОГЪ.	Время утвержде- нія предположе- ній объ увеличе- ніи облигаціон- ныхъ капиталовъ.	Суммы, разрѣшен- ныя къ выдачѣ авансомъ въ счетъ увеличенія облигац. капиталовъ.	ДЛЯ КАКОГО НАЗНАЧЕНІЯ.
		Руб мет.	
Уральская . . . . .	25 Янв. 1880 г.	1.001,925	— На образованіе оборотнаго капитала.
	4 Июля 1879 г.	556,892	— На усиленіе провозной силы дороги. Согласно Уставу.
	25 Июля 1880 г.	100,000	— На покрытіе дефицита.
	28 Марта 1880 г.	3.573,494	— а приобрѣтеніе подвижнаго состава.
Привислянская . . . . .	31 Декаб. 1877 г.	5.232,311 375,000	— На усиленіе перевозочной способности дороги.
	22 Мая 1876 г.	2.704,198	— На приведеніе дороги въ положеніе соотвѣтствующее потр. движ.
Московско-Бресткая . . . . .	22 Мая 1876 г.	2.704,198	— На приведеніе дороги въ положеніе соотвѣтствующее потр. движ.
	23 Апр. 1876 г.	654.857	74 На образованіе оборотнаго капитала
Рязско-Вяземская . . . . .	1 Февр 1880 г.	700,000	-- На покрытіе дефицита.
	26 Авг. 1877 г.	417,000	— На усиленіе перевозочной способности дороги.
	1 Нояб. 1878 г.	600,000	— На покрытіе дефицита.
	20 Авг. 1879 г.	192,885	26 На исправленіе мостовъ.
Курско-Харьково-Азовская.	1 Февр. 1880 г.	1 100,000	— На покрытіе дефицита.
	31 Дек. 1877 г.	3.664,843 2.820,683	— На приобрѣтеніе подвижнаго состава и на устройство помѣщеній.
	28 Мар. 1880 г.	2.139,840	— На приобрѣтеніе рельсовъ и подвижнаго состава.
	7 Мая 1876 г.	4.960,523 300,000	— На пополненіе дефицита.
Лозово-Севастопольская . . . . .	7 Мая 1876 г.	300,000	— На пополненіе дефицита.
	5 Нояб. 1876 г.	740,921	— На пополненіе дефицита.
	въ 1879 г.	1.000,000	— На производство работъ по усиленію провозоспособ- ности.
	28 Мар. 1880 г	3.517,234	— На приобрѣтеніе рельсовъ и подвижнаго состава.
Донецкая . . . . .	5 Нояб 1880 г.	331,597	- На покрытіе дефицита.
	5 > >	291,008	— На увеличеніе оборотнаго капитала.
	28 Ф.и19Д.1880г.	6 189,760 450,000	— На покрытіе дефицита.
	24 Дек. 1871 г.	400,000	— На образованіе оборотнаго капитала.
Грязе-Царицынская . . . . .	23 Июня 1872 г.	400,000	— тоже.
	20 Дек. 1874 г.	200,000	— тоже.
	19 Июня 1874 г.	155,183	— На усиленіе перевозочныхъ средствъ.
	17 Мар. 1878 г.	4.800,000	— Для реализаціи основнаго акціонернаго капитала Волго- Донской желѣзной дороги.
Орловско-Грязская . . . . .	17 Дек. 1876 г.	5.800,000 и 155,183	—
	27 Июня 1875 г	209,050	48 На дополнительныя работы.
	17 Дек. 1876 г.	400,000	— На приобрѣтеніе подвижнаго состава.
	17 > >	495,000	— На образованіе оборотнаго капитала.
Орловско-Грязская . . . . .	31 Дек. 1877 г.	737,739	— На приобрѣтеніе подвижнаго состава и на устройство помѣщеній.
		737,739	—
		и 1.104,050	48

НАИМЕНОВАНИЕ ДОРОГЪ.	Время утвержденія предположеній объ увеличеніи облигаціонныхъ капиталовъ.	Суммы, разрѣшенныя къ выдачѣ авансомъ въ счетъ увеличенія облигац. капиталовъ.	ДЛЯ КАКОГО НАЗНАЧЕНІЯ.
		Руб. мет.	
Риго-Динабургская . . . .	24 Мар. 1878 г.	825,600	— На выкупъ акцій Риго-Большерааской желѣз. дороги.
	1 Мар. 4 Сеп. 1874 г.	210,000	— На усиленіе перевозочныхъ средствъ и на дополнительные работы.
	въ 1877 г.	30,000	— На исправленіе поврежденій отъ разлива водъ.
		1.065,600	—
Харьково-Николаевская . . .	13 Юня 1880 г.	3.430,461	— Для укладки второй пары рельсъ и на приобрѣтеніе подвижнаго состава.
Либаво-Роменская *). . . .	30 Апр. 1876 г.	3.217,500	— На выкупъ акцій Либавской желѣзной дороги.
		1.299,360	— На образованіе оборотнаго капитала.
		990,000	— На приобрѣтеніе подвижнаго состава.
		5.506,860	—
Кіево Брестская . . . . .	25 Апр. 1875 г.	1.589,689	— На покрытіе дефицита по строительному капиталу.
	17 Дек. 1876 г.	461,858	— то же
	31 Дек. 1877 г.	1.387,100	— На усиленіе перевозочныхъ средствъ.
	по уставу.	2,687,275	— На дополнительные работы.
		3.438,647	—
		и 2.687,275	—
Бресто-Граевская . . . . .	22 Мая 1877 г.	460,000	— На уплату за изготовленныя 5000 тоннъ рельсовъ.
	31 Дек. 1877 г.	99,500	— Для усиленія перевозочныхъ средствъ.
		559,500	—
Юго-Западныя . . . . .	по уставу.	4 063,000	— На образованіе оборотнаго капитала.
Фастовская. . . . .	9 Мая 1880 г.	312,109	— то же.
Ростово-Владикавказская . .	3 Дек. 1876 г.	817,420	13 На образованіе оборотнаго капитала, сверхъ назначеннаго по расцѣпной вѣдомости.
	17 » »	682,580	— Для покрытія дефицита по эксплуатаціи.
	16 Мар 1879 г.	726,267	— Для усиленія ремонтныхъ средствъ подвижнаго состава и для работъ по укрѣпленію дам.
		2.226,267	13
Тамбовско-Саратовская . . .	22 Юня 1875 г.	916,929	74 На сверхъ-концессионныя работы.
Рязско-Моршанская. . . . .	28 Апр. 1878 г.	80,000	— На постройку вѣтви для соединенія съ Рязеко-Вяземской желѣзной дороги.
Оренбургская . . . . .	6 Юля 1879 г.	4.000,000	— На работу по устройству моста чрезъ р. Волгу и на образованіе оборотнаго капитала.
		52.083,620	13
		7.567,636	22
Итого. . . . .	Руб. кред.	60.870,894	80

\*) Сверхъ того на основаніи Высочайше утвержденнаго 11 Января 1880 года Положенія Комитета Министровъ разрѣшено на производство работъ по усиленію провозоспособности дороги увеличить облигаціонный капиталъ до 28.000,000 руб. Высочайше же утвержденнымъ 27 Марта 1881 года Положеніемъ Комитета Министровъ представлено Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія войти въ новое разсмотрѣніе вопроса объ усиленіи этой дороги, имѣя при этомъ въ виду необходимость ограничиться самыми неотлагательными работами.

Но эти суммы не дают понятія о цифрахъ, на которыя будутъ увеличены облигаціонные капиталы перечисленныхъ двадцати дорогъ, такъ какъ при выдачѣ авансовъ ставилось обществамъ условіемъ, что облигаціонные ихъ капиталы должны быть увеличены на сумму, которая окажется необходимою для реализаціи авансовъ, и что облигаціи должны быть оставлены за Правительствомъ по цѣнѣ и условіямъ, опредѣленіе которыхъ предоставлено Министру Финансовъ. По нѣкоторымъ обществамъ увеличенія облигаціонныхъ капиталовъ должны соответствовать не только суммамъ выданныхъ авансовъ, но и процентамъ, которые причтутся Правительству со дня отпуски авансовъ по день реализаціи облигацій. Почти по всѣмъ перечисленнымъ дорогамъ условія увеличенія облигаціонныхъ капиталовъ еще не опредѣлены, а потому Комисіи не представилось возможности выразить абсолютно точною цифрою сумму разрѣшенныхъ дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Въ такомъ же можно сказать неопредѣленномъ положеніи, какъ и дополнительные облигаціонные капиталы, находятся нѣкоторыя значительныя суммы, ассигнованныя на усиленіе дорогъ, какъ на примѣръ сумма въ 25.159,573 руб., назначенная дополнительнымъ кредитомъ по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія, по Высочайше утвержденному 22 Августа 1877 года мнѣнію Государственнаго Совѣта и Высочайше же утвержденному 31 Декабря того же года положенію Комитета Министровъ, на усиленіе подвижнаго состава и устройство полустапцій по десяти дорогамъ на случай блокады балтійскихъ портовъ. Дороги эти— Орловско-Грязская, Варшавско-Тереспольская, Кіево-Брестская, Рязско-Вяземская, Либаво-Роменская, Курско-Харьково-Азовская, Привислянская, Бресто-Граевская и Динабург-Витебская. Означенная сумма отпускалась по частямъ, по требованію Министерства Путей Сообщенія, и затѣмъ выдавалась обществамъ на уплату за произведенныя работы по усиленію дорогъ. Относительно распредѣленія этой суммы между дорогами, а также относительно зачисленія произведенныхъ изъ нея выдачъ обществамъ въ ссуды или обращенія ихъ на эксплуатаціонный расходъ соглашенія между Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія еще не послѣдовало. Такъ какъ вышеозначенная сумма 25.159,573 руб. израсходована на дополнительные строительныя работы, то она и должна быть разсматриваема въ числѣ капиталовъ, употребленныхъ на сооруженіе желѣзнодорожной сѣти.

Причисливъ и эту сумму къ суммамъ дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ и авансовъ въ счетъ предположенныхъ увеличеній этихъ капиталовъ окажется, что дополнительные работы по приведенію въ лучшее состояніе сооруженныхъ и открытыхъ для движенія дорогъ обошлись въ 176.794,875,89 р. кред.

Такая значительная ссуда Правительства обществамъ на дополнительные сооруженія и разнаго рода улучшенія на желѣзныхъ дорогахъ, разрѣшенная къ выдачѣ въ теченіи послѣднихъ четырехъ лѣтъ, заставила Комисію обратить особое вниманіе на ислѣдованіе вопроса—какія причины вызвали необходимость такихъ широкихъ дополнительныхъ сооруженій на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ?

Ислѣдованія Комисіи по этому предмету привели ее къ слѣдующимъ заключеніямъ.

При постройкѣ нашихъ желѣзныхъ дорогъ обращалось главное вниманіе на техническую сторону дѣла и недостаточно взвѣшивались потребности торговли и промышленности района, тяготящаго къ дорогѣ. По этому иногда въ непродолжительномъ времени по открытіи той или другой дороги оказывалось, что дорога или не въ состояніи была перевозить всѣ предъявленные ей мѣстные грузы, или не могла пропускать транзитные грузы, получаемые отъ сосѣднихъ дорогъ. Такимъ образомъ явилась потребность усиливать провозоспособность дорогъ.

Но большая часть желѣзныхъ дорогъ не могла произвести необходимыхъ для усиленія ихъ дѣятельности работъ собственными средствами. А потому обществамъ такихъ дорогъ разрѣшалось увеличеніе облигаціонныхъ ихъ капиталовъ, съ выдачею имъ въ счетъ этихъ увеличеній авансовъ, при чемъ Правительство сохраняло за собою право по выпускѣ облигацій оставить ихъ за собою.



Были и другого рода примѣры. Нѣкоторыя общества и особенно тѣ, процентныя бумаги которыхъ гарантированы Правительствомъ, оставались совершенно равнодушными къ неудовлетворительному состоянію своихъ дорогъ по отношенію къ силѣ ихъ дѣятельности. Въ такихъ случаяхъ Министерство Путей Сообщенія предъявляло требованія обществамъ произвести тѣ или другія дополнительные работы, съ отнесеніемъ ихъ временно на счетъ дохода отъ эксплуатаціи. Затрата же чистаго дохода не на прямое его назначеніе служила причиною увеличенія приплатъ Правительства по гарантіи, а вмѣстѣ съ тѣмъ и возрастанія долговъ обществъ Правительству, по которымъ многія изъ нихъ не въ состояніи даже были выплачивать нараставшіе на нихъ проценты. Въ такомъ критическомъ положеніи обыкновенно практиковался слѣдующаго рода выходъ: увеличивался облигаціонный капиталъ общества, съ зачетомъ въ него суммъ чистаго дохода, затраченнаго на производство работъ и на приобрѣтеніе матеріаловъ.

Нельзя упускать изъ виду еще одного важнаго обстоятельства, несомнѣнно вліявшаго на ненормальный ходъ дѣла по усиленію нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Коммисія неоднократно получала заявленія отъ правленій обществъ и желѣзнодорожныхъ управленій, что въ нѣкоторыхъ работахъ, произведенныхъ дорогами по требованію Министерства Путей Сообщенія, не было вовсе надобности и что самое увеличеніе облигаціоннаго капитала отяготило многія общества. Конечно Министерство Путей Сообщенія, какъ вѣдомство чисто технического характера, стремилось болѣе всего къ усовершенствованію дорогъ въ техническомъ отношеніи и мало вникало въ денежную сторону дѣла, вслѣдствіе чего требованія производства дополнительныхъ работъ, которыя оно предъявляло дорогамъ, часто не сообразовались съ финансовыми ихъ средствами. Такъ какъ Высочайше утвержденнымъ 6 Мая 1880 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта предоставлено Министру Финансовъ принять зависящія мѣры, чтобы изъ доходовъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ не производились расходы, несоотвѣтствующіе прямому ихъ назначенію, а по многимъ дорогамъ необходимо должны быть произведены дополнительные работы, то вопросъ о производствѣ желѣзнодорожными обществами дополнительныхъ работъ и объ увеличеніи ихъ облигаціонныхъ капиталовъ требуетъ, по мнѣнію Коммисіи, коренной разработки совмѣстными силами вѣдомствъ, соприкасающихся съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ.

Наконецъ поводомъ къ увеличенію облигаціонныхъ капиталовъ нѣкоторыхъ обществъ служили дефициты. Изъ сдѣланнаго выше перечисленія обществъ, получившихъ авансы въ счетъ предполагаемыхъ увеличеній облигаціонныхъ капиталовъ ихъ, видно, что общество Ряжско-Вяземской дороги изъ числа выданныхъ ему 3.664,843 руб. въ теченіи послѣднихъ четырехъ лѣтъ получило на покрытіе дефицита 2.400,000 руб. Такъ какъ дополнительный облигаціонный капиталъ этой дороги уже назначено оставить за Правительствомъ по цѣнѣ и условіямъ, которыя будутъ опредѣлены Министромъ Финансовъ, и если для реализаціи этого капитала и ему подобныхъ потребуется сдѣлать Правительству новый выпускъ консолидированныхъ облигацій или какой либо другой заемъ, то вся тяжесть уплаты процентовъ и погашенія по такимъ капиталамъ, при бездоходности дорогъ, ляжетъ на Правительство. За обществами же будутъ накапливаться по платежамъ процентовъ недоимки и затѣмъ, по всей вѣроятности, потребуются опять ссуды на покрытіе новыхъ дефицитовъ, а чрезъ нѣсколько лѣтъ явится необходимость зачестъ недоимки и ссуды въ новое увеличеніе облигаціоннаго капитала. Въ такомъ положеніи, въ сожалѣнію, находится не одна Ряжско-Вяземская дорога.

Очевидно, что существовавшая до сихъ поръ система — обращать на дополнительный облигаціонный капиталъ дороги ея долги, при очевидной ихъ неоплатности, — есть мѣра чисто искусственная, компромиссъ, посредствомъ котораго на нѣкоторое время успокоивались обѣ стороны, но самое дѣло отъ этого рѣшительно ничего не выигрывало, или даже непремѣнно проигрывало въ будущемъ. Вотъ почему Коммисія полагала бы нужнымъ для руководства на будущее время разрѣшить такого рода общіе финансовыя вопросы: 1) до какой предѣльной цифры можетъ быть увеличиваемъ облигаціонный капиталъ желѣзныхъ дорогъ, если цѣнность сооруженій дороги не увеличивается пропорціо-

нально увеличенію ея облигаціоннаго капитала, и 2) на основаніи какихъ данныхъ слѣдуетъ опредѣлять цифру и возможность увеличенія облигаціоннаго капитала.

Россія въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ имѣетъ весьма много общаго съ Франціею. Какъ во Франціи сооруженіе сѣти желѣзныхъ дорогъ производилось частными компаніями при самомъ энергичномъ содѣйствіи правительства второй имперіи, такъ и въ Россіи Правительство не щадило жертвъ для скорѣйшаго сооруженія предначертанныхъ имъ рельсовыхъ путей и для поддержанія дѣятельности акціонерныхъ обществъ, образовавшихся съ цѣлью постройки и эксплуатаціи отдѣльныхъ частей желѣзнодорожной сѣти. Въ обоихъ государствахъ главная цѣль была достигнута. Франція начала сооруженіе желѣзныхъ дорогъ нѣсколько ранѣе Россіи, а потому уже къ 1868 году главнѣйшія линіи сѣти были готовы и въ упомянутомъ году открыто было для движенія французскихъ желѣзныхъ дорогъ 15,669 километровъ (\*), постройка которыхъ обошлась въ 7.882.000,000 франк. Изъ этой суммы государствомъ затрачено (въ видѣ субсидій и работъ, не считая ссудъ, сполна уплаченныхъ компаніями) до 1.446 000,000 фр. Или же участіе французскаго правительства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ выразится всего 18,34% (\*\*).

Совсѣмъ въ другомъ видѣ представляется участіе русскаго Правительства въ капиталахъ, затраченныхъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ имперіи. Для болѣе яснаго представленія о степени этого участія необходимо сдѣлать обзоръ въ этомъ отношеніи всѣхъ перечисленныхъ выше видовъ желѣзнодорожныхъ капиталовъ.

1) Облигаціи Николаевской желѣзной дороги представляютъ заемъ Правительства подъ обезпеченіе линіи, сооруженной всецѣло на средства государства, и съ платежомъ по нимъ 4% ежегоднаго дохода. На основаніи Высочайшаго повелѣнія 18 Іюня 1867 года суммы, вырученныя отъ помѣщенія Николаевскихъ облигацій, вошли въ составъ экстраординарныхъ ресурсовъ, спеціально назначенныхъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ. По этому всю сумму Николаевскихъ облигацій 144.437,500 руб. мет. слѣдуетъ разсматривать, какъ капиталъ, затраченный Правительствомъ въ желѣзнодорожное дѣло, по которому выплачивается ежегодно 6.009,125 руб. мет. процентовъ и погашенія, въ возвратъ коихъ Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ вноситъ ежегодно въ казну 7.200,000 руб. кред.

2) Шесть выпусковъ консолидированныхъ облигацій на сумму 69.000,000 фунт. стерл. и 150.000,000 руб. мет. нарицательнаго капитала, составляющихъ государственные займы, реализованные взаменъ облигаціонныхъ капиталовъ обществъ желѣзныхъ дорогъ, оставленныхъ за Правительствомъ, на сумму 545.393,308 руб. мет. Займы эти сдѣланы съ спеціальною цѣлью — частью пополнить затраты Государственнаго Казначейства на постройку правительственныхъ линій дорогъ, сданныхъ внослѣдствіи въ эксплуатацію частнымъ обществамъ, частью же на воспособленіе этимъ обществамъ. Правительство ежегодно уплачиваетъ по означеннымъ займамъ процентовъ и погашенія 27.808,165 руб. мет., въ возвратъ которыхъ общества вносятъ чистые свои доходы, на основаніи уставовъ и концессій.

3) Акціи обществъ желѣзныхъ дорогъ, принадлежація Правительству, какъ было уже объяснено, на сумму 22.783,150 руб. мет. и 38 171,750 руб. кред., представляютъ или затраты на сооруженіе правительственныхъ линій, переданныхъ потомъ частнымъ обществамъ, — какъ на примѣръ акціи общества Юго-Западныхъ дорогъ, — или же Правительство приобрѣтало акціи нѣкоторыхъ обществъ съ цѣлью воспособленія имъ въ ихъ финансовыхъ оборотахъ, — какъ на примѣръ акціи Грязе-Царицынской дороги.

4) Участіе Правительства въ облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталахъ обществъ, гарантированныхъ имъ и составляющихъ сумму 455.206,770 руб. мет. и 90.197,633,50 руб. кред.,

(\*) 1 верст. = 1,0667 километр.

(\*\*) Statistique Centrale des chemins de fer français. 1868. (Documents financiers).

должно быть измѣряемо maximum'омъ гарантированнаго по нимъ наименьшаго дохода. Полный размѣръ правительственной гарантіи по этимъ капиталамъ составляетъ 21.742,557,81 руб. мет. и 5.991,462,08 руб. кред. (\*).

5) Авансы въ счетъ предположенныхъ увеличеній облигаціонныхъ капиталовъ нѣкоторыхъ дорогъ, какъ было уже упомянуто, составляющіе сумму 52.083,620,13 руб. кред. и 7.567,636,22 руб. мет., а также суммы, израсходованныя на усиленіе дорогъ, должны быть принимаемы въ расчетъ при исчисленіи затратъ, произведенныхъ на тѣ или другія потребности дорогъ, но по нимъ нельзя опредѣлить тѣхъ номинальныхъ суммъ, на которыя будутъ увеличены облигаціонные капиталы обществъ, получившихъ эти авансы.

6) Наконецъ послѣднюю группу капиталовъ, употребленныхъ въ желѣзнодорожное дѣло, составляютъ облигаціи и акціи, выпущенныя обществами безъ всякаго участія Правительства, на сумму 117.736,456 руб. мет. и 45.274,401 руб. кред., изъ которыхъ нѣкоторыя тоже находятся въ распоряженіи Правительства за уступленные обществамъ участки дорогъ, какъ на примѣръ за Елисаветградско-Крюковскій участокъ, переданный обществу Харьковско-Николаевской дороги, или служатъ обезпеченіемъ ссудъ, какъ на примѣръ акціи Константиновской дороги.

7) Къ затратамъ Правительства въ желѣзнодорожное дѣло, безъ сомнѣнія, слѣдуетъ кромѣ того причислить:

а) Долгъ, образовавшійся за обществами изъ суммъ, выданныхъ имъ въ разное время въ счетъ гарантіи наименьшаго дохода по ихъ акціямъ и облигаціямъ, который съ процентами на эти суммы къ 1 Января 1880 года составлялъ 14.546,344,05 руб. мет. и 191.559,221,19 руб. кред.

б) Недоимки числящіяся за обществами по уплатѣ процентовъ и погашенія по облигаціямъ, вошедшимъ въ консолидированные займы и составлявшія къ 1 Января 1880 г. сумму 123.212,690,74 руб. мет. и 5.115,374,84 руб. кред.

в) Разнаго рода ссуды и авансы обществамъ изъ желѣзнодорожнаго фонда, которыхъ къ 1-му Января 1880 года числилось на сумму 129.212,178,08 руб. кред. и 14.144,437,05 руб. мет.

г) Издержки Правительства на изготовленіе желѣзнодорожныхъ принадлежностей, на постройку дорогъ, на производство изысканій и всѣ прочіе расходы по желѣзнымъ дорогамъ, составлявшія къ 1 Января 1881 года—92.072,064,52 руб. кред. (\*\*).

Всѣ же эти затраты къ 1 Января 1880 года простиралась на сумму: 151.903,471,84 р. мет. и 417.958,938,63 руб. кред.

Изъ изложенныхъ данныхъ видно, что денежное участіе Правительства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ было весьма разнообразное, но во всякомъ случаѣ его можно разсматривать въ трехъ главныхъ видахъ:

- а) капиталы, затраченные самимъ Правительствомъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ;
- б) капиталы, реализованные при посредствѣ Правительства и по которымъ оно обязалось выплачивать гарантированный имъ извѣстный ежегодный доходъ;
- в) затраты, произведенныя Правительствомъ на разнаго рода воспособленія обществамъ желѣзныхъ дорогъ и заводамъ, изготовляющимъ желѣзнодорожныя принадлежности;
- г) ежегодныя приплаты Правительства процентовъ и погашенія по гарантированнымъ имъ облигаціямъ и акціямъ, выпущеннымъ самими обществами желѣзныхъ дорогъ.

Конечно выразить это участіе одною общеою цифрою было бы большою натяжкой, въ виду разнообразныхъ его формъ. Но изъ сопоставленія всѣхъ приведенныхъ данныхъ должно прійти къ заключенію, что едва-ли сумма, выражающая участіе, принятое Правительствомъ въ сооруженіи сѣти желѣзныхъ дорогъ въ имперіи и въ дальнѣйшемъ пособіи желѣзнодорожнымъ обществамъ, не превзойдетъ сумми суммъ складочныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ. По этому трудно

(\*) Сумма полного размѣра гарантіи взята по счету къ 1 Января 1881 года.

(\*\*) Цифра эта заимствована изъ отчета Государственнаго Контроля по исполненію Государственной росписи.

оспаривать мнѣніе утверждающее, что сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Россіи выстроена на средства государства, хотя по видимому въ сооружеіи ея принимали участіе частныя общества, начинавшія свои предпріятія съ извѣстными, опредѣленными по ихъ уставамъ капиталами.

Но кромѣ перечисленныхъ, произведенныхъ уже Правительствомъ затратъ въ желѣзнодорожное дѣло оно поставлено въ необходимость дѣлать на него новыя постоянныя затраты и притомъ въ такихъ размѣрахъ, которые стали обременительными для государства. Затраты эти состоятъ въ приплатахъ Правительства процентовъ и погашенія по гарантированнымъ имъ процентнымъ бумагамъ обществъ и въ ежегодныхъ уплатахъ значительныхъ суммъ процентовъ по консолидированнымъ займамъ, почти совсѣмъ невозмѣщаемыхъ обществами. Затраты эти тѣмъ болѣе обременительны для государства, что въ строгомъ смыслѣ они почти не принадлежатъ къ расходамъ возвратнымъ, по крайней мѣрѣ въ ближайшемъ будущемъ, такъ какъ возмѣщеніе ихъ отъ обществъ обусловлено полученіемъ послѣдними прибылей отъ ихъ предпріятій. По высказанному Коммисіи нѣкоторыми финансистами и желѣзнодорожными дѣятелями мнѣнію долги обществъ по гарантіи ихъ акцій и облигацій и по недоимкамъ, числящимся за ними по уплатѣ процентовъ и погашенія по облигаціямъ, принятымъ Правительствомъ, не могутъ быть даже причислены къ долговымъ обязательствамъ, которые подлежатъ удовлетворенію изъ имущества дорогъ въ случаѣ ликвидаціи дѣлъ обществъ. Это долги безъ срока и едва-ли правильно, по мнѣнію одного банковаго дѣятеля, заявленному имъ Коммисіи, включать эти долги въ активъ баланса по счетамъ обществъ.

Хотя конечно было бы неумѣстно входить въ пререканія по поводу послѣдняго заключенія, слишкомъ уже пристрастнаго, но одни уже подобныя заявленія служатъ доказательствомъ, что Правительство недостаточно оградило свои интересы въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ и что вообще участіе его въ нихъ обставлено невыгодными для него условіями во многихъ отношеніяхъ. Коммисіи при ея изслѣдованіяхъ весьма рѣзко бросился въ глаза тотъ фактъ, что Правительство не распространило до сихъ поръ своего вліянія на желѣзнодорожное хозяйство и особенно на веденіе обществами своихъ денежныхъ оборотовъ. Явленіе это объясняется впрочемъ тѣмъ обстоятельствомъ, что Правительство, стремясь къ поощренію дѣятельности желѣзнодорожныхъ обществъ, предоставляло по договорамъ съ ними (концессіи и уставы) весьма широкія льготы и права, которыя въ настоящее время стали равно тяжелыми какъ для государства, такъ и для публики, пользующейся услугами дорогъ.

Къ числу главнѣйшихъ недостатковъ въ направленіи и веденіи у насъ желѣзнодорожнаго дѣла, вліяющихъ съ ущербомъ на интересы Правительства собственно въ финансовомъ отношеніи, по мнѣнію Коммисіи, слѣдуетъ отнести:

1) Отсутствіе правительственнаго контроля надъ эксплоатаціею желѣзныхъ дорогъ и надъ денежными оборотами ихъ обществъ.

2) Отсутствіе въ правленіяхъ обществъ многихъ желѣзныхъ дорогъ, пользующихся правительственною гарантіею, членовъ отъ Правительства.

3) Возможность отдѣльнымъ лицамъ, располагающимъ большимъ числомъ акцій, составлять искусственныя акціонерныя собранія и выбирать въ члены правленій людей, ими намѣченныхъ.

Право правительственной повѣрки отчетовъ обществъ желѣзныхъ дорогъ оговорено во всѣхъ ихъ уставахъ, кромѣ дорогъ Царскосельской и Тамбово-Козловской. Въ первыхъ по времени уставахъ обществъ объ этомъ правѣ упоминается въ общихъ чертахъ. Въ уставахъ, утвержденныхъ въ періодъ времени съ 1865 по 1870 годъ, оно опредѣлено въ такомъ смыслѣ, что для наблюденія за дѣйствительностью приходовъ и расходовъ по эксплоатаціи дорогъ Министерство Путей Сообщенія можетъ командировать особыхъ чиновниковъ и въ концѣ каждаго года назначать коммисіи для пересмотра отчетности и книгъ обществъ, причемъ общества обязаны представлять по требованію коммисій всѣ нужныя свѣдѣнія по своей отчетности. Въ уставахъ же, утвержденныхъ, начиная съ 1870 года, обозначено, что Правительство можетъ командировать особыхъ чиновниковъ для наблюденія за дѣйствительностью приходовъ и расходовъ обществъ по эксплоатаціи дорогъ и кромѣ того въ нихъ

пояснено, что комисіи, назначаемыя въ концѣ каждаго года для повѣрки отчетовъ и книгъ обществъ, состоятъ изъ членовъ со стороны Министерства Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственнаго Контроля. Однакожъ ни въ одномъ изъ уставовъ обществъ желѣзныхъ дорогъ не указывается способа повѣрки отчетовъ общества, а также не указаны приемы для опредѣленія количества чистаго дохода дорогъ. Точно также не указано въ уставахъ — какою властью и какимъ образомъ должны быть разрѣшаемы недоразумѣнія между правленіями обществъ и комисіями.

Кругъ дѣятельности самихъ ревизующихъ комисій также не опредѣленъ особыми постановленіями. По этому и самая ревизія оборотовъ желѣзныхъ дорогъ имѣла до сихъ поръ характеръ почти случайный, а ревизіонные выводы комисій долгое время оставались безъ разсмотрѣнія и не получали примѣненія на практикѣ.

Вслѣдствіе такого хода дѣла повѣрка оборотовъ желѣзнодорожныхъ обществъ чрезъ особыя смѣшанныя ревизіонныя комисіи производилось весьма медленно, несмотря на неоднократныя заявленія Государственнаго Контроля о необходимости болѣе регулярнаго назначенія означенныхъ комисій.

Въ приводимой здѣсь таблицѣ показано время, за которое желѣзнодорожныя общества подлежатъ правительственной ревизіи, а также время, за которое не была произведена эта ревизія:

Наименованіе обществъ желѣзныхъ дорогъ.	За какое время общества подлежатъ правительственной ревизіи.	За какое время общества были обревизованы.
<b>I. Общества гарантированныхъ Правительствомъ желѣзныхъ дорогъ.</b>		
<i>А. Подлежащія ревизіи за 10 мѣтъ и болѣе:</i>		
Риго-Динабургской.		
а) по Риго Динабургскому участку . . . . .	Съ 12 Сент. 1861 г. по 1880 г.	Ревизія производилась со времени открытія дороги, съ 1 Ноября 1873 г. по 1876 годъ.
б) по Риго-Большераа-скому участку . . . . .	Съ 1 Января 1876 г. по 1880 г.	
Московско-Рязанской . . . . .	Съ 20 Юля 1862 г. по 1880 г.	
Московско-Ярославской . . . . .		
а) по Московско-Ярославскому участку . . . . .	Съ 18 Августа 1862 г. по 1880 г.	
б) по Ярославо-Вологодскому участку . . . . .	Съ 8 Января 1872 г. по 1880 г.	
Динабурго-Витебской . . . . .	Съ 24 Мая 1866 г. по 1880 г.	
Рязанско-Козловской . . . . .	Съ 5 Сентября 1866 г. по 1880 г.	
Курско-Кіевской . . . . .	Съ 14 Нояб. 1868 г. по 1880 г.	
Грязе-Царицынской . . . . .		
а) по Грязе-Царицынскому участку . . . . .	Съ 4 Декабря 1869 г. по 1880 г.	Кромѣ того по Волго-Донскому участку не была произведена ревизія со времени его открытія (5 Марта 1862 г.) по 1870 г.. Отчетность обревизована за 1870—1876 г.г.
б) по Волго-Донскому участку . . . . .	Съ 1 Января 1877 г. по 1880 г.	
Главное Общество по Николаевской дорогѣ	Съ 1 Января 1870 г. по 1880 г.	Ревизія производилась съ 1 Сент. 1868 г. (время передачи) по 1870 г.
Митавской . . . . .	Съ 1 Января 1870 г. по 1880 г.	Ревизія производилась съ 21 Ноября 1868 г. (время открытія) по 1870 годъ.

Наименованіе обществъ желѣзныхъ дорогъ.	За какое время общества под- лежатъ правительственной ревизіи	За какое время общества были обревизованы.
<i>Б. Подлежащія ревизіи за періодъ отъ 9 до 10 лѣтъ:</i>		
Новоторжской . . . . .	Съ 30 Мая 1870 г. по 1880 г.	
Главное Общество а) по С.-Петербурго-Вар- шавской . . . . . б) по Московско-Нижего- родской . . . . .	Съ 1 Января 1871 г. по 1880 г.	Кромѣ того по С.-Петербурго-Варшавской дорогѣ ревизія не производилась со времени ея открытія (26 Янв. 1857 г.) по 1861 г. Отчетность обревизована: по С.-Петербурго- Варшавской за 1861—1870 г.г., по Московско- Нижегородской съ 14 Юня 1861 г. (время открытія) по 1871 г.
Варшаво-Бромбергской . . .	Съ 1 Января 1871 г. по 1880 г.	Кромѣ того по Варшаво-Бромбергской до- рогѣ ревизія не производилась со времени ея открытія (1 Янв. 1863 г.) по 1866 г. Отчет- ность обревизована за 1866—1870 г.г.
<i>В. Подлежащія ревизіи за періодъ отъ 8 до 9 лѣтъ:</i>		
Московско-Курской . . . . .	Съ 21 Мая 1871 г. по 1880 г.	
Поти-Тифлисской . . . . .	Съ 1 Августа 1871 г. по 1880 г.	Ревизія назначена для повѣрки расходовъ по дополнительнымъ работамъ.
Либаво-Роменской . . . . .	Съ 4 Сентяб. 1871 г. по 1880 г.	
<i>Г. Подлежащія ревизіи за 6 лѣтній періодъ.</i>		
Шуйско-Ивановской . . . . .	Съ 1 Января 1876 г. по 1880 г.	Кромѣ того по Шуйско-Ивановской дорогѣ ревизія не производилась со времени ея от- крытія (15 Сент. 1868 г.) по 1870 г. Отчет- ность обревизована за 1870—1873 г.г.
<i>Д. Подлежащія ревизіи за 4 лѣтній періодъ.</i>		
Орловско-Витебской . . . . .	Съ 1 Января 1876 г. по 1880 г.	Ревизія не производилась со времени от- крытія дороги (10 Окт. 1868 г.) по 1870 г. Отчетность обревизована за 1870—1875 г.г.
<i>Е. Подлежащія ревизіи за 3 лѣтній періодъ.</i>		
Харьково-Николаевской . . .	Съ 1 Января 1877 г. по 1880 г.	Ревизія производится за 1870—1876 г.г. Кромѣ того ревизія не производилась со вре- мени открытія дороги (8 Окт. 1869 г.) по 1870 г.
Московско-Брестской . . . . .	Съ 1 Января 1877 г. по 1880 г.	Ревизія производится со времени открытія дороги (20 Сент. 1870 г.) по 1877 г.
Рязско-Моршанской . . . . .	Съ 1 Января 1877 г. по 1880 г.	Ревизія производилась со 2 Дек. 1867 г. (время открытія) по 1876 г.
Моршанско-Сызранской . . .	Съ 1 Января 1877 г. по 1880 г.	Ревизія производилась съ 12 Окт. 1874 г. (время открытія) по 1877 г.

Наименованіе обществъ желѣзныхъ дорогъ.	За какое время общества под- лежатъ правительственной ревизіи	За какое время общества были обревизованы.
Варшавско-Тереспольской .	Съ 1 Января 1877 г. по 1880 г.	Ревизія производилась съ 27 Сент. 1866 г. (время открытія) по 1877 годъ.
Оренбургской . . . . .	Съ 1 Января 1877 г. по 1880 г. Кромѣ того общество подлежитъ ревизіи по расходамъ на сооруже- ніе дороги.	Ревизія производилась для выясненія коли- чества затратъ общества, кои могутъ быть отнесены на дополнительный облигаціонный капиталь дороги.
<i>Ж. Подлежащія ревизіи за періодъ отъ 2 до 3 лѣтъ.</i>		
Привислянской . . . . .	Съ 17 Авг. 1877 г. по 1880 г. Кромѣ того общество подлежитъ ревизіи по расходамъ на сооруже- ніе дороги.	
Новгородской (узкоколейн.)	Съ 1 Января 1878 г. по 1880 г.	Дорога не была гарантирована и обревизи- вана Правительствомъ со времени открытія Новгородскаго участка (18 Мая 1871 г.) по 1 Янв. 1877 г. Отчетность обревизована за 1877 годъ.
Рязско-Вяземской . . . . .	Съ 1 Января 1878 г. по 1880 г.	Ревизія производилась съ 28 Апр. 1872 г. по 1878 годъ.
<i>З. Подлежащія ревизіи за періодъ отъ 1 до 2 лѣтъ.</i>		
<b>Юго-Западныхъ:</b>		
а) по Одесскому участку	Съ 1 Юля 1878 г. по 1880 г.	а) Ревизія производится за 1877 г. и пер- вую половину 1878 г. Кромѣ того ревизія не производилась со времени открытія этого участка (22 Юля 1870 г.) по 1877 годъ.
б) по Киево-Брестскому .	— 1 Юля 1878 г. по 1880 г.	б) Кромѣ того ревизія не производилась съ 1 Янв. 1874 г. по 1877 г. Отчетность обре- визована съ 3 Сент. 1870 г. по 1874 г. Ревизія вновь производится за 1877 г. и пер- вую половину 1878 г.
в) по Бресто-Граевскому .	— 1 Юля 1878 г. по 1880 г.	в) Ревизія не производилась съ 28 Юля 1873 г. (время открытія) по 1877 г. Было разсмотрѣно финансовое положеніе общества по 1873 г. и обревизована отчетность за 1877 г. и первую половину 1878 года.
Козлово-Воронежско-Ростов- ской . . . . .	Съ 1 Января 1879 г. по 1880 г.	Кромѣ того ревизія не производилась съ 1 Февр. 1868 г. (вр. откр.) по 1870 г. Про- изводится нынѣ за 1870—1878 г.г.
Курско-Харьково-Азовской .	Съ 1 Января 1879 г. по 1880 г.	Ревизія производится со времени открытія дороги (6 Юля 1869 г.) по 1879 г.
Орловско-Грязской . . . . .	Съ 1 Января 1879 г. по 1880 г.	Кромѣ того ревизія не производилась съ 30 Августа 1868 г. (вр откр.) по 1870 г. Производится нынѣ за 1870—1878 г.г.
Фастовской . . . . .	Съ 1 Января 1879 г. по 1880 г. Кромѣ того общество подлежитъ ревизіи по расходамъ на сооруже- ніе дороги.	Ревизія производится со времени открытія дороги (23 Ноября 1876 г.) по 1879 г.

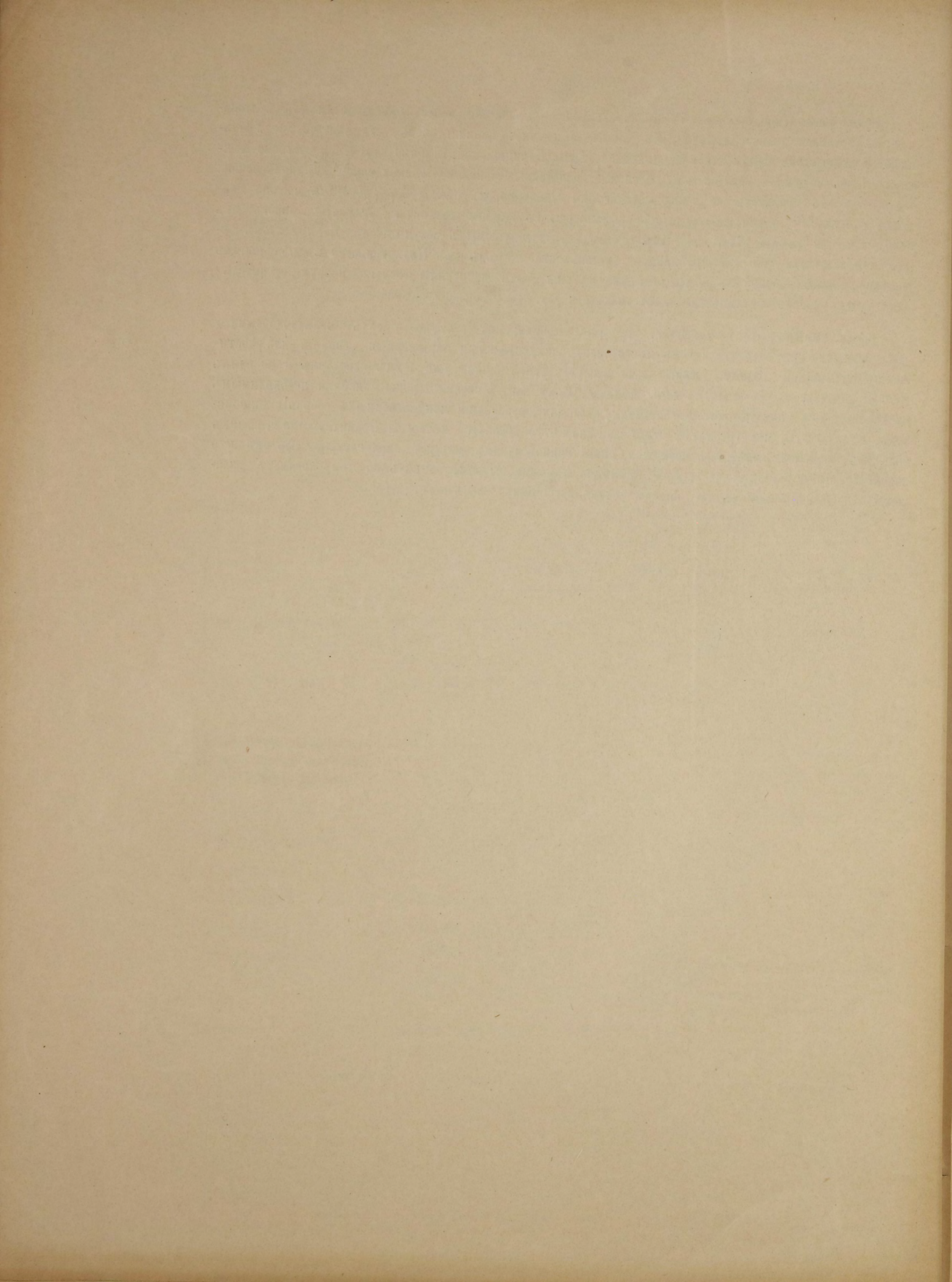
Наименованіе обществъ желѣзныхъ дорогъ.	За какое время общества под- лежатъ правительственной ревизіи	За какое время общества были обревизованы.
<i>И. Общества, подлежащія ревизіи только по расходамъ на сооруженіе дорогъ.</i>		
Донецкой каменноугольной .	— —	Ревизія производилась съ открытія дороги (1 Декабря 1878 г.) по 1880 г.
Путиловской (строющейся)	— —	
<i>К. Общества желѣзныхъ дорогъ, по дорогамъ которыхъ назначена ревизія по 1880 г.</i>		
Балтійской . . . . .	— —	Ревизія назначена съ 24 Октября 1870 г. (вр. откр.) по 1880 г.
Тамбово-Саратовской . . . .	— —	Ревизія производилась 9 Августа 1870 г. (вр. откр.) по 1873 г. и назначена вновь за 1873—1878 г.г.
Уральской . . . . .	— —	Ревизія производится съ 19 Авг. 1878 г. (вр. откр.) по 1880 г. и по расходамъ на сооруженіе дороги.
Лодзинской . . . . .	— —	Ревизія производилась съ 19 Июня 1866 г. (вр. откр.) по 1871 г. и назначена вновь съ 1871—1879 г.г.
Лозово-Севастопольской . . .	Съ 1 Января 1878 г. по 1880 г.	Ревизія производилась съ 15 Нояб. 1873 г. (вр. откр.) по 1876 г. и вновь назначена за 1876—1879 г.г.
Ростово-Владикавказской . .	Съ 1 Января 1878 г. по 1880 г.	Ревизія производилась со 2 Июля 1876 г. и вновь назначена за 1876—1879 г.г.
<b>II. Общества негарантированныхъ Правительствомъ желѣзныхъ дорогъ.</b>		
Варшавско-Вѣнской . . . . .	Съ 3 Июня 1845 г. по 1880 г.	
Рыбинско-Бологовской . . . .	Съ 4 Июня 1870 г. по 1880 г.	
Сестрорѣцкой . . . . .	Съ 2 Ноябр. 1871 г. по 1880 г.	
Риго-Тукумской . . . . .	Съ 23 Июня 1877 г. по 1880 г.	
Боровичской . . . . .	Съ 2 Октяб. 1877 г. по 1880 г.	
Константиновской . . . . .	— —	Ревизія произведена за 1872—1877 г.г. и вновь назначена съ 1 Января 1878 г. по день слиянія общества съ обществомъ Донецкой желѣзной дороги (1 Октября 1880 г.).
Муромской . . . . .	Откр. 14 Января 1879 г.	

(Свѣдѣнія, заключающіяся въ этой таблицѣ заимствованы изъ дѣлъ Государственнаго Контроля).



Право назначенія членовъ отъ Правительства въ правленія обществъ желѣзныхъ дорогъ оговорено въ уставахъ только четырнадцати дорогъ, а именно: Главнаго общества, Балтійской, Уральской, Новгородской, Привислянской, Донецкой, Грязе-Царицынской, Либаво-Роменской, Курско-Кіевской, Юго-Западныхъ, Фастовской, Козлово-Воронежско-Ростовской, Оренбургской и Закавказской. Правомъ этимъ Правительство воспользовалось по отношенію къ нѣкоторымъ дорогамъ и, при дѣятельномъ участіи правительственныхъ директоровъ въ веденіи хозяйства желѣзныхъ дорогъ, отъ этой мѣры, по мнѣнію Коммисіи, можно ожидать благопріятныхъ результатовъ. Но при этомъ необходимо замѣтить, что для правильной дѣятельности членовъ отъ Правительства въ правленіяхъ желѣзнодорожныхъ обществъ необходимо имъ должны быть преподаны точныя инструкціи, опредѣляющія ихъ права, обязанности, отвѣтственность, объемъ и порядокъ дѣйствій.

Вредъ, наносимый Государству, а также правильному развитію у насъ желѣзнодорожнаго дѣла возможностью обходить законъ и составлять искусственныя акціонерныя собранія для достиженія отдѣльными лицами разнаго рода своихъ цѣлей, давно уже всѣмъ извѣстенъ и не одинъ разъ Правительство обращало на него вниманіе. Коммисія съ своей стороны признала необходимымъ изслѣдовать всѣ способы, которые практикуются для образованія искусственныхъ собраній акціонеровъ, и полагаетъ, что устраненіе этого зла, какъ того требуютъ интересы Правительства и самихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ, возможно единственно путемъ изданія карательныхъ противъ него законовъ. Мѣры, которыя по мнѣнію Коммисіи возможно было бы принять по этому предмету, изложены въ проектированномъ ею общемъ уставѣ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.



## ОТДѢЛЪ II.

Стоимость сооруженія всей сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

а) Поверхстная стоимость сооруженія по каждой дорогѣ отдѣльно и средняя стоимость сооруженія одной версты во всей сѣти желѣзныхъ дорогъ.

б) Расходы Правительства на изготовленіе желѣзнодорожныхъ принадлежностей, на изысканія новыхъ линій желѣзныхъ дорогъ, на развѣдку топлива и другіе общіе для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ расходы, а также на сооруженіе мостовъ для желѣзныхъ дорогъ.

в) Общая стоимость сѣти желѣзныхъ дорогъ, принимая во вниманіе и эти послѣднія затраты Правительства.

Сооруженіе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи безспорно слѣдуетъ отнести къ славѣ прошедшаго царствованія къ Божѣ почившаго Государя Императора Александра II. Къ 1 Января 1881 г. протяженіе сѣти составляло 21.411,994 верстъ. Первый рельсовый путь въ Россіи, въ 25 верстъ (Царскосельская желѣзная дорога), построенъ былъ въ 1838 году. Затѣмъ по времени постройки и открытія для движенія слѣдуютъ дороги Варшавско-Вѣнская и Николаевская, а начиная съ пятидесятихъ годовъ постройка нашихъ желѣзныхъ дорогъ шла уже безостановочно и съ каждымъ годомъ приращеніе сѣти становилось все значительнѣе. Съ какою быстротою шло сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи можно судить по слѣдующимъ даннымъ:

Въ 1838 году	было открыто	желѣзныхъ	дорогъ	на	25	верстъ.
» 1845	»	»	»	»	136	»
» 1846	»	»	»	»	262	»
» 1847	»	»	»	»	344,5	»
» 1848	»	»	»	»	357,5	»
» 1850	»	»	»	»	468,5	»

Въ 1851 году было открыто желѣзныхъ дорогъ на	938	верстѣ.
» 1853 » » » » » »	980	»
» 1857 » » » » » »	1,093	»
» 1859 » » » » » »	1,251,5	»
» 1860 » » » » » »	1,491,5	»
» 1861 » » » » » »	1,997,5	»
» 1862 » » » » » »	3,202,5	»
» 1863 » » » » » »	3,268,5	»
» 1864 » » » » » »	3,359,5	»
» 1865 » » » » » »	3,570,5	»
» 1866 » » » » » »	4,240,5	»
» 1867 » » » » » »	4,680,5	»
» 1868 » » » » » »	6,469	»
» 1869 » » » » » »	7,655	»
» 1870 » » » » » »	10,096,5	»
» 1871 » » » » » »	12,721,5	»
» 1872 » » » » » »	13,234	»
» 1873 » » » » » »	15,225	»
» 1874 » » » » » »	16,987	»
» 1875 » » » » » »	17,772	»
» 1876 » » » » » »	18,895	»
» 1877 » » » » » »	19,380	»
» 1878 » » » » » »	20,473	»
» 1879 » » » » » »	21,029,9	»
» 1880 » » » » » »	21,341,594	»

Въ этому послѣднему протяженію слѣдуетъ еще прибавить протяженіе желѣзнодорожныхъ вѣтвей, сооруженныхъ въ разное время, на 70,4 верстѣ, и тогда получится приведенная выше цифра протяженія сѣти къ 1 Января 1881 года 21,411,994 верстѣ.

Въ дѣлѣ сооруженія рельсовыхъ путей Россія шла почти въ уровень съ другими европейскими государствами, въ чемъ можно убѣдиться изъ сопоставленія слѣдующихъ данныхъ, представляемыхъ исторіею желѣзныхъ дорогъ.

Для полученія точныхъ данныхъ относительно протяженія и постепеннаго приращенія желѣзнодорожной сѣти въ другихъ европейскихъ государствахъ, а также о затраченныхъ этими государствами капиталахъ на сооруженіе своихъ желѣзныхъ дорогъ, Коммисія обратилась къ источнику, вмѣщающему наиболѣе достовѣрныя и вполнѣ оффиціальныя свѣдѣнія по означеннымъ предметамъ, — къ трудамъ коммисіи для разработки статистики желѣзныхъ дорогъ (*Commission internationale pour la statistique des chemins de fer*). Но, къ сожалѣнію, названная коммисія разработала и издала въ особомъ сводѣ въ прошломъ году только данныя, относящіяся къ 1876 году: «*Statistique internationale des chemins der fer pour l'année 1876*». (Vienne. 1880). Данныя, заключающіяся въ этомъ сводѣ, напечатанномъ на французскомъ и на нѣмецкомъ языкахъ, обнимаютъ только государства европейскаго континента, за исключеніемъ Россіи и Турціи. Англійскія же желѣзныя дороги, а также дороги Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ не входятъ въ сводъ. По этому нижеслѣдующія данныя относительно англійскихъ желѣзныхъ дорогъ заимствованы изъ оффиціального англійскаго труда — «*Railway Returns for England and Wales, Scotland and Ireland for the year 1877 (Presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty) London. 1878*».

Данныя же собственно для сравненія постепеннаго приращенія и настоящаго протяженія русской сѣти желѣзныхъ дорогъ съ приращеніемъ и протяженіемъ иностранныхъ сѣтей взяты болѣе современныя и именно за 1879 годъ (\*).

(\*) The Statesman's yearbook Statistical. 1879.

Общее протяженіе желѣзныхъ дорогъ во всѣхъ частяхъ свѣта было:

Въ 1830 году . . . . .	332	километровъ
» 1840 » . . . . .	9,210	»
» 1850 » . . . . .	38,083	»
» 1860 » . . . . .	106,886	»
» 1870 » . . . . .	221,980	»
» 1876 » . . . . .	309,541	»
» 1879 » . . . . .	350,190	»

Въ этомъ послѣднемъ протяженіи занимаютъ желѣзныя дороги:

Въ Европѣ . . . . .	165,186	километровъ.
» Америкѣ . . . . .	161,548	»
» Азіи . . . . .	14,503	»
» Австраліи . . . . .	5,611	»
» Африкѣ . . . . .	3,242	»

Общее протяженіе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Европѣ подраздѣлялось между ея государствами слѣдующимъ образомъ:

	Въ 1876 г. КИЛОМЕТРОВЪ.	Въ 1879 г. КИЛОМЕТРОВЪ.
Въ Германіи . . . . .	28,876,593	33,387
» Великобританіи . . . . .	27,147,048	28,300
» Франціи . . . . .	22,047,7	26,775
» Россіи . . . . .	20,155,297	23,299
» Австро-Венгріи . . . . .	17,315,174	18,300
» Италіи . . . . .	7,779,263	8,418
» Испаніи . . . . .	5,836	6,199
» Швеціи . . . . .	3,750	5,723
» Бельгіи . . . . .	3,142,217	3,740
» Швейцаріи . . . . .	2,184,421	2,582
» Голландіи . . . . .	1,522,052	1,967
» Даніи . . . . .	1,246,645	1,563
» Турціи . . . . .	—	1,469
» Румыніи . . . . .	1,145,070	1,241
» Португаліи . . . . .	969	1,151
» Норвегіи . . . . .	580,022	1,059
» Греціи . . . . .	13	13

Такимъ образомъ по обширности сѣти желѣзныхъ дорогъ Россія занимаетъ четвертое мѣсто въ средѣ европейскихъ государствъ и протяженіе ея сѣти составляетъ 14,1% изъ общаго протяженія желѣзныхъ дорогъ въ Европѣ.

Существуетъ мнѣніе, что сооруженіе такой обширной сѣти желѣзныхъ дорогъ въ имперіи сравнительно въ короткій промежутокъ времени было причиною нѣкоторыхъ излишнихъ затратъ на постройку русскихъ дорогъ и большей ихъ стоимости противъ иностранныхъ. Мнѣніе это однакожь нетрудно опровергнуть слѣдующими статистическими данными объ иностранныхъ желѣзныхъ дорогахъ, почерпнутыми изъ упомянутыхъ выше источниковъ:

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ ВЪ ГОСУДАР- СТВАХЪ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ.	Протяженіе ихъ къ концу 1876 г. въ километрахъ.	Капиталы, затраченныя на сооруженіе дорогъ къ концу 1876 г.	
		Въ общей суммѣ.	На одинъ километръ.
		Франковъ.	Франковъ.
Германія. 1) Правительственныя линіи . . .	14,037,720	4.612.672,104(*)	328 584
2) Частныя линіи, находящіяся въ эксплуатаціи правительства.	3.074,103	1 300.468,761	423.021
3) Частныя дороги, эксплуатируе- мыя частными компаніями . . .	11.764,770	4.030.491,964	342.575
Итого . . . . .	28.876,593	9.943.632,729	344.356
		Руб. мет.	86.089
Австро- Венгрія. 1) Правительственныя линіи . . .	1.625,644	372.459,507	229.205
2) Частныя линіи, находящіяся въ эксплуатаціи правительства . . .	59,254	} 8.038.278,825	512.351
3) Частныя дороги, эксплуатируе- мыя частными обществами . . .	15.630,276		
Итого . . . . .	17.315,177	8.410.738,332	485.749
		Руб. мет.	121.437
Бельгія. 1) Правительственныя линіи . . .	1.140,346	510.339.903	447.684
2) Частныя дороги . . . . .	2.001,871	145.761.316	72.848
Итого . . . . .	3.142,217	656.101,219	208.816
		Руб. мет.	52 204
Данія. 1) Правительственныя линіи . . .	812,700	93.368,013	114.843
2) Частныя дороги . . . . .	433,945	64.034.500	147.544
Итого . . . . .	1.246,645	157.402,513	126.252
		Руб. мет.	31.563
Франція. 1) Главныя линіи . . . . .	20.286	11.087.515,245	546 609
2) Второстепенныя и линіи мѣст- наго значенія . . . . .	1.761,7	230.166.502	130 702
Итого . . . . .	22.047,7	11.317.681,747	513.343
		Руб. мет.	128.335

(\*) Изъ этой суммы на первоначальное устройство правительственныхъ дорогъ издержано государствомъ 632.969,270 франковъ.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ ВЪ ГОСУДАР- СТВАХЪ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ.	Протяженіе ихъ къ концу 1876 г. въ километрахъ.	Капиталы, затраченныя на сооруженіе дорогъ къ концу 1876 г.	
		Въ общей суммѣ.	На одинъ километръ.
Италія. 1) Правительственныя линіи, экс- плоатируемыя Верхне-Италій- ской компаніею . . . . .	2.389,551	841.066,577  Руб. мет.  О стоимости сооруженія этихъ дорогъ свѣдѣній не имѣется.	251.967  62.992
2) Дороги, находящіяся въ об- щемъ владѣніи правительства и частныхъ предпринимателей . . . . .	416,952		
3) Частныя дороги, эксплуатируе- мыя Верхне-Италійскою ком- паніею . . . . .	536,095		
4) Римскія частныя дороги . . . . .	1.627,555		
5) Южныя частныя дороги . . . . .	1.454		
6) Правительственныя —Калабро- Сицилійскія дороги . . . . .	1.085		
7) Частныя дороги . . . . .	274		
Итого . . . . .	7.779,263		
Норвегія. 1) Дороги, эксплуатируемыя го- сударствомъ . . . . .	512,254	42.795.594	83 585
2) Дороги, эксплуатируемыя част- ною компаніею . . . . .	67,768	12.853.993	191.850
Итого . . . . .	580,022	55.649.587 Руб мет.	95.947 23.987
Голландія 1) Дороги правительственныя, эксплоатируемыя частными компаніями . . . . .	1.000,566	202.049.397	202.049
2) Частныя дороги, эксплуати- руемыя частн. компаніями . . . . .	521,486	213.033.961	408.111
Итого . . . . .	1.522,052	415.083.358 Руб. мет.	272.722 68.180
Румынія. Частныя дороги, эксплуатируе- мыя частными компаніями . . . . .	1.145,070	426.825.600	372.773
Швеція. 1) Правительственныя дороги, эксплоатируемыя самимъ пра- вительствомъ. . . . .	1.591,7	Руб. мет. 220.387,986	93.193 144.807

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ ВЪ ГОСУДАР- СТВАХЪ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ.	Протяженіе ихъ къ концу 1876 г. въ километрахъ.	Капиталы, затраченныя на сооруженіе дорогъ къ концу 1876 г.	
		Въ общей суммѣ.	На одинъ километръ.
2) Частныя дороги, эксплуатируе- мыя частными компаніями . . .	2.158, <sub>3</sub>	249.920.721	115.811
Итого . . . . .	3.750, <sub>0</sub>	470.308.707	125.415
		Руб. мет.	31.354
Швейцарія. Частныя дороги, эксплуатируе- мыя частными компаніями . . .	2.184, <sub>421</sub>	862.797.317	395.053
		Руб. мет.	98.763
Англія. Вся сѣть дорогъ въ Англіи и Ва- лисѣ, въ Шотландіи и въ Ир- ландіи . . . . .	27.147, <sub>048</sub>	16.587.012 355	611.007
		(658.214.776 фунт. стер.)	
		Руб. мет.	152.752

На основаніи приведенныхъ данныхъ европейскія государства по дороговизнѣ постройки ихъ желѣзныхъ дорогъ могутъ быть расположены въ слѣдующемъ порядкѣ:

	СТОИМОСТЬ КИЛОМЕТРА.	СТОИМОСТЬ ВЕРСТЫ.
Англія . . . . .	152,752 руб. мет.	162,502 руб. мет.
Франція . . . . .	128,335 »	136,526 »
Австро-Венгрія . . . . .	121,437 »	129,188 »
Швейцарія . . . . .	98,763 »	105,067 »
Румынія . . . . .	93,193 »	99,354 »
Германія . . . . .	86,089 »	91,584 »
Голландія . . . . .	68,180 »	72,532 »
Италія . . . . .	62,992 »	67,012 »
Бельгія . . . . .	52,204 »	55,536 »
Данія . . . . .	31,581 »	33,596 »
Швеція . . . . .	31,354 »	33,355 »
Норвегія . . . . .	23,987 »	25,518 »

Слѣдовательно стоимость версты желѣзныхъ дорогъ въ Западной Европѣ колеблется между стоимостью въ 25,518 руб. мет. и стоимостью большею чѣмъ въ пять разъ,—въ 162,502 руб. мет. Самыя дешевыя дороги въ Швеціи и Норвегіи, дороги средней стоимости въ Германіи, а самыя дорогія въ Австро-Венгріи, Франціи и Англіи. На дороговизну постройки дорогъ въ послѣднихъ трехъ государствахъ, по мнѣнію нѣкоторыхъ ученыхъ специалистовъ, имѣли вліяніе:

1) Дороговизна отчужденія подъ дороги земельныхъ участковъ, особенно въ Англіи;



- 2) Дорогая постановка линий, по которымъ направляется главное обще-европейское товарное и пассажирское движеніе;
- 3) Приложение къ желѣзнодорожному дѣлу и испытаніе новыхъ изобрѣтеній поглощало не мало излишнихъ расходовъ, тоже преимущественно въ Англіи;
- 4) Значительная доля на дорогахъ двойныхъ путей;
- 5) Гористая мѣстность особенно въ южныхъ частяхъ Европы.

Но западно-европейскія государства имѣли и большія преимущества предъ Россіею при сооруженіи своихъ желѣзнодорожныхъ сѣтей. Заводы, изготовлявшіе рельсы и другія принадлежности для желѣзныхъ дорогъ, находились тамъ вблизи сооружаемыхъ линий и такимъ образомъ доставка на линии разныхъ предметовъ и матеріаловъ не требовала большихъ издержекъ. Главное же преимущество, конечно, заключалось въ болѣе легкомъ привлеченіи капиталовъ въ желѣзнодорожныя предпріятія.

Для полученія данныхъ о стоимости сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, въ общей суммѣ и по каждой дорогѣ отдѣльно, Коммисіи представлялось три способа. Исчисленіе стоимости, опредѣляемой уставами и концессіями, съ прибавленіемъ послѣдующихъ расходовъ на дополнительныя сооруженія и на усиленіе дорогъ. Исчисленіе стоимости постройки дорогъ по расцѣпочнымъ вѣдомостямъ. И наконецъ исчисленіе дѣйствительныхъ капиталовъ, употребленныхъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ имперіи.

Отъ послѣдняго способа пришлось совершенно отказаться по слѣдующимъ причинамъ:

- а) выясненіе цѣнъ, по которымъ сами общества реализовали свои облигаціонныя и акціонерныя капиталы, оказалось рѣшительно невозможнымъ;
- б) еще менѣе возможнымъ было бы опредѣлить барыши строителей дорогъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ довольно значительные.

Вычисленіе стоимости сооруженія дорогъ посредствомъ расцѣпочныхъ вѣдомостей можно было сдѣлать только по желѣзнымъ дорогамъ позднѣйшей постройки. Для болѣе же старыхъ дорогъ совсѣмъ не оказалось такихъ вѣдомостей. Вслѣдствіе этого Коммисія сочла неудобнымъ опредѣлять стоимость нѣкоторыхъ дорогъ однимъ способомъ, а всѣхъ прочихъ другимъ. По всѣмъ этимъ соображеніямъ она остановилась на первомъ изъ трехъ упомянутыхъ способовъ вычисленія стоимости постройки дорогъ, то есть на опредѣленіи первоначальной стоимости всей оконченной линии и затѣмъ стоимости ея со всѣми дополнительными сооруженіями по 1 Января 1881 года. Этотъ способъ представилъ еще и то удобство, что онъ давалъ возможность сравненія стоимости постройки нашихъ дорогъ и иностранныхъ, такъ какъ вышеприведенныя данныя о стоимости сооруженія иностранныхъ дорогъ исчислены почти тѣмъ же самымъ способомъ.

Такимъ образомъ для опредѣленія стоимости постройки всѣхъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ Коммисія принимала слѣдующія данныя:

- 1) облигаціонныя и акціонерныя капиталы обществъ и дѣйствительно выданные обществамъ суммы по облигаціоннымъ капиталамъ, оставленнымъ за Правительствомъ,
- 2) суммы, выданныя обществамъ, въ счетъ дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ, потребовавшихся на усиленіе дѣятельности дорогъ,
- 3) авансы, выданные обществамъ въ счетъ разрѣшенныхъ уже, но окончательно неопредѣленныхъ еще увеличеній облигаціонныхъ капиталовъ,
- 4) ссуды, выданныя исключительно на строительныя надобности дорогъ.

Означенныя данныя исчислялись сначала по отчетамъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ, а потомъ провѣрялись по свѣдѣніямъ Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

На основаніи такихъ исчисленій получились слѣдующія цифры о стоимости постройки нашихъ желѣзныхъ дорогъ къ 1 Января 1881 года въ металлическихъ рубляхъ:

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Протяженіе, двойные пути, устройство земляного по- лотна и искусственныя со- оруженія.	Стоймость по окончаніи сооруженія линіи.		Стоймость съ дополни- тельными сооруженіями къ 1 Января 1881 г.	
		Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.
С.-Петербур.-Варшавская	1207 версть, изъ нихъ 404,6 двойнаго пути.	—	—	121.012,604	100,259
Моск.-Нижегородская .	409,524 версть, изъ нихъ 240,5 двойнаго пути. Зем- ляное полотно на всемъ про- тяженіи въ два пути.	—	—	34.355,430	83,794
Николаевская . . . .	609 версть. Вся линія въ два пути.	—	—	144.437,500	237,171
Шуйско-Ивановская .	174,84 версть. Вся линія въ одинъ путь.	—	—	9 970,556	57,000
Балтійская . . . . .	575,77 версть, изъ нихъ 39,09 двойнаго пути.	33.851,512	58,710	37.235,027	64,644
Рыбинско-Бологовская	289,25 версть, изъ нихъ двойнаго пути 3 версты. Земляное полотно на всемъ протяженіи въ два пути.	23,528,432	81,413	25.473,978	88,145
Новоторжская . . . .	128,74 версть. Вся линія въ одинъ путь.	—	—	5.634,904,24	43,769
Боровичская. . . . .	28,14 версть.	—	—	1.665,625	59,191
Уральская . . . . .	669,31 версть. Въ одинъ путь.	43.026,999,70	64,285,86	45.668,552,84	68,231,94
Новгородская . . . .	156,60 версть. Узкоколей- ная дорога.	—	—	4.615,892,62	29,476,50
Царскосельская . . .	24,99 версть. Вся линія въ два пути. Колея шесть футовъ.	—	—	3 069,021	122,761
Сестрорѣцкая . . . .	9,20 версть. Въ одинъ путь.	—	—	1.109,196	120,564
Варшавско-Вѣнская .	352,82 версть, изъ нихъ двойнаго пути 276 версть. Земляное полотно и камен- ныя части мостовъ подъ два пути. Колея ширины загра- ничной.	—	—	32.603,926,38	92,409,90
Варш.-Бромбергская .	137,47 версть. Земляное полотно и каменныя части мостовъ подъ два пути. Рель- совый путь одиночный. Колея ширины заграничной.	—	—	6.342,475	46,127
Варш.-Тереспольская .	202 версты. Земляное по- лотно и каменныя части мо- стовъ подъ два пути. Рель- совый путь одиночный.	10.264,828	50,816	11.148,656	55,186

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Протяженіе, двойные пути, устройство земляного по- лотна и искусственныя со- оруженія.	Стоимость по окончаніи сооруженія линіи.		Стоимость съ дополни- тельными сооружеиіями въ 1 Января 1881 г.	
		Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.
Привислянская . . .	508, <sup>54</sup> версть. Земляное полотно въ одинъ путь, кромѣ участковъ отъ ст. Млавы до прусской границы и между Ивангородомъ и Новогеор- гиевскомъ, а также при всѣхъ мостовыхъ сооружеиіяхъ, гдѣ оно устроено въ два пути.	16.484,614, <sup>16</sup>	32,417, <sup>20</sup>	17.322,303, <sup>18</sup>	34,065, <sup>70</sup>
Лодзинская . . . . .	25, <sup>24</sup> версть. Рельсовый путь одиночный, а земляное полотно и каменные части мостовъ для двухъ путей	—	—	1.182,766	45,491
Московско-Брестская . .	1035, <sup>73</sup> версть, изъ нихъ двойнаго пути 691, <sup>4</sup> версть (Смоленско-Брестскій уч.). Земляное полотно для двухъ путей.	47,196.110	45,556	64.942,009, <sup>62</sup>	62,685
Рязско-Вяземская . . .	672, <sup>52</sup> версть Полотно и верхнее строеніе въ одинъ путь.	20.540.280	43,894	30.373.566	45,132
Московско-Курская . . .	515, <sup>15</sup> версть, изъ нихъ двойнаго пути 243, <sup>3</sup> версть (Московско-Сергиевскій уч.). Земляное полотно и камен- ныя части мостовъ на всей линіи въ два пути.	—	—	57.433,000	111,522
Кур.-Харьк.-Азовская . .	771, <sup>75</sup> версть, изъ нихъ двойнаго пути 55, <sup>5</sup> версть. Земляное полотно и каменныя части мостовъ въ два пути.	51.704,000	66,974	55.170,049	71,464
Лоз.-Севастопольская . .	638 версть. Земляное по- лотно въ одинъ путь, кромѣ участка въ 19 версть отъ Севастополя.	32.363,075	50.726	38.757,012	60,748
Донецкая . . . . .	475, <sup>73</sup> версть, изъ нихъ двойнаго пути 12 версть Земляное полотно въ одинъ путь, кромѣ участковъ отъ ст. Хацепетовки до ст. Де- больцера на протяженіи 11 версть, отъ ст. Криничной до ст. Ясиноватой и у всѣхъ искусственныхъ сооружеиій, гдѣ оно устроено въ два пути.	—	—	18.830,132	29,559
Константиновская . . .	94, <sup>49</sup> версть.	4.016,250	42,500	4.095,664	43.346
М.-Яроsl.-Вологодская	474, <sup>47</sup> версть. Яроslаво- Вологодскій участокъ узко- колейный. Земляное полотно Московско-Яроslавскаго уча- стка и каменныя части мо- стовъ въ два пути, а рель- совый путь одиночный.	—	—	23.181,283	48,354

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Протяженіе, двойные пути, устройство землянаго по- лотна и искусственныя со- оруженія.	Стоимость по окончаніи сооруженія линіи.		Стоимость съ дополни- тельными сооруженіями къ 1 Января 1881 г.	
		Общая сумма.	На версту.	Общая сумма	На версту.
Грязе-Царицынская . . . . .	702, <sub>26</sub> версть. изъ нихъ двойнаго пути 72, <sub>7</sub> версть (Волго-Донскаго участка).	41.111,027	58,563	41.777,813	59,513
Ливенская . . . . .	56, <sub>8</sub> версть. Дорога узко- колейная.	—	—	1.291,806	22,743
Орловско-Грязская . . . . .	291, <sub>38</sub> версть, изъ нихъ двойнаго пути 18, <sub>9</sub> версть.	19.891,625	68,356	24.256,398	83,355
Орловско-Витебская . . . . .	487, <sub>4</sub> версть.	37.020,750	75,956	43.046,312	88,318
Динабургско-Витебская . . . . .	246 версть. Земляное по- лотно и мосты въ одинъ путь.	16.250,000	66,056	19.375,000	78,760
Риго-Динабургская . . . . .	232 версть, изъ нихъ двой- наго пути 204 версты (весь главный путь).	10.554,648	45,494	14.724,309	63,467
Риго-Туккумская . . . . .	54, <sub>16</sub> версть. Земляное по- лотно въ одинъ путь).	3.970,074	73,520	4.571,522	84,407
Митавская . . . . .	127, <sub>4</sub> версть. Земляное полотно и каменные части мостовъ въ двѣ пути. Рель- совый путь одиночный.	5.644,200	44,302	5.870,338	46,079
Харьк.-Николаевская . . . . .	833, <sub>39</sub> версть, изъ нихъ двойнаго пути 110 версть (участокъ Крюково-Знамен- скій и отъ ст. Долинской до Казанки). Земляное полотно и верхнее строеніе въ два пути. Рельсы же уложены по срединѣ полотна въ одинъ путь.	—	—	45.497,657	54,619
Либаво-Роменская . . . . .	1197 версть.	—	—	51.242,989	42,810
Курско-Кіевская . . . . .	440 версть. Земляное по- лотно и каменные части мо- стовъ и сооруженій въ два пути. Рельсовый путь оди- ночный.	—	—	28.125,000	63,920
Одесская . . . . .	1025, <sub>1</sub> версть, изъ нихъ двойнаго пути 265, <sub>50</sub> версть.	75.787,431	73,939	147.086,505	72,207
Кіево-Брестская . . . . .	804 версты.	32.086,468	39,908		
Бресто-Граевская . . . . .	208, <sub>46</sub> версть.	15.545,900	74,739		
Бендеро-Галацкая . . . . .	266 версть. Земляное по- лотно въ одинъ путь.	11.375,871	42,766	14.298,080	53,752
Фастовская . . . . .	337, <sub>5</sub> версть. Земляное полотно въ одинъ путь.	—	—	15.002,141	44,450
Московско-Рязанская . . . . .	242, <sub>88</sub> версть, изъ нихъ двойнаго пути 182 версты (весь главный путь).	—	—	19.349,156	79,626

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Протяженіе, двойные пути, устройство землянаго по- лотна и искусственныя со- оруженія.	Стоимость по окончаніи сооруженія линіи.		Стоимость съ дополни- тельными сооружеиіями къ 1 Января 1881 г.	
		Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.
Рязанско-Козловская .	202,08 верстѣ, изъ нихъ двойнаго пути 198,3 верстѣ (весь главный путь).	14.817,095	73,351	18.813,441	93,099
К.-В.-Ростовская . . .	794,10 верстѣ, изъ нихъ двойнаго пути 70,3 верстѣ. Земляное полотно и камен- ныя части мостовъ въ два пути.	46.786,530	58.925	54.529,196	68,677
Рост.-Владикавказская	656,33 верстѣ. Земляное полотно въ одинъ путь.	30.906,672	47,115	31.922,756	48,663
Тамбовско-Козловская .	67,4 верстѣ.	5.569,950	82.640	6.208,950	92,670
Тамбовско-Саратовская	359,50 верстѣ. Земляное полотно въ два пути. Двой- наго рельсоваго пути 2,4 версты.	28.583,564	79.399	30.195,883	83,877
Рязско-Моршанская . .	127,60 верстѣ. Земляное полотно и мосты въ одинъ путь.	7.237,680	59.668	8.504,920	66,653
Моршан.-Сызранская . .	499,44 верстѣ.	—	—	23.588,767	47,220
Оренбургская . . . . .	513,42 верстѣ. Земляное полотно и всѣ мосты въ одинъ путь.	—	—	25.657,784	49,973
Закавказская . . . . .	321,6 верстѣ (Поти-Тиф- лисскій и Нефтяной участки).	—	—	25.315,732	78,620
Муромская . . . . .	100 верстѣ.	—	—	5.762,600	57,626
Путиловская . . . . .	32,52 верстѣ.	—	—	3.767,000	115,836
Вся сѣтъ желѣзныхъ дорогъ.	21.411,334 верстѣ, изъ нихъ 3663,89 верстѣ двойнаго пути.	—	—	1.505,408,202 или Руб. крел. 1.748,027,388	70.306

*Примѣчанія:* 1) Помѣщенныя въ таблицѣ свѣдѣнія о стоимости сооружеиія дорогъ—Николаевской, Боровичской, Сестрорѣцкой, Курско-Харьково-Азовской, Орловско-Грязской, Динабург-Витебской, Курско-Кіевской Рязанско-Козловской, Козлово-Воронежско-Ростовской и Сызранско-Моршанской,—за неполученіемъ болѣе точныхъ данныхъ, основаны единственно на номинальныхъ суммахъ капиталовъ обществъ означенныхъ дорогъ, облигаціонныхъ и акціонерныхъ, и на суммахъ, выданныхъ имъ въ ссуды на строительныя надобности.

2) Весьма затруднительно было получить свѣдѣнія о первоначальной стоимости оконченныхъ линій дорогъ, такъ какъ по многимъ дорогамъ этихъ свѣдѣній не оказалось въ Министерствѣ Путей Сообщенія. По этому общая сумма стоимости сооружеиія всей сѣти дорогъ, а также средняя стоимость версты, выведена изъ данныхъ о стоимости сооружеиія дорогъ къ 1 Января 1881 года.

Хотя многихъ данныхъ, приводимыхъ въ прилагаемой таблицѣ, нельзя признать абсолютно точными, но во всякомъ случаѣ они выражены съ такою степенью приближенія къ дѣйствительности, которая должна считаться достаточною для того, чтобы на основаніи ихъ могли быть построены общіе выводы и заключенія Коммисіи относительно затратъ, произведенныхъ на сооруженіе каждой изъ дорогъ въ отдѣльности и на сооруженіе всей сѣти вообще. Полученіе абсолютно точныхъ данныхъ по сооруженію дорогъ затруднили слѣдующія обстоятельства:

1) Условія реализаціи облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ, выпущенныхъ обществами, и особенно акціонерныхъ, неполнѣ извѣстны, чтобы судить о потеряхъ, понесенныхъ при реализаціи этихъ капиталовъ.

2) Нѣтъ положительныхъ данныхъ, указывающихъ, что весь реализованный капиталъ употребленъ на сооруженіе дорогъ, особенно по болѣе старымъ дорогамъ.

3) При исчисленіи стоимости сооруженія не могли быть приняты въ расчетъ ссуды, хотя и употребленныя на строительныя надобности дорогъ, но выданныя на другія потребности и невключенныя въ облигаціонные капиталы.

4) Многія дополнительныя работы, имѣвшія значеніе строительныхъ и увеличившихъ цѣнность имущества, производились изъ эксплуатаціонныхъ доходовъ, при чемъ расходы на нихъ смѣшивались съ расходами по текущему ремонту.

5) По большей части не выяснены еще расчеты съ обществами по выданнымъ имъ отъ Правительства рельсамъ, подвижному составу и желѣзнодорожнымъ принадлежностямъ.

6) Курсъ для переложенія металлическихъ рублей въ кредитные могъ быть принятъ не современный сооруженію дорогъ, а условный, какимъ и принимался при составленіи таблицы—1 полуимперіаль—5,98 руб. кред.

По отношенію къ стоимости постройки наши желѣзныя дороги идутъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

*а) Стоившія болѣе 100,000 руб. мет. на версту.*

Николаевская . . . . .	237,171 руб. мет.
Царскосельская . . . . .	122,761 » »
Сестрорѣцкая . . . . .	120,564 » »
Путиловская . . . . .	115,836 » »
Московско-Курская . . . . .	111,522 . »
С.-Петербурго-Варшавская . . . . .	100,259 » »

*б) Стоившія меньше 100,000 руб. мет. и болѣе 80,000 руб. мет.*

Рязанско-Козловская . . . . .	93,099 руб. мет.
Тамбово-Козловская . . . . .	92,670 » »
Варшавско-Вѣнская . . . . .	92,409,50 » »
Орловско-Витебская . . . . .	88,318 » »
Рыбинско-Бологовская . . . . .	88,145 » »
Риго-Туквумская . . . . .	84,407 » »
Тамбовско-Саратовская . . . . .	83,877 » »
Московско-Нижегородская . . . . .	83,794 » »
Орловско-Грязская . . . . .	83,355 » »

*в) Стоившія меньше 80,000 руб. мет. и болѣе 600,000 руб. мет.*

Московско Рязанская . . . . .	79,626 руб. мет.
Риго-Динабургская . . . . .	78,760 » »
Закавказская . . . . .	78,620 » »

Бресто-Граевская . . . . .	74,739	руб	мет.
Одесская . . . . .	73,939	»	»
Курско-Харьково Азовская . . . . .	71,464	»	»
Уральская . . . . .	68.231,54	»	»
Рязско-Моршанская . . . . .	66,653	»	»
Балтійская . . . . .	64,614	»	»
Курско-Кіевская . . . . .	63,920	»	»
Риго-Динабургская . . . . .	63,467	»	»
Московско-Брестская . . . . .	62,685	»	»
Лозово-Севастопольская . . . . .	60,748	»	»

*г) Стоившія меньше 60,000 руб. мет. и больше 40,000 руб. мет.*

Грязе-Царицынская . . . . .	59,513	руб.	мет.
Боровичская . . . . .	59,191	»	»
Муромская . . . . .	57,626	»	»
Шуйско-Ивановская . . . . .	57,000	»	»
Варшавско-Тереспольская . . . . .	55,186	»	»
Харьково-Николаевская . . . . .	54,619	»	»
Бендеро-Галацкая . . . . .	53,752	»	»
Оренбургская . . . . .	49,973	»	»
Московско-Ярославско-Вологодская . . . . .	48,854	»	»
Ростово-Владикавказская . . . . .	48,663	»	»
Моршанско-Сызранская . . . . .	47,220	»	»
Варшавско-Бромбергская . . . . .	46,127	»	»
Митавская . . . . .	46,070	»	»
Лодзинская . . . . .	45,491	»	»
Фастовская . . . . .	44,450	»	»
Новоторжская . . . . .	43.769	»	»
Константиновская . . . . .	43,340	»	»
Либаво-Роменская . . . . .	42,810	»	»

*д) Стоившія меньше 40,000 руб. мет. и больше 30,000 руб. мет.*

Кіево-Брестская . . . . .	39,908	руб.	мет.
Донецкая . . . . .	39,559	»	»
Привислянская . . . . .	34,065,46	»	»

*е) Стоившая меньше 30,000 руб. мет. на версту.*

Новгородская-узкоколейная . . . . .	29,476,50	руб.	мет.
Ливенская . . . . .	22.743	»	»

Слѣдовательно самую дорогою изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ оказывается капитальная по своимъ сооруженіямъ Николаевская дорога. Не входя въ обсужденіе причинъ, по которымъ сооруженіе этой линіи обошлось такъ дорого, Коммисія считаетъ нужнымъ замѣтить здѣсь, что определенная въ таблицѣ стоимость постройки Николаевской желѣзной дороги—237,171 руб. мет. на версту—выведена только изъ суммы облигаціоннаго капитала этой дороги. Но такъ какъ номинальная сумма обоихъ выпусковъ облигацій Николаевской желѣзной дороги не представляетъ размѣра капитала, затраченнаго на сооруженіе ея, а составляетъ только сумму займовъ, подъ обезпеченіе дороги, и

при заключеніи которыхъ конечно понесены извѣстныя потери, то нѣтъ сомнѣнія, что дѣйствительная стоимость сооруженія Николаевской дороги была менѣе стоимости, выражаемой ея облигаціоннымъ капиталомъ. Во всякомъ случаѣ, однакожь, по дороговизнѣ постройки Николаевская желѣзная дорога должна занять первое мѣсто между нашими дорогами.

Къ числу дорогихъ желѣзныхъ дорогъ, послѣ Николаевской дороги, относятся дороги, построенныя Правительствомъ, затѣмъ самыя короткія линіи и, наконецъ, болѣе старыя дороги. Вообще дороги, сооруженныя до 1869 года, обошлись значительно дороже дорогъ, построенныхъ въ послѣднее десятилѣтіе. Главною причиною тому, разумѣется, слѣдуетъ считать затрудненія, встрѣченныя обществами въ то время при реализаціи за границу своихъ капиталовъ. Съ 1870 же года,—т. е. съ того времени, какъ Правительство приняло на себя посредничество въ реализаціи процентныхъ бумагъ желѣзнодорожныхъ обществъ, для чего, какъ было уже объяснено, осуществлена была особая финансовая операція—выпуски консолидированныхъ облигацій, въ составъ которыхъ помѣщены были облигаціи обществъ, принятыя Правительствомъ,—дѣло постройки желѣзныхъ дорогъ значительно облегчилось и стоимость ихъ сооруженія уменьшилась.

Въ общей сложности постройка нашей желѣзнодорожной сѣти обошлась дешевле, чѣмъ въ главнѣйшихъ европейскихъ государствахъ, такъ что средняя цифра стоимости версты нашихъ дорогъ (70,306 руб. мет.) должна быть поставлена между Голландіей, гдѣ стоимость одной версты выразилась въ 72.532 руб. мет., и Италіею, гдѣ эта стоимость равняется 67.012 руб. мет.

На возвышеніе стоимости постройки нѣкоторыхъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, преимущественно изъ старыхъ, вліяли обстоятельства, которыя мало по малу устранялись впослѣдствіи при сооруженіи дорогъ:

- 1) Большія и крайне разнообразныя потери при реализаціи капиталовъ;
- 2) Приобрѣтеніе рельсовъ, подвижнаго состава и желѣзнодорожныхъ принадлежностей за границею, и
- 3) Приобрѣтеніе слишкомъ большаго количества подвижнаго состава, несоотвѣтствующаго потребностямъ движенія.

Дополнительныя сооруженія, потребовавшіяся по большинству дорогъ, тоже значительно возвысили стоимость ихъ сооруженія, тѣмъ болѣе, что нѣкоторыя дополнительныя сооруженія часто должны были замѣнять только что оконченныя, но оказавшіяся ненужными работы, а именно:

- 1) Проведеніе вторыхъ рельсовыхъ путей потребовало на нѣкоторыхъ дорогахъ передѣлки полотна и мостовъ;
- 2) вмѣсто деревянныхъ мостовъ строились каменные и желѣзные;
- 3) Желѣзныя рельсы замѣнялись стальными, и
- 4) Работы по усиленію дорогъ произвели значительныя измѣненія въ первоначальной постройкѣ.

Цѣнность постройки нѣкоторыхъ дорогъ возросла, конечно, вслѣдствіе большихъ затратъ на капитальныя мостовыя сооруженія, которыя необходимо имѣть въ виду при сужденіи о стоимости сооруженія самой дороги.

Стоимость главнѣйшихъ пяти мостовъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, по свѣдѣніямъ, находящимся въ Министерствѣ Путей Сообщенія, была слѣдующая:

Батрацкій мостъ—черезъ р. Волгу, на Оренбургской желѣз- ной дорогѣ . . . . .	4.730,000	руб. мет.
Кіевскій—черезъ р. Днѣпръ, на Курско-Кіевской дорогѣ . . . . .	3.000,000	руб. кред.
Кременчугскій—черезъ р. Днѣпръ, на Харьковско-Николаев- ской дорогѣ . . . . .	3.655,000	» »
Варшавскій—черезъ р. Вислу, на соединительной вѣтви При- вислянской дороги . . . . .	1.090,576, <sup>47</sup>	» »
Мстинскій—черезъ р. Мсту, на Николаевской желѣзной дор.	1.580,436	» »



Сравнивая стоимость сооруженія желѣзнодорожной сѣти въ Россіи, выразившуюся цифрою въ 1.748.027,388 руб. кред., съ суммою всѣхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, составляющую 1.651.525,032,50 руб. кред., окажется разность между этими суммами---въ 97.502.356,50 рублей кред.

Разность эта происходитъ отъ того, что въ общую сумму всѣхъ облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ обществъ не вошли:

1) авансы, выданные обществамъ въ счетъ предположенныхъ увеличеній облигаціонныхъ ихъ капиталовъ, составившихъ къ 1 Января 1881 года—60.870.894,80 руб. кред. (\*);

2) Суммы, ассигнованныя на усиленіе дорогъ, которыя хотя и были выданы обществамъ на разнаго рода дополнительныя работы и работы тѣ произведены, но относительно зачисленія этихъ суммъ не послѣдовало еще соглашенія между Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія;

3) и наконецъ, стоимость отпущенныхъ обществамъ рельсовъ, подвижнаго состава и желѣзнодорожныхъ принадлежностей правительственнаго заказа.

Если же приложить къ суммѣ облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ и всѣ суммы этихъ послѣднихъ трехъ категорій, отпущенныя желѣзнодорожнымъ обществамъ, то, конечно, получится сумма, значительно превосходящая исчисленную Комисіей дѣйствительную стоимость сооруженія желѣзнодорожной сѣти въ Россіи.

Разность между этими двумя суммами составятъ потери, понесенныя обществами при реализаціи ихъ капиталовъ, барыши строителей дорогъ и многіе побочные расходы. Но выразить такого рода расходы цифрами, заслуживающими довѣрія, представляется, разумѣется, дѣломъ недостижимымъ.

Такимъ образомъ, для полученія цифръ стоимости сооруженія нашихъ желѣзныхъ дорогъ Комисіею были приняты во вниманіе всѣ данныя, которыя поддавались болѣе или менѣе точнымъ вычисленіямъ, а потому должно признать что сумма 1.748.027.388 руб. кред. выражаетъ съ достаточною степенью приближенія дѣйствительныя затраты, произведенныя Правительствомъ и отчасти частною предпріимчивостью, собственно на сооруженіе существующей въ настоящее время желѣзнодорожной сѣти въ имперіи.

Но кромѣ этихъ, можно сказать, прямыхъ затратъ на постройку желѣзныхъ дорогъ Правительство производило еще и общіе по желѣзнымъ дорогамъ расходы, а именно — на изысканіе новыхъ линій дорогъ, на развѣдку топлива, на воспособленіе и поощреніе заводовъ, производящихъ желѣзнодорожныя принадлежности, и на заказы этимъ заводамъ рельсовъ, подвижнаго состава и другихъ предметовъ. Къ 1 Января 1881 года сумма расходовъ этой послѣдней категоріи по свѣдѣніямъ, помѣщеннымъ въ отчетъ Государственнаго Контроля по исполненію государственной росписи, составляла 92.072.064,52 руб. кред.

Включая и эту сумму въ общую массу издержекъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, окажется, что издержки эти къ 1 Января 1881 года простирались на сумму 1.840.099.452,52 руб. кред.

(\*) См Отд. I, стр. 21.



### ОТДѢЛЪ III.

---

#### Гарантія Правительства процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ желѣзно- дорожныхъ обществъ.

---

а) Таблица, показывающая всѣ капиталы желѣзнодорожныхъ обществъ, гарантированные Правительствомъ, съ обозначеніемъ условій, срока, процента и полного ежегоднаго размѣра гарантіи. Общая сумма гарантированныхъ Правительствомъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ и общая сумма полного по нимъ размѣра гарантіи. Высшій и низшій процентъ правительственной гарантіи.

б) Общества желѣзныхъ дорогъ, совсѣмъ не требовавшія правительственныхъ приплатъ по гарантіи, общества, не требовавшія ихъ въ теченіи десяти лѣтъ, и общества, не требовавшія приплатъ за послѣдніе четыре года.

в) Таблица, показывающая суммы выдачъ желѣзнодорожнымъ обществамъ изъ Государственнаго Казначейства въ счетъ правительственной гарантіи по выпущеннымъ ими акціямъ и облигаціямъ за послѣднее десятилѣтіе.

г) Причины, по которымъ Правительство отпускало обществамъ въ счетъ гарантіи значительно большія суммы, чѣмъ разницу между полнымъ размѣромъ гарантіи и чистымъ годовымъ доходомъ обществъ: чрезмѣрные расходы по эксплуатаціи дорогъ, неправильность въ распредѣленіи доходовъ и затраты остатковъ чистаго дохода не на прямое ихъ назначеніе.

д) Долги обществъ Правительству къ 1 Января 1880 года: по гарантіи акцій и облигацій, выпущенныхъ обществами, и недоимки по уплатѣ процентовъ и погашенія по облигаціямъ, принятымъ Правительствомъ. Общая сумма этихъ долговъ Правительству къ 1 Января 1880 года.

---

Какъ было уже сказано, Правительство, стремясь оказать содѣйствіе желѣзнодорожнымъ обществамъ въ образованіи складочныхъ капиталовъ и въ помѣщеніи денежныхъ бумагъ ихъ за границу, брало на себя гарантію наименьшаго дохода по большинству такого рода бумагъ. Первоначально гарантія давалась по акціонернымъ капиталамъ, такъ какъ капиталы старѣйшихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ были по преимуществу акціонерные. Затѣмъ она распространена была и на

облигаціонные капиталы, и наконецъ съ 1870 года, когда Правительство начало оставлять облигаціи обществъ за собою и помѣщать ихъ въ составъ консолидированныхъ облигацій, гарантія на акціонерные капиталы стала раздаваться не такою уже щедрою рукою.

До 1872 года гарантія примѣняема была къ облигаціоннымъ и акціонернымъ капиталамъ желѣзнодорожныхъ обществъ на все концессионное время. Въ упомянутомъ же году примѣненъ былъ въ первый разъ *пятнадцатилѣтній* срокъ ея къ тремъ дорогамъ—Рязско-Вяземской, Ростово-Владикавказской и Моршанско-Сызранской. Къ тому времени ежегодные приплаты по гарантіи возросли уже до такихъ крупныхъ цифръ, что Правительство начало заботиться о возможности избѣгать на будущее время тяжелыхъ обязательствъ по отношенію къ желѣзнодорожнымъ обществамъ, а потому и сдѣланъ былъ опытъ примѣненія системы краткосрочной гарантіи, посредствомъ которой общество получало поддержку отъ Правительства только въ первый періодъ своего существованія. Пятнадцатилѣтній срокъ этого періода полагался достаточнымъ для того, чтобы общество достигло известной степени развитія и чтобы акціи его окрѣпли на денежныхъ рынкахъ. Такая система имѣла уже ту выгоду, что по истеченіи пятнадцати лѣтъ Правительство предоставляло себѣ свободный выборъ или продолжить вновь срокъ гарантіи на прежнихъ условіяхъ, или измѣнить эти условія, или наконецъ вовсе отказаться отъ гарантіи. Но, къ сожалѣнію, примѣненіе системы срочной гарантіи осуществлено было уже тогда, когда болѣе тридцати желѣзнодорожныхъ обществъ пользовались правительственною гарантіею на все концессионное время.

Кромѣ первоначальныхъ основныхъ капиталовъ обществъ желѣзныхъ дорогъ и облигаціонныхъ капиталовъ, оставленныхъ за Правительствомъ, гарантія давалась, впрочемъ весьма въ рѣдкихъ случаяхъ и въ особой формѣ, дополнительнымъ облигаціямъ, выпускъ которыхъ разрѣшался самимъ обществамъ. Такъ 19 Декабря 1880 года разрѣшенъ былъ Главному Обществу российскихъ желѣзныхъ дорогъ 3-й выпускъ облигацій на сумму 13.147,000 р. мет., съ присвоеніемъ имъ 3.4337<sup>0</sup>/<sub>0</sub> гарантированного Правительствомъ дохода и погашенія въ теченіи 70 лѣтъ, то есть до конца срока концессіи на обѣ дороги Главнаго Общества. По облигаціонному капиталу въ 4.500,000 руб. мет., выпущенному обществомъ Балтійской желѣзной дороги, дана, можно сказать, гарантія косвенная, а именно, Правительство предоставило этому обществу, согласно § 31 его устава, уплату купоновъ по этимъ облигаціямъ производить изъ чистаго дохода отъ эксплуатаціи прежде всякихъ другихъ изъ него отчисленій. Такого рода право даетъ, разумѣется, ручательство, что проценты и погашеніе по означеннымъ облигаціямъ Балтійской желѣзной дороги всегда будутъ оплачены даже при недостаточности ея дохода на всѣ прочіе платежи.

Наконецъ къ тремъ дорогамъ—Грязе-Царицынской, Тамбово-Саратовской и Тамбово-Козловской—примѣненъ еще особый родъ гарантіи—*гарантія мѣстныхъ земствъ*. Акціонерный капиталъ Грязе-Царицынской дороги, въ 21.240,000 руб. мет., гарантированъ былъ земствомъ Борисоглѣбскаго уѣзда, Тамбовской губерніи, въ размѣрѣ 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>0</sup>/<sub>0</sub> интереса и погашенія; но впоследствии, по затруднительности земства въ уплатѣ причитавшихся съ него суммъ по гарантіи, на основаніи Высочайшаго разрѣшенія отъ 5-го Апрѣля 1874 года, гарантія эта перешла на обязанность Правительства. Акціи Тамбово-Саратовской дороги, суммою въ 7.573,326 руб. мет., гарантированы земствами Саратовской губерніи и Кирсановскаго уѣзда и Саратовскимъ городскимъ обществомъ въ размѣрѣ 5<sup>1</sup>/<sub>12</sub><sup>0</sup>/<sub>0</sub> интереса и погашенія. Однакожь въ самые первые годы эксплуатаціи Тамбово-Саратовской дороги поименованныя земства оказались неисправными въ уплатѣ принятой ими на себя гарантіи, такъ что Правительство должно было отпускать обществу Тамбово-Саратовской дороги авансы въ счетъ земствъ на уплату купоновъ отъ его акцій и въ настоящее время числится за земствами и Саратовскимъ городскимъ обществомъ по этимъ выдачамъ долгу 2.754,987,97 руб. кред. Облигаціи Тамбово-Козловской дороги на 2.000,000 руб. мет. гарантированы Тамбовскимъ и Козловскимъ уѣздными земствами, въ размѣрѣ 5<sup>1</sup>/<sub>12</sub><sup>0</sup>/<sub>0</sub> интереса и погашенія. Хотя эти земства и уплачиваютъ причитающіяся съ нихъ суммы по гарантіи, но уже и отъ нихъ слышатся заявленія о тяжести принятаго ими на себя обязательства.

Такимъ образомъ этотъ послѣдній способъ гарантіи дохода по желѣзнодорожнымъ капиталамъ оказывается самымъ неудобнымъ. Неурожаи хлѣбовъ и разныя другія мѣстныя причины могутъ остановить взносы земствъ въ счетъ гарантіи и вслѣдствіе этого желѣзнодорожнаго общества, при недостаточной выручкѣ чистаго дохода, должны стать въ затрудненіе, хотя до сихъ поръ въ такихъ случаяхъ общества обыкновенно получали поддержку отъ Правительства. По этому Коммисія находитъ, что гарантія земствами большихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій едва-ли можетъ быть приложена къ дѣлу. До сихъ поръ она представляетъ только поводы къ пререканіямъ и жалобамъ со стороны земствъ на неправильныя дѣйствія правленій обществъ желѣзныхъ дорогъ и къ разнымъ запутанностямъ въ расчетахъ.

Желѣзныя дороги относительно срока правительственной гарантіи по ихъ акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталамъ идутъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) Дороги, пользующіяся правительственною гарантіею на весь концессионный срокъ.

*На 87 лѣтъ:*

Динабургско-Витебская.

*На 85 лѣтъ:*

Главное Общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Балтійская.

Курско-Харьково-Азовская.

Орловско-Витебская.

Митавская.

Курско-Кіевская.

Тамбово-Саратовская (акціонерный капиталъ гарантированъ земствомъ).

Рязско-Моршанская.

*На 81 годъ:*

Шуйско-Ивановская.

Новоторжская.

Уральская.

Новгородская.

Привислянская.

Московско-Брестская.

Рязско-Вяземская (кромѣ акціонернаго капитала).

Московско-Курская.

Лозово-Севастопольская.

Донецкая.

Московско-Ярославско-Вологодская.

Грязе-Царицынская.

Орловско-Грязская.

Харьково-Николаевская.

Либаво-Роменская.

Фастовская.

Рязанско-Козловская.

Козлово-Воронежско-Ростовская.

Ростово-Владикавказская (кромѣ акціонернаго капитала).

Моршанско-Сызранская (кромѣ акціонернаго капитала).

Оренбургская.

Закавказская.

Путиловская.

На 80 лѣтъ:

Московско-Рязанская.

На 75 лѣтъ:

Варшавско-Бромбергская.

Варшавско-Тереспольская.

Лодзинская.

Риго-Динабургская.

Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

2) Дороги, которыхъ акціонерные капиталы гарантированы на срокъ пятнадцати лѣтъ:

Рязско-Вяземская.

Ростовско-Владикавказская.

Моршанско-Сызранская.

Изъ акціонерныхъ капиталовъ желѣзныхъ дорогъ, какъ было уже сказано, гарантированы земствами:

Грязе-Царицынской (гарантія Борисоглѣбскаго земства принята Правительствомъ съ 5 Апрѣля 1874 года).

Тамбово-Саратовской.

Тамбово-Козловской.

Наконецъ вовсе не пользуются ни правительственною, ни земскою гарантіею капиталы дорогъ:

Рыбинско-Бологовской.

Боровичской.

Царскосельской.

Сестрорѣцкой.

Варшавско-Вѣнской.

Константиновской.

Риго-Тувумской.

Муромской.

Изъ сдѣланнаго перечисленія оказывается, что къ 1 Января 1881 года правительственною гарантіею по облигаціоннымъ или акціонернымъ капиталамъ пользовались на весь концессионный срокъ 37 обществъ желѣзныхъ дорогъ, временно гарантированы на пятнадцатилѣтній срокъ акціонерные капиталы 3-хъ обществъ, гарантированы земствами акціонерные капиталы 2-хъ дорогъ и вовсе не пользовались гарантіею общества 8-ми дорогъ.

Нѣкоторыми концессіями и уставами предоставлена Правительствомъ обществамъ желѣзныхъ дорогъ такъ называется *абсолютная* гарантія, то есть гарантія, совершенно несвязанная съ успѣхомъ и даже существованіемъ предпріятія.

Абсолютною гарантіею пользуются общества слѣдующихъ дорогъ:

По облигаціоннымъ и акціонернымъ капиталамъ: Уральской, Привислянской, Фастовской и Оренбургской. По однимъ облигаціоннымъ капиталамъ: Шуйско-Ивановской (облигаціи II отдѣленія), Новоторжской, Московско-Брестской, Рязско-Вяземской, Новгородской, Лозово-Севастопольской, Московско-Ярославской, Донецкой, Харьково-Николаевской, Орловско-Витебской, Либаво-Роменской, Юго-Западныхъ дорогъ, Моршанско-Сызранской, Ростово-Владикавказской и Путиловской.

Въ прилагаемой таблицѣ означены всѣ гарантированные правительствомъ капиталы обществъ желѣзныхъ дорогъ, процентъ гарантированнаго по нимъ дохода и погашенія и полный размѣръ суммъ гарантіи:

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Гарантированныя капиталы.		Процентъ гарантіи.	Полный ежегод- ный размѣръ правительствен- ной гарантіи.
Главное общество російскихъ желѣзныхъ дорогъ . . . . .	Облигац. выпущ. обществомъ	35.000.000	4,8721 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	} 2.186.304,67
	»   »   »	2.359.625	4,2229 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	
	»   »   »	13.147.000	3,4337 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	
	Акціи принадл. обществу.	75.000.000	5,0803 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	3.810.237
		125.506.625		5.996.541,67
Шуйско-Ивановская . . . . .	Облигаціи вып. обществомъ	3.162.500	5 <sup>1</sup> / <sub>45</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	160.936,11
	Облиг. оставл. за Правит.	2.548.800	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	129.988,80
	Акціи принадл. обществу.	1.593.250	5 <sup>1</sup> / <sub>45</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	81.078,72
		7.304.550		372.003,63
Балтійская . . . . .	Облиг. оставл. за Правит.	6.710.768	5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	340.248,90
	Акціи принадл. обществу.	26.390.000	3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	791.700
		33.100.768		1.131.948,90
Новоторжская . . . . .	Облиг. оставл. за Правит.	3.309.800	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	168.799,80
Уральская . . . . .	Облиг. оставл. за Правит.	18.794.500	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	958.519,50
	»   »   »   »	14.308.585	5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	715.429,25
	Акціи принадл. обществу.	10.457.815	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	533.348,57
		33.103.085		1.673.948,75
		и 10.457.815		и 533.348,57
Новгородская . . . . .	Облиг. оставл. за Правит.	2.432.198	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	124.042,19
Варшавско-Бромбергская . . . . .	Акціи принадл. обществу.	6.201.000	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	279.045
Варшавско-Тереспольская . . . . .	Облиг. принадл. обществу	5.000.000	5 <sup>16</sup> / <sub>100</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	258.238
	Акціи принадл. Правит.	138.200	5 <sup>16</sup> / <sub>100</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	} 268.569,59
	»   »   обществу.	5.061.800	5 <sup>16</sup> / <sub>100</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	
		10.200.000		526.807,59

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Гарантированные капиталы.		Процентъ гарантіи.	Полный ежегодный размѣръ правительственной гарантіи.
Привислянская . . . . .	Облиг. оставл. за Правител.	18.498.450	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	943.420 <sub>,45</sub>
	Акціи принадл. обществу.	6.588.125	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	335.994 <sub>,38</sub>
Лодзинская . . . . .	Акціи принадл. обществу.	1.274.000	5‰	63.700
Московско-Брестская . . . . .	Облигаціи вып. обществомъ.	15.866.860	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	1.805.239 <sub>,86</sub>
	Облиг. оставл. за Правител.	19.530.000	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	
	Д. обл. оставл. за Правит.	15.651.960	5‰	782.598
	Акціи принадл. обществу	11.799.250	5 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> ‰	398.224 <sub>,70</sub>
Рязско-Вяземская . . . . .				2.986.062 <sub>,58</sub>
	Облиг. оставл. за Правител.	22.405.750	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	1.142.693 <sub>,25</sub>
	Акціи принадл. обществу.	7.006.900	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	357.351 <sub>,90</sub>
Московско-Курская . . . . .				1.500.045 <sub>,15</sub>
	Облиг. прин. Правительствъ.	41.704.000	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	2.126.904
Курско-Харьково-Азовская . . . . .	Облиг. выпущ. обществомъ	38.913.000	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> ‰	1.978.077 <sub>,50</sub>
	Облиг. оставл. за Правит.	3.095.238	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> ‰	154.761 <sub>,90</sub>
	Акціи принадл. обществу.	12.971.000	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> ‰	659.359 <sub>,16</sub>
Лозово-Севастопольская . . . . .			5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	2.792.198 <sub>,56</sub>
	Облиг. оставл. за Правител.	29.806.765 <sub>,52</sub>		5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰
Донецкая . . . . .	Акціи принадл. обществу.	8.167.500	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	416.542 <sub>,50</sub>
				1.936.687 <sub>,50</sub>
Донецкая . . . . .	Облиг. оставл. за Правител.	17.105.000	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	872.355
	Акціи принадл. обществу.	5.701.625	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	290.782 <sub>,87</sub>
			22.806.625	



ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Гарантированныя капиталы.		Процентъ гарантіи.	Полный ежегодный размѣръ правительственной гарантіи.
Московско-Ярославско-Вологодск.	Облиг. выпущ. обществомъ.	12.000.000	5 <sup>13</sup> / <sub>100</sub> ‰	615.600
	Облиг. оставл. за Правит.	4.400.000	5 <sup>16</sup> / <sub>100</sub> ‰	227.040
		16.400.000		842.640
Грязе-Царицынская . . . . .	Облиг. оставл. за Правител.	16.154.743	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	823.891, <sub>89</sub>
	Акціи принадл. Правител.	9.285.000	}	}
	» » обществу .	11.955.000	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ‰	336.000
		37.394.743		1.159.891, <sub>89</sub>
Орловско-Грязская . . . . .	Облиг. выпущ. обществомъ.	13.861.125	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	706.917, <sub>37</sub>
	» оставл. за Правител.	2.529.762	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	126.488, <sub>10</sub>
	Акціи принадл. обществу.	3.021.500	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	154.096, <sub>50</sub>
		16.390.887		833.045, <sub>47</sub>
		и 3.021.500		и 154.096, <sub>50</sub>
Орловско-Витебская . . . . .	Акціи принадл. обществу.	9.375.000	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> ‰	476.562, <sub>50</sub>
	Облиг. выпущ. обществомъ.	28.125.000	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> ‰	1.429.687, <sub>50</sub>
		37.500.000		1.906.250
Динабургско-Витебская . . . . .	Акціи прин. Правительств.	2.312.500	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> ‰	}
	» » обществу.	13.937.500	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> ‰	826.041, <sub>66</sub>
		16.250.000		826.041, <sub>67</sub>
Риго-Динабургская . . . . .	Акціи прин обществу.	10.200.000	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ‰	459.000
	Облиг. оставл. за Правител.	3.096.000	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	157.896
		13.296.000		616.896
Митавская . . . . .	Облиг. оставл. за Правител.	3.385.200	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	172.645, <sub>20</sub>
	» выпущ. обществомъ.	1.152.000	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> ‰	8.560
	Акціи принадл. обществу.	1.500.000	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> ‰	76.250
		6.037.200		307.455, <sub>10</sub>

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Гарантированные капиталы.		Процентъ гарантіи.	Полный ежегодный размѣръ правительственной гарантіи.
Харьково-Николаевская . . . . .	Облиг. выпущ. обществомъ.	10.725.000	} 5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	1.813.663, <sub>84</sub>
	> оставл. за Правител.	23.122.750		
	Д. облиг. оставл. за Прав.	1.714.286		
		35.562.036		1.813.663, <sub>84</sub>
Либаво-Роменская . . . . .	Облиг. оставл. за Правител.	38.009.409	} 5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	2.237.572, <sub>32</sub>
	Д. облиг. остав. за Правит.	5.864.558		
Курско-Кіевская . . . . .	Облиг. выпущ. обществомъ.	18.750.000	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> %	953.125
	Акціи принадл. Правител.	7.031.250	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> %	} 476.562, <sub>50</sub>
	> > обществу.	2.343.750	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> %	
			28.125.000	
Общество Юго-Западныхъ дорогъ	Акціи принадл. обществу.	28.479.500	} 5 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> %	2.560.808, <sub>75</sub>
	> > обществу.	21.487.500		
	Облиг. оставл. за Правител.	47.445.000	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	2.419.695
	» > »	33.290.643	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	1.697.822, <sub>79</sub>
	> > >	3.500.000	5 %	175.000
			84.235.643	
		49.967.000		и 2.560.808, <sub>75</sub>
Фастовская . . . . .	Облиг. оставл. за Правител.	11.022.000	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	562.121
	Акціи принадл. обществу.	4.665.980	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	237.964, <sub>98</sub>
Московско-Рязанская . . . . .	Акціи принадл. обществу.	10.000.000	5 %	500.000
	Облиг. выпущ. обществомъ.	5.000.000	5 %	250.000
Рязанско-Козловская , . . . .	Облиг. выпущ. обществомъ.	9.926.470	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	506.249, <sub>87</sub>
	Акціи принадл. обществу.	4.890.625	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	249.421, <sub>88</sub>
			14.817.093	

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Гарантированные капиталы.		Процентъ гарантіи.	Полный ежегод- ный размѣръ Правительствен- ной гарантіи.
Козлово-Воронежско-Ростовская .	Облиг. оставл. за Правител.	38.113.018, <sup>66</sup>	} 5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	} 2.156.086, <sup>64</sup>
	» выпущ. обществомъ .	4.163.190		
	Акціи принадл. обществу.	7.495.000		
Ростово-Владикавказская . . . .	Облиг. оставл за Правител.	23.605.450	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	1.203.877, <sup>35</sup>
	Акціи принадл. обществу	8.642.858	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	440.785, <sup>76</sup>
Тамбово-Саратовская . . . .	Облиг. оставл. за Правител.	22.379.767	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> %	1.135.789, <sup>11</sup>
Ряжско-Моршанская . . . .	Облиг. выпущ. обществомъ.	4 681.250	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> %	} 297.885, <sup>54</sup>
	Д. облиг. оставл. за Правит.	1.198.440, <sup>33</sup>	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> %	
	Акціи принадл. обществу.	2.972.593	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> %	151.106, <sup>35</sup>
			5.879.690 и 2.972.593	
Моршанско-Сызранская . . . .	Облиг. оставл. за Правител.	17.973.666, <sup>60</sup>	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	916.672, <sup>30</sup>
	Акціи принадл. обществу.	5.614.800	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	286.354, <sup>80</sup>
		23.588.766, <sup>80</sup>		1.203.027, <sup>10</sup>
Оренбургская . . . . .	Облиг. оставл. за Правител.	19.271 250	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	982.833, <sup>75</sup>
	Акціи принадл. обществу.	8,158.162, <sup>50</sup>	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	416.066, <sup>79</sup>
Закавказская . . . . .	Облиг. выпущ. обществомъ.	10.590.000	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	} 1.080.180
	Облиг. оставл. за Правител.	10 590.000	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	
	Акціи принадл. обществу.	7.060.000	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> %	360.060
		28.240 000		1.440.240

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Гарантированные капиталы.		Процентъ гарантіи.	Полный ежегодный размѣръ правительственной гарантіи.
Путиловская . . . . .	Облиг. оставл. за Правител.	2.825.250	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	144.087,75
	Акціи принадл. обществу.	941.750	5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> ‰	48.029,25
		3.767.000		192.117
		1.019.367.028,11		49.951.560,56(*)
		и 118.170.033,50		и 5.991.462,08

Слѣдовательно Правительство по суммѣ желѣзнодорожныхъ капиталовъ въ 1.019.367,028,11 р. мет. и 118.170,033,50 руб. кред. = 1.301.823,398,17 руб. кред. приняло на себя обязательство выплачивать ежегодно процентовъ и погашенія въ размѣрѣ 49.951,560,56 руб. мет. и 5.991,462,08 р. кред. = 63.993,468,32 руб. кред. (\*\*).

Но предварительно разсмотрѣнія данныхъ, опредѣляющихъ на сколько обременительны для Правительства принятыя имъ на себя обязательства по гарантіи перечисленныхъ капиталовъ и какъ велики дѣйствительныя ежегодныя правительственныя приплаты по гарантіи, необходимо сдѣлать обзоръ элементовъ, изъ которыхъ слагается вышеозначенная сумма полного размѣра правительственной гарантіи по акціямъ и облигаціямъ обществъ желѣзныхъ дорогъ.

Элементовъ этихъ два: процентъ гарантированного дохода и процентъ погашенія.

Максимумомъ гарантированного Правительствомъ дохода, какъ по акціямъ, такъ и по облигаціямъ желѣзнодорожныхъ обществъ, слѣдуетъ считать 5‰. Этимъ процентомъ гарантіи пользуется большинство дорогъ, входившихъ въ планъ сѣти желѣзныхъ дорогъ въ имперіи, намѣченный Правительствомъ, и сооруженіе которыхъ считалось неотлагательнымъ для цѣлей государственныхъ. Для погашенія желѣзнодорожныхъ капиталовъ принята было почти общая для всѣхъ дорогъ норма <sup>1</sup>/<sub>10</sub>‰. Въ исключительномъ же положеніи по отношенію къ проценту гарантіи и проценту погашенія находятся слѣдующія дороги:

	по облигаціямъ:	по акціямъ:
Грязе-Царицынская (Волго-Донск. уч) . . . . .	—	5 (и 1‰ погаш.)
Варшавско-Тереспольская . . . . .	5 <sup>16</sup> / <sub>100</sub>	5 <sup>16</sup> / <sub>100</sub>
Московско-Ярославско-Вологодская . . . . .	5 <sup>13</sup> / <sub>100</sub>	5 <sup>16</sup> / <sub>100</sub>
Общество Юго-Западныхъ дорогъ . . . . .	5	5 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>

(\*) Сверхъ того къ суммѣ полного размѣра правительственной гарантіи по процентнымъ бумагамъ желѣзнодорожныхъ обществъ 49.951.560,56 руб. метал. и 5.991.462,08 руб. кред. слѣдуетъ прибавить ежегодный платежъ Правительства по облигаціямъ Николаевской желѣзной дороги 6.009.125 руб. метал., въ возмездіе которыхъ Главное Общество російскихъ желѣзныхъ дорогъ вноситъ ежегодно въ казну 7.200.000 руб. кред. Такимъ образомъ полный размѣръ правительственной гарантіи по акціямъ и облигаціямъ обществъ желѣзныхъ дорогъ долженъ выразиться суммою 55.960.685 руб. 56 коп метал. и 5.991.462 руб. 8 коп. кред. = 71.193,468,32

(\*\*) Металлическіе рубли переложены въ кредитную валюту, принимая 1 полумперіаль = 5,93 р. кред.

Шуйско-Ивановская . . . . .	5 <sup>4</sup> / <sub>15</sub> выпущен. общ.	5 <sup>4</sup> / <sub>15</sub>
Курско-Харьково-Азовская. . . . .	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub>
Орловско-Витебская . . . . .	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub>
Динабург-Витебская . . . . .	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub>
Митавская . . . . .	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> выпущен. общ.	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub>
Курско-Кіевская. . . . .	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub>
Тамбово-Саратовская . . . . .	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub>	—
Рязско-Моршанская . . . . .	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub>
Московско-Рязанская . . . . .	5	5
Балтійская . . . . .	5	3
Уральская . . . . .	5 доп. капиталъ.	—
Московско-Брестская . . . . .	5 доп. капиталъ.	3 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>
Главное Общество рос. желѣз. дор. . . . .	4,6721 1-го выпуск.	5,0803
	4,2229 2-го выпуск.	—
	3,4337 3-го выпуск.	—
Риго-Динабургская . . . . .	—	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Варшавско-Бромбергская . . . . .	—	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Грязе-Царицынская . . . . .	—	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> выпущен. общ.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что менѣе 5<sup>0</sup>/<sub>100</sub> гарантія предоставлена была обществамъ желѣзныхъ дорогъ старѣйшимъ по времени, а именно: Главному Обществу, Риго-Динабургской и Варшавско-Бромбергской дорогъ, то есть обществамъ, начавшимъ свое существованіе до такъ называемаго желѣзнодорожнаго кризиса въ Россіи въ 1861—1863 годахъ. Затѣмъ гарантія ниже 4<sup>0</sup>/<sub>100</sub> была присвоена акціонернымъ капиталамъ дорогъ Московско-Брестской и Балтійской, разрѣшеннымъ къ выпуску первоначально безъ гарантіи Правительства. Наконецъ минимальный размѣръ гарантіи, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>0</sup>/<sub>100</sub> интереса и погашенія, по акціямъ Грязе-Царицынской дороги, слѣдуетъ считать явленіемъ случайнымъ, такъ какъ размѣръ этотъ опредѣленъ не Правительствомъ, а земствомъ Борисоглѣбскаго уѣзда.

Высокій вообще размѣръ правительственной гарантіи наименьшаго дохода по процентнымъ бумагамъ желѣзнодорожныхъ обществъ, разумѣется, вызванъ былъ обстоятельствами. Правительство, стремясь въ возможно скорѣйшемъ времени создать для имперіи сѣть желѣзныхъ дорогъ, оказывало всякаго рода поддержку образованію частныхъ обществъ и, конечно, однимъ изъ дѣйствительнѣйшихъ способовъ поддержки для такихъ обществъ былъ—правительственная гарантія по ихъ бумагамъ и притомъ въ такомъ размѣрѣ, который вызывалъ интересъ къ нимъ на западно-европейскихъ денежныхъ рынкахъ. Такимъ размѣромъ оказался 5<sup>0</sup>/<sub>100</sub>,—размѣръ одинаковый съ доходомъ, присвоеннымъ билетамъ Государственнаго Банка.

Для погашенія облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ принято у насъ двѣ системы. Первая изъ нихъ, простѣйшая, заключается въ томъ, что для ежегоднаго погашенія опредѣлено одно и тоже число акцій или облигацій и притомъ такое, которое давало бы возможность погасить весь капиталъ въ теченіи концессионнаго срока. Другая система—возрастающаго погашенія, по которой акціи или облигаціи каждый годъ погашаются на извѣстную сумму и къ этой суммѣ ежегодно присоединяются проценты на все погашенное число акцій въ предшествовавшіе годы. Такимъ образомъ съ возрастаніемъ суммы, назначенной на погашеніе, прогрессивно возрастаетъ и количество погашаемыхъ акцій или облигацій, и возрастаніе тоже рассчитано такъ, чтобы къ концу концессионнаго срока былъ погашенъ весь капиталъ.

Купоны отъ гарантированныхъ Правительствомъ облигацій и акцій оплачиваются самимъ обществами, кромѣ обществъ Оренбургской, Привислянской, Уральской и Фастовской желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ по уставамъ этихъ частныхъ обществъ оплата купоновъ отъ ихъ облигацій и акцій возложена на обязанность Государственного Банка.

Недостающія суммы на оплату купоновъ по гарантированнымъ Правительствомъ денежнымъ бумагамъ желѣзнодорожныхъ обществъ выдаются имъ слѣдующимъ весьма простымъ порядкомъ.

Общества представляютъ въ Министерство Путей Сообщенія или же въ Министерство Финансовъ заявленія о томъ, что на ближайшій срокъ уплаты по купонамъ отъ ихъ акцій или облигацій потребна имъ въ счетъ гарантіи извѣстная сумма, при чемъ указываютъ на причины, вызвавшія потребность въ исчисленной суммѣ. Обыкновенно общества ссылаются на слѣдующія причины: что они не имѣютъ средствъ къ оплатѣ купоновъ, вслѣдствіе малой доходности дороги, или же хотя въ отчетахъ ихъ и значится остатокъ чистаго дохода, изъ котораго можно было бы оплатить купоны, но остатка этого не имѣется въ ихъ распоряженіи, потому что онъ затраченъ на тѣ или другія потребности дороги.

По заявленіямъ обществъ остатки чистаго дохода затрачивались чаще всего:

- а) по неимѣнію или по недостаточности оборотнаго капитала на приобрѣтеніе топлива и матеріаловъ;
- б) находились въ долгахъ за казенными и частными учрежденіями или заключались въ расчетахъ по прямому сообщенію;
- в) частью употреблялись на дополнительныя работы по требованію Министерства Путей Сообщенія.

Такія заявленія обществъ при заключеніи Министра Путей Сообщенія препровождались въ Министерство Финансовъ, гдѣ и дѣлались распоряженія объ отпускѣ просимыхъ суммъ. Хотя Министерства, и Путей Сообщенія, и Финансовъ, при разрѣшеніи подобныхъ заявленій имѣли въ виду, что на обязанности Правительства лежала только приплата недостающихъ суммъ по гарантіи, сверхъ чистаго дохода, но, принимая во вниманіе, что отказъ въ выдачѣ обществамъ просимыхъ ими приплатъ можетъ препятствовать имъ въ переводѣ нужныхъ суммъ заграничнымъ банкирамъ для оплаты купоновъ, а это обстоятельство въ свою очередь можетъ повліять на курсъ русскихъ гарантированныхъ процентныхъ бумагъ, то обыкновенно доводы обществъ относительно стѣсненнаго ихъ положенія и недостаточности средствъ для срочныхъ платежей не подвергались особо тщательной повѣркѣ.

Коммисія не могла не остановить своего вниманія на такомъ важномъ предметѣ, какъ исчисленіе обществами требуемыхъ ими приплатъ по правительственной гарантіи и на порядкѣ выдачъ имъ этихъ приплатъ.

Ислѣдованія Коммисіи выяснили, что одною изъ главнѣйшихъ причинъ, вліявшихъ, съ ущербомъ для Государственного Казначейства, на исчисленія обществами слѣдовавшихъ имъ отъ Правительства приплатъ по гарантіи, безспорно слѣдуетъ назвать—отсутствіе правительственныхъ органовъ для ближайшей повѣрки означенныхъ исчисленій, дѣлавшихся до сихъ поръ совершенно произвольно самими обществами, а также для повѣрки дѣйствительности и правильности затратъ остатковъ чистаго дохода отъ эксплуатаціи. Но въ тоже время Коммисія не могла не согласиться съ представленными ей заявленіями многихъ обществъ, что затраты остатковъ чистаго дохода не на прямое ихъ назначеніе производились обществами часто помимо ихъ собственнаго желанія. Нельзя не признать того факта, что желѣзнодорожныя правленія получаютъ отъ Министерства Путей Сообщенія, а иногда и отъ другихъ вѣдомствъ, множество распоряженій и требованій произвести тѣ

или другія приспособленія, улучшенія, перестройки, передѣлки и т. п., не исполнять которыя они не считаютъ себя въ правѣ, и всѣ расходы по выполнению подобныхъ требованій общества отно- сять, какъ сверхсмѣтныя, на единственный источникъ, которымъ они располагаютъ,—на остатки чистаго дохода отъ эксплуатаціи. Конечно, при существованіи фактическаго контроля на желѣзныхъ дорогахъ, всякія излишнія или неправильныя требованія производства работъ или затратъ могли бы быть своевременно опротестованы и какъ общества, такъ и Правительство были бы ограждены отъ непроизводительныхъ расходовъ.

Независимо отъ суммъ, затраченныхъ Правительствомъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ и на воспособленіе въ той или другой формѣ желѣзнодорожнымъ обществамъ, какъ было уже вы- яснено, Правительство приняло на себя уплату процентовъ и погашенія по ихъ акціямъ и обли- гаціямъ и высшій размѣръ гарантированныхъ Правительствомъ такихъ процентовъ и погашенія опредѣлился въ суммѣ 71.193,468,32 руб. кред.

Ежегодные платежи Правительства въ счетъ этой суммы достигли въ послѣдніе годы размѣ- ровъ весьма обременительныхъ для Государственнаго Казначейства.

Въ счетъ правительственной гарантіи отпущено было на уплату процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ, выпущеннымъ самими обществами, а также записано долгомъ за желѣз- нодорожными обществами процентовъ и погашенія по облигаціямъ, оставленнымъ за Правитель- ствомъ:

Въ 1876 году	руб. мет.	26 668,744,77	и руб. кред.	896,903,83
» 1877	»	25.050,580,16	»	1.479,687,38
» 1878	»	21.516,542,35	»	1.862,031,50
» 1879	»	29.202,818,56	»	2.384,182,18

Какія изъ обществъ желѣзныхъ дорогъ наиболѣе отягощали Правительство приплатами по гарантіи, можно видѣть изъ слѣдующей таблицы, въ которой суммы приплатъ по гарантіи и не- доимки по облигаціямъ, оставленнымъ за Правительствомъ, означены по каждому обществу за 1876—1879 годы:

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.
	<i>Рубли.</i>	<i>Рубли.</i>	<i>Рубли.</i>	<i>Рубли.</i>
Шуйско-Ивановская . . . . .	139,105,17	222,336,21	185,464,38	161.791,22
Балтійская . . . . .	725,867,29	933,093,80	990,947,61	1.069,413,25
Новоторжская . . . . .	168.176,46	156.031,44	52.409,70	168.169,49
Уральская . . . . .	—	—	34.605,07	906.579,58
	—	—	—	522.739,73
Новгородская . . . . .	—	—	66.968,09	120.468,30
Варшавско-Бромбергская . . . . .	96.000	100.000	—	—
Варшавско-Тереспольская . . . . .	80.863,59	78.601,31	—	98 305,16
Привислянская . . . . .	—	92.853,88	329.516,74	332.011,75
	—	189.531,89	736.236,25	764.679,75

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.
	<i>Рубли.</i>	<i>Рубли.</i>	<i>Рубли.</i>	<i>Рубли.</i>
Лодзинская . . . . .	—	47.508, <sub>22</sub>	35.480, <sub>38</sub>	34.965, <sub>44</sub>
Московско-Брестская . . . . .	887.951, <sub>35</sub>	1.147.320, <sub>32</sub>	1.290.012, <sub>19</sub>	2.139.966, <sub>74</sub>
Рязско-Вяземская . . . . .	1.481.458, <sub>33</sub>	1.483.004, <sub>29</sub>	1.483.075, <sub>90</sub>	1.483.403, <sub>14</sub>
	9.649, <sub>88</sub>	31.145, <sub>24</sub>	31.554, <sub>91</sub>	32.742, <sub>90</sub>
Московско-Курская . . . . .	—	584.306, <sub>02</sub>	—	—
Курско-Харьково-Азовская. . . . .	2.713.741, <sub>14</sub>	2.764.056, <sub>56</sub>	1.610.052, <sub>44</sub>	1.903.292, <sub>72</sub>
Лозово-Севастопольская. . . . .	1.923.921, <sub>86</sub>	1.924.124, <sub>99</sub>	1.926.089, <sub>40</sub>	1.927.573, <sub>75</sub>
Донецкая . . . . .	—	—	53.218, <sub>20</sub>	802.016, <sub>02</sub>
Грязе-Царицынская . . . . .	821.376, <sub>77</sub>	996.467, <sub>40</sub>	822.825, <sub>44</sub>	822.811, <sub>61</sub>
Волго-Донскій участокъ . . . . .	288.000	288.000	288.000	288.000
Орловско-Грязская . . . . .	833.405, <sub>42</sub>	677.037	833.405, <sub>47</sub>	722.398, <sub>29</sub>
	153.537	154.096, <sub>50</sub>	154.096, <sub>50</sub>	154.096, <sub>50</sub>
Орловско-Витебская . . . . .	1.414.550, <sub>78</sub>	953.125	—	756.555, <sub>28</sub>
Динабургско-Витебская . . . . .	736.991, <sub>94</sub>	—	—	—
Риго-Динабургская . . . . .	345.096, <sub>46</sub>	—	157.846, <sub>92</sub>	160.197, <sub>31</sub>
Риго-Больдерааскій участокъ . . . . .	152.387, <sub>19</sub>	157.849, <sub>25</sub>	—	—
Митавская . . . . .	253.604, <sub>84</sub>	247.206, <sub>54</sub>	225.293, <sub>76</sub>	258.975, <sub>38</sub>
Харьково-Николаевская . . . . .	1.307.807, <sub>33</sub>	1.126.243, <sub>99</sub>	1.068.255, <sub>48</sub>	1.302.085, <sub>89</sub>
Либаво-Роменская Либавскій уч. . . . .	659.371, <sub>64</sub>	659.630, <sub>12</sub>	660.106, <sub>42</sub>	661.720, <sub>23</sub>
Роменскій уч. . . . .	1.088.568, <sub>89</sub>	1.088.554, <sub>51</sub>	580.335, <sub>10</sub>	903.938, <sub>34</sub>
Юго-Западная . . . . .	3.866.604, <sub>34</sub>	1.429.895, <sub>87</sub>	749.048, <sub>72</sub>	4.250.848, <sub>62</sub>
Фастовская . . . . .	49.399, <sub>71</sub>	489.992, <sub>39</sub>	550.444, <sub>89</sub>	562.122
	—	180.384, <sub>27</sub>	233.730, <sub>58</sub>	233.162, <sub>44</sub>
Козлово-Воронежско-Ростовская . . . . .	349.716, <sub>95</sub>	165.533, <sub>05</sub>	—	—
	1.726.340, <sub>57</sub>	1.925.724, <sub>81</sub>	1.839.158, <sub>71</sub>	1.889.173, <sub>65</sub>
Ростово-Владикавказская . . . . .	1.506.546, <sub>25</sub>	1.359.428, <sub>59</sub>	1.196.681, <sub>47</sub>	1.196.894, <sub>10</sub>
	—	224.714, <sub>31</sub>	440.785, <sub>76</sub>	440.785, <sub>76</sub>
Тамбово-Саратовская . . . . .	1.081.571, <sub>12</sub>	1.093.984, <sub>55</sub>	1.103.528, <sub>11</sub>	1.106.496, <sub>34</sub>
Рязско-Моршанская . . . . .	415.487, <sub>16</sub>	345.534, <sub>05</sub>	178.523, <sub>80</sub>	164.501, <sub>94</sub>
	—	74.178, <sub>42</sub>	3.342, <sub>36</sub>	—
Моршанско-Сызранская . . . . .	1.181.871, <sub>09</sub>	1.196.737, <sub>63</sub>	1.199.891, <sub>31</sub>	1.199.878, <sub>27</sub>
Оренбургская . . . . .	—	168.781, <sub>71</sub>	381.004, <sub>65</sub>	380.643, <sub>54</sub>
	—	628.641, <sub>91</sub>	880.394, <sub>08</sub>	889.867, <sub>96</sub>



ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.
	<i>Рубли.</i>	<i>Рубли.</i>	<i>Рубли.</i>	<i>Рубли.</i>
Закавказская . . . . .	1.103.678, <sub>08</sub>	1.144.611, <sub>70</sub>	1.006.243, <sub>06</sub>	873.727, <sub>11</sub>
	26.668.744, <sub>77</sub>	25.050.580, <sub>16</sub>	21.516.542, <sub>35</sub>	29.202.818, <sub>56</sub>
	896.903, <sub>83</sub>	1.479.687, <sub>38</sub>	1.862.031, <sub>50</sub>	2.384.182, <sub>83</sub>

Такимъ образомъ оказывается всего шесть обществъ желѣзныхъ дорогъ, которымъ не были производимы за означенные въ таблицѣ четыре года отпуски въ счетъ правительственной гарантіи и которые вносили полными суммами всѣ платежи по облигаціоннымъ ихъ капиталамъ, оставленнымъ за Правительствомъ, и затѣмъ еще шесть обществъ, изъ которыхъ одно не требовало приплатъ по гарантіи съ 1877 года въ теченіи трехъ лѣтъ, два въ теченіи двухъ лѣтъ и три въ теченіи одного 1878 года. Общества эти для болѣе нагляднаго обозрѣнія можно расположить въ слѣдующемъ порядкѣ:

Въ 1876 г.	Въ 1877 г.	Въ 1878 г.	Въ 1879 г.
Гл. Общ. Росс. жел. дор. Московско-Рязанская. Московско-Курская. Курско-Кіевская. Рязанско-Козловская. Московско-Ярославская. Лодзинская.	Гл. Общ. Росс. ж. д. Московско-Рязанская. Московско-Курская. Курско-Кіевская. Рязанско-Козловская. Московско-Ярославскія  Динабургско-Витебская.	Гл. Общ. Росс. жел. дор. Московско-Рязанская. Московско-Курская. Курско-Кіевская. Рязанско-Козловская. Московско-Ярославская.  Динабургско-Витебская. Варшавско-Бромбергская. Варшавско-Тереспольская. Орловско-Витебская. Риго-Динабургская. Юго-Западныхъ жел. дор. (*)	Гл. Общ. Росс. жел. дор. Московско-Рязанская. Московско-Курская. Курско-Кіевская. Рязанско-Козловская. Московско-Ярославская.  Динабургско-Витебская. Варшавско-Бромбергская.  Юго-Западныхъ жел. дор.

Изъ обозрѣнія суммъ, выданныхъ остальнымъ обществамъ въ счетъ гарантіи и записанныхъ за ними въ недоимки по облигаціямъ, оставленнымъ за Правительствомъ, и изъ сравненія этихъ суммъ съ полнымъ размѣромъ гарантіи по каждому обществу можно замѣтить, что наибольшія приплаты были выданы желѣзнымъ дорогамъ, построеннымъ въ послѣднее время, что впрочемъ можетъ быть объяснено тѣмъ обычнымъ явленіемъ, что движеніе по дорогѣ и тяготѣніе къ ней грузовъ развиваются постепенно. Слѣдовательно въ первые годы дѣятельности дороги нельзя и требовать, чтобы она могла выручать доходъ, достаточный для покрытія всѣхъ ея потребностей и срочныхъ платежей, но при этомъ Коммисія должна указать и на тотъ несомнѣнный фактъ, что на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ мало замѣтно попытокъ привлечь къ себѣ грузы.

Приводимыя здѣсь данныя о суммахъ, выданныхъ желѣзнодорожнымъ обществамъ изъ Государственнаго Казначейства въ счетъ правительственной гарантіи по выпущеннымъ ими акціямъ и облигаціямъ за послѣдніе тринадцать лѣтъ (1867—1879 г.г.) къ сожалѣнію служатъ показателемъ не постепеннаго развитія дѣятельности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, а скорѣе постепеннаго ухудшенія ихъ финансоваго положенія.

(\*) Обществомъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ внесена въ казну вся причитавшаяся сумма по облигаціямъ лишь за время съ 1-го Іюля 1878 года по 1-е Января 1879 года.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	ВЫДАЧИ ВЪ СЧЕТЪ				
	1867 г.	1868 г.	1869 г.	1870 г.	1871 г.
Главному Обществу російскихъ желѣзныхъ дорогъ . . . . .	Руб. кред. 3 668.933, <sub>15</sub>	Руб. кред. 2.080.635, <sub>46</sub>	—	—	2.700.000
Риго-Динабургской . . . . .	236.400, <sub>06</sub>	227.744, <sub>71</sub> <sup>3/4</sup>	143.122, <sub>80</sub> <sup>1/4</sup>	—	—
Динабург-Витебской . . . . .	743.719, <sub>19</sub>	616.830, <sub>01</sub> <sup>3/4</sup>	590.217, <sub>10</sub>	640.285, <sub>28</sub>	72.682, <sub>93</sub>
Волго-Донской . . . . .	288.000	288.000	299.264, <sub>17</sub>	223.977, <sub>46</sub>	240.364, <sub>80</sub>
Петергофской . . . . .	4.260, <sub>98</sub>	1.185, <sub>78</sub>	—	—	—
Рязско-Моршанской . . . . .	—	452.972, <sub>41</sub>	428.259, <sub>17</sub>	463.157, <sub>23</sub>	541.578, <sub>71</sub>
Лодзинской . . . . .	35.307, <sub>21</sub> <sup>1/2</sup>	27.952, <sub>53</sub>	40.000	40.000	40.000
Варшавско-Бромбергской . . . . .	95.385, <sub>56</sub>	229.957, <sub>99</sub>	200.000	260.000	198.000
Варшавско-Тереспольской . . . . .	377.576, <sub>84</sub>	456.810, <sub>55</sub>	514.469, <sub>45</sub>	483.526	180.273, <sub>69</sub>
Козлово-Воронежско-Ростовской . . . . .	—	399.723, <sub>11</sub>	423 058, <sub>76</sub>	626.524, <sub>70</sub>	523.828
Митавской . . . . .	—	14.365	131.867, <sub>94</sub>	80.000	153.000
Орловско-Грязской . . . . .	—	—	445.132, <sub>06</sub>	878.633, <sub>53</sub>	1.044.661, <sub>80</sub>
Шуйско-Ивановской . . . . .	—	—	225.899, <sub>11</sub>	208.208, <sub>96</sub>	99.840, <sub>23</sub>
Курско-Харьково-Азовской . . . . .	—	—	294.019, <sub>05</sub>	2.677.276, <sub>75</sub>	3 140.959, <sub>49</sub>
Курско-Кіевской . . . . .	—	—	60.000	—	—
Поти-Тифлисской . . . . .	—	—	2.609, <sub>67</sub>	784.874, <sub>04</sub>	(*)
Московско-Брестской . . . . .	—	—	—	83.883, <sub>09</sub>	974.498, <sub>20</sub>
Балтійской . . . . .	—	—	—	187.840, <sub>33</sub>	943 739, <sub>72</sub>
Харьково-Николаевской . . . . .	—	—	—	—	167.283, <sub>24</sub>
Орловско-Витебской . . . . .	—	—	2.242.850, <sub>62</sub>	2.497.512, <sub>01</sub>	1.180.645, <sub>16</sub>
Рязско-Вяземской . . . . .	—	—	—	—	—
Лозово-Севастопольской . . . . .	—	—	—	—	—
Моршанско-Сызранской . . . . .	—	—	—	—	—
Ростово-Владикавказской . . . . .	—	—	—	—	—
Грязе-Царицынской . . . . .	—	—	—	—	—
Фастовской . . . . .	—	—	—	—	—
Оренбургской . . . . .	—	—	—	—	—
Правислянской . . . . .	—	—	—	—	—
Уральской . . . . .	—	—	—	—	—
Донецкой . . . . .	—	—	—	—	—
	44.59.582, <sub>79</sub> <sup>1/2</sup>	4.796.177, <sub>51</sub> <sup>1/2</sup>	6.040.769, <sub>90</sub> <sup>1/4</sup>	10.140.699, <sub>45</sub>	12.201.355, <sub>97</sub>

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ГАРАНТИИ.												
1872 г.	1873 г.	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.					
Руб. кред. 3.157.086, <sub>16</sub>	Руб. кред. 1.200.000	—	—	—	—	—	—					
—	281.530, <sub>34</sub>	—	—	430.953, <sub>34</sub>	58.032, <sub>19</sub>	—	47.266, <sub>99</sub>					
961.682, <sub>29</sub>	704.398, <sub>84</sub>	—	429.023, <sub>15</sub>	441.254, <sub>21</sub>	512.489, <sub>61</sub>	—	—					
247 226, <sub>89</sub>	288.000	288.000	288.000	288.000	288.000	—	—					
—	—	—	—	—	—	—	—					
420.124, <sub>80</sub>	424.195, <sub>44</sub>	414.767, <sub>71</sub>	404.598, <sub>72</sub>	448.843, <sub>84</sub>	484.099, <sub>95</sub>	196.224, <sub>68</sub>	157.094, <sub>74</sub>					
40.000	40.000	50.000	60.000	—	67.063, <sub>17</sub>	53.233, <sub>57</sub>	53.976, <sub>80</sub>					
268.400	252.000	124.000	150.000	96.000	100.000	—	—					
587.365, <sub>46</sub>	—	—	115.732, <sub>28</sub>	107.771, <sub>34</sub>	126.420, <sub>53</sub>	—	151.185, <sub>72</sub>					
—	—	—	—	622.357, <sub>36</sub>	326.744, <sub>87</sub>	—	—					
94.000	92.939, <sub>62</sub>	155.000	64.000	121.928, <sub>83</sub>	136.826, <sub>37</sub>	109.272, <sub>22</sub>	154.219, <sub>64</sub>					
939.055, <sub>56</sub>	1.000.303, <sub>86</sub>	980.651, <sub>41</sub>	978.880, <sub>24</sub>	1.028.693, <sub>13</sub>	1.205.761, <sub>08</sub>	1.280.867, <sub>14</sub>	1.105.897, <sub>34</sub>					
163.982, <sub>12</sub>	161.216, <sub>57</sub>	139,092, <sub>33</sub>	96.930, <sub>30</sub>	60.000	168.000	121.000	120.000					
2.839.795, <sub>99</sub>	1.532.167, <sub>54</sub>	—	585.000	3.154.112, <sub>39</sub>	3.783.552, <sub>46</sub>	3.076.877, <sub>34</sub>	3.148.639, <sub>97</sub>					
—	—	—	—	—	—	—	—					
787.657, <sub>28</sub>	1.063.047, <sub>28</sub>	1.038.066, <sub>99</sub>	952.775, <sub>76</sub>	1.236.704, <sub>50</sub>	1.366.161, <sub>36</sub>	1.260 873, <sub>93</sub>	1.227.674, <sub>42</sub>					
942 097, <sub>86</sub>	897.397, <sub>44</sub>	927.268, <sub>62</sub>	937.612, <sub>75</sub>	995.060, <sub>44</sub>	1.778.801, <sub>15</sub>	639.375, <sub>56</sub>	1.813.269, <sub>46</sub>					
938 609, <sub>12</sub>	950.509, <sub>79</sub>	775,961, <sub>70</sub>	614.374, <sub>51</sub>	892 223, <sub>75</sub>	1.199,559, <sub>80</sub>	1.150.692, <sub>01</sub>	1.234.834, <sub>91</sub>					
648.466, <sub>03</sub>	257.519	—	309.752, <sub>10</sub>	671.961, <sub>20</sub>	585.942, <sub>16</sub>	337.319, <sub>45</sub>	—					
2.244.794, <sub>98</sub>	2.258.825, <sub>63</sub>	—	1.130.501, <sub>93</sub>	1.738 962, <sub>20</sub>	1.539.027, <sub>59</sub>	—	1.249.536, <sub>46</sub>					
—	80.907, <sub>90</sub>	79.292, <sub>83</sub>	416.185, <sub>90</sub>	447.730, <sub>70</sub>	556.805, <sub>14</sub>	578.838, <sub>72</sub>	567.763, <sub>81</sub>					
—	—	110.237, <sub>16</sub>	390.190, <sub>24</sub>	515.034, <sub>74</sub>	592.529, <sub>92</sub>	615.742	672 685, <sub>44</sub>					
—	—	14.477, <sub>94</sub>	336.291, <sub>65</sub>	351.318, <sub>52</sub>	437.817, <sub>12</sub>	466 027, <sub>70</sub>	456 659, <sub>16</sub>					
—	—	—	—	630.375, <sub>39</sub>	490.190, <sub>63</sub>	437.121, <sub>68</sub>	440.785, <sub>75</sub>					
—	—	—	—	—	266.208, <sub>92</sub>	70.767, <sub>24</sub>	—					
—	—	—	—	—	180.384, <sub>27</sub>	233.730, <sub>58</sub>	297.480, <sub>63</sub>					
—	—	—	—	—	203.366, <sub>61</sub>	408.030, <sub>70</sub>	407.618, <sub>10</sub>					
—	—	—	—	—	164.214, <sub>74</sub>	285.622, <sub>53</sub>	375.905, <sub>96</sub>					
—	—	—	—	—	—	—	522.739, <sub>79</sub>					
—	—	—	—	—	—	—	181.556					
15.280.344, <sub>54</sub>	11.484.959, <sub>23</sub>	5.096.816, <sub>89</sub>	8.259.849, <sub>52</sub>	14.279.285, <sub>88</sub>	16.616.999, <sub>64</sub>	11.321.617, <sub>14</sub>	14.386.791, <sub>09</sub>					

\*) Въ 1871 году гарантія уплачена изъ суммъ желѣзнодорожнаго фонда.

На основаніи сгруппированныхъ въ предшествовавшихъ таблицахъ данныхъ всѣ наши желѣзныя дороги по отношенію къ тяжелой обязанности государства выплачивать гарантированныя на ихъ капиталы проценты и погашеніе могутъ быть раздѣлены на слѣдующіе разряды:

I. Общества дорогъ, не требовавшія приплатъ въ счетъ правительственной гарантіи и за которыми не числилось недоимокъ по облигаціямъ, принятымъ Правительствомъ, за все время ихъ существованія:

- Московско-Курской.
- Московско-Ярославско-Вологодской.
- Курско-Кіевской.
- Московско-Рязанской.
- Рязанско-Козловской.

Общество Московско-Курской дороги не доплатило только въ 1877 году слѣдуемой съ него полной суммы процентовъ и погашенія по облигаціямъ, именно 647,627 р. мет., частью вслѣдствіе неуплаты ему Военнымъ Министерствомъ суммъ за военныя перевозки, частью вслѣдствіе низкаго вексельнаго курса. А обществу Московско-Рязанской дороги было отпущено въ счетъ гарантіи въ 1863 году 80,213 руб. 76 коп., которые возвращены обществомъ сполна въ 1866 году. Но первую изъ этихъ суммъ нельзя считать недоимкою за обществомъ, такъ какъ она по всей вѣроятности будетъ внесена Правительству по окончаніи расчетовъ общества съ Военнымъ Министерствомъ, а незначительная вторая сумма представляетъ явленіе совершенно случайное въ оборотахъ Московско-Рязанской желѣзной дороги.

Къ этому разряду можетъ подходить также Главное Общество російскихъ желѣзныхъ дорогъ, но только за семь послѣднихъ лѣтъ.

II. Общества, требовавшія приплатъ по гарантіи и невносившія сполна процентовъ и погашенія по облигаціямъ, оставленнымъ за Правительствомъ:

- Шуйско-Ивановской.
- Балтійской.
- Новоторжской.
- Новгородской.
- Варшавско-Бромбергской.
- Варшавско-Тереспольской.
- Привислянской.
- Лодзинской.
- Московско-Брестской.
- Курско-Харьково-Азовской.
- Грязе-Царицынской.
- Орловско-Грязской.
- Орловско-Витебской.
- Динабургско-Витебской.
- Риго-Динабургской.
- Митавской.
- Харьково-Николаевской.
- Либаво-Роменской (Ландварово-Роменскій уч.)
- Юго-Западныхъ дорогъ.
- Фастовской.
- Козлово-Воронежско-Ростовской.
- Оренбургской.
- Тамбово-Саратовской.
- Ряжско-Моршанской.

Моршанско-Сызранской.  
Закавказской.

III. Общества дорогъ, требовавшія приплатъ по гарантіи, непроизводившія платежей въ счетъ процентовъ и погашенія по облигаціямъ, оставленнымъ за Правительствомъ, и сверхъ того за недостаточностью чистаго дохода получавшія суммы на покрытие расходовъ по эксплуатаціи въ теченіе послѣднихъ четырехъ лѣтъ (1876—1879 г.):

Уральская.  
Рязско-Вяземская.  
Лозово-Севастопольская.  
Донецкая.  
Ростово-Владикавказская.  
Либаво-Роменская (Либавскій участоги).

До какой степени тяжело бремя, которое несетъ государство, вслѣдствіе неудовлетворительнаго финансоваго состоянія большей части желѣзнодорожныхъ обществъ, весьма краснорѣчиво свидѣтельствуютъ накопившіеся долги ихъ по гарантіи и недоимки по облигаціямъ, оставленнымъ за Правительствомъ.

Состояніе суммъ этихъ долговъ и недоимокъ къ 1 Января 1880 года было слѣдующее:

<b>ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.</b>	Долгъ Обществъ по гарантіи акцій и облигацій, выпущенныхъ Обществами.	Недоимки по облигаціямъ, оставленнымъ за Правительствомъ.
С.-Петербургско-Варшавская . . . . .	59.256,430, <sup>56</sup>	—
Николаевская , . . . .	—	5.115,374, <sup>84</sup>
Шуйско-Ивановская . . . . .	2.171,301, <sup>32</sup>	1.177,124, <sup>78</sup>
Балтійская . . . . .	10.349,614, <sup>13</sup>	811,625, <sup>25</sup>
Новоторжская . . . . .	—	838,955, <sup>40</sup>
Уральская . . . . .	533,557, <sup>40</sup>	964,159, <sup>07</sup>
Новгородская . . . . .	—	192,781, <sup>89</sup>
Варшавско-Бромбергская . . . . .	2.961,859, <sup>60</sup>	—
Варшавско-Тереспольская . . . . .	4.497,195, <sup>63</sup>	—
Привислянская . . . . .	749,154, <sup>36</sup>	1.782,576, <sup>61</sup>
Лодзинская . . . . .	784,318, <sup>40</sup>	—
Московско-Брестская . . . . .	11.875,196, <sup>96</sup>	7.815,243, <sup>26</sup>
Рязско-Вяземская . . . . .	3.066,241, <sup>31</sup>	6.187,505, <sup>81</sup>
Московско-Курская . . . . .	—	647.627, <sup>07</sup>

<b>ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.</b>	Долгъ обществъ по гараніи акцій и облигацій, выпущенныхъ обществами.	Недоимки по облигаціямъ, оставленнымъ за Правительствомъ.
Курско-Харьково-Азовская . . . . .	28.828,066, <sup>89</sup>	748,043, <sup>31</sup>
Лозово-Севастопольская . . . . .	3.262,665, <sup>31</sup>	8.740,405, <sup>81</sup>
Донецкая . . . . .	185,373, <sup>09</sup>	747,804, <sup>28</sup>
Грязе-Царицынская . . . . .	7 706,264.	8.433,238, <sup>27</sup>
Орловско-Грязская . . . . .	13.279,008, <sup>68</sup>	637,121, <sup>53</sup>
Орловско-Витебская . . . . .	20.264,064, <sup>03</sup>	—
Динабургско-Витебская . . . . .	7.301,617, <sup>32</sup>	—
Риго-Динабургская . . . . .	583,875, <sup>97</sup>	1.241,281,
Митавская . . . . .	1.651,965, <sup>75</sup>	1.096,191, <sup>17</sup>
Харьково-Николаевская . . . . .	3.267,486, <sup>29</sup>	5.598,590, <sup>02</sup>
Либаво-Роменская . . . . .	—	11.496,818, <sup>69</sup>
Одесская . . . . .	—	11.130,301, <sup>78</sup>
Кіево-Брестская . . . . .	—	5.248,793, <sup>35</sup>
Бресто-Граевская . . . . .	—	650,500, <sup>66</sup>
Юго-Западная . . . . .	—	4.302,283, <sup>02</sup>
Фастовская . . . . .	693,336, <sup>14</sup>	1.752,010, <sup>13</sup>
Козлово-Воронежско-Ростовская . . . . .	4.003,752, <sup>38</sup>	14,750,056, <sup>61</sup>
Ростово-Владикавказская . . . . .	2.193,678, <sup>19</sup>	5.752,822, <sup>60</sup>
Тамбово-Козловская . . . . .	—	—
Тамбово-Саратовская . . . . .	—	11.029,407, <sup>61</sup>
Рижско-Моршанская . . . . .	6.107,954, <sup>45</sup>	332,275, <sup>85</sup>
Моршанско-Сызранская . . . . .	2.299,777, <sup>14</sup>	5.088,215, <sup>18</sup>
Оренбургская . . . . .	987,083, <sup>08</sup>	2.532,828, <sup>09</sup>
Закавказская . . . . .	7.244,726, <sup>73</sup>	1.486,101, <sup>76</sup>
<b>И Т О Г О . . . . .</b>	191.559,221, <sup>19</sup> и 14.546,344, <sup>05</sup>	5.115,374, <sup>84</sup> и 123.212,690, <sup>74</sup>
Или перелагая металлическихъ рубли въ кредитные по курсу 1 полуимперіаль = 5 руб. 98 коп. кредитн., означенныя суммы составятъ . . . . .	208.449,927, <sup>48</sup>	148.185,644, <sup>86</sup>
	356.635,572, <sup>31</sup> руб. кред.	

Такая крупная цифра долговъ желѣзнодорожныхъ обществъ Правительству единственно только по гарантіи ихъ процентныхъ бумагъ и притомъ возрастающая, какъ показываютъ предшествовавшія данныя, съ каждымъ годомъ на новыя значительныя суммы, представила для Коммисіи явленіе чрезвычайно угрожающаго характера по отношенію къ государственнымъ финансамъ. Необходимость пріостановить сильное возрастаніе долговъ обществъ Правительству была сознала Коммисіею при самомъ началѣ ея изслѣдованій.

Исходя изъ такого сознанія, Коммисіа обратила самое тщательное вниманіе на раскрытіе причинъ, вызывающихъ со стороны государства въ большихъ размѣрахъ ежегодные расходы на уплату процентовъ и погашенія по гарантированнымъ Правительствомъ акціямъ и облигаціямъ обществъ желѣзныхъ дорогъ.

Разрѣшеніе этого вопроса привело Коммисію къ весьма сложнымъ изслѣдованіямъ въ области желѣзнодорожнаго хозяйства, къ изслѣдованію системы составленія и представленія обществами отчетности, а также порядка, принятаго подлежащими учрежденіями для веденія денежныхъ расчетовъ Правительства съ обществами и для выдачъ имъ разнаго рода суммъ по обязательствамъ, принятымъ въ отношеніи ихъ государствомъ.

Изслѣдованія Коммисіи показали, что финансовое положеніе большинства нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ весьма неудовлетворительно, что съ каждымъ годомъ тяжесть, которую несетъ Правительство по гарантіи ихъ процентныхъ бумагъ, становится все болѣе и болѣе обременительною и при этомъ выяснился сверхъ того еще тотъ печальный фактъ, что, несмотря на все правительственныя пожертвованія и затраты, они не только не служатъ къ улучшенію многихъ изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, но, напротивъ, нѣкоторыя изъ нихъ въ финансовомъ отношеніи быстро приближаются къ безвыходному положенію.

Причины, поставившія въ такое положеніе дѣло, можно подраздѣлить на двѣ категоріи: коренныя причины, устраненіе которыхъ уже невозможно, и причины дѣйствующія въ настоящее время, противъ которыхъ возможны и должны быть приняты самыя энергическія мѣропріятія.

Къ числу причинъ первой категоріи слѣдуетъ отнести:

1) Дорогую стоимость сооруженія дорогъ, особенно первоначальной постройки, сравнительно съ ихъ качествомъ и силою, вслѣдствіе чего при настоящей ихъ дѣятельности и малопродуктивности, они не въ силахъ собственными средствами выплачивать проценты и погашеніе на капиталъ, затраченный на ихъ постройку.

2) Слишкомъ широкое участіе Правительства въ гарантіи дохода по капиталамъ обществъ. Высокій процентъ дохода, обезпеченный акціонерамъ Правительствомъ, порождаетъ въ нихъ бездѣятельность и равнодушіе къ развитію своего предпріятія; а разнаго рода субсидіи и льготы, щедро дававшіяся желѣзнодорожнымъ обществамъ при первомъ ихъ ходатайствѣ, вселяли въ нихъ надежду, что во всѣхъ затрудненіяхъ явится къ нимъ на помощь Правительство.

3) При постройкѣ дорогъ не взвѣшивались экономическія условія мѣстности, для которой должна была работать дорога. Технической сторонѣ дѣла жертвовались все прочія соображенія, — вслѣдствіе чего нѣкоторыя дороги бессильны, чтобы оживить край, черезъ который проходятъ, но въ то же время требуютъ большихъ расходовъ на поддержаніе собственнаго ихъ существованія.

Въ числѣ причинъ, вредно вліяющихъ въ настоящее время на финансовое состояніе дорогъ, безспорно, должно назвать прежде всего слѣдующія.

1) Несостоятельность многихъ изъ желѣзныхъ дорогъ по отношенію къ перевозкѣ всѣхъ тѣхъ грузовъ, которые предъявляются имъ торговлею, промышленностію и земледѣліемъ. Подкоммисіи,

производившія изслѣдованія дорогъ на мѣстѣ, поставляя на видъ этотъ недостатокъ дорогъ, указывали также и способы для устраненія задержки въ перевозкѣ особенно такихъ грузовъ, какъ каменный уголь, скотъ, животные продукты, предметы молочнаго хозяйства и другіе, которые до сихъ поръ мало перевозились на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Съ облегченіемъ перевозки перечисленныхъ грузовъ, они должны получить сбытъ не только на внутреннихъ рынкахъ имперіи, но и за границую. Особенное же вниманіе какъ Подкоммисій, такъ и Коммисіи обращено было на улучшеніе перевозки хлѣба.

2) Едва-ли не самую главною причиною неудовлетворительнаго финансоваго положенія большинства желѣзныхъ дорогъ и возрастанія правительственныхъ приплатъ по гарантіи слѣдуетъ считать отсутствіе болѣе или менѣе выработанной и однородной системы въ веденіи обществами своего хозяйства, общихъ для всѣхъ дорогъ формъ номенклатуръ, смѣтъ, отчетовъ, нормъ расходовъ а также строгаго правительственнаго контроля за денежными оборатами тѣхъ обществъ, которыя пользуются въ наибольшей степени разнаго рода пособіями со стороны государства. Коммисія изъ своихъ изслѣдованій по этому предмету вынесла твердое убѣжденіе, что приведенія желѣзнодорожнаго хозяйства въ лучшее состояніе можно ожидать главнымъ образомъ отъ подчиненія дорогъ систематически организованному правительственному надзору и отъ введенія на всѣхъ дорогахъ однородной системы счетоводства и отчетности.

3) Отсутствіе своевременной правительственной повѣрки исчисляемыхъ обществами суммъ ежегодныхъ приплатъ по гарантіи процентовъ и погашенія по ихъ акціямъ и облигаціямъ.

4) Отсутствіе болѣе дѣятельнаго участія органовъ Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля въ опредѣленіи остатковъ чистаго дохода и дивиденда, выдаваемого акціонерамъ, по дорогамъ, гарантированнымъ Правительствомъ. По мнѣнію Коммисіи одною изъ болѣе дѣйствительнѣйшихъ мѣръ по этому предмету была бы та, что до окончательнаго опредѣленія цифры остатка чистаго дохода и размѣра дивиденда, посредствомъ совмѣстныхъ исчисленій обществъ и органовъ Правительства, не должны быть утверждаемы ежегодные отчеты Правленій обществъ дорогъ, пользующихся Правительственною гарантіею.

---

## ОТДѢЛЪ ІV.

### Желѣзнодорожный фондъ.

- а) Историческій очеркъ образованія фонда. Операциі, производимыя за счетъ этого фонда.
- б) Долги обществъ Правительству по ссудамъ, выданнымъ изъ фонда. Общая сумма этихъ ссудъ и процентовъ на нихъ къ 1 Января 1880 года.
- в) Долги обществъ за переданные имъ отъ Правительства на разныхъ условіяхъ—рельсы, подвижной составъ, телеграфные аппараты и другіе предметы. Общая сумма такихъ долговъ къ 1 Января 1880 года.
- г) Отсутствие обязательной для всѣхъ желѣзнодорожныхъ обществъ системы начисленія процентовъ по долгамъ Правительству. Несогласіе, вслѣдствіе этого, въ цифрахъ долговъ обществъ Правительству, показываемыхъ по балансамъ ежегодныхъ отчетовъ ихъ правленій, съ цифрами тѣхъ же долговъ, значащимся по счетамъ Особенной Канцеляріи по Кредитной части Министерства Финансовъ.
- д) Неудобства, происходящія отъ отнесенія долговыхъ счетовъ желѣзнодорожныхъ обществъ на два источника—на Государственное Казначейство и желѣзнодорожный фондъ.
- е) Таблица, показывающая прогрессивное нарастаніе долга желѣзнодорожныхъ обществъ Правительству за послѣднее десятилітіе (1870—1880 гг.)

Съ расширеніемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ въ имперіи, съ увеличеніемъ расходовъ государства на воспособленіе обществамъ желѣзныхъ дорогъ и съ усложненіемъ расчетовъ съ ними Правительства, веденіе этихъ расчетовъ по общимъ счетамъ Государственнаго Казначейства оказалось неудобнымъ. Неудобство это впервые сознано было Государственнымъ Совѣтомъ при разсмотрѣніи смѣты Министерства Путей Сообщенія на 1866 годъ. Журналомъ своимъ отъ 4 Декабря 1865 года Государственный Совѣтъ призналъ необходимымъ выдѣлить по государственной росписи эти расчеты въ особый отдѣлъ временныхъ расходовъ, покрываемыхъ спеціально для этого назначенными экстраординарными средствами, въ составъ которыхъ вошли первоначально суммы.



позаимствованныя изъ перваго внутренняго съ выигрышами займа, а потомъ суммы, поступившія по второму такому же займу, открытому въ 1866 году. Эти послѣднія суммы и послужили основаніемъ для средствъ *жельзнодорожнаго фонда* (71.963.600 руб. кр.).

Но рядъ самостоятельныхъ финансовыхъ операцій, произведенныхъ собственно для пополненія средствъ фонда, конечно начался съ двухъ выпусковъ облигацій Николаевской желѣзной дороги. На основаніи Высочайшаго повелѣнія 18 Іюня 1867 года о первомъ выпускѣ облигацій означенной дороги суммы, вырученныя отъ этихъ облигацій, должны были именно поступить въ составъ средствъ для выполненія расходовъ по сооруженію новыхъ линій желѣзныхъ дорогъ. Точно также второй выпускъ облигацій Николаевской желѣзной дороги, произведенный на основаніи Высочайшаго указа 25 марта 1869 года, имѣлъ исключительное назначеніе—для споспѣшествованія безостановочному продолженію постройки желѣзныхъ дорогъ. Отъ продажи Николаевскихъ облигацій поступило въ фондъ 105.866.934,92 р. кр. Кромѣ того къ средствамъ фонда причислены были, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 18 Августа 1867 года, суммы, ожидавшіяся къ поступленію отъ правительства Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ штатовъ за уступленныя имъ русскія владѣнія въ Сѣверной Америкѣ. Суммы эти, согласно ратификованному договору объ этой территоріальной уступкѣ, составляли 7.200.000 долларовъ или 9.600.000 руб. мет (11.510.125,42 р. кред.), за вычетомъ изъ нихъ 222.548,20 руб. мет. въ пользу правленія Россійско-Американской компаніи и нѣкоторыхъ другихъ незначительныхъ расходовъ. И наконецъ въ 1867 же году обращены были въ спеціальныя ресурсы на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ суммы, вырученныя отъ продажи принадлежавшихъ Правительству облигацій Курско-Кіевской и другихъ желѣзныхъ дорогъ, на 53.153,890,38 р. кред.

Послѣдующими финансовыми операціями, посредствомъ которыхъ имѣлось въ виду доставить желѣзнодорожному фонду средства для производства всѣхъ расходовъ, вызывавшихся сооруженіемъ желѣзныхъ дорогъ, были—шесть выпусковъ консолидированныхъ облигацій, начавшихся, какъ уже было изложено (\*), съ 1870 года. Отъ первыхъ пяти выпусковъ консолидированныхъ облигацій поступило въ фондъ 430.020.665,30 р. кр. и отъ шестаго—162.870,073,88 р. кр. А затѣмъ къ средствамъ фонда причислялись всѣ суммы, поступающія отъ реализаціи акцій и облигацій обществъ желѣзныхъ дорогъ, приобрѣтенныхъ Правительствомъ, а также суммы, поступающія въ возвратъ отъ обществъ по выдававшимся имъ ссудамъ и за полученныя ими разныя желѣзнодорожныя принадлежности правительственнаго заказа.

Изъ желѣзнодорожнаго фонда производились двоякаго рода расходы:

- А. На сооруженіе правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, на производство правительственныхъ изысканій новыхъ линій и на устройство портовъ.
- Б. На воспособленіе обществамъ желѣзныхъ дорогъ.

Первый видъ расходовъ относился къ затратамъ безвозвратнымъ и только въ случаѣ уступокъ правительственныхъ дорогъ частнымъ обществамъ расходы на постройку этихъ дорогъ пополнялись принятыми Правительствомъ процентными бумагами отъ обществъ.

Расходы же второй категоріи по существу своему подлежали возврату въ фондъ. Эти расходы производились по слѣдующимъ предметамъ:

- 1) По участію Правительства въ подпискѣ на акціи и облигаціи обществъ желѣзныхъ дорогъ или въ приобрѣтеніи ихъ отъ обществъ по условленной цѣнѣ.
- 2) По выдачамъ обществамъ ссудъ какъ на первоначальное устройство, такъ и на дальнѣйшее улучшеніе и развитіе дѣятельности желѣзныхъ дорогъ.

---

(\*) См. Отдѣлъ I, стр. 14.

3) По передачѣ обществамъ рельсовъ, подвижнаго состава и желѣзнодорожныхъ принадлежностей, изготовлявшихся на русскихъ частныхъ заводахъ. и по выдачамъ пособій этимъ заводамъ съ цѣлью поощренія развитія ихъ производствъ.

Чтобы составить понятіе о финансовой роли, которая назначена была желѣзнодорожному фонду въ дѣлѣ постройки сѣти желѣзныхъ дорогъ въ имперіи, необходимо остановить вниманіе на каждой изъ означенныхъ производившихся изъ него операцій.

Всѣ приобретаемыя Правительствомъ за счетъ желѣзнодорожнаго фонда акціи и облигаціи разныхъ обществъ становились принадлежностью фонда, а суммы, образовавшіяся отъ реализаціи этихъ бумагъ, причитались къ его средствамъ. Суммы же, поступавшія отъ обществъ на уплату процентовъ и погашенія по приобретеннымъ Правительствомъ акціямъ и облигаціямъ, были-ли то акціи или облигаціи реализованныя или нереализованныя, зачислялись по Государственному Казначейству въ возмѣщеніе расходовъ Правительства по уплатѣ процентовъ и погашенія по консолидированнымъ займамъ.

Ссуды обществамъ желѣзныхъ дорогъ выдавались:

- а) краткосрочныя или авансы,—на производство работъ, на приобретение рельсовъ, на платежи по заказамъ подвижнаго состава и на другія надобности,—до выпуска обществами своихъ бумагъ;
- б) долгосрочныя,—на улучшеніе и развитіе перевозочныхъ средствъ дорогъ,—погашеніе которыхъ должно было зависѣть отъ полученія извѣстнаго дохода съ дороги.

Въ отчетахъ Государственнаго Контроля по исполненію государственной росписи, начиная съ 1879 года, ссуды краткосрочныя стали именоваться неокладными на томъ основаніи, что въ большинствѣ случаевъ они не возмѣщаются извѣстными определенными частями, а зачисляются полными суммами въ облигаціонные капиталы обществъ. Долгосрочныя же ссуды получили наименованіе окладныхъ, потому что возмѣщеніе ихъ опредѣляется извѣстными ежегодными взносами обществъ.

Ссуды изъ желѣзнодорожнаго фонда выдавались также промышленнымъ обществамъ и заводамъ, изготовлявшимъ желѣзнодорожныя принадлежности. Съ цѣлью развитія въ Россіи производства рельсовъ, паровозовъ, вагоновъ и проч. включалось въ концессіи на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ условіе объ обязательномъ заказѣ части означенныхъ предметовъ на русскихъ заводахъ. Кромѣ того и само Правительство заключало съ разными лицами и заводами контракты на заготовленіе подвижнаго состава, рельсовъ и другихъ принадлежностей, и затѣмъ уступало ихъ обществамъ по заготовительной цѣнѣ и даже ниже ея. Для поощренія производства рельсовъ и паровозовъ установлены были кромѣ того преміи, которыя тоже выдавались изъ суммъ желѣзнодорожнаго фонда.

Наконецъ къ расходамъ, производившимся изъ желѣзнодорожнаго фонда, слѣдуетъ причислить расходы по реализаціи и обращенію фонда.

Расчеты съ обществами желѣзныхъ дорогъ по всѣмъ операціямъ за счетъ желѣзнодорожнаго фонда ведутся по книгамъ и счетамъ Кредитной Канцеляріи Министерства Финансовъ, кромѣ расчетовъ по правительственнымъ заказамъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей, телеграфныхъ аппаратовъ и проч., производимыхъ на счетъ смѣты Министерства Путей Сообщенія.

О средствахъ, которыми располагалъ желѣзнодорожный фондъ съ самаго начала его образованія и о количествѣ производившихся изъ него ежегодныхъ расходовъ можно судить по слѣдующимъ даннымъ.

Обороты суммъ по желѣзнодорожному фонду съ 1867 по 1880 годъ включительно:

	Состояло суммъ Руб. кред.	Произведено расходовъ Руб. кред.	Наличный остатокъ къ концу года.	Долгъ желѣзнодорож- наго фонда Государ- ственному Казначей- ству.
1867 годъ.	25.437.277, <sub>43</sub>	25.661.275, <sub>5</sub>	—	—
1868 »	79.450.449, <sub>31</sub>	48.413.018, <sub>23</sub>	31.019.439, <sub>8</sub>	—
1869 »	93.454.468, <sub>33</sub>	76.340.015, <sub>31</sub>	17.114.453, <sub>2</sub>	—
1870 »	117.440.492, <sub>94</sub>	29.517.664, <sub>80</sub>	17.922.828, <sub>4</sub>	—
1871 »	94.382.058, <sub>84</sub>	62.671.285, <sub>83</sub>	31.710,800, <sub>15</sub>	—
1872 »	121.857.018, <sub>32</sub>	54.963.610, <sub>43</sub>	66.893.407, <sub>89</sub>	—
1873 »	113.244.947, <sub>16</sub>	78.176.898, <sub>22</sub>	35.068.048, <sub>94</sub>	—
1874 »	128.082.178, <sub>71</sub>	59.992.682, <sub>72</sub>	68.090.095, <sub>89</sub>	—
1875 »	147.700.942, <sub>65</sub>	65.266.989, <sub>22</sub>	82.433.953, <sub>43</sub>	6.828.176, <sub>91</sub>
1876 »	124.158.569, <sub>48</sub>	79.456.409, <sub>62</sub>	44.702 159, <sub>86</sub>	6.903.738, <sub>31</sub>
1877 »	74.785.419, <sub>10</sub>	79.955.379, <sub>76</sub>	—	60.728.738, <sub>97</sub>
1878 »	48.108.333, <sub>23</sub>	84.900.976, <sub>41</sub>	4.121.878, <sub>63</sub>	133.111.088, <sub>55</sub>
1879 »	15.192,149, <sub>16</sub>	42.103.163, <sub>88</sub>	—	174.069.037, <sub>20</sub>
1880 »	77.536.106, <sub>19</sub>	57 193.916, <sub>54</sub>	20.342.289, <sub>65</sub>	137.875.702, <sub>39</sub>

Изъ обозрѣнія этихъ данныхъ можно усмотрѣть, что наибольшими средствами желѣзнодорожный фондъ обладалъ въ годы выпусковъ консолидированныхъ облигацій. Наибольше же расходы произведены были изъ фонда въ годы послѣдней войны (1877—1878 г.г.). Наконецъ въ послѣдніе годы средства фонда то того истощились, что для возмѣщенія долга Государственному Казначейству нужно было прибѣгнуть къ новому шестому консолидированному займу. Но и заемъ этотъ, какъ видно изъ приведенной таблицы, не покрылъ всего долга Государственному Казначейству. Что же касается показаннаго въ таблицѣ остатка суммъ фонда къ концу 1880 года, то остатокъ этотъ не можетъ быть разсматриваемъ, какъ дѣйствительный. Если принять въ расчетъ числящіеся въ средствахъ фонда не-реализованные облигаціонные капиталы, оставленные за Правительствомъ, которые въ 1880 году составляли сумму 116.400.000 руб. кред., то въ фондѣ окажется не остатокъ, а недостатокъ въ 96,057.710,<sub>35</sub> руб. кред.

Состояніе долговъ обществъ по ссудамъ изъ желѣзнодорожнаго фонда къ 1 Января 1880 года было слѣдующее:

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Размѣръ раз- рѣшенныхъ ссудъ.	Сколько остается въ долгу за Об- ществами за про- изведенными по- гашеніями къ 1 Января 1880 г.	Сколько начисле- но процентовъ къ 1 Января 1880 г.	На какой предметъ выданы были ссуды.
СПБ.-Варшавская . .	11.573.841, <sup>77</sup>	11.573.841, <sup>77</sup>	28.755.598, <sup>86</sup>	За переданныя Обществу работы по Варшавской дорогѣ На окончаніе дороги.
	28.000.000	28.000.000		
	500.000	401.637, <sup>89</sup>		На устройство 2-го пути отъ станціи Вилейки до Кошедары. Авансомъ въ счетъ предположенныхъ къ выпуску облигацій. На усиленіе перевозочн. средствъ.
	6.625.958, <sup>64</sup>	6.625.958, <sup>64</sup>		
Рыбинско-Бологовская.	1.000.000	958.096, <sup>43</sup>	—	На усиленіе перевозочн. средствъ.
Боровичская . . . .	75.000	75.000	2.006, <sup>64</sup>	На уплату долговъ.
Уральская . . . . .	556.892	220.630, <sup>65</sup>	2.258, <sup>51</sup>	На работы по усиленію провозоспособности дороги.
Варш.-Тереспольская .	1.000.000	767.258	—	На усиленіе провозоспособности дороги.
Привислянская . . . .	262.560	216.844, <sup>09</sup>	15.901, <sup>89</sup>	На приобрѣтеніе топлива.
Московско-Брестская .	2.704.198	1.465.201, <sup>68</sup>	—	На приведеніе дор. въ положеніе, соответствующее потр. движен.
Рязско-Вяземская . .	350.000	350.000	272.019, <sup>14</sup>	На покрытіе дефицита по эксплуатаціи.
	350.000	350.000		Тоже.
	600.000	600.000		Тоже.
	654.857, <sup>74</sup>	654.857, <sup>74</sup>		На образованіе оборотн. капит.
Лоз.-Севастопольская .	192.885, <sup>26</sup>	93.807, <sup>43</sup>	214.495, <sup>58</sup>	На исправленіе мостовъ, поврежденныхъ весен. разлив. водъ.
	1.040.921	1.040.921		На покрытіе дефицита по эксплуатаціи.
	1.000.000	333.000		На производство дополн. работъ.
Константиновская , .	191.250	191.250	168.997, <sup>46</sup>	На образованіе оборотн. капитала.
	300.000	300.000		На покрытіе дефицита по эксплуатаціи.
	130.000	130.000		Тоже.
	290.852	2.972.545, <sup>15</sup>		Подъ залогъ акцій Общества.
Москов.-Ярославская .	3.012.150	99.482, <sup>82</sup>	1.268.116, <sup>74</sup>	На сооруженіе Ольгинскаго участ.
	588.525	552.659, <sup>63</sup>		—
Грязе-Царицынская .	600.000	600.000	824.043, <sup>40</sup>	На образованіе оборотн. капитала.
	150.000	150.000		Тоже.
	400.000	360.781, <sup>06</sup>		Тоже.
	4.800.000	3.788.057, <sup>11</sup>		Для реализаціи основн. акц. кап. Волго-Донской жел. дор.
	400.000	191.958, <sup>43</sup>		На усиленіе перевозочн. средствъ.
	99.341, <sup>73</sup>	32.353, <sup>74</sup>		На усиленіе подвижнаго состава.
	155.183	146.007, <sup>24</sup>		21.096

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Размѣръ раз- рѣшенныхъ ссудъ.	Сколько остается въ долгу за Об- ществами за про- изведенными по- гашеніями къ 1 Января 1880 г.	Сколько начисле- но процентовъ къ 1 Января 1880 г.	На какой предметъ выданы были ссуды.
Орловско-Грязская . .	209,050, <sup>48</sup>	209,050, <sup>48</sup>	213,586, <sup>77</sup>	На дополнительные работы.
	895,000	895,000		На приобрѣт. подвижн. состава и на образованіе оборотн. капит.
Орловско-Витебская . .	3,000,000	2,655,260, <sup>50</sup>	2,494,896, <sup>88</sup>	На усиленіе перевозочн. средствъ.
Динабургско-Витебская . .	3,125,000	2,815,884, <sup>19</sup>	1,933,889, <sup>99</sup>	Тоже.
Риго-Динабургская . .	210,000	189,054, <sup>67</sup>	293,193, <sup>96</sup>	На усиленіе перевозочн. средствъ.
	30,000	15,404, <sup>20</sup>		На исправленіе поврежденій отъ разлива водъ.
	825,600	652,320		На выкупъ акцій Риго-Большераа- ской жел. дор.
	1,650,000	1,470,544, <sup>43</sup>		На усиленіе перевозочн. средствъ.
Риго-Тувкумская . . .	437,011, <sup>68</sup>	437,011, <sup>68</sup>	27,852, <sup>38</sup>	На дополнительные работы и по- ставки.
	450,000	450,000		Подъ обезпеченіе облигацій.
Харьк-Николаевская . .	500,000	500,000	15,750	Для укладки второй пары рель- совъ.
Либаво-Роменская . . .	700,000	651,469, <sup>42</sup>	87,523, <sup>72</sup>	На покрытіе дефицита и на обра- зованіе оборотнаго капитала.
	3,217,500	3,214,855, <sup>50</sup>	228,947, <sup>10</sup>	На выкупъ акцій Либавской ж. д.
	451,476, <sup>82</sup>	451,476, <sup>82</sup>		На образованіе оборотн. капитала.
	847,883, <sup>18</sup>	347,883, <sup>18</sup>		Тоже.
	990,000	761,801, <sup>87</sup>		На приобрѣтеніе подвижн. состава.
Юго-Западныя . . . .	4,063,000	—	—	На образованіе оборотн. капитала.
Кіево-Брестская . . .	1,589,689	1,589,689	283,593, <sup>97</sup>	На покрытіе дефицита.
	461,858, <sup>34</sup>	461,858, <sup>34</sup>		Тоже.
	2,687,275	—	—	На дополнительные работы.
Бресто-Граевская . . .	1,102,190, <sup>77</sup>	1,102,196, <sup>77</sup>	250,649, <sup>59</sup>	На оплату купоновъ отъ облигацій негарантированныхъ.
	490,000	490,000		На усиленіе перевозочн. средствъ.
Московско-Рязанская . .	3,000,000	2,655,260, <sup>49</sup>	215,973, <sup>31</sup>	На устройство втораго рельсоваго пути.
	188,324	131,729, <sup>68</sup>	—	На оплату купоновъ отъ акцій.
Рязанско-Козловская . .	4,000,000	3,077,881, <sup>21</sup>	1,931,955, <sup>64</sup>	На устройство втораго пути.
Рост.-Владикавказская	682,580	682,580	271,092, <sup>33</sup>	На покрытіе дефицита.
	817,420, <sup>13</sup>	817,420, <sup>13</sup>		На увеличеніе оборотн. капитала.
	726,267	269,092, <sup>20</sup>		На усиленіе ремонтныхъ средствъ подвижнаго состава.
	4,692,345	4,692,345		Подъ залогъ акцій Общества.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Размѣръ раз- рѣшенныхъ ссудъ.	Сколько остается въ долгу за Об- ществами за про- изведенными по- гашеніями къ 1 Января 1880 г.	Сколько начисле- но процентовъ къ 1 Января 1880 г.	На какой предметъ выданы были ссуды.
Тамбовско-Козловская .	500.000	858.705, <sub>04</sub>	392.355, <sub>93</sub>	На покрытіе дефицита.
	510.079, <sub>28</sub>			На усиленіе подвижнаго состава.
Тамбовско-Саратовская	2.183.673, <sub>64</sub>	2.183.673, <sub>64</sub>	571.314, <sub>33</sub>	На уплату % и погашенія по ак- ціямъ гарантирован. земствами.
	916.929, <sub>74</sub>	916.929, <sub>74</sub>	—	На сверхъ-концессионныя работы.
Рязско-Моршанская .	80.000	60.000	2.790	На устройство вѣтви.
Оренбургская . . .	4.000.000	2.875.404, <sub>82</sub>	—	На образ. обор. кап. и на устрой- ство допол. раб. по устр. моста.
Закавказская . . .	250.000	249.292	23.490, <sub>19</sub>	На приобрѣтеніе стальныхъ рель- совъ.
	102.951.926, <sub>30</sub>	91.416.820, <sub>73</sub>	37.295.357, <sub>35</sub>	
	15.132.649, <sub>90</sub>	10.656.404, <sub>98</sub>	3.488.032, <sub>07</sub>	
		128.712 178, <sub>08</sub> (*)		
		14.144.437, <sub>05</sub>		

Такимъ образомъ общая сумма долговъ обществъ по ссудамъ изъ фонда къ 1 Января 1880 года представить 14.144.437,<sub>05</sub> руб. мет. и 128.712.178,<sub>08</sub> руб. кред.

Сумма эта въ отчетѣ Государственнаго Контроля по исполненію Государственной росписи за смѣт-  
ный періодъ 1880 года показана въ 782,888 фунт. стер. 8 шил. 6 пенс., 11.044,253 руб. 7 коп.  
мет. и 95.989,124 руб. 65 коп. кред.

Къ сожалѣнію Коммисія лишена была возможности получить точныя данныя о суммахъ долговъ  
обществъ Правительству за переданныя имъ на разныхъ условіяхъ—рельсы, подвижной составъ, теле-  
графные аппараты и прочія желѣзнодорожныя принадлежности. Главнымъ обстоятельствомъ, затруд-  
нившимъ собраніе этихъ данныхъ, было то, что вслѣдствіе ненормальнаго состоянія движенія по же-  
лѣзнымъ дорогамъ во время войны 1877—1878 годовъ произошли большія усложненія въ зачисленіи

(\*) Въ эту сумму ссудъ не вошли суммы, выданныя въ пособія заводамъ, изготовляющимъ желѣзнодорож-  
ныя принадлежности, частнымъ лицамъ подъ залогъ акцій желѣзныхъ дорогъ и на приспособленіе дорогъ къ  
перевозкѣ, которыхъ числилось къ 1-му Января 1880 года 12.401.123 руб. кред.

На приспособленіе желѣзныхъ дорогъ къ перевозкѣ войскъ были выданы къ 1-му Января 1880 года  
слѣдующія суммы:

• Обществу Рязско-Вяземской дороги . . . . .	100,000 руб. кред.
» Лозово-Севастопольской дороги . . . . .	102.115 > »
> Харьковско-Николаевской > . . . . .	75,000 > »
> Ростово-Владикавказской > . . . . .	70,000 > »
> Тамбово-Козловской > . . . . .	10,000 > >
> Тамбово-Саратовской > . . . . .	75,000 > »
> Моршанско-Сызранской > . . . . .	112,116 > >

за обществами переданныхъ имъ отъ Правительства вагоновъ, паровозовъ и другихъ предметовъ. По этому въ нижеслѣдующей таблицѣ показаны суммы долговъ Правительству по передачѣ желѣзнодорожныхъ принадлежностей казеннаго заготовленія только по тѣмъ обществамъ, по которымъ расчеты приведены уже въ ясность. Но такое усложненіе въ расчетахъ Правительства съ отдѣльными обществами по долгамъ ихъ за желѣзнодорожныя принадлежности и подвижной составъ не могло вліять на исчисленіе точной общей цифры затратъ, произведенныхъ Правительствомъ по изготовленію означенныхъ предметовъ къ 1 Января 1881 года, равно какъ и общей цифры долга обществъ Правительству за полученные ими желѣзнодорожныя принадлежности казеннаго заказа.

Долги обществъ желѣзныхъ дорогъ Правительству за переданный имъ подвижной составъ и другіе предметы съ обязательствомъ приобрести ихъ въ собственность къ 1 Января 1880 года представлялись въ такомъ видѣ:

Балтійской дороги . . . . .	1.177.892,50	руб. кред.
Уральской » . . . . .	355.000	» »
Варшавско-Тереспольской . . . . .	1.098.067,50	» »
Привислянской . . . . .	1.123.443,25	» »
Ряжско-Вяземской . . . . .	2.054.561	» »
Курско-Харьково-Азовской . . . . .	2.915.162	» »
Лозоко-Севастопольской . . . . .	296.400	» »
Грязе-Царицынской . . . . .	275.040	» »
Харьково-Николаевской . . . . .	3.541.539,50	» »
Либаво-Роменской . . . . .	2.643.543,28	» »
Фастовской . . . . .	829.676	» »
Всего . . . . .	16.310.325,03	руб. кред.

Сумма эта, какъ было уже сказано, составляетъ только часть долговъ обществъ Правительству на изготовленіе рельсовъ, паровозовъ, вагоновъ, желѣзнодорожныхъ принадлежностей, на производство изысканій для новыхъ линій дорогъ и на всѣ прочіе расходы по желѣзнымъ дорогамъ. Всего же было израсходовано по этимъ предметамъ къ 1 Января 1880 года 77.865,875,42 руб. кред. (Расходы эти принимались въ первыхъ двухъ отдѣлахъ въ цифрѣ къ 1 Января 1881 г.—92.072.064,52 р. кр.). Коммисія лишена была также возможности получить свѣдѣнія о расходахъ, произведенныхъ Правительствомъ по каждому изъ означенныхъ предметовъ отдѣльно. Въ Министерствѣ Путей Сообщенія многіе изъ расчетовъ съ обществами за переданныя имъ отъ Правительства подвижной составъ и другія желѣзнодорожныя принадлежности еще не выяснены, а съ другой стороны правленія обществъ не соглашаются признать долгомъ за собою суммъ, насчитываемыхъ Министерствомъ, вслѣдствіе неправильнаго показанія, по ихъ мнѣнію, или количества переданныхъ имъ предметовъ, или цѣнъ на нихъ. По заключенію Коммисіи эта категорія расчетовъ Правительства съ желѣзнодорожными обществами представляетъ большія запутанности, такъ что для приведенія ихъ въ ясность придется употребить весьма серьезныя усилія. Откладывать этого дѣла тоже нельзя, такъ какъ время несомнѣнно внесетъ въ расчеты новыя усложненія.

Оставляя въ сторонѣ расчеты обществъ желѣзныхъ дорогъ съ фондомъ по принятымъ Правительствомъ отъ нихъ процентнымъ бумагамъ, по существу своему представляющіе совершенно отдѣльный родъ финансовыхъ ихъ оборотовъ, оказывается, что къ 1 Января 1880 года общая сумма долговъ обществъ по ссудамъ, выданнымъ изъ фонда, и расходовъ Правительства на изготовленіе желѣзнодорожныхъ принадлежностей составляла 206.578.053,50 руб. кред. и 14.144.437,03 руб. мет.

Вся же задолженность обществъ желѣзныхъ дорогъ Правительству къ 1 Января 1880 года выражалась въ такомъ видѣ:

1. Долги обществъ по выдачамъ имъ въ счетъ Правительственной гарантіи по акціямъ и облигаціямъ, выпущеннымъ самими обществами	14.546.344,03	руб. мет.
	и 191.559.221,19	руб. кред.

2. Недоимки за обществами процентовъ и погашенія по облигаціямъ, пранятымъ Правительствомъ . . . . .	123.212.690,74 руб. мет. и 5.115.374,84 руб. кред.
3. Ссуды обществамъ изъ желѣзнодорожнаго фонда . . . . .	14.144.437,05 руб. мет. и 128.712.178,08 руб. кред.
4. Издержки Правительства на изготовленіе желѣзнодорожныхъ принадлежностей на постройку дорогъ, на производство изысканій и всѣ прочіе расходы по желѣзнымъ дорогамъ . . . . .	77.865.875,42 руб. кред.
Итого . . . . .	403.252.649,53 руб. кред. и 151.903.471,84 руб. мет.

Или переводя металлическіе рубли въ кредитные по курсу во всѣхъ случаяхъ 'принимаемому въ этомъ трудѣ (1 полуимпер. или 5,15 руб. мет. = 5,98 руб. кред.) сумма задолженности обществъ Правительству къ 1 Января 1880 года выразится въ 579.637.651,78 руб. кред.

Весь же долгъ казнѣ желѣзнодорожныхъ обществъ, —включая суммы, выданныя въ счетъ облигаціонныхъ капиталовъ ихъ, какъ вошедшихъ въ составъ консолидированныхъ облигацій, такъ и остающихся въ распоряженіи Правительства, а также включая суммы, выданныя на усиленіе перевозочныхъ средствъ дорогъ и на приспособленіе ихъ къ воинскимъ перевозкамъ по случаю мобилизаціи арміи,—къ 1 Января 1880 г. простирается до 666.507.409 р. мет. и 318.298.974 р. кред. или же 1.092.224.082 руб. кред. (\*).

Долги эти образовались изъ капитальныхъ суммъ и изъ процентовъ, начислявшихся на эти суммы.

Размѣръ процентовъ по долгамъ обществъ Правительству принимается различный, смотря по роду долговъ. Такъ, по суммамъ, выданнымъ въ счетъ гарантіи, начисляется обыкновенно 5%, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ, обусловленныхъ уставами, и 4%. По ссудамъ размѣръ процентовъ опредѣлялся при разрѣшеніи ихъ. Высшій размѣръ назначаемъ былъ 6%, а низшій— 4%. По авансамъ въ счетъ дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ обыкновенно насчитывается 6%.

Всѣ денежные расчеты съ обществами желѣзныхъ дорогъ, какъ было уже объяснено, производятся чрезъ Особенную Канцелярію по Кредитной части Министерства Финансовъ. Въ отношеніи начисленія процентовъ по долгамъ обществъ Правительству въ Кредитной Канцеляріи принятъ порядокъ, установленный съ одной стороны по соглашенію съ обществами, съ другой по соглашенію съ Государственнымъ Контролемъ.

Правленія обществъ желѣзныхъ дорогъ въ самомъ началѣ ихъ существованія сами назначали сроки для своихъ платежей и взносовъ Правительству по полугодно. Кредитная Канцелярія принимала эти сроки и для начисленія процентовъ на суммы долговъ обществъ. Между тѣмъ правленія обществъ всѣ исчисленія своимъ оборотамъ ведутъ съ 1 Января каждаго года и расчеты съ Правительствомъ показываютъ въ балансахъ тоже въ предѣлахъ отчетнаго года. Это обстоятельство служитъ главною причиною разногласія въ показаніяхъ годичныхъ приращеній по долговымъ счетамъ обществъ, ведущимся въ Кредитной Канцеляріи, съ показаніями по книгамъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ. Кромѣ того разногласія эти усложняются иногда различіемъ курса, принимаемаго при исчисленіяхъ Кредитною Канцеляріею и правленіями обществъ и наконецъ вслѣдствіе неустановившагося еще соглашенія между ними относительно порядка исключенія изъ долговъ обществъ Правительству по гарантіи ежегодныхъ ихъ взносовъ. Въ 1877 году возбужденъ былъ вопросъ Кредитною Канцеляріею и Временною Ревизіонною Коммисіею Государственнаго Контроля—о про-

(\*) Эта сумма общаго долга казнѣ желѣзнодорожныхъ обществъ заимствована изъ данныхъ, заключающихся въ рѣчи Управлявшаго Министерствомъ Финансовъ, произнесенной въ Собраніи Совѣта Государственныхъ Кредитныхъ установленій 23 Мая 1881 года.



порціоноальному исключенію взноса изъ капитальнаго долга и суммы наросшихъ на него процентовъ за предшествовавшее время. На установленіе такого порядка изъявили несогласіе Главное Общество російскихъ желѣзныхъ дорогъ и нѣкоторыя другія общества, такъ какъ по ихъ заявленіямъ этотъ порядокъ противорѣчитъ постановленіямъ уставовъ, на основаніи которыхъ прежде всего должна быть оплачиваема канитальная сумма долга.

Вотъ почему цифры долговъ обществъ Правительству, показанныя въ свѣдѣніяхъ, доставленныхъ правленіями ихъ Коммисіи, расходятся съ цифрами, значащимися по счетамъ Кредитной Канцеляріи. Коммисія для своихъ общихъ выводовъ приняла, разумѣется, тѣ цифры, по которымъ производятся дѣйствительные расчеты съ желѣзнодорожными обществами, то есть цифры счетовъ Кредитной Канцеляріи.

Устраненіе разногласія въ производствѣ исчисленій по долгамъ обществъ желѣзныхъ дорогъ Правительству между Кредитною Канцеляріею и правленіями обществъ представляется, по мнѣнію Коммисіи, вопросомъ, нетребующимъ никакого отлагательства, такъ какъ повѣрка и исправленіе счетовъ за прошедшее время всегда сопряжены съ большими затрудненіями, а если исправленіе должно обнять довольно продолжительный періодъ времени, на примѣръ до десяти лѣтъ, то едва ли исправленіе и будетъ возможно.

Установленія болѣе согласныхъ исчисленій по расчетамъ обществъ желѣзныхъ дорогъ съ Правительствомъ можно ожидать прежде всего отъ введенія однообразныхъ формъ для годовыхъ отчетовъ желѣзнодорожныхъ правленій — и постановленія правилъ для утвержденія этихъ отчетовъ. Кроме того, по мнѣнію Коммисіи, было бы полезно изданіе особыхъ, обязательныхъ для желѣзнодорожныхъ правленій, правилъ для руководства въ производствѣ ими разнаго рода исчисленій по расчетамъ съ Правительствомъ.

Порядокъ зачисленія въ долговые счета обществъ желѣзныхъ дорогъ выдаваемыхъ имъ отъ Правительства суммъ принять въ Особенной Канцеляріи по Кредитной части слѣдующій:

1) Всѣ суммы, выдаваемыя въ счетъ правительственной гарантіи по уплатѣ процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ, выпущеннымъ обществами, зачисляются долгомъ за обществами со дня отпуска имъ означенныхъ суммъ.

2) Недоимки по облигаціямъ обществъ, оставленнымъ Правительствомъ за собою, заносятся въ долговые счета со дня невзноса обществами чистаго дохода въ счетъ причитающихся съ нихъ платежей процентовъ и погашенія по тѣмъ облигаціямъ.

3) На всѣ суммы, выданныя обществамъ въ счетъ правительственной гарантіи по уплатѣ процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ, выпущеннымъ самими обществами, и на суммы, причитающіяся съ обществъ по облигаціямъ, оставленнымъ за Правительствомъ, въ случаѣ невзноса ими чистаго дохода, начисляются проценты, обусловленные уставами обществъ, особыми Высочайшими повелѣніями и положеніями Комитета Министровъ.

4) Въ случаяхъ, если обществамъ было отпущено болѣе чѣмъ разницу между размѣромъ гарантіи и чистымъ доходомъ или общество, имѣя чистый доходъ, не внесло определенной его части въ казну, то на всѣ выданные имъ излишки и недовнесенныя обществами суммы начисляется 6%, на основаніи существующихъ узаконеній въ случаяхъ неисправныхъ расплатъ подрядчиковъ съ казною (ст. 1020, X Тома, 2 част. Закон. Гражд.).

5) Суммы по разрѣшаемымъ обществамъ ссудамъ заносятся долгомъ за ними со дня отпуска ихъ, съ начисленіемъ на нихъ съ того же времени однихъ процентовъ или процентовъ и погашенія, смотря по условіямъ, определеннымъ для выдачи и возмѣщенія ссудъ.

6) Ссуды и авансы въ счетъ дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ, условія выпуска которыхъ еще не опредѣлены, зачисляются долгомъ за обществами только капитальными суммами, а проценты на эти суммы не начисляются, если начисленіе и размѣръ ихъ не были обусловлены при разрѣшеніи такихъ ссудъ и авансовъ.

Всѣ расходы Правительства и поступления отъ обществъ въ счетъ уплаты процентовъ и погашенія по ихъ акціямъ и облигаціямъ, а также по облигаціямъ, принятымъ Правительствомъ, исчисляются по смѣтѣ Кредитной Канцеляріи, то есть составляютъ расходъ и приходъ Государственнаго Казначейства; а всѣ расходы и поступления по приобрѣтенію процентныхъ бумагъ, по разнаго рода ссудамъ обществамъ и по изготовленію желѣзнодорожныхъ принадлежностей зачисляются по желѣзнодорожному фонду.

Такое раздвоеніе счетовъ съ желѣзнодорожными обществами представляетъ, по мнѣнію Коммисіи, неудобства во многихъ отношеніяхъ. Во первыхъ оно мѣшаетъ веденію общаго постоянного баланса по движенію суммъ, затраченныхъ уже и затрачиваемыхъ въ настоящее время государствомъ на желѣзныя дороги, изъ котораго можно было бы судить о денежномъ участіи Правительства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ въ каждый извѣстный моментъ, а также и о томъ, на сколько прогрессивно увеличиваются или уменьшаются расходы государства на желѣзныя дороги. А во вторыхъ оно не даетъ возможности сгруппировать всѣ расчеты по каждому отдѣльному обществу въ такую форму, чтобы она представляла всегда полную картину финансоваго его положенія, что было бы весьма важно для сужденія о развитіи или упадкѣ дѣла того или другаго общества, или въ такихъ случаяхъ, какъ на примѣръ утвержденіе годовыхъ отчетовъ обществъ.

Рассматривая же это раздвоеніе расчетовъ Правительства съ обществами желѣзныхъ дорогъ съ точки зрѣнія чисто финансовой, оказывается, что оно снова внесло усложненія въ государственную роспись и именно тѣ усложненія, которыхъ надѣялись избѣгнуть посредствомъ выдѣленія изъ росписи расходовъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ и чрезъ образованіе желѣзнодорожнаго фонда. Усложненія эти, какъ извѣстно, происходили отъ значительныхъ сверхсмѣтныхъ ассигнованій, которыя производились на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ.

Существованіе особаго фонда, изъ котораго могутъ быть удовлетворяемы всѣ потребности по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и на воспособленіе желѣзнодорожнымъ обществамъ, обусловливаетъ и существованіе источниковъ, изъ которыхъ фондъ могъ бы черпать нужныя для означенныхъ надобностей средства. И дѣйствительно въ первые годы по образованіи фонда онъ имѣлъ источники для пополненія своихъ средствъ двоякаго рода—временные и постоянные. Временными источниками были: два выпуска облигацій Николаевской желѣзной дороги, суммы, зачисленныя въ фондъ по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ, — какъ на примѣръ, поступившія отъ правительства Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ за уступленныя имъ русскія владѣнія въ Америкѣ и отъ продажи принадлежавшихъ Правительству облигацій Курско-Кіевской желѣзной дороги, — и наконецъ выпуски консолидированныхъ облигацій. Постоянные источники должны были составить—поступленія отъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ возмѣщеніе выдававшихся имъ разнаго рода ссудъ и нараставшихъ на нихъ процентовъ. Однакожь этими послѣдними источниками фондъ пользоваться не могъ: неудовлетворительное финансовое состояніе большинства нашихъ желѣзныхъ дорогъ лишало ихъ возможности своевременно возмѣщать въ фондъ не только капитальныя суммы своихъ долговъ, но и вносить нараставшіе на нихъ проценты. При такомъ ходѣ дѣла, съ прекращеніемъ временныхъ источниковъ для пополненія средствъ фонда, онъ неминуемо долженъ былъ обращаться за средствами къ общимъ источникамъ государственныхъ доходовъ и чрезъ это образовался долгъ фонда Государственному Казначейству. Для покрытія этого долга изыскивался новый временный источникъ средствъ, а съ истощеніемъ его фондъ снова нуждался въ сверхсмѣтныхъ ассигнованіяхъ изъ суммъ Государственнаго Казначейства.

Но такъ какъ выпуски консолидированныхъ облигацій въ концѣ концовъ должны прекратиться, а поступления отъ обществъ едва-ли могутъ увеличиваться, то фонду предстоитъ остаться во все безъ средствъ съ однимъ долгомъ Государственному Казначейству. Такимъ образомъ всѣ потребности по желѣзнымъ дорогамъ должны будутъ удовлетворяться снова посредствомъ тѣхъ же сверхсмѣтныхъ ассигнованій изъ общихъ источниковъ Государственнаго Казначейства.

Изъ изложеннаго ясно видно, что для того, чтобы желѣзнодорожный фондъ могъ выполнять возложенную на него функцію, необходимо, чтобы онъ имѣлъ постоянные источники для пополненія своихъ средствъ, чего онъ не можетъ достигнуть при настоящей степени развитія дѣль тѣхъ обществъ желѣзныхъ дорогъ, которыя получили изъ него разнаго рода пособія. По этому нельзя не согласиться съ довольно распространенными въ средѣ финансистовъ доводами, по которымъ существованіе желѣзнодорожнаго фонда считается совершенно бесполезнымъ. Коммисія же, испытавъ множество затрудненій при собираніи данныхъ, посредствомъ которыхъ она могла бы привести въ ясность финансовое положеніе каждаго изъ обществъ желѣзныхъ дорогъ, а также данныхъ для точнаго опредѣленія затратъ Правительства по всѣмъ отраслямъ желѣзнодорожнаго дѣла, съ своей стороны признаетъ необходимымъ разработать и установить болѣе упрощенную, противъ существующей, систему для веденія расчетовъ Правительства съ обществами желѣзныхъ дорогъ. Предметъ этотъ заслуживаетъ полнаго вниманія уже по одному тому, что долги желѣзнодорожныхъ обществъ Правительству съ каждымъ годомъ возрастаютъ, а расчеты по этимъ долгамъ все болѣе и болѣе усложняются, въ чемъ нетрудно убѣдиться изъ нижеслѣдующихъ таблицъ, показывающихъ прогрессивное возрастаніе долговъ обществъ по Государственному Казначейству и по желѣзнодорожному фонду за десятилѣтіе 1870—1880 годовъ:

Наростаніе долговъ обществъ желѣзныхъ дорогъ по Государственному Казначейству въ теченіи послѣдняго десятилѣтія (1870—1880):

Годы.	По ссудамъ на уплату % и погашенія по акціямъ и облигаціямъ, выпущеннымъ обществами.	По ссудамъ на постройку дорогъ.	Недоимки по принятымъ Правительствомъ облигаціямъ желѣзныхъ дорогъ.	За уступленныя обществамъ запасы и матеріалы.	И Т О Г О.
1870	84.825.347, <sub>11</sub> р. кр.	40.871.679, <sub>12</sub> р. кр.	—	—	125.697.026, <sub>23</sub> р. кр.
1871	98.126.370, <sub>52</sub> »	40.861.116, <sub>34</sub> »	—	—	<sup>1)</sup> 145.352.315, <sub>75</sub> »
1872	99.056.595, <sub>34</sub> »	56.768.161, <sub>04</sub> »	—	—	<sup>2)</sup> 167.284.896, <sub>52</sub> »
1873	112.258.756, <sub>81</sub> »	59.258.181, <sub>83</sub> »	8.073.700, <sub>39</sub> р. кр.	4.533.247, <sub>23</sub> р. кр.	184.123.886, <sub>26</sub> »
1874	121.468.881, <sub>98</sub> »	60.550.702, <sub>12</sub> »	30.230.385, <sub>03</sub> »	3.218.126, <sub>23</sub> »	215.468.095, <sub>45</sub> »
1875	134.219.186, <sub>67</sub> »	62.106.258, <sub>87</sub> »	40.008.072, <sub>17</sub> »	3.246.829, <sub>01</sub> »	239.580.346, <sub>72</sub> »
1876	151.878.565, <sub>92</sub> »	63.669.863, <sub>18</sub> »	56.964.284, <sub>48</sub> »	3.246.829, <sub>01</sub> »	275.759.542, <sub>59</sub> »
1877	172.799.043, <sub>02</sub> »	65.232.944, <sub>80</sub> »	74.013.261, <sub>68</sub> »	3.246.829, <sub>01</sub> »	315.292.078, <sub>51</sub> »
1878	187.434.299, <sub>88</sub> »	66.797.442, <sub>95</sub> »	90.604.011, <sub>53</sub> »	3.246.829, <sub>01</sub> »	348.082.583, <sub>08</sub> »
1879	190.353.155, <sub>86</sub> »	68.357.706, <sub>39</sub> »	111.549.126, <sub>13</sub> р. мет.	3.246.829, <sub>01</sub> »	450.706.800, <sub>83</sub> »
	и 2.327.415 ф-13-ш-8 п	—	и 3.511.423, <sub>16</sub> р. кр.	—	—
1880	214.277.471, <sub>27</sub> р. кр.	69.926.810, <sub>89</sub> »	148.398.535, <sub>80</sub> р. мет.	3.246.829, <sub>01</sub> »	534.109.044, <sub>98</sub> »
	а 2.529.929-13-ш-8-п	—	и 5.456.108, <sub>59</sub> р. кр.	—	—

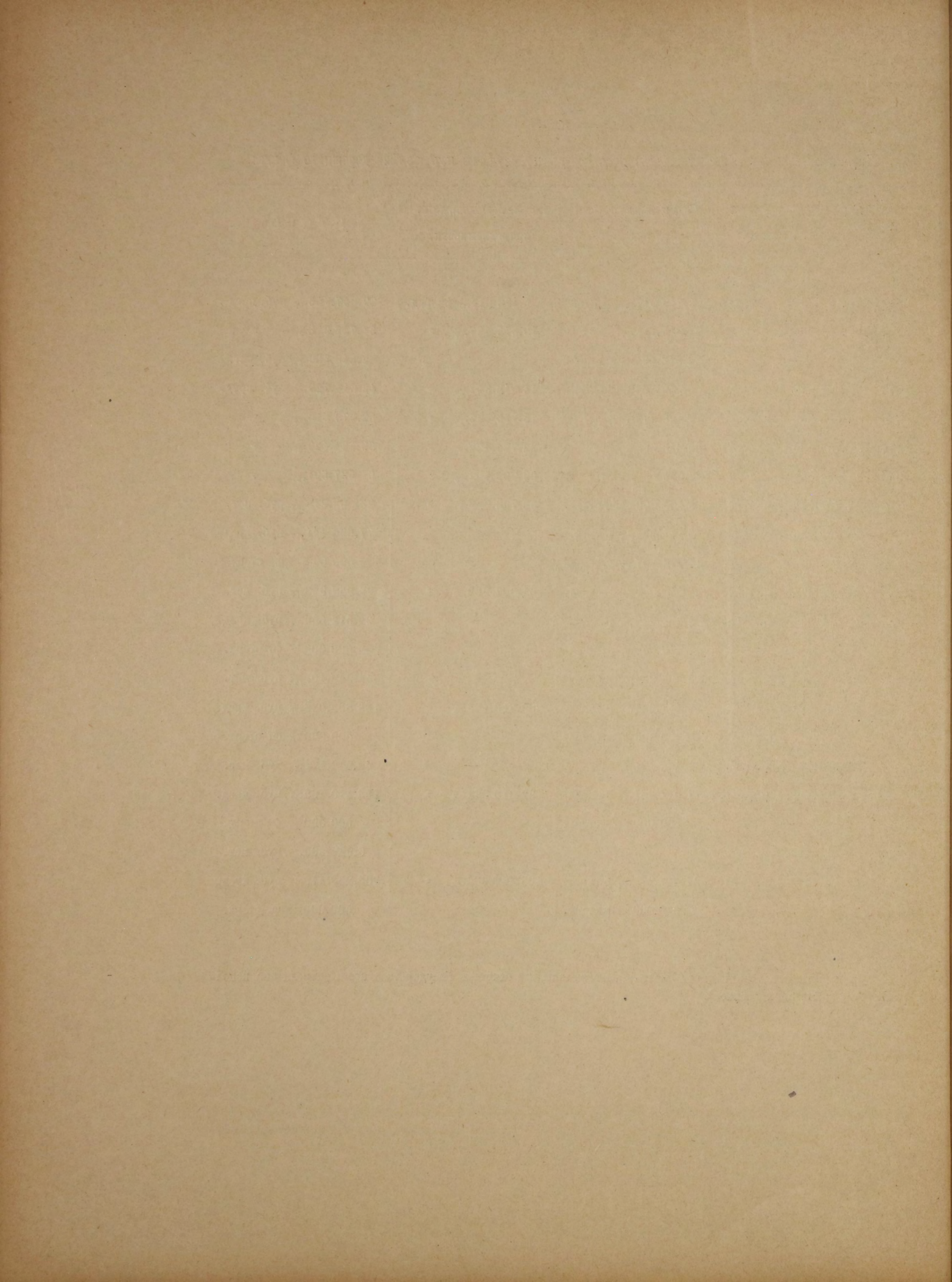
<sup>1)</sup> Въ эту сумму включены 6.364.858,<sub>89</sub> р. кред., причитавшіеся съ обществъ за переданные имъ Правительствомъ линіи желѣзныхъ дорогъ.

<sup>2)</sup> Въ эту сумму включены 11.460.140,<sub>14</sub> руб. кред., причитавшіеся съ обществъ за переданные имъ Правительствомъ линіи желѣзныхъ дорогъ.

Наростаніе долговъ обществъ желѣзныхъ дорогъ по ссудамъ изъ желѣзнодорожнаго фонда:

Годы	Ссуды краткосрочныя или неокладныя.	Ссуды долгосрочныя или окладныя.	За желѣзнодорожныя принадлежности.	И Т О Г О
1870	13.161.794, <sub>80</sub> р. кред.	20.019.947, <sub>08</sub> р. кред.	6.176.014, <sub>68</sub> р. кред.	39.357.756, <sub>56</sub> руб. кред.
1871	3.063.384, <sub>65</sub> »	21.345.106, <sub>82</sub> »	10.315.437, <sub>38</sub> »	34.723.928, <sub>85</sub> »
	—	2.548.509, <sub>87</sub> р. мет.	—	2.548.509, <sub>87</sub> руб. мет.
1872	1.676.589 »	26.949.788, <sub>66</sub> р. кред.	14.018.342, <sub>39</sub> »	42.644.720, <sub>05</sub> руб. кред.
1873	7.008.680, <sub>69</sub> »	30.195.470, <sub>61</sub> »	15.766.392, <sub>39</sub> »	52.970.543, <sub>69</sub> »
1874	15.756.939, <sub>20</sub> »	30.853.068, <sub>34</sub> »	22.724.422, <sub>34</sub> »	69.334.429, <sub>88</sub> »
1875	32.498.832, <sub>22</sub> »	32.029.566, <sub>40</sub> »	29.999.102, <sub>59</sub> »	94.527.501, <sub>21</sub> »
1876	17.703.712, <sub>94</sub> р. кред. И 14.483.146, <sub>88</sub> р. мет.	500.000 ф. стерл. 5.299.527, <sub>08</sub> р. мет.	38.708.986, <sub>97</sub> » —	23.003.240, <sub>02</sub> руб. мет. 77.696.431, <sub>47</sub> руб. кред.
	—	24.514.297, <sub>62</sub> р. кред.	—	500.000 ф. стерл.
1877	24.654.396, <sub>38</sub> р. мет.	500.000 ф. стерл.	54.362.955, <sub>96</sub> »	29.953.923, <sub>96</sub> руб. мет.
	19.430.809, <sub>60</sub> р. кред.	5.299.527, <sub>08</sub> р. мет.	—	95.512.653, <sub>94</sub> руб. кред.
	—	21.718.888, <sub>38</sub> р. кред.	—	500.000 ф. стерл.
1878	39.655.465, <sub>19</sub> р. мет.	5.303.939, <sub>55</sub> р. мет.	—	44.959.404, <sub>74</sub> руб. мет.
	30.042.819, <sub>80</sub> р. кред.	23.447.021, <sub>71</sub> р. кред.	80.313.185, <sub>28</sub> »	133.803.026, <sub>79</sub> руб. кред.
	—	500.000 ф. стерл.	—	500.000 ф. стерл.
1879	49.942.574, <sub>12</sub> р. мет.	—	—	49.942.574, <sub>12</sub> руб. мет.
	40.321.419, <sub>86</sub> р. кред.	21.017.281, <sub>23</sub> р. кред.	92.072.064, <sub>52</sub> »	153.410.765, <sub>41</sub> руб. кред.
	—	500.000 ф. стерл.	—	500.000 ф. стерл.
1880	8.949.395, <sub>80</sub> р. мет.	—	—	8.949.395, <sub>80</sub> руб. мет.
	72.089.213, <sub>57</sub> р. кред.	24.417.281, <sub>23</sub> р. кред.	103.747.084, <sub>35</sub> »	200.253.579, <sub>18</sub> руб. кред.
	—	500.000 ф. стерл.	—	500.000 ф. стерл.

(Данныя для послѣднихъ двухъ таблицъ заимствованы изъ отчетовъ Государственнаго Контроля по исполненію Государственной росписи).



## ОТДѢЛЪ V.

### Платежи желѣзнодорожныхъ обществъ по долгамъ Правительству.

а) Общества, производящія правильные взносы по долгамъ Правительству; общества, уплачивающія неправильно правительственные долги, и общества, непроизводившія никакихъ уплатъ по этимъ долгамъ въ послѣдніе четыре года и совсѣмъ непроизводившія ихъ за все время своего существованія.

б) Среднее процентное отношеніе за четыре послѣдніе года общей суммы дѣйствительныхъ взносовъ обществъ по долгамъ Правительству къ общей суммѣ причитавшихся съ нихъ платежей по тѣмъ долгамъ.

Ежегодные взносы обществами желѣзныхъ дорогъ платежей Правительству обусловлены въ большинствѣ ихъ уставовъ. Взносы эти могутъ быть подраздѣлены на слѣдующія категоріи:

1) Платежи причитающихся процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ, выпущеннымъ обществами и на которыя распространена правительственная гарантія.

2) Платежи процентовъ и погашенія по облигаціямъ, принятымъ Правительствомъ и вошедшимъ въ составъ консолидированныхъ облигацій.

3) Уплаты по ссудамъ, выданнымъ изъ желѣзнодорожнаго фонда.

4) Уплаты долговъ, образовавшихся за прежнее время по невзносу процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ, гарантированнымъ Правительствомъ.

Платежи первыхъ двухъ категорій производятся изъ чистаго дохода отъ эксплуатаціи, то есть изъ той части ежегоднаго валоваго сбора по дорогѣ, которая остается за покрытіемъ всѣхъ расходовъ по управленію, содержанію, дѣйствию и текущему ремонту дороги. Суммы, отчисляемыя для этихъ платежей по уставамъ обществъ прежде всякихъ другихъ отчисленій, не могутъ быть отнесены

ни на какіе другіе расходы или взысканія съ обществъ. Отчисленія эти производятся въ размѣрѣ гарантированныхъ Правительствомъ процентовъ и погашенія.

При разсмотрѣніи условій и размѣра принятой на себя Правительствомъ гарантіи чистаго дохода и погашенія по разнаго рода процентнымъ бумагамъ желѣзнодорожныхъ обществъ было упомянуто, что максимальный размѣръ гарантіи достигалъ суммъ:

- а) По облигаціямъ Николаевской желѣзной дороги обоихъ выпусковъ . 6.009,125 р. мет.
  - б) По консолидированнымъ облигаціямъ всѣхъ 6-ти выпусковъ . 27.808,165 » »
  - в) По акціямъ и облигаціямъ, выпущеннымъ обществами . 21.792,557,81 » »
- и 5.991,462,08 р. кред.

Въ кредитной валютѣ суммы эти составляютъ въ общей цифрѣ 71.193.468,32 рублей.

Но такъ какъ нѣкоторыя общества получали постепенно и по частямъ условленный суммы по облигаціямъ, оставленнымъ за Правительствомъ, а другимъ разрѣшены были дополнительные выпуски облигацій, затѣмъ утверждались новые облигаціонные и акціонерные капиталы обществъ желѣзныхъ дорогъ и наконецъ измѣнялись самыя суммы гарантированныхъ капиталовъ отъ исключенія изъ нихъ погашенныхъ акцій и облигацій, то по всѣмъ этимъ причинамъ полный размѣръ правительственной гарантіи представлялъ величину переменную, а именно:

По счетамъ Особенной Канцеляріи по Кредитной части Министерства Финансовъ полный размѣръ гарантіи по акціямъ и облигаціямъ, выпущеннымъ самими обществами, (включая и сумму процентовъ, ежегодно выплачиваемую по облигаціямъ Николаевской желѣзной дороги, 6.009,125 руб. мет.), а также общія суммы ежегодныхъ приплатъ Правительства и общія суммы платежей обществъ въ счетъ гарантіи по означеннымъ акціямъ и облигаціямъ, за 1876 — 1879 годы представлялись въ такомъ видѣ:

ГОДЫ.	Полный размѣръ правительственной гарантіи по акціямъ и облигаціямъ, выпущеннымъ обществами.	Приплаты Правитель-ства въ счетъ означенной гарантіи.	Платежи обществъ гарантированныхъ правительствомъ % и погашенія по ихъ акціямъ и облигаціямъ.	% отношеніе платежей обществъ къ полному размѣру гарантіи.	
1876	18.418,622 р. мет. 538,935 ф. ст. 8.421,141 р. кр.	36.871,544 р. кр.	14.535,420 р. кр.	22.336.124 р. кр.	60,6%
1877	18.614,975 р. мет. 481,824 ф. ст. 9.546,636 р. кр.	43.529,364 р. кр.	16.069,890 р. кр.	27.459,474 р. кр.	63,9%
1878	18.386,889 р. мет. 481,824 ф. ст. 11.497,709 р. кр.	46.744,655 р. кр.	11.537,088 р. кр.	35.207,567 р. кр.	75,2%
1879	18.636,637 р. мет. 481,824 ф. ст. 13.191,462 р. кр.	46.442,847 р. кр.	14.332,448 р. кр.	32.110,399 р. кр.	69,1%

Такимъ образомъ оказывается, что въ средней сложности общества, пользующіяся правительственной гарантію по своимъ акціямъ и облигаціямъ, выплачивали въ счетъ этой гарантіи за послѣдніе годы приблизительно 70%, а 30% приплачивало Правительство.

Такой размѣръ правительственныхъ приплатъ по гарантіи можно было бы считать болѣе или менѣе удовлетворительнымъ, если-бы приведенное процентное отношеніе сохранялось для большинства дорогъ, но нижеслѣдующая таблица показываетъ, что степень участія желѣзнодорожныхъ обществъ въ платежахъ процентовъ и погашенія по ихъ акціямъ и облигаціямъ, гарантированнымъ Правительствомъ, весьма различна и для четырнадцати изъ нихъ превышаетъ 30%.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Сколько процентовъ уплатили общества въ счетъ гарантіи по ихъ акціямъ и облигаціямъ.				Среднее % отношеніе за четыре года.
	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.	
Главное Общество російскихъ желѣзныхъ дорогъ . . . . .	100%	100%	100%	100%	100%
Шуйско-Ивановская . . . . .	80,21%	53,46%	68,10%	69,09%	67,71%
Балтійская . . . . .	11,22%	3,49%	11,04%	1,46%	6,93%
Уральская . . . . .	—	—	—	0%	0%
Варшавско-Бромбергская . . . . .	65,60%	64,17%	100%	100%	82,44%
Варшавско-Тереспольская . . . . .	84,65%	85,08%	100%	81,34%	87,77%
Привислянская . . . . .	—	0%	0%	0%	0%
Лодзинская . . . . .	100%	29,35%	48,28%	49,13%	56,44%
Московско-Брестская . . . . .	1,98%	4,98%	67,15%	4,98%	19,77%
Рязско-Вяземская . . . . .	0%	0%	0%	0%	0%
Курско-Харьково-Азовская . . . . .	2,90%	1,05%	25,74%	33,76%	15,86%
Лозово-Севастопольская . . . . .	0%	0%	0%	0%	0%
Донецкая . . . . .	—	—	—	0%	0%
Московско-Ярославско-Вологодская . . . . .	100%	100%	100%	100%	100%
Грязе-Царицынская . . . . .	100%	49,60	100%	100%	87,40%
Волго-Донскій участокъ . . . . .	0%	0%	0%	0%	0%
Орловско-Грязская . . . . .	0,25%	0%	0%	13,03%	3,32%
Орловско-Витебская . . . . .	25,89%	50%	100%	60,30%	48,89%
Динабургско-Витебская . . . . .	6,74%	100%	100%	100%	76,68%
Риго-Динабургская . . . . .	24,82%	91,13%	100%	93,17%	77,28%
Митавская . . . . .	27,81%	34,50%	51,28%	26,30%	34,97%
Харьково-Николаевская . . . . .	0,33%	23%	82,28%	100%	45,71%
Курско-Кіевская . . . . .	100%	100%	100%	100%	100%
Общество Юго-Западныхъ дорогъ . . . . .	—	—	100%	100%	100%
Фастовская . . . . .	—	0%	0%	0%	0%
Московско-Рязанская . . . . .	100%	100%	100%	100%	100%
Рязанско-Козловская . . . . .	100%	100%	100%	100%	100%



ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Сколько процентов уплатили общества въ счетъ гарантіи по ихъ акціямъ и облигаціямъ.				Среднее % отношеніе за четыре года.
	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.	
Козлово-Воронежско-Ростовская . . . . .	4,82%	54,13%	100%	100%	64,75%
Ростово-Владикавказская . . . . .	0%	0%	0%	0%	0%
Рязско-Моршанская . . . . .	0%	3,44%	68,58%	66,88%	34,63%
Моршанско-Сызранская . . . . .	—	0%	0%	0%	0%
Оренбургская . . . . .	—	0%	0%	0%	0%
Закавказская . . . . .	0%	0%	10,70%	13,92%	6,15%

Слѣдовательно изъ всѣхъ обществъ желѣзныхъ дорогъ, акціи и облигаціи которыхъ, ими самими выпущенныя, гарантированы Правительствомъ, только *шесть* имѣли достаточный доходъ, въ среднемъ выводѣ за четыре года, для уплаты изъ него безъ помощи казны всей суммы гарантированныхъ процентовъ и погашенія. Общества эти слѣдующія:

- Главное Общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.
- Московско-Ярославско-Вологодской дороги.
- Курско-Кіевской.
- Юго-Западныхъ дорогъ (по акціонерному капиталу).
- Московско-Рязанской.
- Рязанско-Козловской.

Затѣмъ болѣе 75% суммы гарантіи выплачивали общества дорогъ:

- Варшавско-Тереспольской (87,77%).
- Грязе-Царицынской (87,40%).
- Варшавско-Бромбергской (82,44%).
- Риго-Динабургской (77,28%).
- Динабургско-Витебской (77,68%).

Уплачивали болѣе 50%:

- Шуйско-Ивановской (67,71%).
- Козлово-Воронежско-Ростовской (64,75%).
- Лодзинской (56,44%).

Болѣе 25%:

- Орловско-Витебской (48,89%).
- Харьково-Николаевской (45,70%).
- Митавской (34,97%).
- Рязско-Моршанской (34,63%).

Менѣе 25%:

- Московско-Брестской (19,77%).
- Курско-Харьково-Азовской (15,86%).
- Балтійской (6,93%).
- Закавказской (6,15%).
- Орловско-Грязской (3,32%).

Общества дорогъ, совсѣмъ неплатившія процентовъ и погашенія по своимъ акціямъ и облигаціямъ:

Уральской.  
Привислянской.  
Рязско-Вяземской.  
Лозово-Севастопольской.  
Донецкой.  
Волго-Донскій участокъ Грязе-Царицынской.  
Фастовской.  
Ростово-Владикавказской.  
Моршанско-Сызранской.  
Оренбургской.

Если даже исключить изъ приведенныхъ исчисленій 1878 годъ, въ теченіе котораго по случаю увеличенія доходности нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе значительнаго количества воинскихъ перевозокъ, общества требовали менѣе приплатъ отъ Правительства по гарантіи, то и въ такомъ случаѣ окажется, что многія общества съ каждымъ годомъ все менѣе нуждаются въ поддержкѣ Правительства по уплатѣ процентовъ и погашенія по выпущеннымъ ими акціямъ и облигаціямъ, которымъ присвоена гарантія. Изъ десяти же обществъ, получавшихъ за послѣдніе годы гарантію сполна, только три общества старыхъ дорогъ, а остальные семь — дорогъ новыхъ, открытыхъ послѣ 1875 года.

Полный размѣръ ежегоднаго платежа процентовъ и погашенія по консолидированнымъ облигаціямъ всѣхъ шести выпусковъ, какъ было уже сказано, восходитъ до 27.808,165 руб. мет. А по первымъ пяти выпускамъ платежъ этотъ составляетъ сумму 3.447,515 ф. стерл.—21.546,969 руб. мет. (1 ф. стерл.—6,25 руб. мет.).

Процентное отношеніе поступленій отъ обществъ въ платежи по консолидированнымъ облигаціямъ къ полной суммѣ ежегодныхъ процентовъ и погашенія по означеннымъ облигаціямъ за 1876—1879 годы было слѣдующее:

Г О Д Ы.	Сумма % и погашенія по консолидированнымъ облигаціямъ пяти выпусковъ.	Поступленія отъ обществъ въ счетъ платежей % и погашенія по консолидированнымъ облигаціямъ.	% отношеніе поступленій ко всей суммѣ платежей.
1876	3.447,145 ф. ст. =21.544,656,28 р. м.	3.719,370,73 руб. мет. (4.679,926,05 руб. кред.)	17,28 %
1877	3.447,185 ф. ст. 15 ш.=21.544,910,93 р. м.	5.766,074,73 руб. мет. (6.780,293,66 руб. кред.)	26,76 %
1878	3.447.145 ф. ст. 10 ш.=21.544,428,13 р. м.	5.796,598,79 руб. мет. (7 911,645,30 руб. кред.)	26,91 %
1879	3 447,068 ф. ст. 5 ш.=21.544,176,56 р. м.	6.601.194,05 руб. мет. (9.702.882 руб. кред.)	30,64 %

*Примѣчаніе:* Для переложенія кредитныхъ рублей въ металлическіе принимался курсъ въ 1876 г.—33 пенса, въ 1877 г.—32½ пенса, въ 1878 г.—28 пенсовъ и въ 1879 г.—26 пенсовъ.

Такимъ образомъ въ платежахъ процентовъ и погашенія по консолидированнымъ облигаціямъ (кромѣ 6-го ихъ выпуска) сравнительно съ платежами процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ, выпущеннымъ самими обществами желѣзныхъ дорогъ съ гарантіею Правительства, общества

принимали довольно слабое участие, которое въ средней сложности выражается 25,39<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Остальные 74,61<sup>0</sup>/<sub>0</sub> платежей по консолидированнымъ облигаціямъ производило Правительство.

Уплата же всей приведенной выше суммы процентовъ и погашенія по всѣмъ процентнымъ бумагамъ желѣзнодорожныхъ обществъ (71,193,468,32 руб. кред.) распадается между Правительствомъ и обществами въ такой пропорціи: Правительство выплачиваетъ ежегодно изъ этой суммы 52,31<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, а общества—47,69<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Прилагаемая таблица показываетъ участие каждаго изъ обществъ желѣзныхъ дорогъ въ платежѣ означенныхъ 47,69<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, въ средней цифрѣ за четыре года (1876—1879), выраженное въ процентномъ отношеніи:

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Полный размѣръ гарантіи по акціямъ и облигаціямъ, выпущеннымъ обществами, и облигаціямъ, оставленнымъ за Правительствомъ	Средняя цифра приплатъ Правительства по гарантіи процентныхъ бумагъ обществъ за 1876—1879 годы.	Средняя цифра платежей обществъ <sup>0</sup> / <sub>0</sub> и погашенія по процентнымъ бумагамъ, гарантированнымъ Правительствомъ, за 1876—1879 годы.	<sup>0</sup> / <sub>0</sub> отношенія средняго платежа обществъ за четыре года къ полному размѣру гарантіи.
	Рубли.	Рубли.	Рубли.	
Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ . . . . .	5.545.118	—	5.545.118	100 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Николаевская . . . . .	6.009.125	—	6.009.125	100 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Шуйско-Ивановская . . . . .	372.003,83	177.174,24	194.829,33	52,37 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Балтійская . . . . .	983.948,90	929.830,50	54.118,40	5,50 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Новоторжская . . . . .	168.799,80	136.196,77	32.603,03	19,31 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Уральская . . . . .	958.519,59	958.519,50	—	—
	533.348,57	533.348,57	—	—
Новгородская . . . . .	124.042,10	46.859,11	77.183	62,22 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Варшавско-Бромбергская . . . . .	279.045	49.000	230.045	82,44 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Варшавско-Тереспольская . . . . .	526.807,50	64.442,51	462.364,99	87,77 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Привислянская . . . . .	943.420,93	563.482,56	379.938,39	36,30 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
	335.994,38	251.460,79	84.533,59	
Лодзинская . . . . .	63.700	29.488,51	34.211,49	53,71 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Московско-Брестская . . . . .	2.986.062,56	1.366.312,65	619.749,91	20,75 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Рязско-Вяземская . . . . .	1.500.045,15	1.482.735,41	—	1,15 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Московско-Курская . . . . .	2.126.904	146.076,50	1.980.827,50	93,13 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Курско-Харьково-Азовская . . . . .	2.792.198,56	2.247.785,71	544.412,85	19,49 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Лозово-Севастопольская . . . . .	1.936.687,50	1.925.427,50	11.260	0,58 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Донецкая . . . . .	1.163.137,87	427.617,11	735.520,76	63,24 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Москов.-Ярославско-Вологодская.	842.640	—	842.640	100 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Полный размѣръ гарантіи по акціямъ и облигаціямъ, вы- пущеннымъ обще- ствами, и облигаці- ямъ, оставленнымъ за Правительствомъ.	Средняя цифра при- платъ Правительства по гарантіи процент- ныхъ бумагъ обществъ за 1876 — 1879 годы.	Средняя цифра плате- жей обществъ % и по- гашенія по процент- нымъ бумагамъ, гаран- тированнымъ Прави- тельствомъ, за 1876— 1879 годы.	% отноше- ніе средняго платежа об- ществъ за четыре года къ полному размѣру га- рантіи.
	<i>Рубл.</i>	<i>Рубл.</i>	<i>Рубл.</i>	
Грязе-Царицынская . . . . .	{ 288.000 1.159.891,89	288.000 865.870,30	— 294.021,69	{ 20,30 %
Орловско-Грязская . . . . .	{ 833.045,47 154.096,50	766.561,54 153.956,62	66.483,93 —	{ 6,78 %
Орловско-Витебская . . . . .	1.906.250	781.057,76	1.125.192,24	59 %
Динабургско-Витебская . . . . .	826.041,67	184.247,98	641.793,69	77,70 %
Риго-Динабургская . . . . .	616.896	243.344,28	373.551,02	60,55 %
Митавская . . . . .	307.455,20	246.270,12	61.185,08	19,90 %
Харьково-Николаевская . . . . .	1.813.663,84	1.176.098,17	637.565,67	35,15 %
Либаво-Роменская . . . . .	2.237.572,32	1.575.556,44	662.015,88	29,63 %
Курско-Кіевская . . . . .	1.429.687,50	—	1.429.687,50	100 %
Общество Юго-Западныхъ дорогъ	{ 4.292.517,79 2.560.808,75	2.574.099,39 —	1.718.418,40 2.560.808,75	{ 62,44 %
Фастовская . . . . .	{ 562.121 237.964,98	550.652,99 215.759,09	11.468,01 22.205,89	{ 4,21 %
Московско-Рязанская . . . . .	{ 250.000 500.000	— —	250.000 500.000	{ 100 %
Рязанско-Козловская . . . . .	755.671,85	—	755.671,85	100 %
Козлово-Воронежско-Ростовская . . . . .	{ 2.156.086,64 382.245	1.845.099,43 128.812,50	310.987,21 253.402,50	{ 22,23 %
Ростово-Владикавказская . . . . .	{ 1.203.877,95 440.785,76	1.314.887,60 276.571,46	— 164.214,30	{ 9,98 %
Тамбово-Саратовская . . . . .	1.135.789,11	1.096.395,13	39.393,98	3,46 %
Рязско-Моршанская . . . . .	{ 297.885,54 151.106,85	276.011,74 19.380,19	21.873,80 131.726,66	{ 34,21 %
Моршанско-Сызранская . . . . .	1.203.027,10	1.195.344,60	7.682,50	0,64 %
Оренбургская . . . . .	{ 982.833,75 416.066,29	799.634,65 310.143,30	183.199,10 105.922,99	{ 20,70 %
Закавказская . . . . .	1.440.240	1.032.065,16	408.174,84	28,34 %
Путиловская . . . . .	192.117	—	192.117	100 %

Платежи въ возмѣщеніе долговъ обществъ Правительству, образовавшихся за прежнее время, — по невзносѣ ими процентовъ и погашенія по своимъ процентнымъ бумагамъ, за переданные имъ линіи дорогъ, работы и матеріалы, а также въ возмѣщеніе ссудъ и процентовъ на нихъ, — общества производятъ изъ своихъ прибылей, то есть изъ той части чистаго дохода, которая остается въ распоряженіи обществъ за всѣми отчисленіями, опредѣленными по уставу, или же изъ особыхъ отчисленій изъ дохода отъ эксплуатаціи, тоже обусловленныхъ въ уставахъ.

Въ большинствѣ уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ на уплату перечисленныхъ выше долговъ обществъ Правительству за прежнее время полагается половина чистой ихъ прибыли. Но нѣкоторыя общества въ этомъ отношеніи находятся въ исключительномъ положеніи, а именно:

Общество	Варшавско-Бромбергской дороги	}	Должны вносить на уплату долговъ Правительству за прежнее время $\frac{1}{3}$ остатка дохода за отчисленіями, опредѣленными уставами.
»	Варшавско-Тереспольской		
»	Лодзинской		
»	Новоторжской	»	На основаніи § 29 устава обязано на уплату должныхъ Правительству суммъ вносить весь свободный излишекъ прибыли за отчисленіемъ 5% на акціи.
»	Московско-Курской	»	На основаніи § 12 устава весь остатокъ дохода идетъ на уплату Правительству недоимокъ, состоящихъ за обществомъ по уплатѣ 5 $\frac{1}{10}$ % на весь облигаціонный капиталъ; а на основаніи Высочайшаго повелѣнія отъ 17-го Марта 1878 года разрѣшено отчислять, начиная съ 1877 года, прежде всего суммы, необходимыя на уплату по заграничному займу, съ тѣмъ, чтобы остатокъ чистаго дохода, пока онъ не будетъ превышать сумму, какая по современному курсу будетъ причитаться Правительству въ уплату по облигаціямъ, былъ сполна обращаемъ на такую уплату.
»	Новгородской	»	На основаніи § 44 устава изъ прибыли отчисляется сначала 4% въ дивидендъ на акціи, а затѣмъ весь остатокъ назначается на возмѣщеніе долговъ Правительству.
»	Грязе-Царицынской (по I-му отдѣленію).	»	На основаніи § 19 устава весь доходъ, свыше 6% на капиталъ I-го отдѣленія и за отчисленіями въ запасный капиталъ, поступаетъ полностью Правительству на уплату 5% съ суммъ, выданныхъ обществу на постройку этого отдѣленія дороги, а также и за акціи, принятыя Правительствомъ въ свою собственность.
»	Московско-Рязанской	»	Въ силу § 17 устава въ возмѣщеніе издержекъ Правительства по уплатѣ гарантированныхъ процентовъ и погашенія на капиталъ общества обращается весь излишекъ чистаго дохода до того времени, пока не возмѣстится произведенная изъ

казны выдача, съ простыми интересами, считая по 4<sup>0</sup>/<sub>100</sub> на сто въ годъ.

» Либаво-Роменской »

На основаніи § 43 устава по Либавскому участку весь остатокъ чистаго дохода, за отчисленіемъ изъ него 198,000 руб., которые обращаются въ собственность общества, поступаетъ въ возмѣщеніе правительственныхъ суммъ, должныхъ обществомъ по счету уплатъ процентовъ и погашенія по облигаціямъ.

Срочные взносы обществъ въ возмѣщеніе ссудъ въ большинствѣ случаевъ опредѣлялись условіями выдачи ссудъ. На причитавшіеся казнѣ взносы, произведенныя въ срокъ, обыкновенно насчитывается по 6<sup>0</sup>/<sub>100</sub> годовыхъ, даже и по тѣмъ ссудамъ, по которымъ обусловлены были проценты въ меньшемъ размѣрѣ.

Уплаты по долгамъ обществъ за переданныя имъ отъ Правительства линіи дорогъ, работы и матеріалы, какъ было уже сказано, производятся посредствомъ особыхъ отчисленій изъ дохода отъ эксплуатаціи, размѣры которыхъ и условія ясно опредѣляются уставами, и по этому, разумѣется, до окончательной расплаты нѣкоторыхъ обществъ съ Правительствомъ по означеннымъ долгамъ платежныя средства ихъ по прочимъ долгамъ должны быть значительно менѣе. Но изслѣдованія Коммисіи показали, что и съ возрастаніемъ остатковъ чистаго дохода уплаты многими обществами опредѣленной по уставу части этого дохода въ счетъ своихъ долговъ по гарантіи и недоимокъ процентовъ и погашенія по облигаціямъ производились неполными суммами и вообще неправильно. Главною причиною этому явленію служило то обстоятельство, что многія общества, какъ уже было изложено (см. Отд. III, стр. 62), затрачивали свой чистый доходъ не на прямое его назначеніе. По этому нѣкоторыя общества вносили остатки своего чистаго дохода или весь доходъ только тогда, когда у нихъ накопились денежныя суммы, значительно позднѣе положенныхъ сроковъ и даже черезъ нѣсколько лѣтъ. Если же чистый доходъ затрачивался на строительныя работы, то онъ обыкновенно высчитывался изъ слѣдовавшихъ къ выдачѣ обществамъ отъ Правительства суммъ по инспекторскимъ свидѣтельствамъ за исполненныя ими работы, если эти работы принимались на счетъ дополнительныхъ облигаціонныхъ ихъ капиталовъ. Вотъ почему показанные въ нижеслѣдующей таблицѣ взносы обществъ ихъ чистаго дохода за нѣкоторые годы превосходятъ суммы всего годоваго дохода отъ ихъ дорогъ.

Кромѣ того, какъ показали изслѣдованія Коммисіи, общества иногда вносили вмѣстѣ съ своимъ чистымъ доходомъ излишки выданныхъ имъ авансовъ въ счетъ гарантіи. Выдачи въ счетъ гарантіи въ большинствѣ случаевъ производились авансами и если авансы составляли болѣе чѣмъ разницу между размѣромъ гарантіи и чистымъ доходомъ, то излишки выданныхъ суммъ обнаруживались при сведеніи отчетовъ обществъ за извѣстный годъ и затѣмъ пополнялись Правительству. Обстоятельство это служило немалымъ затрудненіемъ для правильнаго распредѣленія и зачисленія внесенныхъ такимъ образомъ суммъ чистаго дохода и особенно для выдѣленія изъ нихъ причитавшихся Правительству процентовъ, такъ какъ на невнесенныя обществами въ сроки суммы чистаго дохода причитывается 2<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, если по уставу назначено 4<sup>0</sup>/<sub>100</sub> на суммы, выдаваемыя въ счетъ гарантіи, и 1<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, если въ уставѣ обусловлено на эти выдачи 5<sup>0</sup>/<sub>100</sub>.

Въ прилагаемой таблицѣ означены суммы, внесенныя обществами изъ чистаго дохода въ возвратъ гарантіи и на платежи по ссудамъ за 1876—1879 годы. Противъ единовременныхъ же взносовъ обществъ за нѣсколько лѣтъ или суммъ, отчисленныхъ изъ дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ въ пополненіе затраченныхъ остатковъ чистаго дохода на строительныя работы, сдѣланы въ таблицѣ противъ каждаго изъ такихъ взносовъ и суммъ особыя поясненія.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	1876 г.		1877 г.		1878 г.	
	Чистый доходъ	По ссудамъ.	Чистый доходъ	По ссудамъ.	Чистый доходъ	По ссудамъ.
	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.
Главное Общество российскихъ желѣзныхъ дорогъ . . . . .	339.770, <sup>87</sup>	—	532.361, <sup>05</sup>	—	562.453, <sup>28</sup>	—
Николаевская . . . . .	1.200 000	—	1.260.079, <sup>87</sup>	—	4.472.392, <sup>39</sup>	—
Шуйско-Ивановская . . . . .	47.565, <sup>90</sup>	—	32.350, <sup>98</sup>	—	33.918, <sup>51</sup>	—
Балтійская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Рыбинско-Бологовская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Новоторжская . . . . .	—	—	18.176	—	192.270, <sup>93</sup>	—
Боровичская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Уральская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Новгородская . . . . .	—	—	18.597, <sup>57</sup>	—	11.827, <sup>11</sup>	—
Царскосельская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Сестрорѣцкая . . . . .	—	—	—	—	—	—
Варшавско-Вѣнская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Варшавско-Бромбергская . . . . .	—	—	—	—	208.974, <sup>58</sup>	—
Варшавско-Тереспольская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Привислянская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Лодзинская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Московско-Брестская . . . . .	977.854, <sup>90</sup>	—	1.654.010, <sup>81</sup>	—	164 195, <sup>09</sup>	—
Рязско-Виземская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Московско-Курская . . . . .	2.656.246, <sup>32</sup>	—	2.126.904	—	2.658.302	—
Курско-Харьково-Азовская . . . . .	—	—	—	—	794.928, <sup>48</sup>	—
Лозово-Севастопольская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Донецкая . . . . .	—	—	—	—	—	—

1879 г.		Доходъ по эксплуатаціи за 1879 годъ.	Общая сумма долга по гарантіи, по недоимкамъ и по ссудамъ къ 1 Января 1880 года.	ПРИМѢЧАНІЯ.
Чистый доходъ.	По ссудамъ.			
Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред. и руб. металл.	
917.672	97.955, <sup>08</sup>	9.796.384, <sup>92</sup>	134.613.467, <sup>72</sup>	
1.939.372, <sup>29</sup>	—	14.875.090, <sup>59</sup>	5.115.374, <sup>84</sup>	
82.700, <sup>39</sup>	—	416.658, <sup>96</sup>	2.171.301, <sup>32</sup> и 1.177.124, <sup>76</sup>	
—	—	1.237.544, <sup>19</sup>	10.349.614, <sup>13</sup> и 811.625, <sup>25</sup>	
—	118.259, <sup>40</sup>	1.937.051, <sup>17</sup>	958.096, <sup>43</sup>	
—	—	56 708, <sup>11</sup>	838 955, <sup>40</sup>	
—	—	—	77.006, <sup>64</sup>	
—	—	—	756.446, <sup>56</sup> и 964.159, <sup>07</sup>	
—	—	4.159, <sup>06</sup>	192.781, <sup>89</sup>	
—	—	181.944, <sup>13</sup>	—	
—	—	—	—	
—	—	2.791.693, <sup>29</sup>	—	
—	—	103.646	2.961.859, <sup>60</sup>	Общество внесло единовременно причитавшіеся взносы за время до 1877 г.
—	—	876.223, <sup>11</sup>	5.264 453, <sup>63</sup>	
—	—	26.508, <sup>37</sup>	981.900, <sup>34</sup> и 1.782.576, <sup>61</sup>	
—	—	31.880, <sup>35</sup>	784.318, <sup>40</sup>	
—	—	383.987, <sup>12</sup>	11.875 196, <sup>96</sup> и 9.280.445, <sup>04</sup>	Суммы эти составляютъ удержанія изъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала въ уплату невнесеннаго чистаго дохода за 1872—1877 годы.
—	—	—	5.386.925, <sup>62</sup> и 6.187.505, <sup>81</sup>	
4.522.850, <sup>86</sup>	—	5.696.010, <sup>01</sup>	647.627, <sup>07</sup>	Весь остатокъ чистаго дохода, обращенный въ уплату по облигаціямъ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 17 Марта 1878 года.
255.356, <sup>97</sup>	—	1.791.442, <sup>54</sup>	28.828.066, <sup>99</sup> и 748.043, <sup>81</sup>	
—	—	—	4.851.081, <sup>92</sup> и 8.740.405, <sup>81</sup>	
—	—	—	185.373, <sup>09</sup> и 747.804, <sup>28</sup>	

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	1876 г.		1877 г.		1878 г.	
	Чистый доходъ	По ссудамъ.	Чистый доходъ	По ссудамъ.	Чистый доходъ.	По ссудамъ.
	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.
Константиновская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Московско-Ярославско-Вологодск.	272.500	41.242, <sup>50</sup>	336.000	41.242, <sup>50</sup>	357.400	41.242, <sup>50</sup>
Грязе-Царицынская . . . . .	30.000	—	5.000	—	25.000	—
Ливенская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Орловско-Грязская . . . . .	—	—	317.316	—	—	—
Орловско-Витебская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Динабург-Витебская . . . . .	—	—	44.398, <sup>32</sup>	—	—	87.841, <sup>58</sup>
Риго-Динабургская . . . . .	5.054, <sup>81</sup>	—	—	242.229, <sup>17</sup>	—	45.000
Риго-Туккумская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Митавская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Харьково-Николаевская . . . . .	126, <sup>26</sup>	—	100.000	—	195.937, <sup>57</sup>	—
Либаво-Роменская . . . . .	—	—	—	—	847.883, <sup>18</sup>	—
Курско-Кіевская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Общество Юго-Западныхъ дорогъ.	—	—	—	—	—	—
Одесская . . . . .	—	—	1.700.000	—	400.000	—
Кіево-Брестская . . . . .	461.858, <sup>34</sup>	—	573.858, <sup>23</sup>	126.141, <sup>77</sup>	3.089.196, <sup>27</sup>	62.264, <sup>15</sup>
Бресто-Граевская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Бендеро-Галацкая . . . . .	—	—	—	—	—	—
Фастовская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Московско-Рязанская . . . . .	—	238.704, <sup>54</sup>	—	227.692, <sup>78</sup>	—	227.692, <sup>78</sup>
Рязанско-Козловская . . . . .	—	—	—	609.969, <sup>63</sup>	—	120.210, <sup>72</sup>
Козлово-Воронежско-Ростовская .	186.738, <sup>06</sup>	—	—	—	—	—

1879 г.		Доходъ отъ эксплоатаціи за 1879 года.	Общая сумма долга по гарантіи, по не- доимкамъ и по ссу- дамъ къ 1 Января 1880 года.	Примѣчанія.
Чистый доходъ.	По ссудамъ.			
Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред. и руб. метал.	
—	—	—	790.247, <sup>46</sup> и 4.430.144, <sup>71</sup>	
348.150	41.242, <sup>50</sup>	1.873.387, <sup>75</sup>	552.659, <sup>63</sup>	
60.000	—	658.158, <sup>38</sup>	13.653.457, <sup>74</sup> и 8.600.341, <sup>51</sup>	
—	—	51.859, <sup>05</sup>	—	
—	—	417.453, <sup>95</sup>	13.279.008, <sup>68</sup> и 1.954.958, <sup>78</sup>	Сумма эта удержана изъ чистаго до- хода въ уплату невнесенныхъ суммъ за 1874 и 1875 годы.
—	—	2.787.131, <sup>44</sup>	25.414.221, <sup>41</sup>	
—	189.174, <sup>20</sup>	1.566.169, <sup>37</sup>	12.051.391, <sup>50</sup>	
142.096, <sup>73</sup>	78.919, <sup>75</sup>	1.418.538, <sup>87</sup>	3.204.393, <sup>22</sup> и 1.241.281	
—	—	23.008, <sup>87</sup>	914.864, <sup>06</sup>	
—	—	60.420, <sup>18</sup>	1.651.965, <sup>75</sup> и 1.096.191, <sup>17</sup>	
—	—	576.107, <sup>86</sup>	3.783.236, <sup>29</sup> и 5.598.590, <sup>02</sup>	
311.357, <sup>70</sup>	—	713.091, <sup>66</sup>	5.743.957, <sup>61</sup> и 11.496.818, <sup>69</sup>	Взносы общества за прежніе годы
—	—	2.933.999, <sup>82</sup>	—	Долговъ не числится.
3.436.219, <sup>55</sup>	83.385, <sup>70</sup>	2.778.574, <sup>25</sup>	21.331.878, <sup>81</sup> и 4.177.986, <sup>77</sup>	
458.239, <sup>50</sup>	—	—	—	Долги показаны по Обществу Юго- Западныхъ дорогъ въ общей суммѣ.
—	—	—	—	
—	—	24.375, <sup>73</sup>	693.336, <sup>14</sup> и 1.752.010, <sup>43</sup>	
—	226.992, <sup>78</sup>	4.120.722, <sup>16</sup>	3.002.963, <sup>58</sup>	Недоимокъ не числится.
—	319.707, <sup>74</sup>	2.444.683, <sup>56</sup>	5.009.836, <sup>95</sup>	Внесены обществомъ изъ чистаго до- хода за 1874 и 1875 годы.
—	—	595.856, <sup>90</sup>	4.003.752, <sup>38</sup> и 14.750.056, <sup>61</sup>	Сумма эта удержана изъ чистаго до- хода въ уплату за прежнее время.



ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	1876 г.		1877 г.		1878 г.		1879 г.		Доходъ отъ эксплоатаціи за 1879 годъ.	Общая сумма долга по гарантіи, по не- донмкамъ и по ссу- дамъ къ 1 Января 1880 года.	Примѣчанія.
	Чистый доходъ	Поссудамъ.	Чистый доходъ	По ссудамъ.	Чистый доходъ.	Поссудамъ.	Чистый доходъ.	По ссудамъ.			
	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.	Руб. кред.			
Ростово-Владикавказская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.926.207, <sup>86</sup> и 5.752.822, <sup>80</sup>	
Тамбово-Козловская . . . . .	—	—	—	20.272, <sup>21</sup>	—	27.070, <sup>42</sup>	—	36.071, <sup>27</sup>	267.615, <sup>06</sup>	1.251.060, <sup>97</sup>	
Тамбово-Саратовская. . . . .	—	30.804, <sup>38</sup>	—	—	—	5.198, <sup>28</sup>	—	40.416, <sup>05</sup>	9.020, <sup>83</sup>	2.754.987, <sup>97</sup> и 11.946.337, <sup>35</sup>	
Рязско-Моршанская. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	402.796, <sup>45</sup>	6.170.744, <sup>45</sup> и 332.275, <sup>85</sup>	
Моршанско-Сызранская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	28.497, <sup>19</sup>	2.299.777, <sup>14</sup> и 5.088.215, <sup>18</sup>	
Оренбургская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	119.143, <sup>14</sup>	3.862.488 и 2.532.829, <sup>09</sup>	
Муромская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Путиловская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Закавказская . . . . .	71.776, <sup>82</sup>	—	—	—	104.806	—	284.693, <sup>14</sup>	—	161.825, <sup>70</sup>	9.003.610, <sup>88</sup>	
Итого . . . . .	6.219.491, <sup>88</sup>	310.751, <sup>40</sup>	8.719.052, <sup>93</sup>	1.267.548, <sup>03</sup>	14.119.485, <sup>38</sup>	616.520, <sup>73</sup>	12.758.709, <sup>03</sup>	1.232.124, <sup>47</sup>	64.239.379, <sup>90</sup>	325.386.774, <sup>11</sup> и 151.903.471, <sup>84</sup> или 501.771.733, <sup>84</sup> р. кр.	

При наглядномъ даже обзорѣни приведенныхъ въ таблицѣ данныхъ долженъ броситься въ глаза тотъ фактъ, что общества желѣзныхъ дорогъ вносили вообще самыя ничтожныя суммы на покрытіе своихъ долговъ Правительству по гарантіи и по недоимкамъ процентовъ и погашенія по облигаціямъ. Почти половина обществъ, процентныя бумаги которыхъ гарантированы Правительствомъ, вовсе не могли вносить опредѣленныхъ ихъ уставами платежей.

Общества эти слѣдующихъ желѣзныхъ дорогъ:

Балтійской.  
Уральской.  
Варшавско-Тереспольской.  
Привислянской.  
Лодзинской.  
Ряжско-Вяземской.  
Лозово-Севастопольской.  
Донецкой.  
Орловско-Витебской.  
Митавской.  
Фастовской.  
Ростово-Владикавказской.  
Ряжско-Моршанской.  
Моршанско-Сызранской  
Оренбургской.

Чтобы судить о платежныхъ средствахъ всѣхъ вообще желѣзнодорожныхъ обществъ по отношенію къ суммамъ долговъ ихъ Правительству, образовавшихся за прежніе годы, здѣсь приводится двоякаго рода процентное отношеніе:

а) всей суммы годовыхъ взносовъ обществъ изъ чистаго ихъ дохода — къ цифрѣ годоваго дохода со всей сѣти желѣзныхъ дорогъ, и

б) всей суммы годовыхъ взносовъ обществъ — къ общей суммѣ ихъ долга Правительству — по гарантіи, по недоимкамъ процентовъ и погашенія по облигаціямъ и по ссудамъ.

Для выраженія перваго изъ этихъ процентныхъ отношеній было весьма рисковано брать годовой доходъ желѣзныхъ дорогъ за 1877 и 1878 годы, такъ какъ движеніе по всей сѣти нашихъ дорогъ за эти два года нельзя признать нормальнымъ, а потому взять въ таблицѣ только доходъ за 1879 годъ, въ теченіи котораго грузовое и пассажирское движеніе на желѣзныхъ дорогахъ успѣло прійти почти въ обычное состояніе.

Процентное отношеніе всей суммы годовыхъ платежей обществъ изъ своего чистаго дохода къ общей суммѣ годоваго дохода со всѣхъ желѣзныхъ дорогъ получилось слѣдующее:

За 1876 годъ . . . . .	10,16 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
» 1877 » . . . . .	15,54 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
» 1878 » . . . . .	22,95 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
» 1879 » . . . . .	21,77 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

Процентное отношеніе тѣхъ же суммъ годовыхъ взносовъ обществъ изъ чистаго дохода къ общей суммѣ долга ихъ Правительству по гарантіи, по недоимкамъ и по ссудамъ, — который къ 1-му Января 1880 года восходилъ до 325.386,774,11 руб. кред. и 151.903,471,84 руб. мет. или 501.771,733,64 руб. кред., (переводя рубли металлическіе въ рубли кредитныя по условному курсу, принятому во всѣхъ другихъ случаяхъ въ настоящемъ трудѣ 1 полуимперіаль или 5,15 руб. метал. = 5,98 руб. кред.), — выразилось въ такомъ видѣ:

За 1876 годъ . . . . .	1,21 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
» 1877 » . . . . .	1,99 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
» 1878 » . . . . .	2,93 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
» 1879 » . . . . .	2,78 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

Такимъ образомъ платежи обществъ желѣзныхъ дорогъ въ счетъ своихъ долговъ, образовавшихся за прежнее время по уплатѣ Правительствомъ гарантированныхъ имъ процентовъ и погашенія по ихъ процентнымъ бумагамъ, не покрываютъ даже нарастающихъ на эти долги ежегодныхъ процентовъ, размѣръ которыхъ по большинству дорогъ принять 5% и только для нѣкоторыхъ 4<sup>1</sup>/<sub>0</sub>% и 4% .

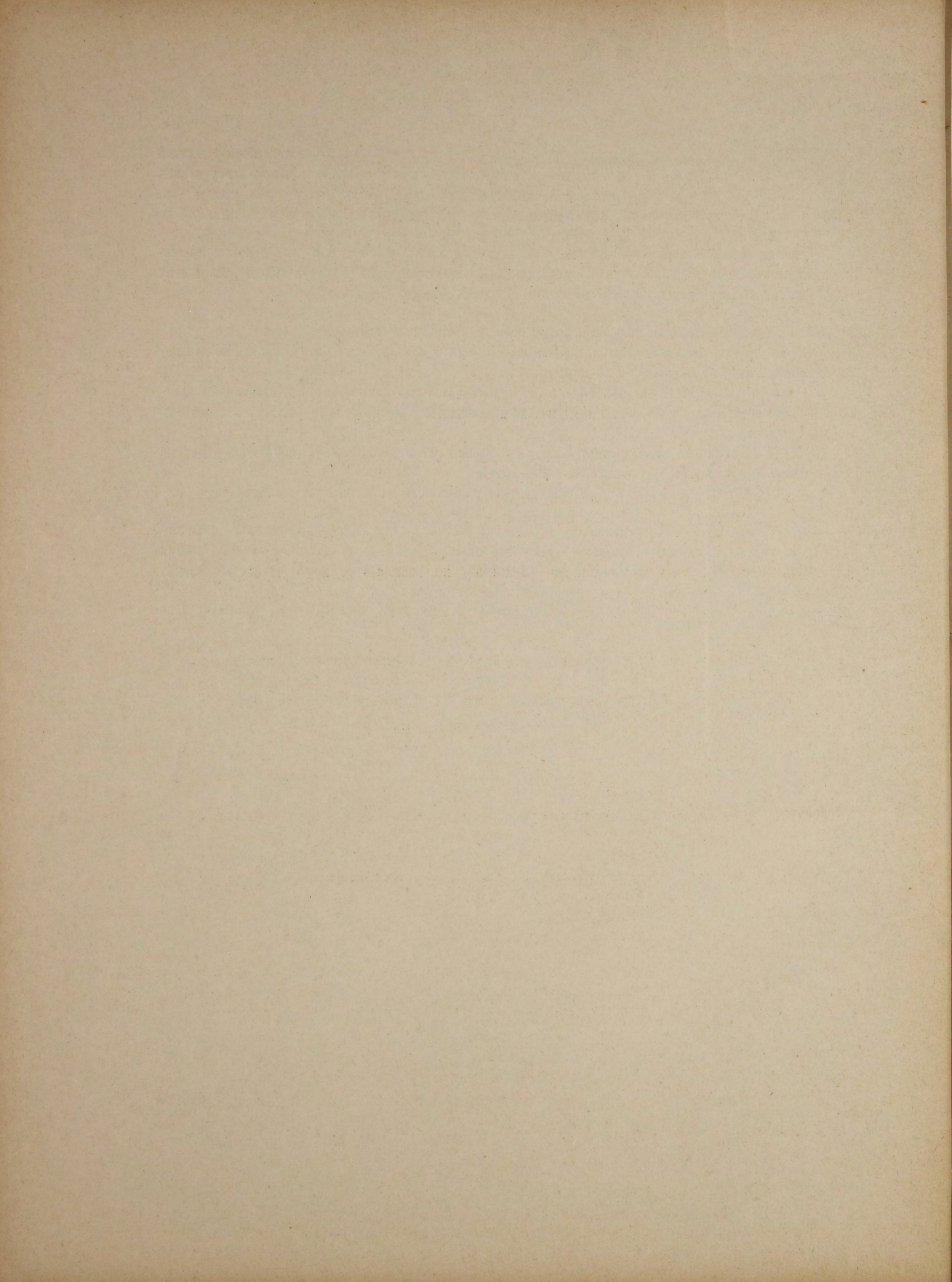
Сопоставляя всѣ изложенныя данныя, Комиссія пришла къ выводу, что при настоящемъ состояннн финансовыхъ средствъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ означенный выше долгъ Правительству не только не можетъ погашаться, но напротивъ, будетъ ежегодно возрастать.

Такое печальное положеніе дѣла по заключенію Комиссіи происходитъ:

- 1) Отъ чрезмѣрныхъ на большинство желѣзныхъ дорогъ расходовъ по эксплуатаціи, поглощающихъ значительную долю валоваго съ нихъ сбора.
- 2) Отъ недостаточности на нѣкоторыхъ дорогахъ оборотныхъ капиталовъ, вслѣдствіе чего являются у нихъ переплаты, несвоевременность и нехозяйственность въ заготовленіи разныхъ матеріаловъ и даже топлива.
- 3) Отъ несоотвѣтствующаго постановленіямъ уставовъ распредѣленія обществами своего дохода отъ эксплуатаціи и опредѣленія остатковъ этого дохода.
- 4) Отъ затратъ остатковъ чистаго своего дохода обществами не на прямое ихъ назначеніе.

Устраненія всѣхъ этихъ неправильностей въ веденіи дѣла, безспорно вліяющихъ на безошибочное опредѣленіе платежныхъ средствъ желѣзнодорожныхъ обществъ, по мнѣнію Комиссіи, можно достигнуть прежде всего такими административными мѣрами, которыя служили бы къ улучшенію желѣзнодорожнаго хозяйства, и затѣмъ настоятельнымъ требованіемъ отъ обществъ болѣе точнаго выполненія ихъ уставовъ и отдѣльныхъ обязательствъ по отношенію къ расчетамъ съ Правительствомъ.

---



## ОТДѢЛЪ VI.

### Оборотные, запасные и погашенные капиталы желѣзнодорожныхъ обществъ.

- а) Размѣры оборотныхъ капиталовъ обществъ, разрѣшенныхъ въ общей суммѣ облигаціонныхъ ихъ капиталовъ, къ 1 Января 1880 года.
- б) Размѣры запасныхъ капиталовъ обществъ къ 1 Января 1880 года. Отчисленія изъ суммъ чистаго дохода въ запасный капиталъ. Предметы расходовъ, производимыхъ изъ этихъ капиталовъ.
- в) Размѣры погашенныхъ капиталовъ обществъ къ 1 Января 1880 года.

Вспомогательными капиталами для желѣзныхъ дорогъ служатъ *оборотные и запасные капиталы*.

Оборотные капиталы составлялись или изъ суммъ, отчислявшихся изъ строительныхъ капиталовъ на первоначальныя потребности эксплуатаціи, или же изъ особо назначенныхъ суммъ изъ дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ.

Запасные капиталы образовывались посредствомъ отчисленій изъ чистаго годоваго дохода или извѣстнаго процента на основной капиталъ общества.

Строгое разграниченіе употребленія вспомогательныхъ капиталовъ сдѣлано только въ позднѣйшихъ уставахъ желѣзнодорожныхъ обществъ и особенно въ уставахъ для дорогъ—Уральской, Оренбургской, Фастовской, Привислянской и Московско-Брестской, въ которыхъ параграфомъ 41 постановлено:

«Запасный капиталъ предназначается:

- а) на капитальный ремонтъ дороги, сооруженій и принадлежностей оной, и
- б) на покрытіе непредвидѣнныхъ и чрезвычайныхъ расходовъ общества по потребностямъ дороги.

Оборотный же капиталъ предназначается на заготовленіе потребностей эксплуатаціи».

Въ уставахъ этихъ подтверждается, что суммы обоихъ видовъ вспомогательныхъ капиталовъ не могутъ быть употреблены на иные предметы, кромѣ указанныхъ въ уставахъ.

Относительно храненія вспомогательныхъ капиталовъ тоже сдѣланы въ уставахъ точныя указанія: запасные капиталы должны находиться въ государственныхъ процентныхъ бумагахъ или же въ гарантированныхъ Правительствомъ облигаціяхъ желѣзныхъ дорогъ; а свободныя суммы оборотныхъ капиталовъ должны быть на текущемъ счету въ Государственномъ банкѣ или въ одномъ изъ его отдѣленій и конторъ.

Изслѣдованія Коммисіи относительно образованія, употребленія и настоящаго состоянія вспомогательныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ привели къ нижеслѣдующимъ результатамъ.

#### А. Оборотные капиталы.

Для желѣзныхъ дорогъ первоначальной постройки по уставамъ ихъ обществъ вовсе не были назначаемы оборотные капиталы. Но вопросъ о необходимости такихъ капиталовъ для нуждъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ возбуждался неоднократно какъ самими обществами, такъ и Министерствомъ Путей Сообщенія. Общества заявляли, что никакое торговое или промышленное предпріятіе не можетъ быть ведено правильно безъ достаточнаго оборотнаго капитала. Министерство же Путей Сообщенія обращало вниманіе на то обстоятельство, что недостатокъ на дорогахъ средствъ для образованія запасовъ служитъ часто причиною несвоевременности производства ремонта пути, подвижнаго состава и проч., а также вынуждаетъ общества допускать различныя нехозяйственныя распоряженія, которыя съ одной стороны увеличиваютъ расходы по эксплуатаціи, а съ другой, уменьшая чистый доходъ, вовлекаютъ Правительство въ излишнія приплаты по гарантіи процентныхъ бумагъ обществъ. Вслѣдствіе такихъ заявленій, по многимъ дорогамъ, построеннымъ въ десятилѣтіе съ 1860 по 1870 годъ, при составленіи для сооруженія ихъ расцѣпочныхъ вѣдомостей, выдѣлялась часть строительнаго капитала въ особую рубрику — «на первоначальныя потребности эксплуатаціи». Выдѣленные такимъ образомъ суммы и составили первоначальные оборотные капиталы дорогъ.

Изъ приводимой ниже таблицы видно, что размѣръ суммъ, выдѣлявшихся въ оборотный капиталъ желѣзныхъ дорогъ по расцѣпочнымъ вѣдомостямъ, достигалъ отъ 400 до 600 руб. на версту пути. Но такой размѣръ оборотныхъ капиталовъ съ развитіемъ движенія на дорогахъ становился недостаточнымъ для заготовленія на нихъ топлива, строительныхъ и смазочныхъ матеріаловъ. По этому нѣкоторыя общества дорогъ затрачивали на пріобрѣтеніе запасовъ доходъ отъ эксплуатаціи или излишки своихъ денежныхъ средствъ и такимъ образомъ сами увеличивали или составляли свои оборотные капиталы; а другія общества ходатайствовали о назначеніи имъ оборотныхъ капиталовъ, если такихъ капиталовъ они вовсе не имѣли, или объ увеличеніи назначенныхъ по расцѣпочнымъ вѣдомостямъ въ счетъ дополнительныхъ ихъ облигаціонныхъ капиталовъ.

Какъ на примѣръ того, что общества съ развитіемъ дѣятельности ихъ дорогъ не могли обходиться первоначально назначенными имъ размѣрами оборотныхъ капиталовъ, можно указать на Главное Общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. По окончаніи постройки Варшавской и Нижегородской линій образованъ былъ для потребностей ихъ эксплуатаціи капиталъ изъ средствъ сооруженія, который составилъ сумму 2.698,383,97 руб. кредит. Но какъ только стало обнаруживаться усиленіе движенія по дорогамъ Главнаго Общества, то общество это вынуждено было затрачивать на пріобрѣтеніе запасовъ часть дохода отъ эксплуатаціи. Изъ этого дохода израсходовано было на этотъ предметъ въ 1866, 1868, 1869 и 1870 годахъ всего до 3.140,000 руб. На пополненіе этой суммы Совѣтъ Управленія общества позаимствовалъ изъ части дохода Николаевской желѣзной дороги, слѣдуемой въ казну, равную ей почти сумму (3.145,000,26 руб. кред.);

не испросивъ на то даже разрѣшенія Правительства. Последняя сумма уплачена была въ казну Главнымъ обществомъ только при реализаціи 3-го выпуска его облигацій, разрѣшеннаго 19 декабря 1880 года. Образовавшійся такимъ образомъ оборотный капиталъ Главнаго Общества 5.843,383,97 руб. кред., который, при протяженіи его двухъ дорогъ въ 1617 верстъ, составилъ по 3.615 руб. на версту пути, оказался чрезъ нѣсколько времени снова недостаточнымъ для удовлетворенія потребностей эксплуатаціи означенныхъ дорогъ и Главное Общество въ настоящее время довело его до цифры 7.697,697,32 руб. кред. или 4.760 руб. на версту.

Вслѣдствіе ходатайствъ обществъ о назначеніи имъ оборотныхъ капиталовъ или объ увеличеніи назначенныхъ уже такихъ капиталовъ по расцѣпочнымъ вѣдомостямъ возникъ вопросъ объ опредѣленіи общаго размѣра оборотныхъ капиталовъ для желѣзныхъ дорогъ. Вопросъ этотъ обсуждался въ Комитетѣ Министровъ въ 1876 году при разрѣшеніи оборотнаго капитала для Ряжско-Вяземской желѣзной дороги. Высочайше утвержденнымъ 23 Апрѣля 1876 года положеніемъ Комитета Министровъ размѣръ оборотнаго капитала для этой дороги признанъ былъ достаточнымъ въ 1.500 руб. на версту и наивышимъ, до котораго могутъ быть доводимы оборотные капиталы желѣзныхъ дорогъ. Размѣръ этотъ потомъ служилъ неоднократно основаніемъ при назначеніи оборотныхъ капиталовъ для другихъ дорогъ.

Однакожь позднѣе признано было нужнымъ снова увеличить норму оборотныхъ капиталовъ для нѣкоторыхъ дорогъ, до 2000 рублей на версту, какъ напримѣръ — по Высочайше утвержденному 9 іюня 1878 года уставу для Общества Юго-Западныхъ дорогъ (§ 32) и по Высочайше же утвержденному Положенію Комитета Министровъ 25 января 1880 года для Уральской дороги. Общество последней дороги ходатайствовало объ увеличеніи своего оборотнаго капитала въ счетъ облигаціоннаго до размѣра 2000 руб. мет. на версту, но Комитетъ Министровъ при разсмотрѣніи этого ходатайства находилъ, что увеличеніе облигаціоннаго капитала влечетъ къ обремененію чистаго дохода платежомъ излишнихъ процентовъ на капиталъ общества и платежъ этотъ, за недостаткомъ чистаго дохода, упадаетъ на казну. А потому Комитетъ высказался по этому поводу въ общемъ смыслѣ, что увеличеніе оборотныхъ капиталовъ для желѣзныхъ дорогъ должно быть допускаемо съ крайнею осторожностью.

При утвержденіи устава для общества Московско-Брестской дороги возбужденъ былъ вопросъ объ установленіи общей нормы для расчета оборотныхъ капиталовъ по всеѣмъ дорогамъ, но мѣра эта признана Комитетомъ Министровъ (журналы Комитета Министровъ 16 Мая и 2 Іюня 1880 г.) не только неудобноисполнимою, но даже совершенно невозможною, такъ какъ способы заготовленія необходимыхъ для каждой дороги матеріаловъ и запасовъ, а также и самая стоимость ихъ, крайне различна и зависитъ какъ отъ географическаго положенія дороги, такъ и отъ условій ея эксплуатаціи. Тѣмъ не менѣе однакожь Министерство Путей Сообщенія въ составленномъ имъ проектѣ устава для Московско-Брестской желѣзной дороги предполагало довести оборотный капиталъ этой дороги до размѣра 3.300,000 руб. или по 3.210 руб. на версту протяженія. Такой высокій размѣръ оборотнаго капитала вызвалъ въ Комитетѣ Министровъ новое обсужденіе общаго вопроса объ образованіи оборотныхъ капиталовъ для желѣзныхъ дорогъ, при чемъ Предсѣдатель Высочайше учрежденной комисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи генералъ-адъютантъ графъ Э. Т. Барановъ объяснилъ, что результаты осмотра линій желѣзныхъ дорогъ, произведеннаго подкоммисіями, которыя были учреждены при предсѣдательствуемой имъ Коммисіи, привели его къ заключенію, что расчеты желѣзнодорожныхъ управленій при опредѣленіи количества необходимыхъ имъ запасовъ вообще бывають преувеличены и что инвентари магазинныхъ запасовъ по многимъ дорогамъ обременяются различными предметами старыхъ типовъ, вышедшими изъ употребленія. Слѣдовательно оборотные капиталы затрачиваются на предметы совершенно бесполезные для нуждъ эксплуатаціи дорогъ и въ тоже время общества терпятъ недостатокъ въ средствахъ для удовлетворенія неотложныхъ текущихъ потребностей дорогъ. По этому при увеличеніи

размѣра оборотныхъ капиталовъ для желѣзныхъ дорогъ, по заключенію графа Э. Т. Баранова, необходимо принимать въ соображеніе счета вышедшихъ изъ употребленія негодныхъ вещей и матеріаловъ, включенныхъ въ счетъ оборотнаго капитала, а при назначеніи новыхъ—требовать отъ правленій обществъ, чтобы они не допускали накопленія въ магазинахъ желѣзныхъ дорогъ принадлежностей, несоотвѣтствующихъ принятымъ въ употребленіе типамъ, и матеріаловъ негодныхъ или попорченныхъ.

Такимъ образомъ, чтобы опредѣлить дѣйствительную цифру оборотнаго капитала для той или другой дороги, признавалось необходимымъ предварительно опредѣлить дѣйствительную для нихъ потребность въ количествѣ запасовъ и матеріаловъ. На этомъ основаніи Комитетъ Министровъ, при утвержденіи устава для общества Московско-Брестской желѣзной дороги, полагалъ наиболѣе соотвѣтственнымъ дѣлу не назначать въ уставѣ размѣра оборотнаго капитала, а предоставить опредѣлить этотъ размѣръ для названной дороги и опредѣлять на будущее время для другихъ дорогъ Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія по ихъ взаимному соглашенію.

Въ такомъ положеніи находится въ настоящее время весьма важный для желѣзнодорожнаго хозяйства вопросъ объ образованіи оборотныхъ капиталовъ. Между тѣмъ по свѣдѣніямъ, собраннымъ Коммисією, оказалось, что нѣсколько обществъ желѣзныхъ дорогъ обратились съ новыми ходатайствами или объ увеличеніи оборотныхъ капиталовъ, или о разрѣшеніи ихъ тѣмъ изъ нихъ, которымъ до сихъ поръ они не были назначены. По этому Коммисія полагаетъ, что вопросъ объ образованіи оборотныхъ капиталовъ для желѣзныхъ дорогъ требуетъ безотлагательной всесторонней разработки общими силами вѣдомствъ, соприкасающихся съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, при чемъ контрольная ревизія должна указать всѣ неправильности въ употребленіи означенныхъ капиталовъ, существовавшія до сихъ поръ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Что же касается собственно способовъ образованія оборотныхъ капиталовъ, то Коммисія полагала бы самымъ неотяготительнымъ для финансоваго положенія дорогъ слѣдующій способъ:

1) Первоначально назначаемый оборотный капиталъ относить на облигаціонный капиталъ общества.

2) Всякое увеличеніе этого капитала должно быть производимо только посредствомъ особыхъ отчисленій изъ эксплуатаціоннаго дохода дорогъ, при чемъ обществамъ могли бы быть въ случаѣ надобности отпускаемы авансы, покрываемые суммами означенныхъ отчисленій.

3) Размѣръ оборотнаго капитала долженъ соответствовать развитію дѣятельности дороги и опредѣляется по соглашенію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія.

4) Если бы общества пожелали увеличить свой оборотный капиталъ, сверхъ опредѣленнаго для него размѣра, то они могутъ ходатайствовать объ этомъ только при точномъ выполненіи ими всѣхъ постановленій уставовъ относительно взносовъ чистаго дохода въ казну и платежей по долгамъ Правительству.

Коммисія считаетъ нужнымъ сдѣлать здѣсь еще ту оговорку, что помѣщаемыя въ нижеслѣдующей таблицѣ свѣдѣнія о состояніи оборотныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ къ 1 Января 1881 г. представляютъ только цифры, сообщенныя ей правленіями обществъ. Провѣрить правильность этихъ цифръ возможно только чрезъ повѣрку магазиновъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ. Но нѣтъ сомнѣнія, что на многихъ дорогахъ въ оборотные капиталы помѣщены запасы и матеріалы, которые не могутъ быть употреблены въ дѣло или же предметы, которые вовсе не должны быть зачисляемы въ счетъ оборотныхъ капиталовъ. А потому показываемыя правленіями обществъ цифры нельзя признать вполне точно выражающимъ состояніе ихъ оборотныхъ капиталовъ.



ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Опредѣленные уставами и другими постановленіями размѣры капиталовъ <i>оборотныхъ</i> .	Состояніе оборотныхъ капиталовъ къ 1 Января 1881 года.		На версту пути.	ПРИМѢЧАНІЯ.
		Въ наличныхъ суммахъ.	Въ запасахъ и матеріалахъ.		
		РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	
<b>А. Желѣзныя дороги, въ уставахъ которыхъ не заключается постановленій объ оборотныхъ капиталахъ.</b>					
Главное Общество российскихъ желѣзныхъ дорогъ.	Въ уставѣ не находится постановленій объ оборотномъ капиталѣ. Первоначальный оборотный капиталъ для двухъ дорогъ общества образованъ былъ изъ средствъ сооруженія. Въ настоящее время капиталъ этотъ составляетъ суммы по отчетамъ Совѣта Управленія общества: По С.-Петербурго - Варшавской и Московско-Нижегородской дорогамъ . . . . . По Николаевской дорогѣ . . .	Въ наличныхъ суммахъ и матеріалахъ.			
		7.697.697, <sup>32</sup>		4.760	
		6.680.325, <sup>91</sup>		10,969	
Шуйско-Ивановская . . . . .	Оборотнаго капитала не имѣеть.	—	—	—	
Балтійская . . . . .	Высочайше утвержденнымъ 31 Августа 1879 г. положеніемъ Комитета Министровъ разрѣшено образовать оборотный капиталъ въ размѣрѣ 1.200,000 руб. кред. (2.100 руб. кр. на версту) чрезъ увеличеніе облигаціоннаго капитала на сумму 934.524 р. мет.	—	1.832.527, <sup>33</sup>	3.232	
Рыбинско-Бологовская . . . . .	Оборотнаго капитала не имѣеть.	—	—	—	
Новоторжская . . . . .	По расцѣпной вѣдомости на потребности эксплуатаціи назначено было 54.563 р. мет.	—	47.605, <sup>95</sup>	369	
Боровичская . . . . .	По расцѣпной вѣдомости въ оборотный капиталъ назначено было 14.150 р. мет. (505 руб. мет. на версту).	—	—	—	
Царскосельская . . . . .	Оборотнаго капитала не имѣеть.	—	—	—	
Сестрорѣцкая . . . . .	По расцѣпной вѣдомости въ оборотный капиталъ назначено было 4.900 руб. мет. (532 руб. на версту).	—	—	—	
Варшавско-Вѣнская . . . . .	По заявленію Совѣта Управленія общества оборотный капиталъ его образованъ экономическимъ способомъ.	—	2.215.346, <sup>12</sup>	6.275	
Варшавско - Бромбергская . . . . .	По заявленію Совѣта управленія общества оборотный капиталъ его образованъ экономическимъ способомъ.	—	227.664, <sup>3</sup>	1.661	

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Опредѣленные уставами и другими постановленіями размѣры капиталовъ <i>оборотныхъ</i> .	Состояніе оборотныхъ капиталовъ къ 1 Января 1881 года.		На версту пути.	ПРИМѢЧАНІЯ.
		Въ наличныхъ суммахъ.	Въ запасахъ и матеріалахъ.		
		РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	
Варшавско-Тереспольская.	Оборотнаго капитала не имѣеть.	—	—	—	
Лодзинская . . . . .	Оборотнаго капитала не имѣеть.	—	—	—	
Рязско-Вяземская . . .	Высочайше утвержденнымъ 23 Апрѣля 1876 года положеніемъ Комитета Министровъ разрѣшено было образовать оборотный капиталъ въ суммѣ 962.250 руб. кред. (1500 руб. на версту), въ которую включены 333.586, <sup>56</sup> руб. кред., опредѣленные для оборотнаго капитала по расцѣпной вѣдмости, а 628.663, <sup>44</sup> руб. образованы выпускомъ облигацій на нарицательную сумму 654.857, <sup>75</sup> руб. кред.	—	1.529.867, <sup>84</sup>	2.273	
Московско-Курская . . .	Оборотнаго капитала не имѣеть.	—	—	—	
Курско-Харьково-Азовская.	Объ образованіи оборотнаго капитала общество ходатайствуетъ съ 1876 года. Общество имѣеть запасы матеріаловъ.	—	1.946.010, <sup>59</sup>	2.520	
Лозово - Севастопольская.	Оборотный капиталъ состоитъ: а) изъ назначенныхъ по расцѣпной вѣдмости 353.280 руб. кред.; б) изъ назначенныхъ по дополнительному облигаціонному капиталу 640.712, <sup>27</sup> руб. кред.; в) изъ ссуды, разрѣшенной 4 іюля 1880 г., на покрытіе срочныхъ платежей 500.000 руб. кред., и г) изъ ссуды, разрѣшенной 5 ноября 1880 г., на увеличеніе оборотнаго капитала 291.007, <sup>73</sup> руб. кред. Всего 1.785.000 руб. кр.	—	2.061.375, <sup>51</sup>	3.247	
Константиновская . . .	По соглашенію въ обществѣ Донецкой желѣзной дороги оборотный капиталъ опредѣленъ былъ въ 255.000 руб. кред., который составилъ изъ ссуды Правительства въ 191.250 руб. кред. и взноса акціонеровъ въ 63.750 руб. кред.	—	27.451, <sup>89</sup>	2.712	227.548, <sup>11</sup> руб. кред. израсходованы на покрытіе дефицитовъ по эксплуатаціи.
Московско-Ярославско-Вологодская.	Оборотнаго капитала не имѣеть.	—	—	—	
Грязе-Царицынская . .	На образованіе оборотнаго капитала въ счетъ увеличенія облигаціоннаго капитала отпущены обществу авансы, согласно Высочайшихъ повелѣній: 24 Декабря 1871 г.—400.000 р. кр. 23 Іюня 1872 г.—400.000 р. кр. 20 Декабря 1874 г.—200.000 р. кр. Всего 1.000.000 руб. кред.	—	3.473.418, <sup>81</sup>	4.948	Въ томъ числѣ рельсовъ на 1.510.226 рубл. 97 к.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Опредѣленные уставами и другими постановленіями размѣры капиталовъ <i>оборотныхъ</i> .	Состояніе оборотныхъ капиталовъ къ 1 Января 1881 года.		На версту пути.	ПРИМѢЧАНІЯ.
		Въ наличныхъ суммахъ.	Въ запасахъ и матеріалахъ.		
		РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	
Орловско-Грязская . . . . .	На образованіе оборотнаго капитала въ счетъ увеличеніе облигаціоннаго, согласно Высочайшаго повелѣнія 17 Декабря 1876 года, назначено 495.000 руб. мет. Сумма эта составила изъ аванса въ 237.025, <sup>81</sup> руб. мет. и остатковъ дохода отъ эксплуатаціи дороги за 1870—1875 годы на сумму 257.974, <sup>19</sup> руб. мет.	—	975.739, <sup>62</sup>	3.353	
Орловско-Витебская . . . . .	Опредѣленнаго оборотнаго капитала общество не имѣеть, Въмѣсто оборотнаго капитала оно употребляетъ остатки своихъ денежныхъ средствъ.	158,162, <sup>36</sup>	3.301.616, <sup>05</sup>	7.104	
Динабургско-Витебская . . . . .	Оборотнаго капитала не имѣеть.	—	928.743, <sup>12</sup>	3 775	
Риго-Динабургская . . . . .	Оборотнаго капитала не имѣеть, но изъ облигаціоннаго капитала взято 250.000 руб. на приобрѣтеніе матеріаловъ и запасовъ.	—	250.000	1.077	
Риго-Туккумская . . . . .	На первоначальныя потребности эксплуатаціи по разцѣпной вѣдомости назначено 30.000 руб. мет.	—	—	—	
Митавская . . . . .	На основаніи Высочайше утвержденнаго 31 Марта 1878 года Положенія Комитета Министровъ въ оборотный капиталъ назначено 150.000 руб. кред.	—	—	—	
Курско-Кіевская . . . . .	Оборотнаго капитала не имѣеть.	—	—	—	
Московско-Рязанская . . . . .	Оборотнаго капитала не имѣеть.	—	—	—	
Рязанско-Козловская . . . . .	Оборотнаго капитала не имѣеть.	—	1.546.871, <sup>55</sup>	7.657	Эта сумма затрачена въ счетъ дохода будущаго года.
Ростово - Владикавказская . . . . .	По разцѣпной вѣдомости назначено въ оборотный капиталъ 382.579 руб. 87 коп. и сверхъ того отпущено на образованіе того же капитала, въ счетъ предполагаемаго увеличенія облигаціоннаго капитала, по Высочайше утвержденному 3 Декабря 1875 года положенію Комитета Министровъ, 817.420 руб. 13 коп., такъ что вся сумма оборотнаго капитала составила 1.200.000 руб. кред.	—	—	—	
Тамбово-Козловская . . . . .	Оборотнаго капитала не имѣеть.	—	18.467, <sup>41</sup>	276	
Тамбово-Саратовская . . . . .	По разцѣпной вѣдомости и впоследствии не было назначено оборотнаго капитала.	—	—	—	

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Опредѣленные уставами и другими постановленіями размѣры капиталовъ <i>оборотныхъ</i> .	Состояніе оборотныхъ капиталовъ къ 1 Января 1881 года.		На версту пути.	ПРИМѢЧАНІЯ.
		Въ наличныхъ суммахъ.	Въ запасахъ и матеріалахъ.		
Рязско-Моршанская .	Оборотнаго капитала не имѣтъ.	РУБ. КРЕД. —	РУБ. КРЕД. 312.997, <sup>26</sup>	РУБ. КРЕД. 2.463	
Моршанско - Сызранская . . . . .	По разцѣпной вѣдомости отчислено въ оборотный капиталъ изъ первоначальнаго облигаціоннаго капитала 249.500 руб. мет. или 291.468, <sup>59</sup> руб. кред. и изъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала 227.021, <sup>32</sup> руб. кред. Вся сумма оборотнаго капитала 518.489, <sup>91</sup> руб. кред.	—	1.009.375, <sup>59</sup>	2.023	
Муромская . . . . .	По разцѣпной вѣдомости въ оборотный капиталъ назначено 50.000 руб. мет.	—	—	—	
<b>Б. Желѣзныя дороги, для которыхъ оборотные капиталы определены уставами.</b>					
Уральская . . . . .	На основаніи § 42 устава оборотный капиталъ образуется: изъ части основнаго капитала, опредѣленной по расцѣпной вѣдомости, 333,975 руб. мет. и изъ процентовъ на свободныя суммы оборотнаго капитала. Въ счетъ предполагаемаго увеличенія облигаціоннаго капитала отпущено обществу собственно на образованіе оборотнаго капитала, по Высочайше утвержденному 25 Января 1880 года положенію Комитета Министровъ, 1.001.925 руб. кред. Вся сумма оборотнаго капитала должна простираться до 1.335.900 руб. кред. или до 2000 руб. на версту.	—	1.639.560, <sup>09</sup>	—	
Новгородская . . . . .	На основаніи § 41 устава оборотный капиталъ образуется: изъ части облигаціоннаго капитала по Старорусскому участку и всѣхъ наличныхъ запасовъ потребностей эксплуатаціи. Правительствомъ отпущено обществу на образованіе оборотнаго капитала: по 1-му участку 30.000 руб. мет., а по 2-му — 35.800 руб. мет., всего 65.800 руб. мет.	—	105.134, <sup>35</sup>	682	

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Опредѣленные уставами и другими постановленіями размѣры капиталовъ <i>оборотныхъ</i> .	Состояніе оборотныхъ капиталовъ къ 1 Января 1881 года.		На версту пути.	ПРИМѢЧАНІЯ.
		Въ наличныхъ суммахъ.	Въ запасахъ и матеріалахъ.		
		РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	
Привислянская . . . . .	На основаніи § 42 устава оборотный капиталъ образуется: изъ части основнаго облигаціоннаго капитала, опредѣленной по расцѣпной вѣдомости, и изъ процентовъ на свободныя суммы оборотнаго капитала. По расцѣпной вѣдомости назначено въ оборотный капиталъ 249.500 руб. мет.	—	318.430, <sup>64</sup>	627	
Московско-Брестская . . . . .	На основаніи § 42 устава оборотный капиталъ можетъ быть образованъ, когда Министръ Финансовъ признаетъ это возможнымъ, посредствомъ выпуска облигацій общества на нарицательный капиталъ, потребный для реализаціи суммы, какая будетъ опредѣлена для оборотнаго капитала по соглашенію министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія.	—	3.471.286, <sup>55</sup>	4.036	
Донецкая . . . . .	На основаніи § 42 устава оборотный капиталъ образуется: а) изъ суммы, опредѣленной по расцѣпной вѣдомости изъ основнаго капитала, и б) изъ наличныхъ запасовъ потребностей эксплуатаціи. Оборотный капиталъ разрѣшенъ обществу въ суммѣ 959.601, <sup>33</sup> руб. кред.	—	679.082, <sup>56</sup>	1.469	
Харьково - Николаевская . . . . .	На основаніи § 41 устава оборотный капиталъ образуется: а) изъ части облигаціоннаго капитала Сумскаго участка, опредѣленной по расцѣпной вѣдомости; б) изъ остатковъ строительнаго капитала Елисаветградско-Крюковскаго участка, и в) изъ наличныхъ запасовъ потребностей эксплуатаціи. Оборотный капиталъ опредѣленъ въ суммѣ 1.695.488, <sup>10</sup> руб. кр.	—	3.010.954, <sup>88</sup>	3.614	
Либаво-Роменская . . . . .	На основаніи § 42 устава оборотный капиталъ опредѣленъ въ суммѣ 1.657.000 руб. кред., которая образуется: а) изъ суммы, отпущенной обществамъ Ландваро-Роменской и Либавской дорогъ на первоначальныя потребности эксплуатаціи, — 357.640 руб. кред., и б) изъ аванса въ 1.299.360 руб. кред., отпущеннаго въ счетъ предположеннаго увеличенія облигаціоннаго капитала.	—	4.144.334, <sup>32</sup>	3.479	

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Определенные уставами и другими постановленіями размѣры капиталовъ <i>оборотныхъ</i> .	Состояніе оборотныхъ капиталовъ къ 1 Января 1881 года.		На версту пути.	ПРИМѢЧАНІЯ.
		Въ наличныхъ суммахъ.	Въ запасахъ и матеріалахъ.		
		РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	
Общество Юго-Западныхъ дорогъ.	На основаніи §§ 32 и 40 устава оборотный капиталъ определенъ въ размѣрѣ 2.000 руб. кр. на версту, въ суммѣ 4.063.000 руб. кред. Капиталъ этотъ образованъ выпускомъ облигацій общества на нарицательную сумму, потребную для реализаціи вышеозначенной цифры капитала. Общество имѣетъ запасы матеріаловъ, образовавшіеся отъ затратъ доходовъ отъ эксплуатаціи соединенныхъ обществъ желѣзныхъ дорогъ въ прежніе годы.	—	13.631.045. <sup>84</sup>	6.688	
Фастовская . . . . .	На основаніи § 42 устава оборотный капиталъ образуется: а) изъ части основнаго капитала, определенной по расцѣпной вѣдомости, и б) изъ процентовъ на свободныя суммы оборотнаго капитала. Высочайше утвержденнымъ 9 Мая 1880 года Положеніемъ Комитета Министровъ разрѣшено увеличить оборотный капиталъ, первоначально определенный въ суммѣ 169.000 руб. мет., до размѣра 540.000 руб. кр., съ выпускомъ дополнительныхъ облигацій на недостающую сумму.	—	537.120. <sup>81</sup>	1.594	
Козлово - Воронежско-Ростовская.	На основаніи § 9 дополнительныхъ статей къ уставу сумма оборотнаго капитала определена въ 1.540.000 р. мет. Выдача, обращеніе и отчетность по этому капиталу определены тѣмъ же § 9 дополнительныхъ статей. Высочайше утвержденнымъ 23 Іюня 1876 года Положеніемъ Комитета Министровъ разрѣшено выдать обществу въ счетъ означенной суммы 1.155.000 руб. мет.	1.467.413. <sup>88</sup>	2.019.310. <sup>87</sup>	4.391	
Оренбургская . . . . .	На основаніи § 42 устава оборотный капиталъ образуется: а) изъ части основнаго капитала, определенной по расцѣпной вѣдомости, и б) изъ процентовъ на свободныя суммы оборотнаго капитала. Оборотный капиталъ состоитъ: а) изъ части, определенной по расцѣпной вѣдомости 256.000 руб. мет. = 331.226. <sup>48</sup> руб. кред., б) изъ суммы, назначенной по Высочайше утвержденному 2 Октябрю 1881 года Положенію Комитета Министровъ, 692.773. <sup>52</sup> руб. кред. Вся сумма оборотнаго капитала — 1.024.000 руб. кред.	—	1.023.960	1.996	

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Опредѣленные уставами и другими постановленіями размѣры капиталовъ <i>оборотныхъ</i> .	Состояніе оборотныхъ капиталовъ къ 1 Января 1881 года.		На версту пути.	ПРИМѢЧАНІЯ.
		Въ наличныхъ суммахъ.	Въ запасахъ и матеріалахъ.		
		РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	
Закавказская . . . .	На основаніи § 41 устава оборотный капиталъ образуется: а) изъ суммы, назначенной въ этотъ капиталъ изъ выпуска облигацій на 7.290.000 руб. мет., и б) изъ суммы, опредѣленной по расцѣночнымъ вѣдомостямъ Бакинскаго участка 528.375 руб. кред. и Нефтянаго 193.300 руб. кред.	173.523, <sup>63</sup>	588.508, <sup>92</sup>	2.373	
Путиловская . . . .	На основаніи § 42 устава оборотный капиталъ образуется: а) изъ части основнаго капитала, опредѣленной по расцѣночной вѣдомости—53.290 руб. мет., и б) изъ всѣхъ наличныхъ запасовъ потребностей эксплуатаціи.	—	—	—	

Такимъ образомъ по отношенію къ оборотнымъ капиталамъ желѣзныя дороги, какъ видно изъ таблицы, могутъ быть раздѣлены на двѣ категоріи:

- 1) Дороги, въ уставахъ которыхъ не содержится постановленій объ оборотныхъ капиталахъ.
- 2) Дороги, по уставамъ которыхъ опредѣлены оборотные капиталы.

Дорогъ первой категоріи 34. Но эти дороги въ свою очередь подраздѣляются на слѣдующія группы:

а) Общества, которымъ сверхъ суммъ, опредѣленныхъ по расцѣночнымъ вѣдомостямъ, назначены оборотные капиталы по особымъ Высочайше утвержденнымъ Положеніямъ Комитета Министровъ или по другимъ распоряженіямъ Правительства:

Главное общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ (съ Николаевскою желѣзною дорогою).

Балтійской дороги.

Рязско-Вяземской.

Дозово-Севастопольской.

Грязе-Царицынской.

Орловско-Грязской.

Митавской.

Ростово-Владикавказской.

9. Моршанско-Сызранской.

б) Общества, образовавшія оборотные капиталы изъ остатковъ своихъ денежныхъ средствъ или затратившія на приобрѣтеніе запасовъ и матеріаловъ доходъ отъ эксплуатаціи:

Варшавско-Вѣнской.

Варшавско-Бромбергской.

Курско-Харьково-Азовской.

Константиновской.

Орловско-Витебской.

Динабургско-Витебской.

- Риго-Динабургской.
- Рязанско-Козловской.
- Тамбово-Козловской.
- 10. Ряжско-Моршанской.

в) Общества, для которых назначены были только изъ основныхъ капиталовъ, по расцѣпнымъ вѣдомостямъ, суммы на первоначальныя потребности эксплуатаціи:

- Новоторжской.
- Боровичской.
- Сестрорѣцкой.
- 4. Риго-Туккумской.

г) Общества, вовсе неимѣющія особо назначенныхъ оборотныхъ капиталовъ:

- Шуйско-Ивановская.
- Рыбинско-Бологовская.
- Царскосельская.
- Варшавско-Тереспольская.
- Лодзинская.
- Московско-Курская.
- Московско-Ярославско-Вологодская.
- Курско-Кіевская.
- Московско-Рязанская.
- Тамбово-Саратовская.
- 11. Муромская.

Дорогъ второй категоріи, т. е. тѣхъ, для которыхъ оборотные капиталы назначены по ихъ уставамъ 13. Всѣ они или дороги позднѣйшаго сооруженія или уставы которыхъ были дополнены впоследствии, а именно:

- Уральская.
- Новгородская.
- Привислянская.
- Московско-Брестская.
- Донецкая.
- Харьково-Николаевская.
- Либаво-Роменская.
- Юго-Западнаго общества.
- Фастовская.
- Козлово-Воронежско-Ростовская.
- Оренбургская.
- Закавказская.
- 13. Путиловская.

Что же касается показанныхъ въ таблицѣ размѣровъ оборотныхъ капиталовъ на версту пути, — изъ которыхъ наивысшій (10.969 руб.) для Николаевской желѣзной дороги, а наименьшій (276 руб.) для Тамбово-Козловской, — то размѣровъ этихъ нельзя признать дѣйствительными по причинамъ уже объясненнымъ, изъ которыхъ главная та, что въ сумму многихъ оборотныхъ капиталовъ зачислены желѣзно-дорожныя принадлежности старыхъ типовъ, вышедшихъ изъ употребленія, или предметы, которые не должны входить въ счетъ оборотнаго капитала.

Вообще счетъ оборотныхъ капиталовъ на желѣзныхъ дорогахъ ведется совершенно произвольно и въ этомъ отношеніи Коммисія полагаетъ необходимымъ сдѣлать подробное разъясненіе правленіямъ



обществъ,—какіе именно расходы могутъ быть производимы изъ оборотнаго капитала, а также какіе предметы и запасы слѣдуетъ относить на счетъ означеннаго капитала. Неправильное распределение и употребленіе оборотныхъ капиталовъ, а также произвольное веденіе счетовъ по нимъ, составляютъ по мнѣнію Коммисіи одну изъ слабѣйшихъ сторонъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства.

### Б) Запасные капиталы.

Относительно образованія запасныхъ капиталовъ находятся точныя постановленія во всѣхъ уставахъ обществъ желѣзныхъ дорогъ, за исключеніемъ Ярославско-Вологодской дороги. Какъ было уже изложено, первоначально признавался необходимымъ только одинъ родъ вспомогательныхъ капиталовъ для облегченія оборотовъ желѣзнодорожныхъ обществъ—запасные капиталы. Всѣ же заготовленія для потребностей эксплуатаціи дорогъ предполагалось производить на счетъ доходовъ отъ самой эксплуатаціи.

Способы для образованія запасныхъ капиталовъ принимались въ разное время различныя. Въ уставахъ четырехъ старыхъ дорогъ въ Царствѣ Польскомъ опредѣлено отдѣлять ежегодно по 3% съ чистой прибыли въ этотъ капиталъ до тѣхъ поръ, пока не составитъ сумма капитала, опредѣленная уставомъ для каждой изъ означенныхъ дорогъ. Для дорогъ болѣе старой постройки во внутреннихъ губерніяхъ имперіи принято отчислять—или постоянно 5% съ излишка чистой ежегодной прибыли до образованія извѣстной суммы запаснаго капитала, опредѣленной уставомъ, или же отчислять 5% только въ первые десять лѣтъ существованія дороги, а въ послѣдствіи по 2% съ чистой прибыли и тоже до тѣхъ поръ, пока не образуется сумма капитала, опредѣленная по уставу. Отчисления при всѣхъ перечисленныхъ способахъ должны быть возобновляемы въ случаѣ затратъ части запасныхъ капиталовъ на работы, увеличивающія стоимость дороги,—какъ напримѣръ на усиленіе провозоспособности дороги или на увеличеніе количества подвижнаго состава. Въ уставахъ для дорогъ позднѣйшаго сооруженія, начиная съ уставовъ для обществъ Уральской, Привислянской, Фастовской и Оренбургской дорогъ, утвержденныхъ 22 Февраля 1874 года, принята за основаніе для отчисленій въ запасные капиталы не чистая годовая прибыль съ предпріятія, а сумма основнаго капитала общества. Наконецъ съ того же времени и самый размѣръ запасныхъ капиталовъ сталъ соразмѣряться съ суммою основнаго капитала. Размѣръ этотъ опредѣленъ въ 15% со всего капитала общества.

Изслѣдованія Коммисіи объ употребленіи и о настоящемъ состояніи запасныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ показали, что отчисления въ эти капиталы не по всѣмъ дорогамъ производились правильно, что неправильность отчисленій находилась въ прямой связи съ неправильностью опредѣленія остатковъ чистаго дохода, и наконецъ, что самое употребленіе запасныхъ капиталовъ часто вовсе не согласовалось съ постановленіями уставовъ по этому предмету.

Приводимыя въ нижеслѣдующей таблицѣ данныя о состояніи запасныхъ капиталовъ для каждой изъ желѣзныхъ дорогъ доставлены Коммисіи правленіями обществъ. Большинство правленій доставило означенныя данныя, соотвѣтствующія сроку на 1 Января 1881 года, а нѣкоторыя нечислили ихъ только по 1 Января 1880 года, что и показано въ графѣ для примѣчаній.

Общества желѣзныхъ дорогъ.	Определенные уставами обществъ размѣры и правила отчисленій въ капиталъ <i>запасный</i> .	Состояніе запас- ныхъ капиталовъ къ 1 Января 1881 года.	ПРИМѢЧАНІЯ.
Главное Общество Рос- сійскихъ жел. дор.	По § 52 устава—изъ второй половины излишка чистой прибыли по меньшей мѣрѣ 5% до суммы 2.000.000 руб. и отчисленіе возобновляется въ случаѣ уменьшенія этой суммы.	РУБ. КРЕД.  143.147, <sub>02</sub>	Къ 1 Январ. 1880 г.
Шуйско-Ивановской .	По § 18 устава—пока правительство будетъ приплачивать на гарантіи по 1-му отдѣленію дороги или пока на обществѣ будетъ долгъ по гарантіи запасный капиталъ не долженъ превышать 650.000 рублей. По уплатѣ означеннаго долга капиталъ долженъ быть увеличенъ до суммы 1.300.000 рублей. Для составленія капитала общество обязано отчислять по 5% со всего излишка прибыли.	43.351, <sub>90</sub>	—
Балтійской . . . . .	По § 30 устава—прежде отчисленій для уплаты процентовъ на акціонерный капиталъ, а также на возмѣщеніе ссудъ Правительству, въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ по 5%, а впослѣдствіи по 2% съ чистаго дохода. Пока Правительство будетъ приплачивать по гарантіи, запасный капиталъ не долженъ превышать 1.000.000 рублей.	153.279, <sub>82</sub>	Къ 1 Январ. 1880 г.
Рыбинско-Бологовской.	По § 23 устава—прежде отчисленія дивиденда и погашенія по акціямъ, а также процентовъ по облигаціямъ, въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ 5%, а впослѣдствіи 2% съ чистаго дохода до суммы 933.000 рублей.	123.579, <sub>59</sub>	Къ 1 Январ. 1880 г.
Новоторжской . . . . .	По § 28 устава—по отчисленіи изъ чистаго годоваго дохода процентовъ по облигаціямъ изъ остальной части дохода 5%. Пока за обществомъ будетъ долгъ Правительству по облигаціонному капиталу запасный капиталъ не долженъ превышать 500.000 руб., а по уплатѣ долга долженъ составить сумму 1.000.000 рублей.	3.840, <sub>66</sub>	—
Боровичской. . . . .	По § 23 устава—прежде отчисленія дивиденда и погашенія по акціямъ изъ чистыхъ прибылей 5% до суммы 500.000 руб.	—	—
Уральской . . . . .	По §§ 42 и 43 устава—запасный капиталъ образуется: а) ежегоднымъ отчисленіемъ изъ чистаго дохода $\frac{1}{3}$ % съ суммы основнаго капитала, б) изъ суммъ, отчисляемыхъ по постановленіямъ общихъ собраній, и в) изъ нарастающихъ на отчисленныя суммы процентовъ. Отчисленія продолжаются, пока запасный капиталъ составитъ 15% со всего основнаго капитала.	—	—
Новгородской . . . . .	По § 40 устава—запасный капиталъ образуется, кромѣ остатковъ изъ строительнаго капитала Старорусскаго участка: а) отчисленіемъ изъ чистаго дохода $\frac{1}{3}$ % съ суммы основнаго капитала, б) изъ суммъ, отчисляемыхъ по постановленіямъ общаго собранія, и в) изъ нарастающихъ процентовъ на отчисленныя суммы. Отчисленія продолжаются, пока запасный капиталъ составитъ 15% со всего основнаго капитала.	9.670, <sub>02</sub>	—

Общества желѣзныхъ дорогъ.	Опредѣленные уставами обществъ размѣры и правила отчисленій въ капиталъ <i>запасный</i> .	Состояніе запас- ныхъ капиталовъ къ 1 Января 1881 года.	ПРИМѢЧАНІЯ.
		РУБ. КРЕД.	
Царскосельской . . .	По § 9 устава—изъ чистой прибыли не менѣе 10% и не болѣе 30%.	38.368, <sup>24</sup>	Къ 1 Января 1880 г.
Сестрорѣцкой . . .	По § 23 устава—прежде отчисленія дивиденда и погашенія по акціямъ 5% изъ чистыхъ прибылей до суммы 100.000 рублей.	—	—
Варшавско-Вѣнской . .	По § 38 устава—не менѣе 3% изъ чистаго дохода до тѣхъ поръ, пока запасный капиталъ не достигнетъ 500.000 рублей, и отчисленіе возобновляется въ случаѣ уменьшенія этой суммы.	414.110, <sup>85</sup>	Остатокъ къ 1 Января 188 г.
Варшавско - Бромберг- ской.	По § 43 устава—не менѣе 3% изъ чистаго дохода до суммы 100.000 рублей и отчисленіе возобновляется въ случаѣ уменьшенія этой суммы.	72.097, <sup>42</sup>	—
Варшавско - Тересполь- ской.	По § 46 устава—3% изъ годовой прибыли до суммы 100,000 рублей и отчисленіе возобновляется въ случаѣ уменьшенія этой суммы.	39.526, <sup>17</sup>	—
Привислянской . . .	По §§ 42 и 43 устава—запасный капиталъ образуется: а) отчисленіемъ изъ чистаго дохода $\frac{1}{3}\%$ съ суммы основнаго капитала, б) изъ суммъ, отчисляемыхъ по постановленіямъ общихъ собраній, и в) изъ процентовъ, нарастающихъ на отчисленныя суммы. Отчисленіе продолжается, пока запасный капиталъ составитъ 15% со всего основнаго капитала.	141.852, <sup>48</sup>	Сумма эта отчислена изъ доходовъ за 1877—1879 годы.
Лодзинской . . . . .	По § 45 устава—3% изъ чистой годовой прибыли до суммы 40,000 рублей и отчисленіе возобновляется въ случаѣ уменьшенія этой сумты.	—	—
Московско-Брестской*)	Для Московско-Смоленскаго участка по § 20 концессіи въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ по 5%, а впослѣдствіи по 2%, до суммы 1.000.000 рублей. Для Смоленско-Брестскаго участка по § 9 концессіи—по отчисленіи процентовъ ( $5\frac{1}{10}\%$ ), слѣдующихъ Правительству, по 5% изъ чистаго дохода до суммы 1.500.000 рублей. Запасный капиталъ не долженъ превышать эту сумму пока на обществѣ будетъ долгъ Правительству по гарантіи.	355.234, <sup>83</sup>	Сумма эта отчислялась изъ доходовъ за 1870—1879 годы.
Рязско-Вяземской . . .	По § 31 устава—послѣ отчисленія процентовъ и погашенія на капиталъ общества по 5% изъ чистаго годоваго дохода. Пока за обществомъ будетъ долгъ Правительству по гарантіи облигацій запасный капиталъ не долженъ превышать 2.100.000 рублей, а по уплатѣ этого долга долженъ составить сумму 4.200.000 рублей.	59.568, <sup>57</sup>	—

\*) По § 40 устава Московско-Брестской желѣзной дороги, утвержденному 29 мая 1881 г., запасный капиталъ образуется: а) ежегоднымъ отчисленіемъ изъ чистаго дохода до 1880 года по 5%, а впослѣдствіи по 2%, б) изъ суммъ, поступающихъ въ капиталъ за отмѣною какихъ либо работъ. Пока за обществомъ будетъ состоять долгъ Правительству по доплатамъ % и погашенія на облигаціонный и акціонерный капиталы, запасный капиталъ не долженъ превышать 1.500,000 руб., а по уплатѣ долга долженъ составить сумму 3.000,000 руб.

Общества железныхъ дорогъ.	Определенные уставами обществъ размѣры и правила отчисленій въ капиталъ <i>запасный</i> .	Состояніе запас- ныхъ капиталовъ къ 1 Января 1881 года.	ПРИМѢЧАНІЯ.
Московско-Курской .	По § 4 устава—общество должно было составить основной запасный капиталъ изъ части суммы, полученной отъ реализаціи акціонернаго капитала, и затѣмъ отчислять ежегодно по 5% на приращеніе запаснаго капитала изъ остающагося чистаго дохода за отчисленіемъ процентовъ, слѣдующихъ Правительству. До уплаты долга Правительству по гарантіи запасный капиталъ не долженъ превышать 1.000.000 рублей, а по уплатѣ долженъ составить 4.000.000 рублей.	РУБ. КРЕД. 748.388, <sub>33</sub>	—
Курско-Харьково-Азов- ской.	По § 40 устава—прежде отчисленія изъ дохода процентовъ по акціямъ и облигаціямъ со всей суммы дохода по 5%. Запасный капиталъ, пока на обществѣ будетъ долгъ Правительству по гарантіи, не долженъ превышать 1.500.000 рублей.	349.301, <sub>43</sub>	—
Лозово-Севастопольской	По § 32 устава—послѣ отчисленія процентовъ и погашенія на капиталъ общества по 5% изъ чистаго годоваго дохода. Запасный капиталъ не долженъ превышать 2.000.000 рублей, пока за обществомъ будетъ долгъ Правительству по гарантіи, а по уплатѣ долга долженъ составить 4.000.000 рублей.	—	Отчисленій въ запасный капиталъ не производилось по неимѣнію чистаго дохода.
Донецкой . . . . .	По § 41 устава—запасный капиталъ образуется, кромѣ остатковъ изъ строительнаго капитала: а) изъ ежегодныхъ отчисленій $\frac{1}{3}\%$ съ суммы основнаго капитала, б) изъ суммъ, отчисляемыхъ по постановленіямъ общаго собранія, и в) изъ процентовъ, нарастающихъ на отчисленные суммы. Отчисленія продолжаются до тѣхъ поръ, пока запасный капиталъ составитъ 15% со всего основнаго капитала.	—	—
Константиновской . . .	По § 11 устава—прежде отчисленій изъ дохода процентовъ и погашенія по акціямъ, а также на возмѣщеніе ссудъ Правительству, по 5% изъ всего дохода въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ, а впоследствии по 2%, до суммы 300.000 руб.	—	—
Московско-Ярославско- Вологодской.	По § 45 устава—изъ прибыли должна быть отчисляема сумма равная $\frac{2}{3}\%$ со всего основнаго капитала общества. По Ярославско-Вологодскому участку отчисленіе въ запасный капиталъ въ уставѣ не оговорено.	1.529.401, <sub>69</sub>	Къ 1 Января 1880 г.
Грязе-Царицынской . .	По § 19 устава—по отчисленіи изъ чистаго дохода слѣдующихъ Правительству процентовъ на облигаціонный капиталъ, изъ остальныхъ частей дохода обоихъ отдѣленій по 5%. Запасный капиталъ, пока за обществомъ будетъ долгъ Правительству не долженъ превышать—по I-му отдѣленію 700.000 руб., а по II-му отдѣленію 850.000 руб. или въ общей сложности 1.550.000 руб.	59.489, <sub>82</sub>	Къ 1 Января 1880 г.
Орловско-Грязской . .	По § 11 концессіи—прежде отчисленія гаран-тированныхъ процентовъ, погашенія и суммъ на возмѣщеніе правительственныхъ ссудъ отчисляется въ запасный капиталъ въ теченіи первыхъ десяти лѣтъ по 5%, а впоследствии по 2%. Пока правитель-ство будетъ приплачивать по гарантіи запасный капиталъ не долженъ превышать 1.000.000 руб.	40.168, <sub>48</sub>	—

Общества желѣзныхъ дорогъ.	Опредѣленные уставами обществъ размѣры и правила отчисленій въ капиталъ <i>запасный</i> .	Состояніе запас- ныхъ капиталовъ къ 1 Января 1881 года.	ПРИМѢЧАНІЯ.
Орловско-Витебской .	По § 21 устава—до тѣхъ поръ, пока чистый доходъ не превыситъ сумму гарантированныхъ процентовъ на капиталъ, по 10 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> ; когда же чистый доходъ будетъ болѣе гарантированныхъ процентовъ, то весь излишекъ, но не свыше 10 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> со всей чистой прибыли. Пока Правительство будетъ приплачивать по гарантіи запасный капиталъ не долженъ превышать 200.000 ф. стерл.	РУБ. КРЕД. 41.530. <sub>03</sub>	—
Динабургско-Витебской	По § 8 устава— <sup>1</sup> / <sub>10</sub> часть чистыхъ прибылей до тѣхъ поръ, пока доходъ будетъ менѣе гарантированныхъ Правительствомъ процентовъ на капиталъ (5 <sup>1</sup> / <sub>12</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> ), до суммы 100.000 фун. стерл. Когда же прибыль превыситъ гарантированные проценты, то отчисленіе не должно быть болѣе всего излишка прибыли сверхъ гарантированныхъ процентовъ.	667 558. <sub>41</sub>	—
Риго-Динабургской.	По § 51 устава — не менѣе 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> съ чистаго дохода до суммы 500.000 руб.	101.240. <sub>25</sub>	Къ 1 Января 1880 г.
Риго-Туккумской . . .	По § 23 устава—прежде отчисленія дивиденда и погашенія по акціямъ по 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> изъ чистыхъ прибылей, пока запасный капиталъ составитъ 600.000 р.	—	—
Митавской . . . . .	По § 32 устава—послѣ отчисленія процентовъ и погашенія на капиталъ общества по 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> изъ чистаго дохода. Пока за обществомъ будетъ долгъ Правительству по гарантіи запасный капиталъ не долженъ превышать 300.000 руб., а по уплатѣ долга долженъ составить 600.000 руб.	—	—
Харьково - Николаев- ской.	По § 40 устава—запасный капиталъ кромѣ остатка изъ строительнаго капита Сумскаго участка образуется: а) изъ ежегоднаго отчисленія изъ чистой прибыли по 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> , б) изъ суммъ, отчисленныхъ по особымъ постановленіямъ общаго собранія, и в) изъ процентовъ, нарастающихъ на отчисленные суммы. Отчисленія продолжаются, пока запасный капиталъ составитъ 15 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> со всего основнаго капитала.	18.414. <sub>30</sub>	Сумма эта при- числена за 1873 г.
Либаво-Роменской . . .	По § 41 устава—запасный капиталъ образуется: а) ежегоднымъ отчисленіемъ изъ чистаго дохода 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> , и б) изъ суммъ, поступающихъ въ этотъ капиталъ за отмѣною какихъ либо работъ. Пока за обществомъ будетъ долгъ Правительству запасный капиталъ не долженъ превышать 3.000.000 руб., а по уплатѣ долга онъ долженъ составить сумму въ 6.000.000 рубл.	—	Отчисленій въ за- пасный капиталъ не производилось за неполученіемъ чистаго дохода.
Курско-Кіевской . . .	По § 35 концессіи—прежде отчисленій гарантированныхъ процентовъ, погашенія и на возмѣщеніе правительственныхъ ссудъ въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ по 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> , а впослѣдствіи по 2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> . Пока Правительство будетъ приплачивать по гарантіи запасный капиталъ не долженъ превышать 200.000 фун. стерл.	352.015	Къ 1 Января 1880 г.

Общества желѣзныхъ дорогъ.	Опредѣленные уставами обществъ размѣры и правила отчисленій въ капиталъ <i>запасный</i> .	Состояніе запас- ныхъ капиталовъ къ 1 Января 1881 года.	ПРИМѢЧАНІЯ.
Юго-западныхъ дорогъ	По § 39 устава—запасный капиталъ образуется: а) перечисленіемъ въ этотъ капиталъ запасныхъ капиталовъ дорогъ Одесской, Кіево-Брестской и Бресто-Граевской; б) ежегоднымъ отчисленіемъ 2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> изъ чистаго дохода, и в) изъ остатковъ строительныхъ суммъ. Пока за обществомъ будетъ долгъ Правительству по гарантіи <sup>0</sup> / <sub>0</sub> и погашенія по облигаціонному и акціонерному капиталамъ, запасный капиталъ не долженъ превышать 5.000.000 р., а по уплатѣ тѣхъ долговъ долженъ составить сумму 10.000.000 руб.	РУБ. КРЕД. 470.682, <sup>52</sup>	—
Фастовской . . . . .	По §§ 42 и 43 устава — запасный капиталъ образуется: а) ежегоднымъ отчисленіемъ изъ чистаго дохода <sup>1</sup> / <sub>3</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> съ суммы основнаго капитала; б) изъ суммъ, отчисляемыхъ по постановленію общаго собранія, и в) изъ процентовъ на отчисленныя суммы. Отчисленіе продолжается, пока запасный капиталъ составитъ 15 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> со всего основнаго капитала.	88.266, <sup>73</sup>	—
Московско-Рязанской .	По § 49 устава—изъ чистой прибыли по меньшей мѣрѣ 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> до суммы 1.000.000 р. и отчисленіе возобновляется въ случаѣ уменьшенія этой суммы.	15.519, <sup>96</sup>	Къ 1 Января 1880 г.
Рязанско-Козловской .	По § 33 устава—прежде всякихъ другихъ отчисленій (на возмѣщеніе гарантированныхъ процентовъ, погашенія и ссудъ) въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ по 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> , а впослѣдствіи по 2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> , до суммы 500.000 руб.	4.144, <sup>33</sup>	Къ Января 1881 г. запасный капиталъ составлялъ 2.218,753, <sup>68</sup> руб. кр., но изъ него израсходовано на приобрѣтеніе подвижнаго состава и на усиленіе дороги 2.214,609, <sup>80</sup> р. кр., такъ что сумма 4.144, <sup>33</sup> р. кр. представляеть остатокъ запаснаго капитала.
Козлово - Воронежско-Ростовской.	По § 28 устава—до отчисленія изъ чистаго дохода процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ по 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> изъ чистой прибыли. Пока за обществомъ будетъ долгъ Правительству запасный капиталъ не долженъ превышать 2.500.000 руб., а по уплатѣ долга долженъ составить сумму въ 3 500.000 руб. мет., считая и отчисленные по § 19 устава изъ облигаціоннаго капитала въ запасный капиталъ 358 653 руб. мет.	532.607, <sup>97</sup>	—
Ростово - Владикавказской.	По § 27 устава—по отчисленіи изъ чистаго годоваго дохода процентовъ и погашенія по облигаціямъ изъ остальной части дохода 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> . Пока за обществомъ будетъ долгъ Правительству по облигаціонному капиталу запасный капиталъ не долженъ превышать 3.000.000 руб., а по уплатѣ долга долженъ составить сумму 4.500.000 руб.	5.845,—	Къ 1 Января 1880 г.
Тамбово-Козловской .	По § 18 устава—прежде всякихъ другихъ отчисленій (на уплату процентовъ и дивиденда, на погашеніе и на возмѣщеніе земскихъ ссудъ) въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ по 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> , а впослѣдствіи по 2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> , до суммы 200.000 руб.	10.011, <sup>25</sup>	Къ 1 Января 1880 г.

Общества желѣзныхъ дорогъ.	Определенные уставами обществъ размѣры и правила отчисленій въ капиталъ <i>запасный</i> .	Состояніе запас- ныхъ капиталовъ къ 1 Января 1881 года.	ПРИМѢЧАНІЯ.
Тамбово-Саратовской .	По § 29 устава—до отчисленія процентовъ и погашенія по облигаціямъ въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ по 5% изъ чистаго дохода, а впослѣдствіи по 2%. Пока за обществомъ будетъ долгъ Правительству и земствамъ по гарантіи запасный капиталъ не долженъ превышать 1.000.000 рублей, а по уплатѣ долга долженъ составить 2.000.000 рублей.	РУБ. КРЕД. 645.068, <sup>64</sup>	Къ 1 Января 1880 г.
Рязско-Моршанской .	По § 34 устава—прежде всякихъ другихъ отчисленій (гарантированныхъ процентовъ, погашенія и гарантированныхъ ссудъ) въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ по 5%, а впослѣдствіи по 2% до суммы 500,000 рублей.	35.004, <sup>18</sup>	—
Моршанско - Сызран- ской.	По § 27 устава—по отчисленіи процентовъ и погашенія, слѣдующихъ Правительству на облигаціонный и акціонерный капиталы, по 5% изъ чистаго дохода. Пока за обществомъ будетъ долгъ Правительству по гарантіи запасный капиталъ не долженъ превышать 2.000,000 рублей, а по уплатѣ этого долга, долженъ составить сумму 4.000,000 р.	38.025, <sup>37</sup>	Къ 1 Января 1880 г.
Оренбургской . . . .	По §§ 42 и 43 устава—запасный капиталъ образуется: а) ежегоднымъ отчисленіемъ изъ чистаго дохода $\frac{1}{3}\%$ съ суммы основнаго капитала, б) изъ суммъ, отчисленныхъ по постановленіямъ общаго собранія, и в) изъ процентовъ на отчисленные суммы. Отчисленія продолжаются, пока запасный капиталъ составитъ 15% со всего основнаго капитала.	185.974, <sup>59</sup>	—
Закавказской . . . .	По § 40 устава—запасный капиталъ образуется: 1) отчисленіемъ по 5% изъ чистаго дохода въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ со дня открытія Бакинскаго участка; 2) въ послѣдующіе годы по $\frac{1}{3}\%$ съ основнаго капитала, если общество не будетъ требовать правительственной приплаты по гарантіи, въ противномъ случаѣ по 2% съ чистаго дохода; 3) отчисленія не производятся въ годы, когда Правительство приплачиваетъ по гарантіи, а запасный капиталъ составляетъ болѣе 500,000 рублей. Отчисленія прекращаются, когда запасный капиталъ составитъ 15% со всего основнаго капитала.	75.336, <sup>74</sup>	—
Муромской . . . . .	По § 23 устава—прежде отчисленія дивиденда и погашенія по акціямъ изъ чистыхъ прибылей 5% до суммы 800,000 рублей.	—	—
Путиловской . . . . .	По § 41 устава—запасный капиталъ образуется, кромѣ остатковъ изъ строительнаго матеріала: а) отчисленіемъ изъ чистаго дохода $\frac{1}{3}\%$ съ суммы основнаго капитала, б) изъ суммъ отчисляемыхъ по постановленіямъ общихъ собраній и в) изъ процентовъ на отчисленные суммы. Отчисленіе продолжается, пока запасный капиталъ составитъ 15% со своего основнаго капитала.	—	—

Относительно постановленій въ уставахъ, касающихся образованія запасныхъ капиталовъ, дороги можно подраздѣлить на слѣдующія пять группъ:

1) Дороги, по которымъ отчисляется по 3% съ чистой прибыли до тѣхъ поръ, пока не образуется сумма запаснаго капитала, опредѣленная уставомъ:

Варшавско-Вѣнская.  
Варшавско-Бромбергская.  
Варшавско-Тереспольская.

4. Лодзинская.

2) Дороги, по которымъ отчисляется 5% съ излишка чистаго годоваго дохода до тѣхъ поръ, пока не образуется сумма запаснаго капитала, опредѣленная уставомъ:

Риго-Динабургская.  
Главное Общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.  
Московско-Рязанская.  
Курско-Харьково-Азовская.  
Шуйско-Ивановская.  
Грязе-Царицынская.  
Московско-Курская.  
Лозово-Севастопольская.  
Митавская.  
Ряжско-Вяземская.  
Моршанско-Сызранская.  
Новоторжская.  
Ростово-Владикавказская.  
Боровичская.  
Сестрорѣцкая.  
Муромская.  
Риго-Туккумская.  
Козлово-Воронежско-Ростовская.  
Харьково-Николаевская.

20. Либаво-Роменская.

3) Дороги, по которымъ положено отчислять по 5% съ излишка чистой прибыли въ первые десять лѣтъ, со дня открытія ихъ для движенія, и по 2% впослѣдствіи, пока не образуется сумма запаснаго капитала, опредѣленная уставомъ:

Рязанско-Козловская.  
Ряжско-Моршанская.  
Курско-Кіевская.  
Орловско-Грязская.  
Тамбово-Козловская.  
Московско-Брестская.  
Константиновская.  
Балтійская.  
Рыбинско-Бологовская.

10. Тамбово-Саратовская.

4) Дороги, по которымъ опредѣлено отчислять  $\frac{1}{3}\%$  съ суммы основнаго капитала въ запасный капиталъ, пока онъ не составитъ 15% со всего основнаго капитала:

Уральская.  
Оренбургская.  
Фастовская.  
Привислянская.



Донецкая.  
 Новгородская.  
 7) Путиловская.

5) Дороги, находящіяся въ особыхъ условіяхъ по отношенію къ отчисленіямъ, опредѣленнымъ уставами для образованія запасныхъ капиталовъ:

- Динабургско-Витебская . . . . .  $\frac{1}{10}$  часть чистой прибыли.  
 Царскосельская . . . . . не менѣе 10% и не болѣе 30%.  
 Орловско - Витебская . . . . . 10% изъ чистой прибыли.  
 Московско-Ярославская . . . . .  $\frac{2}{3}$ % съ основнаго капитала.  
 Общество Юго-Западныхъ дорогъ . . . . . 2% изъ чистаго дохода.  
 6) Закавказская . . . . . 5% изъ чистой прибыли въ теченіи первыхъ десяти лѣтъ и  $\frac{1}{3}$ % съ основнаго капитала впослѣдствіи.

На сколько помѣщенные въ таблицѣ суммы запасныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ разнятся отъ тѣхъ суммъ, до которыхъ они должны были бы доходить, при должномъ употребленіи означенныхъ капиталовъ и правильности ежегодныхъ отчисленій въ нихъ, согласно постановленіямъ уставовъ, должна показать, разумѣется, контрольная ревизія. Коммисія же съ своей стороны полагаетъ полезнымъ, для предупрежденія на будущее время неправильнаго расходованія запасныхъ капиталовъ, сдѣлать разъясненіе правленіямъ обществъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы капиталы эти не были употребляемы на надобности, которыя должны покрываться средствами оборотныхъ капиталовъ, такъ какъ на нѣкоторыхъ дорогахъ не дѣлается совсѣмъ различія между расходваніемъ оборотнаго и запаснаго капиталовъ.

### В) Погашенные капиталы.

Выше было изложено, какія системы приняты у насъ для погашенія желѣзнодорожныхъ капиталовъ, а также показанъ и размѣръ процента для погашенія по каждому обществу и для каждаго изъ ихъ облигаціонныхъ или акціонерныхъ капиталовъ (Отд. III, стр. 55—61). Въ приводимой же здѣсь таблицѣ означены самыя суммы погашенныхъ тѣхъ и другихъ капиталовъ по свѣдѣніямъ, сообщеннымъ коммисіи правленіями обществъ.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Какіе изъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ не пользуются правительственною гарантіею.	Погашенныя	Погашенныя	ПРИМѢЧАНІЯ.
		суммы облигаціонныхъ капиталовъ.	суммы акціонерныхъ капиталовъ.	
		РУБ.	РУБ.	
Главное Общество *	—	1.122.000	1.067.000	—
Шуйско-Ивановская .	Акціи II-го отдѣленія . .	80 788, <sub>38</sub>	22.375	Къ 1 Января 1882 г.
Балтійская * . . .	Часть облигац. капитала .	42.095, <sub>58</sub>	525.000	—
Рыбинско-Бологовская	Весь облиг. и акціон. капит.	89.522, <sub>07</sub>	138.500	—
Новоторжская . . .	Акціи . . . . .	24.752, <sub>44</sub>	6.500	Къ 1 Января 1881 г.
Боровичская . . . .	Весь капиталъ . . . . .	—	—	—
Уральская . . . . .	—	—	—	—
Новгородская * . .	Акціи . . . . .	1.462	—	—
Царскосельская . . .	Весь капиталъ . . . . .	14.625	—	—
Сестрорѣцкая . . . .	Весь капиталъ . . . . .	—	—	—
Варшавско-Вѣнская .	Весь капиталъ . . . . .	1.016.836	1.684.000	Къ 1 Января 1881 г.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Какіе изъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ не пользуются правительственною гарантіею.	Погашенныя суммы облигационныхъ капиталовъ.	Погашенныя суммы акціонерныхъ капиталовъ.	ПРИМѢЧАНІЯ.
		РУБ.	РУБ.	
Варшавско - Бромбергская.	—	—	479.600	Къ 1 Января 1881 г.
Варшавско - Тереспольская.	—	126.200	131.800	Къ 1 Января 1881 г.
Привислянская * . . .	—	40 997, <sup>65</sup>	16.433, <sup>72</sup>	—
Лодзинская . . . . .	—	—	32.200	Къ 1 Января 1881 г.
Московско-Брестская *	Акціи не были гарантированы до 1 Юля 1876 года.	337.963, <sup>18</sup>	—	—
Рязско-Вяземская . . .	—	148.668, <sup>63</sup>	65.500	Къ 1 Января 1881 г.
Московско-Курская . . .	Акціи . . . . .	549.311, <sup>16</sup>	185.600	По 1882 годъ.
Курско - Харьковско - Николаевская.	—	460 557, <sup>15</sup>	153.500	Къ 1 Юля 1881 г.
Лозово - Севастопольская.	—	213.624, <sup>66</sup>	45.112, <sup>50</sup>	Къ 1 Января 1881 г.
Донецкая . . . . .	—	{ 465, <sup>86</sup> 39 962, <sup>40</sup>	—	{ По доп. облиг. капит. къ 1 Юля 1881 года.
Константиновская . . .	Акціи . . . . .	—	—	—
Московско-Ярославско-Вологодская.	Акціи . . . . .	357.226, <sup>18</sup>	—	Къ 1 Января 1882 г.
Грязе-Царицынская . . .	—	201.793, <sup>34</sup>	267.000	Къ 1 Юля 1881 года.
Ливенская . . . . .	—	—	—	—
Орловско-Грязская . . .	—	213.766, <sup>06</sup>	53.400	Къ 1 Юля 1881 года.
Орловско-Витебская . . .	—	359.375	119.875	Къ 1 Января 1881 г.
Риго-Динабургская * . . .	—	{ 183.000 277.500	— 513.875	—
Динабурго-Витебская . . .	—	—	296.875	Къ 1 Юля 1881 года.
Риго-Тувкумская . . . . .	Весь капиталъ . . . . .	18.000	—	Къ 1 Юля 1881 года.
Митавская . . . . .	—	47.258, <sup>71</sup>	15.200	Къ 1 Января 1881 г.
Харьково - Николаевская.	Акціи . . . . .	390.554	—	Къ 1 Января 1881 г.
Либаво-Роменская . . . . .	Акціи . . . . .	—	—	—
Курско-Кіевская . . . . .	—	264.400 тал.	19.300 ф. ст.	Къ 1 Января 1881 г.
Юго-Западная . . . . .	Акціи не были гарантированы до 1 Юля 1878 года.	335.495, <sup>54</sup>	200.000	По 1 Юля 1881 года.
Фастовская . . . . .	—	54.485, <sup>23</sup>	—	Тоже.
Московско-Рязанская . . .	—	778.604	—	По 1 Января 1882 г.
Рязанско-Козловская . . .	—	199.444, <sup>70</sup>	98.750	Къ 1 Января 1881 г.
Козлово - Воронежско-Ростовская.	Часть акціон. капитала (акціи Воронеж.-Ростовск. уч.)	431.245, <sup>24</sup>	114.281, <sup>77</sup>	Къ 1 Юля 1881 года.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Какіе изъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ не пользуются правительственною гарантію.	Погашенныя	Погашенныя	ПРИМѢЧАНІЯ.
		суммы облигаціонныхъ капиталовъ.	суммы акціонерныхъ капиталовъ.	
		РУБ.	РУБ.	
Ростово - Владикавказская. *	Весь капиталъ . . . . .	117.491, <sup>02</sup>	30.000	—
Тамбово-Козловская .	Акціи . . . . .	21.250	4.800	По 1 Января 1881 г.
Тамбово-Саратовская *	—	18.750	—	—
Рязско-Моршанская .	—	69.082, <sup>05</sup>	42.308, <sup>75</sup>	По 1 Января 1882 г.
Моршанско-Сызранская	—	135.336, <sup>27</sup>	45.250	По 1 Юля 1881 года.
Оренбургская . . . .	—	—	34.162, <sup>50</sup>	Къ 27 Января 1881 г.
Закавказская . . . .	Весь капиталъ . . . . .	274.658, <sup>16</sup>	67.375	Къ 1 Января 1881 г.
Муромская . . . . .	—	—	—	—
Путиловская . . . . .	—	—	—	—

*Примѣчанія:* Знакъ звѣздочка въ первой графѣ \* означаетъ, что данныя о погашенныхъ капиталахъ заимствованы изъ свѣдѣній, находящихся въ Статистическомъ Сборникѣ Министерства Путей Сообщенія и притомъ только по 1 Января 1880 года.

Во второй графѣ черта противъ каждой изъ дорогъ означаетъ, что весь капиталъ ихъ, облигаціонный и акціонерный гарантированы Правительствомъ.

Изслѣдованія Коммисіи порядка погашенія желѣзнодорожными обществами своихъ капиталовъ ограничились единственно повѣркою — въ какой степени правильно исполняются ими постановленія уставовъ относительно ежегодныхъ отчисленій въ погашеніе. Изслѣдованіе это привело Коммисію къ такому общему заключенію.

Капиталы желѣзнодорожныхъ обществъ, на которые распространена правительственная гарантія, погашаются совершенно правильно, такъ какъ въ случаѣ недостатка чистаго дохода дорогъ сумма, слѣдующая въ погашеніе, уплачивается Правительствомъ. По капиталамъ же, не пользующимся правительственною гарантіею, отчисления въ погашеніе производились большею частью неправильно, а нѣкоторые негарантированные акціонерные капиталы вовсе еще не погашались, что видно изъ данныхъ, приведенныхъ въ таблицѣ.

Конечно для того, чтобы полное погашеніе капиталовъ произведено было къ концу концессионныхъ сроковъ, общества, не начавшія еще погашенія или производившія его неправильно, должны будутъ производить усиленное погашеніе чрезъ зачисленіе въ него болѣе значительной части своего чистаго дохода. Но эта мѣра возможна будетъ только для тѣхъ обществъ, дороги которыхъ будутъ хотя впоследствии приносить чистый доходъ. Общества же такихъ негарантированныхъ Правительствомъ дорогъ, которыя по какимъ либо причинамъ не разовьютъ своей дѣятельности и будутъ постоянно малопродуктивны, разумѣется не въ состояніи будутъ продолжать своего существованія и имъ останется только ликвидировать дѣла или передать свои дороги Правительству на извѣстныхъ условіяхъ ранѣе концессионнаго срока.



## ОТДѢЛЪ VII.

Выводы изъ результатовъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ за 1876—1879 годы.

а) Таблица, показывающая среднее процентное отношеніе расхода эксплуатаціи къ валовому сбору отдѣльно по каждой дорогѣ за 1876—1879 годы.

б) Таблица, показывающая суммы чистыхъ доходовъ по каждой дорогѣ, при правильномъ распредѣленіи дохода, и суммы чистыхъ остатковъ, показанныя въ отчетахъ правленій обществъ за означенные четыре года.

в) Таблица, показывающая въ какомъ размѣрѣ выданъ былъ обществами дивидендъ по акціямъ, гарантированнымъ и негарантированнымъ Правительствомъ за тѣже четыре года.

г) Дороги, по которымъ образовались дефициты по эксплуатаціи за послѣдніе четыре года и размѣры дефицитовъ. Какими средствами были покрыты эти дефициты. Причины образованія дефицитовъ по донесеніямъ правительственныхъ ревизіонныхъ комиссій.

д) Таблица, показывающая расходы по эксплуатаціи всѣхъ дорогъ на версту пути и поѣздо-версту.

Собранныя Коммисіею данныя о результатахъ эксплуатаціи каждой изъ желѣзныхъ дорогъ за 1876—1879 годы сгруппированы въ таблицахъ, помѣщенныхъ въ первой части настоящаго труда, такимъ образомъ, чтобы они могли служить пособіемъ для слѣдующихъ выводовъ:

1) Достигло-ли движеніе на той или другой линіи дорогъ такого развитія, чтобы оно давало возможность самостоятельнаго существованія дорогъ безъ всякой поддержки со стороны Правительства, и если не достигло, то какія причины задерживаютъ развитіе движенія? Для разрѣшенія этого вопроса Коммисія обратилась къ изслѣдованію данныхъ о валовомъ доходѣ дорогъ.

2) На сколько правильно и хозяйственно производятся на желѣзныхъ дорогахъ расходы по эксплуатаціи? Для полученія общихъ выводовъ по этому вопросу Коммисія вошла въ подробное разсмотрѣніе разныхъ отраслей расходовъ по эксплуатаціи, производимыхъ на желѣзныхъ дорогахъ, и въ изслѣдованіе причинъ, вызывающихъ на многихъ дорогахъ чрезмѣрные расходы.

3) На сколько возможно сокращеніе расходовъ по эксплуатаціи дорогъ съ цѣлью увеличенія чистаго ихъ дохода, а вмѣстѣ съ тѣмъ и облегченія Правительства по уплатѣ суммъ въ счетъ процентовъ и погашенія по гарантированнымъ имъ акціямъ и облигаціямъ желѣзнодорожныхъ обществъ? Для сужденія о степени состоятельности дорогъ по уплатѣ ими ежегодныхъ ихъ взносовъ Правительству, опредѣленныхъ уставами и другими условіями, принять былъ Коммисіею за основаніе чистый доходъ дорогъ, при чемъ Коммисія вошла въ тщательное изслѣдованіе вопроса о томъ, — правильно-ли распределяется доходъ и употребляются-ли остатки чистаго дохода на прямое ихъ назначеніе.

4) Возможно-ли указаніе и устраненіе причинъ бездоходности тѣхъ дорогъ, по которымъ образуются ежегодные дефициты?

Такимъ образомъ для полученія данныхъ, на основаніи которыхъ Коммисія могла бы построить свои выводы и заключенія о томъ—на сколько удовлетворительно эксплуатируются наши желѣзныя дороги и какими способами возможно было бы улучшить веденіе ихъ хозяйства вообще, — необходимо было первоначально изслѣдовать въ отдѣльности: степень движенія по желѣзнымъ дорогамъ, выражающуюся валовымъ ежегоднымъ сборомъ, производство расходовъ, вызываемыхъ потребностями эксплуатаціи, и наконецъ правильность опредѣленія чистаго дохода дорогъ.

Относительно поступленія валоваго сбора на желѣзныхъ дорогахъ по перевозкѣ пассажировъ и разнаго рода грузовъ Коммисія имѣла возможность произвести весьма разностороннее изслѣдованіе и прійти къ положительнымъ выводамъ съ финансовой точки зрѣнія на эту отрасль желѣзнодорожнаго хозяйства, а вмѣстѣ съ тѣмъ и получить многія данныя и указанія для устройства тарифнаго дѣла, улучшенія способовъ перевозки вообще и для устраненія существующихъ на нѣкоторыхъ дорогахъ задержекъ въ передвиженіи грузовъ и особенно грузовъ хлѣбныхъ.

Къ сожалѣнію, при изслѣдованіи другой отрасли хозяйства желѣзныхъ дорогъ, — производства расходовъ по эксплуатаціи, — Коммисія встрѣтила во многихъ отношеніяхъ неопределимыя затрудненія, а именно:

а) Отчеты правленій обществъ по этому предмету составляются въ самыхъ разнообразныхъ формахъ, при чемъ въ нѣкоторыхъ отчетахъ соединяются въ отдѣльныя рубрики такіе виды расходовъ, которые показываются отдѣльно въ другихъ, или же, на оборотъ, одинъ и тотъ же расходъ раздробляется по нѣсколькимъ рубрикамъ.

б) По многимъ дорогамъ расходы на новыя работы по сооруженію смѣшивались съ текущими расходами по эксплуатаціи.

в) Точно также смѣшивались съ расходами по эксплуатаціи расходы, которые должны быть относимы на счетъ оборотныхъ и даже запасныхъ капиталовъ.

г) Почти ни въ одномъ изъ отчетовъ не находится разъясненій основаній, по которымъ требовался тотъ или другой расходъ въ извѣстномъ году въ усиленной нормѣ.

Вслѣдствіе перечисленныхъ и другихъ затрудненій проведеніе параллели въ расходахъ нѣсколькихъ дорогъ, находящихся въ одинаковыхъ условіяхъ эксплуатаціи, оказалось почти невозможнымъ. По этому изслѣдованія Коммисіи производства расходовъ по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ силою обстоятельствъ заключены были въ весьма узкую рамку. Тѣмъ не менѣе Коммисіи удалось произвести полныя изслѣдованія по нѣсколькимъ отдѣльнымъ видамъ расходовъ и съ помощью этихъ изслѣдованій прійти къ выводамъ, которые съ достаточною ясностью указываютъ на неудовлетворительный порядокъ составленія смѣтъ и на затраты эксплуатаціонныхъ средствъ не на дѣйствительныя текущія потребности дорогъ, что вело къ увеличенію суммъ правительственныхъ приплатъ по гарантіи, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и служило причиною образованія дефицитовъ. Коммисія однакожь не распространила своихъ изслѣдованій на указаніе неправильностей въ исчисленіяхъ и въ расходованій разнаго рода суммъ. Она считала своею обязанностью установить извѣстный общій фактъ, показывающій нехозяйственность или неправильность въ производствѣ расхода, подкрѣпить его финансовыми данными, заслуживающими довѣрія, и затѣмъ уже изыскать способы къ устраненію существующихъ недостатковъ въ веденіи дѣла.

Съ такими же трудностями встрѣтилась Коммисія при изслѣдованіи вопроса о правильности распределенія обществами ежегоднаго чистаго дохода и употребленія остатковъ этого дохода. Затрудненія въ этомъ послѣднемъ отношеніи осложнились еще тѣмъ обстоятельствомъ, что суммы остатковъ чистаго дохода смѣшивались въ отчетахъ съ другими суммами, употребленными на одинъ и тотъ же предметъ.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ представляются наглядно результаты эксплуатаціи всѣхъ желѣзныхъ дорогъ нашей сѣти за періодъ изслѣдованія Коммисіи (1876—1879 годы). Данныя для этой таблицы взяты изъ отчетовъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ безъ всякой повѣрки ихъ со стороны Коммисіи.

Такъ какъ при исчисленіи валоваго сбора, расхода, дохода и дефицита на версту пути необходимо было принять въ соображеніе постепенное приращеніе линій нѣкоторыхъ дорогъ, то въ первой графѣ таблицы показано протяженіе дорогъ, соответствующее каждому изъ четырехъ лѣтъ, за которые производилось изслѣдованіе. Кромѣ того участки дорогъ, по которымъ результаты эксплуатаціи заносятся въ отчеты правленій обществъ отдѣльно, и въ таблицѣ показаны отдѣльно. Участки эти: Ярославско-Вологодскій, Волго-Донскій и два участка Либаво-Роменской дороги — Либавскій и Ландваро-Роменскій. Наконецъ результаты эксплуатаціи дорогъ, вошедшихъ въ составъ Юго-Западнаго общества, — Одесской, Кіево-Брестской и Бресто-Граевской, — тоже показаны отдѣльно по 1-е Юля 1878 года, т. е. до времени образованія Юго-Западнаго общества; а результаты эксплуатаціи Бендеро-Галицкой дороги совсѣмъ не включены въ таблицу.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ и ихъ ПРОТЯЖЕНІЕ.	Годы.	Валовой сборъ.		Расходъ по эксплуатаціи.		Доходъ отъ эксплуатаціи.		Дефицитъ по эксплуатаціи.		Ежегодное % отношеніе рас- хода по эксплоа- таціи къ валово- му сбору.	Среднее % отношеніе рас- хода поэксплоа- таціи къ вало- вому сбору.
		Общая сумма	На версту.	Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.		
С.-Петербургско-Варшавская . . . 1207 верст.	1876	11.434.617, <sub>64</sub>	9.474	7.840.054, <sub>81</sub>	6.495	3.596.562, <sub>23</sub>	2.980	—	—	68, <sub>55</sub>	64, <sub>54</sub>
	1877	12.813.620, <sub>67</sub>	10.616	8.341.672, <sub>79</sub>	6.911	4.471.947, <sub>88</sub>	3.705	—	—	65, <sub>10</sub>	
	1878	13.680.973, <sub>92</sub>	11.334	8.437.894, <sub>54</sub>	6.990	5.243.079, <sub>38</sub>	4.344	—	—	61, <sub>68</sub>	
	1879	11.708.064, <sub>45</sub>	9.700	7.357.235, <sub>44</sub>	6.095	4.350.829, <sub>01</sub>	3.605	—	—	62, <sub>83</sub>	
Нижегородская . . . . . 410 —	1876	7.780.128, <sub>26</sub>	18.976	3.519.846, <sub>38</sub>	8.585	4.260.281, <sub>88</sub>	10.391	—	—	45, <sub>24</sub>	42, <sub>15</sub>
	1877	8.089.089, <sub>54</sub>	19.714	3.474.189, <sub>58</sub>	8.473	4.608.900, <sub>26</sub>	11.241	—	—	42, <sub>97</sub>	
	1878	8.635.844, <sub>81</sub>	21.063	3.508.520, <sub>73</sub>	8.557	5.127.253, <sub>88</sub>	12.506	—	—	40, <sub>82</sub>	
	1879	9.043.297, <sub>55</sub>	22.056	3.597.741, <sub>94</sub>	8.775	5.445.555, <sub>91</sub>	13.282	—	—	39, <sub>78</sub>	
Николаевская . . . . . 604 —	1876	22.000.265, <sub>85</sub>	36.424	9.683.033, <sub>97</sub>	16.031	12.317.231, <sub>67</sub>	20.393	—	—	44, <sub>10</sub>	48, <sub>42</sub>
	1877	26.361.612, <sub>56</sub>	43.645	13.430.087, <sub>29</sub>	22.235	12.931.524, <sub>88</sub>	21.410	—	—	51, <sub>32</sub>	
	1878	26.381.042, <sub>53</sub>	43.677	14.310.387, <sub>29</sub>	23.693	12.070.655, <sub>24</sub>	19.984	—	—	54, <sub>24</sub>	
	1879	26.404.682, <sub>98</sub>	43.716	11.529.592, <sub>39</sub>	19.088	14.875.090, <sub>59</sub>	24.628	—	—	44, <sub>04</sub>	
Шуйско-Ивановская . . . . . 171 —	1876	685.778, <sub>14</sub>	4.010	424.004, <sub>79</sub>	2.480	261.703, <sub>35</sub>	1.530	—	—	63, <sub>98</sub>	58, <sub>91</sub>
	1877	697.814, <sub>17</sub>	4.081	425.177, <sub>30</sub>	2.487	272.636, <sub>87</sub>	1.594	—	—	63, <sub>19</sub>	
	1878	851.941, <sub>32</sub>	4.982	448.209, <sub>74</sub>	2.621	403.731, <sub>88</sub>	2.361	—	—	54, <sub>56</sub>	
	1879	898.090, <sub>68</sub>	5.252	481.431, <sub>72</sub>	2.815	416.658, <sub>06</sub>	2.437	—	—	54, <sub>24</sub>	
Балтійская . . . . . 568 —	1876	2.978.265, <sub>38</sub>	5.244	2.394.098, <sub>77</sub>	4.215	584.166, <sub>60</sub>	1.029	—	—	80, <sub>38</sub>	81, <sub>73</sub>
	1877	3.717.274, <sub>35</sub>	6.545	3.125.651, <sub>59</sub>	5.503	591.622, <sub>85</sub>	1.042	—	—	84, <sub>10</sub>	
	1878	4.306.524, <sub>61</sub>	7.581	3.782.865, <sub>87</sub>	6.659	523.658, <sub>74</sub>	922	—	—	87, <sub>85</sub>	
	1879	4.871.388, <sub>35</sub>	8.576	3.633.840, <sub>15</sub>	6.397	1.237.544, <sub>19</sub>	2.179	—	—	74, <sub>60</sub>	
Рыбинско-Бологовская . . . . . 280 —	1876	3.787.314, <sub>81</sub>	13.526	1.879.424, <sub>26</sub>	6.713	1.907.890, <sub>55</sub>	6.813	—	—	49, <sub>62</sub>	51, <sub>24</sub>
	1877	4.566.102, <sub>60</sub>	16.308	2.383.321, <sub>60</sub>	8.513	2.182.781	7.795	—	—	52, <sub>19</sub>	
	1878	3.230.218, <sub>87</sub>	11.536	1.765.200, <sub>01</sub>	6.304	1.465.018, <sub>86</sub>	5.232	—	—	54, <sub>65</sub>	
	1879	3.761.279, <sub>47</sub>	13.433	1.824.228, <sub>30</sub>	6.515	1.937.051, <sub>17</sub>	6.918	—	—	48, <sub>50</sub>	
Новоторжская . . . . . 127 —	1876	372.375, <sub>36</sub>	2.932	294.631, <sub>33</sub>	2.320	77.743, <sub>82</sub>	612	—	—	79, <sub>12</sub>	80, <sub>13</sub>
	1877	431.910, <sub>60</sub>	3.401	317.383, <sub>19</sub>	2.499	114.527, <sub>11</sub>	902	—	—	73, <sub>18</sub>	
	1878	461.535, <sub>62</sub>	3.634	374.776, <sub>51</sub>	2.951	86.759, <sub>11</sub>	683	—	—	81, <sub>20</sub>	
	1879	434.098, <sub>77</sub>	3.418	377.390, <sub>36</sub>	2.972	56.708, <sub>11</sub>	446	—	—	86, <sub>91</sub>	
Боровичская . . . . . 28, <sub>3</sub> —	1877	21.521, <sub>28</sub>	755	44.921, <sub>88</sub>	1.576	—	—	23.400, <sub>60</sub>	821	208, <sub>08</sub>	143
	1878	59.812, <sub>12</sub>	2.099	51.832, <sub>11</sub>	1.819	7.979, <sub>71</sub>	280	—	—	86, <sub>66</sub>	
	1879	43.536, <sub>76</sub>	1.528	58.009, <sub>82</sub>	2.035	—	—	14.473, <sub>06</sub>	507	133, <sub>25</sub>	



ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ и ихъ ПРОТЯЖЕНІЕ.	Годы.	Валовой сборъ.		Расходъ по эксплуатаціи.	
		Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.
Уральская . . . . . 468 верст.	1878	502.304,14	1.073	800.656,32	1.711
669 —	1879	2.341.370,54	3.500	2.832.047,66	4.233
Новгородская . . . . . 68 —	1876	218.792,40	3.218	156.972,19	2.308
—	1877	232.312,76	3.417	165.862,51	2.440
156,5 —	1878	335.274,45	2.142	301.655,18	1.927
—	1879	376.343,81	2.412	372.184,75	2.386
Царскосельская . . . . . 25 —	1876	545.136,32	21.805	351.007,31	14.040
—	1877	531.252,26	21.250	341.958,79	13.978
—	1878	607.038,29	24.281	366.295,75	14.652
—	1879	547.998,88	21.920	366.054,55	14.642
Сестрорѣцкая . . . . . 6 —	1876	14.902,07	2.484	28.011,98	4.668
—	1877	21.728,05	3.622	24.933,75	4.156
6,4 —	1878	25.844,09	4.038	28.179,15	4.403
—	1879	20.425,33	3.191	27.629,11	4.317
Варшавско-Вѣнская . . . . . 325 —	1876	4.780.350,28	14.709	2.433.494,14	7.488
—	1877	5.334.212,84	16.413	2.569.561,24	7.906
—	1878	6.396.079,60	19.680	2.970.711,03	9.141
—	1879	6.847.658,34	21.070	4.055.965,05	12.480
Варшавско-Бромбергская . . . 138 —	1876	1.028.168,80	7.450	842.378,60	6.104
—	1877	1.186.097,25	8.595	885.695,58	6.418
—	1878	1.349.703,14	9.781	1.029.775,16	7.462
—	1879	1.332.775,55	9.657	1.229.129,54	8.906
Варшавско-Тереспольская . . . 199 —	1876	1.842.616,49	9.259	1.283.714,77	6.450
—	1877	2.476.957,88	12.447	1.401.671,31	7.044
199,5 —	1878	2.496.719,60	12.515	1.994.330,20	9.997
—	1879	2.387.668,86	11.998	1.511.445,75	7.594
Привислянская . . . . . 502 —	1877	650.784,26	1.296	650.709,81	1.296
502,5 —	1878	2.663.052,07	5.299	2.339.703,16	4.656
—	1879	2.508.413,38	4.997	2.481.905,01	4.944
Лодзинская . . . . . 26 —	1876	208.160,60	8.007	175.797,71	6.762
—	1877	217.710,92	8.373	170.218,86	6.547
—	1878	300.469,29	11.556	252.765,07	9.722

Доходъ отъ эксплуатаціи.		Дефицитъ по эксплуатаціи.		Ежегодное % отношеніе рас- хода по эксплоа- таціи къ валово- му сбору.	Среднее % отношеніе расхо- да по эксплуата- ціи къ валовому сбору.
Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.		
—	—	298.352,18	638	159,40	140,17
—	—	490.677,12	733	120,95	
61.820,21	910	—	—	71,74	83
66.450,25	977	—	—	71,40	
33.619,27	215	—	—	89,97	
4.159,06	26	—	—	98,89	
194.129,01	7.765	—	—	64,38	63,97
189.293,17	7.572	—	—	64,36	
240.742,54	9.629	—	—	60,31	
181.944,13	7.277	—	—	66,79	
—	—	13.109,91	2.184	187,97	136,82
—	—	3.205,70	534	114,75	
—	—	2.335,06	365	109,30	
—	—	7.203,78	1.126	135,27	
2.346.856,14	7.221	—	—	50,90	51,18
2.764.651,60	8.507	—	—	48,17	
3.425.368,57	10.539	—	—	46,44	
2.791.693,29	8.590	—	—	59,21	
185.790,20	1.346	—	—	81,92	81,80
300.401,67	2.177	—	—	74,67	
319.927,98	2.319	—	—	76,29	
103.646	751	—	—	92,32	
558.901,72	2.809	—	—	69,66	67,21
1.075.286,57	5.403	—	—	56	
502.389,40	2.518	—	—	79,87	
876.223,11	4.303	—	—	63,20	
74,45	—	—	—	99,98	95,21
323.348,91	643	—	—	87,86	
26.508,37	53	—	—	98,09	
32.362,89	1.245	—	—	48,15	
47.492,06	1.826	—	—	78,10	75,6
47.704,32	1.834	—	—	84,12	

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ и ихъ ПРОТЯЖЕНІЕ.	Годы.	Валовой сборъ.		Расходъ по эксплуатаціи.		Доходъ отъ эксплуатаціи.		Дефицитъ по эксплуатаціи.		Ежегодное % отношеніе рас- хода по эксплоа- таціи къ валово- му сбору.	Среднее % отношеніе расхо- да по эксплуата- ціи къ валовому сбору.
		Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.		
26 верст.	1879	365.229,34	14.047	333.348,99	12.821	31.880,35	1 226	—	—	91,72	75,6
Московско-Брестская.. . . . 1023 —	1876	6.000.861,13	5.866	5 571.188,15	5.446	429.672,98	420	—	—	92,84	
—	1877	7.004 247,64	6.846	5.866.790,92	5.734	1.137.456,72	1.112	—	—	83,76	90,06
—	1878	7.706.891,66	7.533	6.820.460,58	6.667	886.431,07	866	—	—	88,50	
—	1879	7.924.109,43	7.746	7.540.122,31	7.371	383.987,12	375	—	—	95,15	
Рязско-Вяземская . . . . . 643 —	1876	1.572.992,79	2.446	2.618.997,15	4.073	—	—	1.046.004,36	1.627	166	127
—	1877	2.278.900,25	3.544	2.643.282,64	4.111	—	—	364.382,39	567	116	
—	1878	2.617.983,64	4.071	2.858.301,41	4.445	—	—	240 317,76	374	109	
—	1879	2.771.852,03	4.311	3.261 818,78	5.073	—	—	489.966,74	762	117	
Московско-Курская . . . . . 502 —	1876	8.275.894,68	16.486	4.527.604,24	9.019	3.748.290,44	7.467	—	—	54,71	
—	1877	10.023.041,33	19.966	5.280.825,37	10.519	4.742.215,95	9.447	—	—	52,69	52,92
508 —	1878	11.791.389,38	23.211	6.136.766,70	12.080	5.654.622,68	11.131	—	—	52,04	
—	1879	11.955.916,50	23.535	6.259 906,48	12.323	5.696 010,01	11.212	—	—	52,35	
Курско-Харьково-Азовская . . . 763 —	1876	6.242.500,30	8.182	5.796.363,82	7.597	446.136,48	585	—	—	92,87	82,53
—	1877	7.414.900,87	9.718	5.917.006,65	7.755	1.497.894,22	1.963	—	—	79,80	
—	1878	9.015.093,01	11.815	7.002.899,20	9.178	2.012.193,72	2 637	—	—	77,67	
—	1879	8.855.823,10	11.607	7.064.380,56	9.259	1.791.442,54	2.348	—	—	79,77	
Лозово-Севастопольская . . . . 615 —	1876	1.958.075,62	3.184	2.498.446,93	4.063	—	—	540.371,31	879	127,60	
624 —	1877	2.486.963,76	3.985	2.778.189,31	4.452	—	—	291.225,55	467	111,71	111,6
—	1878	3.350.982,37	5.370	3.204.228,15	5.135	146.754,22	235	—	—	95,62	
—	1879	3.515.893,27	5.634	3.918.932,91	6.280	—	—	403.039,64	646	111,49	
Донецкая . . . . . 389 —	1878	17.548,02	4.511	82.190,39	21.129	—	—	64.642,37	16.618	468,37	320,63
475 —	1879	625.229,25	1.316	1.081.055,31	2.276	—	—	455.826,06	960	172,90	
Константиновская . . . . . 85 —	1876	125.062,76	1.471	255.941,96	3.011	—	—	130.879,20	1.540	204,7	141,43
—	1877	177.215,36	2.085	248.381,67	2.922	—	—	71.166,31	837	140,2	
—	1878	230.771,60	2.715	251.232,19	2.956	—	—	20 460,59	241	109	
—	1879	247.782,40	2.915	277.043,21	3.259	—	—	29.260,81	344	111,81	
Московско-Ярославская . . . . . 271 —	1876	2.589.960,91	9.557	890.613,40	3.286	1.699 347,51	6.271	—	—	34,39	
—	1877	2.574.306,47	9.499	914.874,69	3.376	1.659.431,78	6.123	—	—	35,54	
—	1878	2.730.035,30	10.074	948.573,82	3.500	1.781.461,48	6.574	—	—	34,74	
—	1879	3.008.708,48	11.102	1.135.320,73	4.189	1.873.387,78	6.913	—	—	37,73	

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ и ихъ ПРОТЯЖЕНІЕ.	Годы.	Валовой сборъ.		Расходъ по эксплуатаціи		Доходъ отъ эксплуатаціи.		Дефицитъ по эксплуатаціи.		Ежегодное % отношеніе расхо- да по эксплуата- ціи къ валовому сбору.	Среднее % отношеніе расхо- да по эксплуата- ціи къ валовому сбору.
		Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.		
Ярославско-Вологодскій участокъ. 191 верст.	1876	398.945,48	2.088	275.585,68	1.443	123.359,80	645	—	—	69,08	67,34
—	1877	394.737,44	2.066	247.886,48	1.297	146.850,96	769	—	—	62,79	
—	1878	434.718,26	2.276	279.695,17	1.464	155.023,09	812	—	—	64,34	
—	1879	493.401,36	2.583	360.331,39	1.886	133.069,97	697	—	—	73,16	
Грязе-Царицынская . . . . . 625 —	1876	2.864.083,05	4.583	2.549.893,38	4.079	314.189,67	504	—	—	87,67	79,84
—	1877	3.289.931,83	5.264	2.430.973,17	3.890	858.958,70	1.374	—	—	72,53	
—	1878	4.030.859,31	6.449	3.047.187,38	4.875	983.671,93	1.574	—	—	75,02	
—	1879	4.083.090,81	6.533	3.456.575,70	5.530	626.515,11	1.003	—	—	84,16	
Волго-Донскій участокъ . . . . . 73 —	1876	358.516,70	4.911	358.026,96	4.904	490,64	7	—	—	99,86	100,76
—	1877	361.484,64	4.952	361.026,96	4.946	458,88	6	—	—	99,87	
—	1878	329.566,12	4.515	558.124,80	4.906	—	—	28.558,67	391	108,66	
—	1879	592.597,33	8.118	560.954,05	7.684	31.643,27	434	—	—	94,66	
Ливенская . . . . . 56,8 —	1876	194.376,74	3.422	148.205,71	2.609	46.171,02	813	—	—	76,24	67,42
—	1877	248.540,32	4.376	148.630,16	2.617	99.910,18	1.759	—	—	59,80	
—	1878	264.169	4.650	150.306,42	2.646	113.862,58	2.004	—	—	56,89	
—	1879	239.590,05	4.218	187.731	3.305	51.859,05	913	—	—	78,35	
Орловско-Грязская . . . . . 283 —	1876	1.974.585,47	6.977	2.407.066	8.505	—	—	432.480,53	1.528	121,90	101,07
—	1877	2.697.508,84	9.532	2.744.979	9.699	—	—	47.470,15	167	101,76	
—	1878	3.126.628,95	11.049	2.949.380,35	10.422	177.248,59	627	—	—	94,32	
—	1879	3.044.093,48	10.756	2.626.639,32	9.282	417.453,95	1.475	—	—	86,28	
Орловско-Витебская . . . . . 488 —	1876	3.881.062,23	7.953	2.611.371,94	5.351	1.269.690,29	2.602	—	—	67,30	58,97
—	1877	6.729.772,99	13.791	3.633.131,16	7.445	3.096.641,53	6.346	—	—	53,99	
—	1878	6.716.247,38	13.763	3.789.823,10	7.766	2.926.423,98	5.997	—	—	56,43	
—	1879	6.664.269,77	13.656	3.877.138,33	7.945	2.787.131,44	5.711	—	—	58,18	
Динабургско-Витебская . . . . . 244 —	1876	2.232.004,97	9.148	1.413.435,47	5.793	818.569,50	3.355	—	—	63,33	56,92
—	1877	3.725.636	15.269	1.930.079,95	7.910	1.795.556,05	7.359	—	—	51,81	
—	1878	3.363.458,34	13.785	1.940.583,89	7.953	1.422.874,55	5.831	—	—	57,70	
—	1879	6.468.079,57	14.213	1.901.910,20	7.795	1.566.169,37	6.418	—	—	54,84	
Риго-Динабургская . . . . . 231 — (съ Риго-Большерааск. уч.)	1876	2.162.554,44	9.362	1.416.814,95	6.133	745.739,49	3.229	—	—	86,81	71,98
—	1877	3.345.387,09	14.482	1.830.770,74	7.926	1.514.616,35	6.556	—	—	79,12	
—	1878	3.266.766,60	14.142	2.027.851,46	8.779	1.238.916,14	5.363	—	—	62,07	
—	1899	3.539.982,36	15.325	2.121.443,49	9.184	1.418.538,87	6.141	—	—	59,92	

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ и ихъ ПРОТЯЖЕНІЕ.		Годы.	Валовой сборъ.		Доходъ по эксплуатаціи.		Расходъ отъ эксплуатаціи.		Дефицитъ по эксплуатаціи.		Ежегодное % отношеніе расхо- да по эксплуата- ціи къ валовому сбору.	Среднее % отношеніе расхо- да по эксплуата- ціи къ валовому сбору.
			Общая сумма.	На сумму.	Общая сумма.	На сумму.	Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.		
Риго-Туккумская . . . . . (вѣтвь 5,6 верствъ общихъ съ Риго-Бальдерааскою).	59 верст.	1877	96 289,61	1.632	95.717,10	1.622	572,51	10	—	—	99,41	91,60
	—	1878	279.536,31	4.738	234.245,89	3.970	45.290,42	768	—	—	83,80	
	—	1879	273.854,63	4.641	250.846,27	4.251	23.008,88	390	—	—	91,60	
Митавская . . . . .	127 —	1876	460.043,43	3.622	423.940,89	3.338	36.102,56	284	—	—	92,15	86,06
	—	1877	563.532,11	4.437	499.179,95	3.930	64.352,16	507	—	—	88,58	
	—	1878	660.273,22	5.199	512.623,43	4.037	147.649,79	1.162	—	—	77,84	
	—	1879	597.415,32	4.704	536.995,14	4.228	60.420,18	476	—	—	89,38	
Харьково-Николаевская . . . . .	603 —	1876	3.097.149,14	5.136	2.284.546,51	3.789	812.602,60	1.347	—	—	73,76	79
	—	1877	3.776.866,82	6.263	2.921.956,78	4.845	854.910,04	1.418	—	—	77,36	
	831 —	1878	5.774.442,83	6.948	4.253.336,23	5.118	1.521.106,60	1.830	—	—	73,66	
	—	1879	6.555.744,46	7.889	5.979.636,60	7.196	576.107,88	693	—	—	91,21	
Либаво-Роменская: Либавскій участокъ.	480 —	1876	920.793,27	1.918	1.024.870,44	2.135	—	—	104.077,17	217	111,12	116,57
	—	1877	1.462.469,99	3.047	1.619.397,22	3.374	—	—	156.927,22	327	110,73	
	—	1878	1.991.708,67	4.149	2.558.486,13	5.330	—	—	566.777,48	1.181	128,46	
	—	1879	2.677.741,99	5.454	3.035.712,38	6.325	—	—	417.971,29	871	115,97	
— Ландвар.-Ромен. участокъ . . . . .	711 —	1876	3.007.743,25	4.230	2.389.422,30	3.360	618.320,95	870	—	—	79,44	72,96
	—	1877	5.538.091,89	7.789	3.484.443,41	4.901	2.053.648,48	2.888	—	—	62,92	
	—	1878	6 863.961,60	9.654	4.664.052,27	6.560	2.199.903,53	3.094	—	—	67,99	
	—	1879	6.110.219,96	8.594	4.979.157,91	7.003	1.131.062,95	1.591	—	—	81,49	
Курск-Кіевская . . . . .	439 —	1876	3.928.200,31	8.948	1.910.610,41	4.352	2.017.589,93	4.596	—	—	48,64	47,44
	—	1877	5.106.666,29	11.632	2.312.893,91	5.268	2.793.773,28	6.364	—	—	45,29	
	—	1878	5.854.883,45	13.337	2.805.110,35	6 390	3.049.772,59	6.947	—	—	47,91	
	—	1879	5.653.930,70	12.879	2.719.930,81	6.196	2.933.999,82	6.683	—	—	48,11	
Одесская . . . . .	971 —	1876	6.908.445,18	7.115	3.801.785,50	3.916	3.106.659,68	3.199	—	—	55,93	60,38
	1,004 —	1877	11.606.717,18	11.560	6.933.062,72	6.905	4.673.654,46	4.655	—	—	59,72	
	—	1878	7.709.976,82	7.679	5.118 533,36	5.098	2.591.443,16	2.581	—	—	66,39	
Кіево-Брестская . . . . .	804 —	1876	6.180.705,29	7 687	4.696.616,41	5.841	1.484.088,88	1.846	—	—	75,99	54,91
	—	1877	11.648.206,38	14 488	4.852 626,17	6.036	6.795.580,21	8.452	—	—	41,66	
	—	1878	6.888.104,36	8.567	3.242 576,22	4.033	3.645.528,14	4.534	—	—	47,08	
Бресто-Граевская . . . . .	204 —	1876	916.732,08	4.494	854.841,11	4.190	61.890,97	304	—	—	93,25	71,21
	—	1877	1.901.249,45	9.321	1.096.023,91	5.373	805.225,54	3.948	—	—	57,65	
	—	1878	1.350.522,55	6.620	847.141,01	4.153	503.381,54	2.467	—	—	62,73	

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ и ихъ ПРОТЯЖЕНІЕ.	Годы.	Валовой сборъ.		Расходъ по эксплуатаціи.		Доходъ отъ эксплуатаціи.		Дефицитъ по эксплуатаціи.		оѣЕжегоди % отношеніе расхо- да по эксплуата- ціи къ валовому сбору.	Среднее % отношеніе расхо- да по эксплуата- ціи къ валовому сбору.
		Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.		
Юго-Западныя . . . . . 2028,7 верст.	1878	15.151.115,93	7.471	9.727.205,50	4.796	5.423.910,43	2.675	—	—	64,21	} 75,08
2294,7 —	1879	21.599.275,54	9.411	18.820.701,29	8.201	2.778.574,25	1.240	—	—	87,14	
Фастовская . . . . . 334 —	1877	1.283.994,03	3.844	1.334.968,99	3.997	—	—	50.974,86	153	103,97	} 91,48
—	1878	1.945.118,51	5.824	1.400.842,85	4.194	544.275,66	1.630	—	—	72,02	
—	1879	1.585.073,49	4.746	1.560.697,76	4.673	24.375,73	73	—	—	98,46	
Московско-Рязанская . . . . . 243 —	1876	5.897.723,92	24.271	2.214.577,81	9.114	3.683.146,11	15.157	—	—	37,55	} 38,92
—	1877	6.565.423,20	27.019	2.491.197,72	10.252	4.074.225,48	16.767	—	—	37,94	
—	1878	7.175.875,16	29.536	2.788.274,65	11.474	4.387.600,81	18.062	—	—	38,85	
—	1879	7.026.766,32	28.917	2.906.044,16	11.959	4.120.722,16	16.958	—	—	41,35	
Рязанско-Козловская . . . . . 198 —	1876	4.485.906,77	22.656	2.365.304,89	11.946	2.120.602,18	10.710	—	—	52,72	} 52,80
—	1877	5.060.141,80	25.556	2.676.179,31	13.516	2.383.962,48	12.040	—	—	52,88	
—	1878	5.981.216,83	30.208	2.937.460,56	14.835	3.043.756,37	15.373	—	—	49,11	
—	1879	5.619.098,19	28.380	3.174.414,63	16.033	2.444.683,56	12.347	—	—	56,49	
Козлово-Воронежско-Ростовская . 771 —	1876	4.991.372,76	6.474	4.811.100,80	6.240	180.271,96	234	—	—	96,39	} 93,48
—	1877	5.768.624,88	7.482	5.366.273,32	6.960	402.251,55	522	—	—	93,03	
780 —	1878	6.739.073,86	8.640	6.295.076,84	8.070	443.997,02	570	—	—	93,41	
—	1879	6.696.687,23	8.586	6.100.830,32	7.822	595.856,90	764	—	—	91,10	
Ростово-Владивавказская . . . . . 652 —	1876	1.537.938,89	2.357	2.262.951,77	3.471	—	—	725.912,65	1.114	147,22	} 116,07
—	1877	3.081.707,68	4.727	2.662.095,04	4.083	419.612,64	644	—	—	86,38	
—	1878	3.375.927,56	5.178	3.366.126,73	5.163	9.800,83	15	—	—	99,71	
—	1879	2.855.153,05	4.380	3.739.634,66	5.736	—	—	884.481,60	1.356	130,98	
Тамбовско-Козловская . . . . . 67,5 —	1876	681.322,53	10.094	417.738,44	6.190	263.584,09	3.904	—	—	61,31	} 58,58
—	1877	806.168,96	11.943	436.186,91	6.462	369.982,05	5.481	—	—	54,11	
—	1878	885.561,11	13.119	485.110,90	7.187	400.450,21	5.932	—	—	54,78	
—	1879	745.674,16	11.047	478.059,10	7.082	267.615,06	3.965	—	—	64,11	
Тамбово-Саратовская . . . . . 353 —	1876	1.889.363,39	5.352	2.004.199,87	5.677	—	—	114.836,18	325	106,07	} 99,26
—	1877	2.366.441,69	6.704	2.335.449,52	6.616	30.992,17	88	—	—	98,69	
—	1878	2.632.941,24	7.458	2.439.395,67	6.910	193.545,57	548	—	—	92,65	
—	1879	2.365.126,85	6.700	2.356.106,22	6.674	9.020,83	26	—	—	99,62	

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ и ихъ ПРОТЯЖЕНІЕ.	Годы.	Валовой сборъ.		Расходъ по эксплуатаціи.	
		Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.
Рязско-Моршанская . . . . . 121 верст.	1876	936.939, <sub>43</sub>	7.743	920.564, <sub>03</sub>	7.608
—	1877	1.040.362, <sub>31</sub>	8.598	732.064, <sub>78</sub>	6.050
— 128 —	1878	1.168.575, <sub>45</sub>	9.129	841.827, <sub>02</sub>	6.577
— 132 —	1879	1.103.761, <sub>08</sub>	8.362	700.964, <sub>82</sub>	5.311
Моршанско-Сызранская . . . . . 485 —	1876	1.624.008, <sub>19</sub>	3.349	1.715.691, <sub>57</sub>	3.537
—	1877	1.899.917, <sub>60</sub>	3.917	1.815.957, <sub>30</sub>	3.744
— 498, <sub>7</sub> —	1878	2.220.386, <sub>69</sub>	4.450	1.948.912, <sub>12</sub>	3.906
—	1879	2.167.651, <sub>26</sub>	4.344	2.139.154, <sub>07</sub>	4.287
Оренбургская . . . . . 508 —	1877	1.910.053, <sub>55</sub>	3.760	1.907.253, <sub>46</sub>	3.754
—	1878	2.725.270, <sub>24</sub>	5.365	2.181.637, <sub>32</sub>	4.295
—	1879	2.289.776, <sub>15</sub>	4.508	2.170.633, <sub>01</sub>	4.274
Закавказская . . . . . 289 —	1876	1.534.355, <sub>37</sub>	5.309	1.446.570, <sub>09</sub>	5.005
— 297 —	1877	1.771.437, <sub>78</sub>	5.965	1.453.890, <sub>11</sub>	4.895
—	1878	2.528.146, <sub>49</sub>	8.512	1.927.060, <sub>92</sub>	6.488
—	1879	2.039.275, <sub>85</sub>	6.867	1.877.449, <sub>95</sub>	6.322

Доходъ отъ эксплуатаціи.		Дефицитъ по эксплуатаціи.		Ежегодное % отношеніе расхо- да по эксплуата- ціи къ валовому сбору.	Среднее % отношеніе расхо- да по эксплуата- ціи къ валовому сбору.
Общая сумма.	На версту.	Общая сумма.	На версту.		
16.375, <sub>45</sub>	135	—	—	98, <sub>25</sub>	} 76, <sub>04</sub>
308.297, <sub>52</sub>	2.548	—	—	70, <sub>27</sub>	
326.748, <sub>13</sub>	2.552	—	—	72, <sub>04</sub>	
402.796, <sub>45</sub>	3.051	—	—	63, <sub>51</sub>	
—	—	91.683, <sub>38</sub>	188	105, <sub>65</sub>	} 76, <sub>04</sub>
83.960, <sub>30</sub>	173	—	—	95, <sub>58</sub>	
271.474, <sub>57</sub>	544	—	—	87, <sub>77</sub>	
28.497, <sub>19</sub>	57	—	—	98, <sub>68</sub>	
2.800, <sub>02</sub>	6	—	—	99, <sub>85</sub>	} 91, <sub>63</sub>
543.632, <sub>92</sub>	1.070	—	—	80, <sub>05</sub>	
119.143, <sub>14</sub>	234	—	—	94, <sub>89</sub>	
87.785, <sub>28</sub>	304	—	—	94, <sub>27</sub>	
317.547, <sub>37</sub>	1.070	—	—	81, <sub>33</sub>	} 85, <sub>97</sub>
601.085, <sub>57</sub>	2.024	—	—	76, <sub>22</sub>	
161.825, <sub>70</sub>	545	—	—	92, <sub>06</sub>	

Изъ этой таблицы видно, что валовой сборъ по большинству дорогъ въ теченіе четырехлѣтія, 1876—1879 годовъ, вообще повысился, на нѣсколькихъ остался въ постоянной цифрѣ и только на Тамбово-Козловской дорогѣ склонился немного къ пониженію. Это обстоятельство, разумѣется, должно служить указаніемъ, что движеніе на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ—постепенно развивается, хотя и не въ такой степени, какъ это желательно. На развитіе дѣятельности нашихъ желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ смотрѣть, какъ на явленіе совершенно естественное: желѣзныя дороги способствовали экономическому развитію тяготящихся къ нимъ районовъ имперіи, а пропорціонально съ экономическимъ развитіемъ края росло и движеніе по дорогамъ. Кромѣ того въ послѣднее время наши дороги начинаютъ перевозить грузы, которые прежде не перевозились по нимъ, какъ на примѣръ—каменный уголь, скоть и разные предметы сельскаго хозяйства.

Средняя цифра годоваго валоваго сбора, по всей сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи на версту пути и за четырехлѣтіе 1876—1879 годовъ, опредѣлилась въ 9.229 рублей кредитныхъ или, переводя эту сумму въ металлическіе рубли по курсу, принимавшемуся во всѣхъ другихъ случаяхъ въ настоящемъ трудѣ (1 полумперіаль или 5,15 руб. метал.=5,98 руб. кредитн.), средняя цифра валоваго сбора выразится 7.948,05 руб. мет.

По официальнымъ статистическимъ даннымъ, наиболѣе современнымъ, среднія цифры валоваго сбора на главныхъ сѣтяхъ желѣзныхъ дорогъ Европы были слѣдующія (\*):

Франція . . . . .	10.174,00 руб. мет.
Германія . . . . .	9.313,50 » »
Бельгія . . . . .	7.939,75 » »
Швейцарія . . . . .	7.372,00 » »
Голландія . . . . .	5.940,25 » »
Австро-Венгрія . . . . .	5.608,75 » »
Италія . . . . .	4.953,00 » »
Румынія . . . . .	3.372,50 » »
Данія . . . . .	2.943,75 » »
Швеція . . . . .	2.697,00 » »
Норвегія . . . . .	2.449,75 » »

Такимъ образомъ по высотѣ средней цифры годичнаго валоваго сбора на версту желѣзныхъ дорогъ Россія занимаетъ третье мѣсто въ числѣ другихъ европейскихъ государствъ. Но необходимо замѣтить, что для полученія совершенно точныхъ выводовъ изъ сравненія статистическихъ данныхъ для русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ такими же данными для западно-европейскихъ государствъ слѣдовало бы принять въ расчетъ высокіе тарифы на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Среднія же цифры валоваго сбора за тоже четырехлѣтіе для каждой изъ дорогъ нашей сѣти отдѣльно располагаются въ слѣдующемъ нисходящемъ порядкѣ:

1. Николаевская . . . . .	41.866 р. кр.
2. Московско-Рязанская . . . . .	27.436 » »
3. Рязанско-Козловская . . . . .	26.700 » »
4. Царскосельская . . . . .	22.314 » »
5. Московско-Курская . . . . .	20.799 » »
6. Московско-Нижегородская . . . . .	20.452 » »
7. Варшавско-Вѣнская . . . . .	17.968 » »
8. Рыбинско-Бологовская . . . . .	13.701 » »
9. Риги-Динабургская . . . . .	13.328 » »
10. Динабург-Витебская . . . . .	13.104 » »
11. Орловско-Витебская . . . . .	12.291 » »

(\*) Statistique internationale des chemins de fer pour l'année 1876. Въ этомъ сборникѣ, какъ было уже замѣчено, не находится свѣдѣній объ англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

12. Курско-Кіевская . . . . .	11.699	»	»
13. Варшавско-Тереспольская . . . . .	11.554	»	»
14. Тамбово-Козловская . . . . .	11.551	»	»
15. Лодзинская . . . . .	10.496	»	»
16. Курско-Харьково-Азовская . . . . .	10.330	р.	кр.
17. С.-Петербурго-Варшавская . . . . .	10.281	»	»
18. Кіево-Брестская . . . . .	10.247	»	»
19. Московско-Ярославская . . . . .	10.051	»	»
20. Орловско-Грязская . . . . .	9.578	»	»
21. Варшавско-Бромбергская . . . . .	8.871	»	»
22. Одесская . . . . .	8.784	»	»
23. Ряжско-Моршанская . . . . .	8.458	»	»
24. Юго-Западная . . . . .	8.441	»	»
25. Козлово-Воронежско-Ростовская . . . . .	7.796	»	»
26. Ландваро-Роменскій участ. (Либаво- Роменской) . . . . .	7.567	»	»
27. Московско-Брестская . . . . .	6.998	»	»
28. Балтійская . . . . .	6.987	»	»
29. Бресто-Граевская . . . . .	6.812	»	»
30. Закавказская . . . . .	6.663	»	»
31. Харьковско-Николаевская . . . . .	6.559	»	»
32. Тамбово-Саратовская . . . . .	6.553	»	»
33. Грязе-Царицынская . . . . .	5.707	»	»
34. Волго-Донскій уч. (Грязе Царицынской)	5.624	»	»
35. Фастовская . . . . .	4.805	»	»
36. Оренбургская . . . . .	4.544	»	»
37. Лозово-Севастопольская . . . . .	4.543	»	»
38. Митавская . . . . .	4.490	»	»
39. Ливенская . . . . .	4.166	»	»
40. Ростово-Владикавказская . . . . .	4.160	»	»
41. Моршанско-Сызранская . . . . .	4.015	»	»
42. Привислянская . . . . .	3.864	»	»
43. Либавскій уч. (Либаво-Роменской) . . . . .	3.642	»	»
44. Ряжско-Вяземская . . . . .	3.593	»	»
45. Новоторжская . . . . .	3.346	»	»
46. Сестрорѣцкая . . . . .	3.334	»	»
47. Донецкая . . . . .	2.913	»	»
48. Новгородская . . . . .	2.797	»	»
49. Риго-Туккумская . . . . .	2.753	»	»
50. Константиновская . . . . .	2.296	»	»
51. Уральская . . . . .	2.287	»	»
52. Ярославо-Вологодскій уч. (Московско- Ярославско-Вологодской) . . . . .	2.253	»	»
53. Боровичская . . . . .	1.461	»	»

Слѣдовательно высшая средняя цифра валоваго сбора на версту принадлежит Николаевской желѣзной дорогѣ, а самая низшая Боровичской дорогѣ. Первая изъ этихъ двухъ цифръ превосходитъ вторую почти въ сорокъ разъ. Затѣмъ только по двадцати дорогамъ среднія цифры сбора превышаютъ общую среднюю цифру (9.229 рублей). Всѣ эти двадцать дорогъ составляютъ старѣйшую группу нашей желѣзнодорожной сѣти. Изъ старыхъ дорогъ наименьшую среднюю цифру сбора имѣетъ Ряжско-Вяземская дорога. Весьма сильно также бросается въ глаза незначительность валоваго сбора на небольшихъ дорогахъ, примыкающихъ къ Николаевской дорогѣ.



Приводимыя среднія цифры валоваго сбора по желѣзнымъ дорогамъ подтверждаютъ то обычное явленіе, что чѣмъ старѣе дорога, тѣмъ движеніе на ней болѣе развито. Самымъ нагляднымъ доказательствомъ этаго явленія могутъ служить два участка одной и той же желѣзной дороги, Московско-Ярославско-Вологодской. Средняя цифра валоваго дохода на участкѣ Московско-Ярославскомъ достигаетъ 10,051 руб., а на участкѣ Ярославско-Вологодскомъ, открытомъ только 20 Іюня 1872 года, она составляетъ всего 2,253 рублей.

Изъ общаго обзрѣнія данныхъ о валовомъ доходѣ нашихъ желѣзныхъ дорогъ вытекаетъ тотъ фактъ, что хотя и замѣчается развитіе движенія на большинствѣ изъ нихъ, но дѣятельность нашей сѣти дорогъ пока еще слаба, что впрочемъ зависитъ отъ многихъ такихъ причинъ, устраненіе которыхъ вполнѣ возможно при достаточномъ изученіи этихъ причинъ и при большемъ вниманіи къ дѣлу самихъ желѣзнодорожныхъ правленій и управленій.

Къ числу причинъ, наиболѣе тормозящихъ движеніе на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, слѣдуетъ отнести:

1) Несоразмѣрность провозной силы дорогъ съ количествомъ грузовъ, которое въ состояніи предъявить районъ, тяготѣющій къ нимъ и которое они могли бы принять отъ сосѣднихъ дорогъ.

2) Затрудненіе, встрѣчаемое на желѣзныхъ дорогахъ для передвиженія грузовъ малоцѣнныхъ, какъ на примѣръ каменный уголь, и недостаточное приспособленіе на дорогахъ для перевозки продуктовъ животныхъ, молочнаго и сельскаго хозяйства.

3) Совершенное неустройство тарифной системы, что особенно выражается высокими тарифами на нѣкоторые предметы перевозки и на оборотъ совсѣмъ несоотвѣтственнымъ пониженіемъ ихъ на дорогахъ, конкурирующихъ между собою.

4) Отсутствіе общихъ для желѣзныхъ дорогъ правилъ и условій перевозки, влѣдствіе чего терпятъ часто убытки товароотправители.

5) Неустройство прямаго сообщенія на большинствѣ дорогъ.

Средняя цифра расхода по эксплуатаціи всей сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ за тотъ-же четырехлѣтній періодъ времени (1876—1879 годы) опредѣлилась въ 6.272 руб. кред. или 5.401,47 руб. метал., на версту пути, а среднее процентное отношеніе расхода по эксплуатаціи всей сѣти къ валовому сбору составляетъ 67,96%.

Расходы по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ другихъ европейскихъ государствахъ за то же время и среднее процентное отношеніе этихъ расходовъ къ валовому сбору представлялись въ такомъ видѣ:

	На версту.	% отношеніе расхода къ валовому сбору.
Германія . . . .	5,298,50 руб. мет.	56,89
Франція . . . .	5.235,50 » »	51,46
Бельгія . . . .	4.923,75 » »	62,01
Швейцарія . . . .	4.058,75 » »	55,09
Австро-Венгрія . . . .	3.618,75 » »	64,52
Италія . . . .	3.290,50 » »	51,46
Голландія . . . .	2.822,25 » »	47,57
Румынія . . . .	2.718,00 » »	80,59
Данія . . . .	1.863,50 » »	66,33
Норвегія . . . .	1.792,65 » »	73,19
Швеція . . . .	1.736,50 » »	60,69

Слѣдовательно средній расходъ по эксплуатаціи русскихъ дорогъ превышаетъ тотъ же расходъ на желѣзныхъ дорогахъ во всѣхъ прочихъ европейскихъ государствахъ, а процентное отношеніе расхода къ валовому сбору болѣе чѣмъ въ Россіи только въ двухъ второстепенныхъ государствахъ Европы—въ Румыніи (80,59<sup>0</sup>/о) и въ Норвегіи (73,69<sup>0</sup>/о).

Для каждой изъ желѣзныхъ дорогъ нашей сѣти средній расходъ на версту пути за періодъ изслѣдованія Коммисіи (1876—1879 годы) и среднее процентное отношеніе расхода къ валовому сбору выразились въ слѣдующихъ цифрахъ:

	На версту пути.		% отношеніе расхода къ ва- ловому сбору.
1. Николаевская . . . . .	20.262	руб. кред.	48,72
2. Царскосельская . . . . .	14.253	» »	63,97
3. Рязанско-Козловская . . . . .	14.083	» »	52,70
4. Донецкая . . . . .	11.702	» »	320,63
5. Московско-Курская . . . . .	10.985	» »	52,92
6. Московско-Рязанская . . . . .	10.700	» »	38,92
7. Орловско-Грязская . . . . .	9.477	» »	101,07
8. Варшавско-Вѣнская . . . . .	9.254	» »	51,18
9. Лодзинская . . . . .	8.963	» »	75,60
10. Московско-Нижегородская . . . . .	8.597	» »	42,15
11. Курско-Харьково-Азовская . . . . .	8.447	» »	82,58
12. Риги-Динабургская . . . . .	8.006	» »	71,88
13. Варшавско-Тереспольская . . . . .	7.771	» »	67,21
14. Динабург-Витебская . . . . .	7.363	» »	56,92
15. Козлово-Воронежско-Ростовская . . . . .	7.273	» »	93,48
16. Варшавско-Бромбергская . . . . .	7.223	» »	81,30
17. Орловско-Витебская . . . . .	7.127	» »	58,58
18. Рыбинско-Бологовская . . . . .	7.011	» »	51,24
19. Тамбово-Козловская . . . . .	6.730	» »	58,58
20. С.-Петербурго-Варшавская . . . . .	6.628	» »	64,54
21. Юго-Западные . . . . .	6.498	» »	75,68
22. Тамбово-Саратовская . . . . .	6.469	» »	99,26
23. Рязско-Моршанская . . . . .	6.386	» »	76,04
24. Московско-Брестская . . . . .	6.305	» »	90,06
25. Балтійская . . . . .	5.694	» »	81,73
26. Закавказская . . . . .	5.677	» »	85,97
27. Волго-Донской уч. (Гряз.-Цариц.)	5.610	» »	100,76
28. Курско-Кіевская . . . . .	5.551	» »	47,44
29. Ландварово-Роменскій уч. (Либ.- Роменская) . . . . .	5.456	» »	72,96
30. Одесская . . . . .	5.306	» »	60,58
31. Кіево-Брестская . . . . .	5.303	» »	54,91
32. Харьковско-Николаевская . . . . .	5.237	» »	79,00
33. Лозово-Севастопольская . . . . .	4.982	» »	111,60
34. Ростово-Владикавказская . . . . .	4.613	» »	117,07
35. Грязе-Царицынская . . . . .	4.593	» »	79,87
36. Бресто-Граевская . . . . .	4.572	» »	71,21
37. Рязско-Вяземская . . . . .	4.425	» »	127,00
38. Сестрорѣцкая . . . . .	4.386	» »	136,82
39. Либавскій участокъ (Либ.-Роменск.)	4.291	» »	116,57
40. Фастовская . . . . .	4.288	» »	91,48

41. Оренбургская . . . . .	4.108	»	»	91,62
42. Митавская . . . . .	3.883	»	»	86,06
43. Моршанско-Сызранская . . . . .	3.868	»	»	96,92
44. Привислянская . . . . .	3.632	»	»	95,31
45. Московско-Ярославская . . . . .	3.588	»	»	35,60
46. Константиновская . . . . .	3.037	»	»	141,42
47. Уральская . . . . .	2.972	»	»	140,17
48. Ливенская . . . . .	2.794	»	»	67,82
49. Новоторжская . . . . .	2.685	»	»	80,18
50. Шуйско-Ивановская . . . . .	2.601	»	»	58,94
51. Риго-Туккумская . . . . .	2.461	»	»	91,60
52. Новгородская . . . . .	2.265	»	»	83,00
53. Боровичская . . . . .	1.810	»	»	143,00
54. Ярославско-Вологодскій участ. (Моск.-Ярославская) . . . . .	1.522	»	»	67,34

Наивысшая цифра расхода по эксплуатациі тоже слѣдовательно принадлежит Николаевской дорогѣ, а самая низшая Ярославско-Вологодской. Но первая изъ этихъ цифръ превосходитъ вторую уже только въ 20 разъ. Среднюю цифру расхода для всей сѣти (6.272 руб. кред.) превосходятъ расходы по двадцати четыремъ дорогамъ, наиболѣе старымъ во всей сѣти, за исключеніемъ дороги Донецкой. Но эксплуатациа этой новой дороги находится еще въ томъ періодѣ, въ теченіе котораго дѣятельность желѣзныхъ дорогъ не можетъ быть признаваема нормальной. Приблизительная продолжительность такого періода для прочихъ нашихъ дорогъ обыкновенно была отъ четырехъ до пяти лѣтъ. Изъ старыхъ дорогъ самыя малыя цифры расхода имѣютъ Московско-Ярославская и Шуйско-Ивановская.

Но для сужденія о томъ—насколько соразмѣренъ расходъ по эксплуатациі съ дѣятельностью дороги—необходимо обратиться къ процентному отношенію этого расхода къ валовому сбору.

Если принять за норму, что тѣ дороги удовлетворительно эксплуатируются, по которымъ расходы по эксплуатациі составляютъ менѣе 50% съ валоваго сбора, то такихъ дорогъ у насъ весьма немного,—всего пять,—а именно:

	% отношеніе расхода къ ва- ловому сбору.
Московско-Ярославская . . . . .	35,60
Московско-Рязанская . . . . .	38,92
Московско-Нижегородская . . . . .	42,15
Курско-Кіевская . . . . .	47,44
Николаевская . . . . .	48,42

Эти пять дорогъ имѣютъ протяженія всего 1.972,7 верстъ. Слѣдовательно вполне удовлетворительно эксплуатируется у насъ только  $\frac{1}{10}$  часть желѣзнодорожной сѣти.

На всѣхъ остальныхъ дорогахъ расходъ превышаетъ 50% съ валоваго дохода въ слѣдующихъ размѣрахъ для каждой дороги:

	% отношеніе расхода къ ва- ловому сбору.
Варшавско-Вѣнская . . . . .	51,18
Рыбинско-Бологовская . . . . .	51,24
Рязанско-Козловская . . . . .	52,80
Московско-Курская . . . . .	52,92
Кіево-Брестская . . . . .	54,91
Динабургско-Витебская . . . . .	56,92
Тамбово-Козловская . . . . .	58,58
Орловско-Витебская . . . . .	58,97

Шуйско-Ивановская . . . . .	58,99
Одесская . . . . .	60,58
Царскосельская . . . . .	63,99
С.-Петербурго-Варшавская . . . . .	64,54
Варшавско-Тереспольская . . . . .	67,21
Ярославско-Вологодская . . . . .	67,34
Ливенская . . . . .	67,82
Бресто-Граевская . . . . .	71,21
Риго-Динабургская . . . . .	71,92
Ландварово-Роменскій уч. (Либаво-Роменск).	72,96
Лодзинская . . . . .	75,60
Юго-Западная . . . . .	75,68
Рязско-Моршанская . . . . .	76,04
Харьково-Николаевская . . . . .	79,00
Грязе-Царицынская . . . . .	79,84
Новоторжская . . . . .	80,18
Варшавско-Бромбергская . . . . .	81,30
Балтійская . . . . .	81,73
Курско-Харьково-Азовская . . . . .	82,58
Новгородская . . . . .	83,00
Закавказская . . . . .	85,97
Митавская . . . . .	86,06
Московско-Брестская . . . . .	90,60
Фастовская . . . . .	91,48
Оренбургская . . . . .	91,52
Риго-Туккумская . . . . .	91,60
Козлово-Воронежско-Ростовская . . . . .	93,48
Привислянская . . . . .	95,31
Моршанско-Сызранская . . . . .	96,92
Тамбово-Саратовская . . . . .	99,26
Волго-Донской уч. (Грязе-Царицынская) . . . . .	100,76
Орловско-Грязская . . . . .	101,07
Лозово-Севастопольская . . . . .	111,60
Ростово-Владикавказская . . . . .	116,07
Либавскій уч. (Либаво-Роменская) . . . . .	116,57
Рязско-Вяземская . . . . .	127,00
Сестрорѣцкая . . . . .	136,82
Уральская . . . . .	140,17
Константиновская . . . . .	141,42
Боровичская . . . . .	143,00
Донецкая . . . . .	320,63

Если же принять за мѣру удовлетворительной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ среднее процентное отношеніе расхода къ доходу, выведенное для всей сѣти дорогъ (67,96 ‰), то окажется, что двадцать дорогъ, протяженіемъ только на 7.728,8 верстѣ, имѣютъ расходъ въ меньшемъ, противъ средняго, отношеніи къ доходу, а остальные тридцать четыре дороги, протяженіемъ на 13.683,194 верстѣ, — въ большемъ или, другими словами,  $\frac{2}{3}$  протяженія нашей желѣзнодорожной сѣти по 1 Января 1881 года представляли дороги почти совершенно бездоходныя и кромѣ того девять обществъ и два участка дорогъ самостоятельныхъ, протяженіемъ въ 4.087,81 верстѣ, имѣли дефицитъ отъ эксплуатаціи.

Одни эти выводы указываютъ на неудовлетворительность эксплуатаціи большинства нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Чрезмѣрные расходы по эксплуатаціи дорогъ побудили Коммисію поручить своимъ Подкоммисіямъ войти въ подробное изслѣдованіе причинъ этого, почти общаго для всѣхъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, явленія.

Ближайшія изслѣдованія Подкоммисій выяснили многія обстоятельства по этому предмету. На нѣкоторыя изъ нихъ впрочемъ указывали сами общества желѣзныхъ дорогъ, а именно:

1) Недостатокъ оборотныхъ капиталовъ, вслѣдствіе чего для заготовленія запасовъ общества бывають вынуждены прибѣгать къ займамъ, платить по нимъ проценты, или же дѣлать заготовленія несвоевременно, нехозяйственно и по дорогой цѣнѣ.

2) Весьма отяготительныя для обществъ требованія со стороны Министерства Путей Сообщенія относительно производства такого рода работъ на дорогахъ, безъ которыхъ не послѣдовало бы ущерба для безопасности или производительности движенія. Такъ, на примѣръ, Министерство потребовало сплошной замѣны на многихъ дорогахъ совершенно новыхъ желѣзныхъ рельсовъ стальными или увеличенія числа служащихъ въ одинаковыхъ нормахъ на главныхъ и второстепенныхъ дорогахъ, безъ сопоставленія этихъ нормъ съ силою дѣятельности дорогъ. Хотя Высочайше утвержденнымъ 6 Мая 1880 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта и обращено вниманіе на то, чтобы эксплуатаціонный доходъ не затрачивался на строительныя надобности дорогъ, но нѣкоторыя изъ нихъ, не имѣя другихъ источниковъ для производства капитальнаго ремонта на своихъ линіяхъ или дополнительныхъ сооружений, не требовавшихъ отлагательства, должны были тѣмъ не менѣе обращаться къ своему доходу отъ эксплуатаціи.

Подкоммисіи вошли въ разсмотрѣніе каждаго изъ тѣхъ видовъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, на которые эти расходы подраздѣляются по смѣтамъ и заносятся въ отчеты правленій обществъ. Такихъ видовъ расходовъ по большинству дорогъ принимается пять:

- а) Содержаніе центральныхъ и мѣстныхъ управленій.
- б) Ремонтъ пути.
- в) Ремонтъ подвижнаго состава.
- г) Расходы по движенію.
- д) Всѣ прочіе расходы.

Нѣкоторыя дороги выдѣляютъ въ особый видъ расходы на новыя работы, что, разумѣется, совершенно справедливо, такъ какъ затраты эксплуатаціоннаго дохода на дополнительныя сооружения предполагаются только временными, а потому эти расходы не должны быть смѣшиваемы съ текущимъ ремонтомъ дорогъ. Кромѣ того рубрика «всѣ прочіе расходы» подраздѣляется многими правленіями обществъ на нѣсколько отдѣльныхъ видовъ.

Почти всѣ Подкоммисіи обратили вниманіе на значительность расходовъ по содержанію центральныхъ и мѣстныхъ управленій дорогъ и особенно дорогъ, пользующихся правительственною гарантіею. По мнѣнію Подкоммисій главною причиною этого обстоятельства слѣдуетъ признать нахожденіе большинства правленій обществъ желѣзныхъ дорогъ не на самыхъ линіяхъ, а преимущественно въ Петербургѣ. Относительно необходимости пребыванія правленій въ Петербургѣ общества обыкновенно представляютъ слѣдующаго рода доводы:

1) Потребность частыхъ сношеній съ центральными правительственными учрежденіями по обсужденію разныхъ вопросовъ, при чемъ отъ пребыванія правленій въ Петербургѣ выигрывается время и облегчается самое разрѣшеніе вопросовъ.

2) Облегчаются — заключеніе контрактовъ по подрядамъ на доставку матеріаловъ и заказы заводамъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей.

3) Облегчаются прямыя сношенія съ главнѣйшими грузоотправителями, банками, биржею и разными коммерческими учрежденіями.

Изъ статистическихъ данныхъ за 1878 годъ, собранныхъ С.-Петербургскою Подкоммисіею, оказывается, что ни въ одномъ изъ главныхъ государствъ Западной Европы нѣтъ такого большаго числа желѣзнодорожныхъ правленій внѣ линій дорогъ, какъ въ Россіи, а именно:

НАИМЕНОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЪ.	Протяженіе сѣти въ 1878 году въ километрахъ.	Число обществъ, эксплуатирующихъ дороги.	% отношеніе протяженія части сѣти, имѣющей правленія внѣ линій, къ протяженію всей сѣти
Россія . . . . .	22,684	45	55,9
Австро-Венгрія . . . . .	18,391	38	18,7
Франція . . . . .	23,943	46	11,2
Испанія . . . . .	6,396	23	7,5
Румынія . . . . .	1,235	2	4,2
Англія . . . . .	27,552	127	1,4
Бельгія . . . . .	3,988	21	1,1

Наши общества желѣзныхъ дорогъ, приводя Подкоммисіямъ вышеозначенные доводы относительно необходимости пребыванія своихъ правленій въ Петербургѣ, однакожь старались оставить въ тѣни главныя причины, побуждающія ихъ держаться Петербурга, какъ центра своей дѣятельности. Причины эти разъяснены Коммисіею и подробно изложены въ ея «Объяснительной запискѣ къ проекту Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ» (стр. 41—44). Здѣсь же Коммисія считаетъ нужнымъ указать, что нахожденіе правленій обществъ внѣ линій желѣзныхъ дорогъ, — вызывая излишніе расходы на ежедневныя почти сношенія ихъ съ мѣстными управленіями дорогъ, на разъѣзды членовъ правленій и разныхъ служащихъ лицъ на линіи, на болѣе дорогое содержаніе въ столицѣ личнаго состава правленій, — вмѣстѣ съ тѣмъ лишаетъ дороги непосредственнаго постоянного надзора за эксплуатаціею ихъ со стороны членовъ правленія, а также не даетъ возможности послѣднимъ изучать свои дороги и ихъ потребности, вслѣдствіе чего весьма многіе изъ эксплуатационныхъ вопросовъ остаются неразрѣшенными въ ущербъ интересовъ обществъ и Правительства.

Исслѣдованія Коммисіи по другимъ видамъ расходовъ, собственно по потребностямъ технического устройства дорогъ, затруднены были отсталостью ревизіи отчетовъ правленій обществъ. Нѣкоторыя Подкоммисіи возбуждали вопросы о производствѣ въ тѣхъ или другихъ случаяхъ совершенно неправильныхъ расходовъ, но Правленія, вмѣсто объясненій на замѣчанія Подкоммисій, указывали на то обстоятельство, что только одна ревизія ихъ отчетовъ за предшествовавшіе годы можетъ доказать правильность или неправильность извѣстнаго расхода. Тѣмъ не менѣе Коммисіи удалось въ общихъ чертахъ выяснитъ причины чрезмѣрныхъ расходовъ на ремонтъ пути и подвижнаго состава по желѣзнымъ дорогамъ. Причины эти обыкновенно были слѣдующія:

1) Иногда усиленный ремонтъ многихъ частей дороги требовался вскорѣ или даже тотчасъ вслѣдъ за открытіемъ линіи, что, разумѣется, указывало на неудовлетворительность самого сооружеія дороги.

2) Въ смѣтныя исчисленія на этотъ ремонтъ заносились такія потребности дорогъ, которыя должны удовлетворяться не изъ эксплуатаціоннаго дохода.

3) Неудовлетворительныя качества подвижнаго состава и желѣзнодорожныхъ принадлежностей правительственнаго заказа.

4) Неудовлетворительное состояніе на нѣкоторыхъ дорогахъ мастерскихъ для разнаго рода починокъ и исправленій.

Всѣ эти причины, разумѣется, легко устранимы при болѣе внимательномъ отношеніи къ дѣлу и при лучшемъ устройствѣ хозяйства на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. По мнѣнію Коммисіи, нѣсколько разъ высказанному въ настоящемъ трудѣ, раскрытія всѣхъ недостатковъ желѣзнодорожнаго хозяйства можно ожидать единственнаго отъ надлежащей постановки ревизіоннаго дѣла по всѣмъ отраслямъ этого хозяйства.

Средняя цифра чистаго дохода отъ эксплуатаціи всей нашей желѣзнодорожной сѣти за тотъ-же четырехъ-лѣтній періодъ (1876—1879 годы) исчислена Коммисіею въ 2.957 рублей кредитныхъ или же въ 2.546,57 руб. мет., что составляетъ 32,64% по отношенію къ средней цифрѣ валоваго сбора.

Средній же чистый доходъ для желѣзныхъ дорогъ прочихъ европейскихъ государствъ выражается въ такихъ цифрахъ:

	На версту:	% отношеніе дохода къ ва- ловому сбору.
Франція . . . . .	4.938,50 руб. мет.	48,54
Германія . . . . .	4.015,00 » »	43,11
Швейцарія . . . . .	3.313,25 » »	44,91
Голландія . . . . .	3.017,00 » »	52,43
Бельгія . . . . .	3.016,00 » »	37,99
Австро-Венгрія . . . . .	1.990,00 » »	35,48
Италія . . . . .	1.662,50 » »	48,54
Данія . . . . .	1.080,25 » »	33,67
Швеція . . . . .	960,25 » »	39,31
Норвегія . . . . .	657,10 » »	26,81
Румынія . . . . .	653,50 » »	19,41

Такимъ образомъ Россія, занимая третье мѣсто между европейскими государствами по высотѣ валоваго сбора на ея желѣзнодорожной сѣти, по доходности желѣзныхъ дорогъ стоитъ значительно ниже, а именно между Бельгіею (3.016,00 руб. мет. на версту) и Австро-Венгріею (1.990,00 руб. мет. на версту).

Среднія цифры чистаго дохода для каждой изъ желѣзныхъ дорогъ за четырехъ-лѣтіе получились слѣдующія:

	На версту пути.
1. Николаевская . . . . .	21.604 руб. кред.
2. Московско-Рязанская . . . . .	16.736 » »
3. Рязанско-Козловская . . . . .	12.617 » »
4. Московско-Нижегородская . . . . .	11.855 » »
5. Московско-Курская . . . . .	9.814 » »

На версту пути.

6. Варшавско-Вѣнская . . . . .	8.714 руб. кред.
7. Царскосельская . . . . .	8.061 » »
8. Рыбинско-Бологовская . . . . .	6.690 » »
9. Московско-Ярославская . . . . .	6.470 » »
10. Курско-Кіевская . . . . .	6.148 » »
11. Динабурго-Витебская . . . . .	5.741 » »
12. Риго-Динабургская . . . . .	5.322 » »
13. Орловско-Витебская . . . . .	5.164 » »
14. Кіево-Брестская . . . . .	4.954 » »
15. Тамбово-Козловская . . . . .	4.821 » »
16. Варшавско-Тереспольская . . . . .	3.783 » »
17. С.-Петербурго-Варшавская . . . . .	3.658 » »
18. Одесская . . . . .	3.478 » »
19. Бресто-Граевская . . . . .	2.240 » »
20. Ландварово-Роменскій уч. (Либаво- Роменская) . . . . .	2.111 » »
21. Рязско-Моршанская . . . . .	2.072 » »
22. Шуйско-Ивановская . . . . .	1.980 » »
23. Юго-Западная . . . . .	1.943 » »
24. Курско-Харьково-Азовская . . . . .	1.883 » »
25. Варшавско-Бромбергская . . . . .	1.648 » »
26. Лодзинская . . . . .	1.533 » »
27. Ливенская . . . . .	1.372 » »
28. Харьково-Николаевская . . . . .	1.322 » »
29. Балтійская . . . . .	1.293 » »
30. Грязе-Царицынская . . . . .	1.114 » »
31. Закавказская . . . . .	986 » »
32. Ярославско-Вологодскій участокъ (Мо- сковско-Ярославская) . . . . .	731 » »
33. Московско-Брестская . . . . .	693 » »
34. Новоторжская . . . . .	661 » »
35. Митавская . . . . .	607 » »
36. Новгородская . . . . .	532 » »
37. Козлово-Воронежо-Ростовская . . . . .	523 » »
38. Фастовская . . . . .	517 » »
39. Оренбургская . . . . .	436 » »
40. Риго-Туккумская . . . . .	292 » »
41. Привислянская . . . . .	232 » »
42. Моршанско-Сызранская . . . . .	147 » »
43. Орловско-Грязская . . . . .	101 » »
44. Тамбово-Саратовская . . . . .	84 » »
45. Волго-Донскій участокъ (Грязе-Цари- цынская). . . . .	14 » »

(Остальные девять дорогъ имѣли дефицитъ. Вопросъ объ образованіи дефицитовъ и о средствахъ, которыми они были покрыты, разсматривается ниже особо).



Такимъ образомъ самая доходная дорога въ нашей желѣзнодорожной сѣти есть тоже Николаевская. Затѣмъ оказывается, что только при среднемъ доходѣ на версту не менѣе 6.000 рублей кред. дороги въ состояніи были вносить все причитающіеся съ нихъ срочные платежи и могли обходиться безъ приплатъ Правительства по гарантіи ихъ акцій и облигацій. Доходъ, превышающій среднюю цифру дохода для всей сѣти (2.957 руб. кред.), имѣли восемнадцать дорогъ. Двѣнадцать дорогъ имѣли доходъ болѣе 1.000 руб. кред. на версту. И наконецъ остальные двадцать четыре дороги слѣдуетъ признать частью малоходными, частью совершенно безходными, которыя не могутъ существовать безъ постоянныхъ пособій со стороны Правительства.

Чистый доходъ отъ эксплуатаціи дорогъ, то есть сумма, остающаяся изъ валоваго сбора, за покрытіемъ всехъ расходовъ по управленію, содержанію, дѣйствию и текущему ремонту дороги, — распредѣляется на разнаго рода срочные платежи обществъ, обусловленные ихъ уставами и состоявшимися впоследствии особыми Высочайшими повелѣніями, а остающаяся затѣмъ часть дохода признается прибылью общества. Дивидендомъ же считается прибыль общества въ томъ случаѣ, если за нимъ не состоятъ долговъ Правительству по уплатѣ процентовъ и погашенія по гарантированнымъ имъ процентнымъ бумагамъ. Если же за обществомъ состоятъ такого рода долги, то условленная по уставу часть прибыли идетъ на уплату тѣхъ долговъ, а остальная часть поступаетъ въ пользу акціонеровъ.

Условія распредѣленія чистаго дохода дорогъ въ высшей степени разнообразны, такъ что возвести эти условія въ какую либо систему невозможно. Однакожъ слѣдующія главныя отчисленія изъ чистаго дохода производятся по всемъ дорогамъ безъ исключенія:

- а) въ запасный капиталъ, и
- б) на уплату процентовъ и погашенія по облигаціоннымъ и акціонернымъ капиталамъ.

Нѣсколько разъ уже въ настоящемъ трудѣ было упомянуто, что Коммисія обратила особое вниманіе на изслѣдованіе вопроса—въ какой степени правильно дѣлалось обществами распредѣленіе ихъ чистаго дохода и дѣйствительно-ли остатки отъ этого дохода шли на ихъ прямое назначеніе.

Изслѣдованія Коммисіи выяснили, что при распредѣленіи своего чистаго дохода общества не выполняли въ точности всехъ существующихъ по этому предмету постановленій. Коммисія сочла на столько важнымъ это обстоятельство, что она провѣрила все суммы, произведенныхъ обществами отчисленій изъ чистаго дохода за каждый изъ изслѣдованныхъ ею четырехъ годовъ (1876—1879), при чемъ оказалось, что еслибы при отчисленіяхъ соблюдены были все опредѣленныя уставами и другими постановленіями условія, то приплаты правительства по гарантіи процентныхъ ихъ бумагъ могли бы быть значительно менѣе, чѣмъ они были въ дѣйствительности.

Результаты этихъ изслѣдованій Коммисіи показаны въ приводимой здѣсь таблицѣ. Въ ней выведены суммы такихъ приплатъ Правительства въ счетъ гарантированныхъ имъ процентовъ и погашенія по капиталамъ обществъ, которыя могли бы быть при правильномъ обращеніи чистаго дохода на уплату означенныхъ процентовъ и погашенія.

Желѣзныя дороги, общества которыхъ пользуются правительственной гарантіею по уплатѣ процентовъ и погашенія на свои капиталы.	Годы.	Чистый доходъ отъ эксплуатаціи, выведенный по отчетамъ правленій обществъ.	Чистый доходъ, за надлежащими отчислениями, слѣдовавшій на уплату % и погашенія по гарантіею правительствомъ капиталамъ обществъ.	Полный размѣръ Правительственной гарантіи по акціонернымъ и облигационнымъ капиталамъ обществъ.	Приплата Правительства въ счетъ гарантіею имъ % и погашенія по капиталамъ обществъ, при обращеніи чистаго дохода, показаннаго въ 4-й графѣ, на уплату означенныхъ % и погашенія.
		РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБЛИ.	РУБ. КРЕД.
<p>Въ этой таблицѣ не выведенъ чистый доходъ дорогъ, общества которыхъ не требовали въ теченіе 1876—1879 годовъ приплатъ по гарантіи, а именно:</p> <p>Главнаго общества російскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ Николаевскою дорогою.</p> <p>Московско-Ярославско-Вологодской дороги.</p> <p>Курско-Кіевской.</p> <p>Московско-Рязанской.</p> <p>Рязанско-Козловской.</p>					
Шуйско-Ивановская. I Отдѣл.	1876	191.920, <sub>39</sub>	182.324, <sub>37</sub>	мет. 242.014, <sub>83</sub>	249.213
» II »	—	69.782, <sub>96</sub>	32.350, <sub>98</sub>	» 129.988, <sub>80</sub>	
» I »	1877	201.139, <sub>01</sub>	191.082, <sub>06</sub>	» 242.014, <sub>83</sub>	325.937
» II »	—	71.497, <sub>86</sub>	33.918, <sub>51</sub>	» 129.988, <sub>80</sub>	
» I »	1878	278.146, <sub>52</sub>	264.239, <sub>20</sub>	» 242.004, <sub>83</sub>	238.594
» II »	—	125.585, <sub>06</sub>	82.700, <sub>39</sub>	» 129.988, <sub>80</sub>	
» I »	1879	256.976, <sub>99</sub>	251.837, <sub>46</sub>	» 242.014, <sub>83</sub>	224.900
» II »	—	159.681, <sub>97</sub>	113.260, <sub>42</sub>	» 129.988, <sub>80</sub>	
Балтійская . . . . .	1876	584.166, <sub>61</sub>	41.934, <sub>51</sub>	» 814.629, <sub>45</sub>	973.909
	1877	591.622, <sub>85</sub>	9.695, <sub>94</sub>	» 960.770, <sub>30</sub>	1.413.205
	1878	523.658, <sub>74</sub>	20.599, <sub>36</sub>	» 1.078.342, <sub>70</sub>	1.676.712
	1879	1.237.544, <sub>20</sub>	314.474, <sub>50</sub>	» 1.082.053, <sub>16</sub>	1.401.662
Новоторжская . . . . .	1876	77.743, <sub>82</sub>	77.743, <sub>82</sub>	» 168.176, <sub>46</sub>	131.972
	1877	114.527, <sub>11</sub>	114.527, <sub>11</sub>	» 168.174, <sub>23</sub>	134.539
	1878	86.759, <sub>11</sub>	86.759, <sub>11</sub>	» 168.171, <sub>91</sub>	177.943
	1879	56.708, <sub>41</sub>	56.708, <sub>41</sub>	» 168.169, <sub>49</sub>	210.009
Уральская . . . . .	1878	Дефицитъ.	—	» 34.605, <sub>07</sub>	54.468
	1879	»	—	{кр. 533.348, <sub>57</sub>	1.971.183
				{мет. 906.579, <sub>58</sub> }	

Железные дороги, общества которых пользуются правительственной гарантией по уплате процентов и погашения на свои капиталы.	Годы.	Чистый доход от эксплуатации, выведенный по отчетам правлений обществ.	Чистый доход за надлежащими отчислениями, следовавший на уплату % и погашения по гарантированным Правительством капиталам обществ.	Полный размер Правительственной гарантии по акционерным и облигационным капиталам обществ.	Приплата Правительства в счет гарантированных им % и погашения по капиталам обществ, при обращении чистого дохода, показанного в 4-й графе, на уплату означенных % и погашения.
		РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБЛИ.	РУБ. КРЕД.
Новгородская . . . . .	1876	61.820, <sub>21</sub>	9.705, <sub>47</sub>	мет. 6.301, <sub>38</sub>	—
	1877	66.450, <sub>25</sub>	10 461, <sub>42</sub>	» 6.432, <sub>90</sub>	—
	1878	33.619, <sub>27</sub>	5.045	» 74.260, <sub>78</sub>	111.840
	1879	5.716, <sub>94</sub>	5.716, <sub>94</sub>	» 120.468, <sub>30</sub>	185.346
Варшавско-Бромбергская . . . . .	1876	185.790, <sub>20</sub>	185.790, <sub>20</sub>	кр. 279.045	93.255
	1877	300.401, <sub>67</sub>	300.401, <sub>67</sub>	» 279.045	—
	1878	319.927, <sub>99</sub>	319.927, <sub>99</sub>	» 279.045	—
	1879	103.646	103.646	» 279.045	175.399
Варшавско-Тереспольская . . . . .	1876	558.901, <sub>73</sub>	540 599, <sub>10</sub>	мет. 526.807, <sub>50</sub>	126.421
	1877	1.075.286, <sub>57</sub>	1.051.286, <sub>57</sub>	» 526.807, <sub>50</sub>	—
	1878	502.389, <sub>40</sub>	481.458, <sub>26</sub>	» 526.807, <sub>50</sub>	383.809
	1879	876.223, <sub>12</sub>	849.382, <sub>68</sub>	» 526.807, <sub>50</sub>	—
Привислянская . . . . .	1877	74, <sub>45</sub>	—	{ кр. 92.853, <sub>38</sub> мет. 189.531, <sub>69</sub> }	373.550
	1878	323.348, <sub>92</sub>	216.348, <sub>97</sub>	{ кр. 335.994, <sub>38</sub> мет. 736.236, <sub>25</sub> }	942.487
	1879	26.508, <sub>37</sub>	—	{ кр. 335.994, <sub>38</sub> мет. 764.679, <sub>75</sub> }	1.548.776
Лодзинская . . . . .	1876	32.362, <sub>89</sub>	32.362, <sub>89</sub>	мет. 63.700	48.058
	1877	47.492, <sub>06</sub>	47.492, <sub>06</sub>	» 63.700	53.234
	1878	47.704, <sub>32</sub>	47.704, <sub>32</sub>	» 63.700	53.977
	1879	31.880, <sub>35</sub>	31.880, <sub>35</sub>	» 63.700	68.686
Московско-Брестская . . . . .	1876	429.672, <sub>98</sub>	408.189, <sub>33</sub>	» 1.801.245, <sub>97</sub>	1.837.964
	1877	1.137.456, <sub>72</sub>	1.080.583, <sub>88</sub>	» 2.200.112, <sub>87</sub>	2.177.783
	1878	886.431, <sub>07</sub>	842.109, <sub>52</sub>	» 2.200.097, <sub>27</sub>	2.620 844
	1879	383.987, <sub>12</sub>	364.787, <sub>77</sub>	» 2.200.080, <sub>92</sub>	3.124.541

Железные дороги, общества которых пользуются правительственной гарантией по уплате процентов и погашения на свои капиталы.	Годы.	Чистый доход отъ эксплуатации, выведенный по отчетамъ правлений обществъ.	Чистый доходъ за надлежащими отчислениями, слѣдовавшій на уплату % и погашенія по гарантированнымъ Правительствомъ капиталамъ обществъ.	Полный размѣръ Правительственной гарантіи по акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталамъ обществъ.	Приплата Правительства въ счетъ гарантированныхъ имъ % и погашенія по капиталамъ обществъ, при обращеніи чистаго дохода, показаннаго въ 4-й графѣ, на уплату означенныхъ % и погашенія.
		РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБЛИ.	РУБ. КРЕД.
Рязско-Вяземская . . . . .	1876	дефицитъ.	—	{ кр. 9.649,88 м. 1.481.458,33 }	1.857.028
	1877	дефицитъ.	—	{ кр. 31.145,24 м. 1.483.004,29 }	2.227.474
	1878	дефицитъ.	—	{ кр. 31.554,91 м. 1.483.075,90 }	2.365.916
	1879	дефицитъ.	—	{ кр. 32.742,90 м. 1.483.403,14 }	2.385.420
Московско-Курская . . . . .	1876	3.748.290,44	2.676.769,21	мет. 2.126.904	Не доплатило только въ 1877 г. % и погашенія по облигаціямъ 647.627 р. м. вслѣдствіе неокончания расчетовъ съ Военнымъ Министерствомъ.
	1877	4.742.215,96	3.406.237,76	» 2.126.904	
	1878	5.654.622,68	3.731.737,65	» 2.126.904	
	1879	5.696.010,02	3.632.572,46	» 2.126.904	
Курско-Харьково-Азовская . . . . .	1876	446.136,48	423.829,66	» 2.790.251,40	3.055.614
	1877	1.497.894,22	1.422.999,51	» 2.791.632,58	2.711.408
	1878	2.012.193,72	1.911.584,03	» 2.791.632,58	2.482.446
	1879	1.791.442,54	1.701.870,41	» 2.791.632,58	2.725.659
Лозово Севастопольская . . . . .	1876	дефицитъ	—	» 1.923.921,86	2.399.130
	1877	дефицитъ.	—	» 1.924.124,99	2.849.629
	1878	145.754,22	146.754,22	» 1.926.089,40	2.884.911
	1879	дефицитъ.	—	» 1.927.573,75	3.057.132
Донецкая . . . . .	1878	дефицитъ.	—	» 53.218,20	83.765
	1879	дефицитъ.	—	» 802.016,02	1.271.997
Грязе-Царицинская . . . I Отдѣл.	1876	248.708,95	248.708,95	{ мет. 336.000 кр. 288.000 }	266.209
	II »	дефицитъ.	—	мст. 821.376,77	1.312.257

Желѣзныя дороги, общества которыхъ пользуются правительственною гарантіею по уплатѣ процентовъ и погашенія на свои капиталы.	Годы.	Чистый доходъ отъ эксплуатаціи, выведенной по отчетамъ правленій обществъ.	Чистый доходъ, за надлежащими отчислениями, слѣдовавшій на уплату % и погашенія по гарантированнымъ Правительствомъ капиталамъ обществъ.	Полный размѣръ Правительственной гарантіи по акціоннымъ и облигаціоннымъ капиталамъ обществъ.	Прилата Правительства въ счетъ гарантированныхъ имъ % и погашенія по капиталамъ обществъ, при обращеніи чистаго дохода, показаннаго въ 4-й графѣ, на уплату означенныхъ % и погашенія.
		РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБЛИ.	РУБ. КРЕД.
I >	1877	591.034,36	591.034,36	{ мет. 336.000 кр. 288.000 }	—
II >	—	268.382,93	268.382,93	мет. 822.757,76	1.238.121
I >	1878	606.163,54	606.163,54	{ мет. 336.000 кр. 288.000 }	—
II »	—	348.949,73	348.949,73	мет. 822.825,34	1.234.177
I »	1879	371.752,69	371.752,69	{ мет. 336.000 кр. 288.000 }	131.807
II >	—	286.405,69	286.405,69	мет. 822.811,61	1.306.573
Орловско-Грязская . . . . .	1876	Дефицитъ.	—	{ кр. 154.096,50 мет. 833.045,47 }	1.192.904
	1877	Дефицитъ.	—	{ кр. 154.096,50 мет. 833.045,47 }	1.387.837
	1878	177.248,60	168.386,17	{ кр. 154.096,50 мет. 833.045,47 }	1.296.924
	1879	417.453,96	396.581,25	{ кр. 154.096,50 мет. 833.045,47 }	1.078.725
Орловско-Витебская . . . . .	1876	1.269.690,29	1.142.721,26	мет. 1.906.250	1.223.673
	1877	3.096.641,53	2.786.977,38	» 1.906.250	81.002
	1878	2.926.,423,98	2.633.781,58	» 1.906.250	490.179
	1879	2.787.131,44	2.508.418,30	» 1.906.250	558.155
Динабургско-Витебская . . . . .	1876	818.569,50	736.712,55	» 826.041,67	293.361
	1877	1.795.556,05	1.616.000,45	» 826.041,67	—
	1878	1.422.874,55	1.422.874,55	» 826.041,67	—
	1879	1.566.169,37	1.566.169,37	» 826.041,67	—
Риго-Динабургская . . . . .	1876	758.201,69	282.673,27	» 459.000	283.032
	1877	1.520.572,86	999.986,22	» 459.000	—
	1878	1 238 907,52	682.947,17	» 459.000	47.266
	1879	1.418.538,87	855.437,27	» 459.000	—

Желѣзныя дороги, общества которыхъ пользуются правительственною гарантіею по уплатѣ процентовъ и погашенія на свои капиталы.	Годы.	Чистый доходъ отъ эксплуатаціи, выведенный по отчетамъ правленій обществъ.	Чистый доходъ, за надлежащими отчислениями, слѣдовавшій на уплату % и погашенія по гарантированнымъ правительствомъ капиталамъ обществъ.	Полный размѣръ Правительственной гарантіи по акціоннымъ и облигационнымъ капиталамъ обществъ.	Приплата Правительства въ счетъ гарантированныхъ имъ % и погашенія по капиталамъ обществъ, при обращеніи чистаго дохода, погашаннаго въ 4-й графѣ, на уплату означенныхъ % и погашенія.
		РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБЛИ.	РУБ. КРЕД.
Риго-Болдерааскій участокъ . . . . .	1876	Дефицитъ.	—	мет. 156.218, <sup>81</sup>	194.805
	1877	Дефицитъ.	—	» 157.849, <sup>25</sup>	233.675
	1878	8, <sup>62</sup>	8, <sup>19</sup>	» 157.846, <sup>92</sup>	248.443
	1879	—	—	» 157.896	250.423
Митавская . . . . .	1876	36.102, <sup>56</sup>	36.102, <sup>56</sup>	» 291.093, <sup>53</sup>	326.891
	1877	64.352, <sup>16</sup>	64.352, <sup>16</sup>	» 293.710, <sup>69</sup>	370.633
	1878	147.649, <sup>79</sup>	147.649, <sup>79</sup>	» 294.427, <sup>88</sup>	315.780
	1879	60.420, <sup>18</sup>	60.420, <sup>18</sup>	» 294.427, <sup>59</sup>	406.542
Харьково-Николаевская . . . . .	1876	812.602, <sup>80</sup>	812.602, <sup>80</sup>	» 1.310.900, <sup>25</sup>	822.090
	1877	854.940, <sup>04</sup>	854.910, <sup>04</sup>	» 1.330.678, <sup>99</sup>	1.115.826
	1878	1.521.106, <sup>60</sup>	1.521.106, <sup>60</sup>	» 1.518.280, <sup>35</sup>	868.667
	1878	576.107, <sup>86</sup>	576.107, <sup>86</sup>	» 1.749.060, <sup>89</sup>	2.197.903
Либаво-Роменская (Ландварово-Роменскій участокъ) (*) . . . . .	1876	618.320, <sup>95</sup>	564.243, <sup>78</sup>	» 1.747.940, <sup>53</sup>	1.615.438
	1877	2.053.648, <sup>48</sup>	1.996.721, <sup>25</sup>	» 1.748.184, <sup>63</sup>	592.340
	1878	2.198.909, <sup>33</sup>	1.683.131, <sup>85</sup>	» 1.748.645, <sup>92</sup>	1.069.237
	1879	1.131.062, <sup>95</sup>	713.091, <sup>68</sup>	» 1.750.243, <sup>91</sup>	2.062.795
Одесская . . . . .	1876	3.176.328, <sup>87</sup>	3.039.451, <sup>19</sup>	» 2.419.695	—
	1877	4.730.311, <sup>62</sup>	3.741.314, <sup>50</sup>	» 2.419.695	—
1-е полугодіе . . . . .	1878	2.279.945, <sup>98</sup>	1.904.299, <sup>97</sup>	» 1.209.847, <sup>50</sup>	—
Кіево-Брестская . . . . .	1876	1.484.088, <sup>88</sup>	1.484.088, <sup>88</sup>	» 1.640.794, <sup>59</sup>	561.982
	1877	6.795.580, <sup>21</sup>	3.829.080, <sup>38</sup>	» 1.640.794, <sup>59</sup>	—
1-е полугодіе . . . . .	1878	3.645.528, <sup>14</sup>	1.376.756, <sup>71</sup>	» 1.640.794, <sup>59</sup>	—
Бресто-Граевская . . . . .	1876	61.890, <sup>98</sup>	—	» 160.884, <sup>64</sup>	200.623
	1877	805.225, <sup>54</sup>	386.697, <sup>90</sup>	» 164.723, <sup>26</sup>	—
1-е полугодіе . . . . .	1878	403.381, <sup>54</sup>	284.383, <sup>98</sup>	» 82.361, <sup>63</sup>	—

(\*) По Либавскому участку Либаво-Роменской желѣзной дороги за всѣ четыре года (1886—1879) былъ дефицитъ.

Желѣзныя дороги, общества которыхъ пользуются правительственною гарантіею по уплатѣ процентовъ и погашенія на свои капиталы.	Годы.	Чистый доходъ отъ эксплуатаціи, выведенный по отчетамъ правленій обществъ.	Чистый доходъ за надлежащими отчислениями, слѣдовавшій на уплату % и погашенія по гарантірованному Правительствомъ капиталамъ обществъ.	Полный размѣръ Правительственной гарантіи по акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталамъ обществъ.	Приплата Правительства въ счетъ гарантірованныхъ имъ % и погашенія по капиталамъ обществъ, при обращеніи чистаго дохода, показаннаго въ 4-й графѣ, на уплату означенныхъ % и погашенія.
		РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБЛИ.	РУБ. КРЕД.
Юго-Западныя 2-е полугодіе .	1878	5.423.910, <sub>43</sub>	—	{ кр. 1.280.404, <sub>38</sub> м. 2.125.424, <sub>31</sub> }	—
	1879	2.778.574, <sub>25</sub>	2.723.002, <sub>77</sub>	{ кр. 2.560.808, <sub>75</sub> м. 4.250.848, <sub>62</sub> }	6.759.652
Фастовская . . . . .	1876	Дефицитъ.	—	мет. 49.399, <sub>71</sub>	61.601
	1877	Дефицитъ.	—	{ кр. 180.384, <sub>27</sub> м. 489.992, <sub>39</sub> }	966.063
	1878	544.275, <sub>66</sub>	483.281, <sub>66</sub>	{ кр. 237.964, <sub>98</sub> м. 550.444, <sub>89</sub> }	621.083
	1879	24.375, <sub>74</sub>	—	{ кр. 237.964, <sub>38</sub> м. 562.122 }	1.129.490
Козлово-Воронежско-Ростовская .	1876	180.271, <sub>86</sub>	171.258, <sub>86</sub>	{ кр. 382.245 м. 1.913.078, <sub>63</sub> }	2.596.596
	1877	402.351, <sub>56</sub>	382.233, <sub>98</sub>	{ кр. 382.245 м. 2.032.656, <sub>06</sub> }	3.010.375
	1878	443.997, <sub>02</sub>	421.797, <sub>17</sub>	{ кр. 382.245 м. 2.053.020, <sub>67</sub> }	3.191.903
	1879	595.856, <sub>90</sub>	566.064, <sub>05</sub>	{ кр. 382.245 м. 2.103.036, <sub>15</sub> }	3.151.596
Ростово-Владикавказская . . . .	1876	Дефицитъ.	—	мет. 1.506.545, <sub>25</sub>	1.878.663
	1877	419.612, <sub>64</sub>	419.612, <sub>64</sub>	{ кр. 224.714, <sub>31</sub> м. 1.359.428, <sub>59</sub> }	1.818.415
	1878	9.800, <sub>83</sub>	9 800, <sub>83</sub>	{ кр. 440.785, <sub>76</sub> м. 1.196.681, <sub>47</sub> }	2.314.561
	1879	Дефицитъ.	—	{ кр. 440.785, <sub>76</sub> м. 1.196 894, <sub>10</sub> }	2.339.060
Тамбово-Саратовская . . . . .	1876	Дефицитъ.	—	мет. 1.081.571, <sub>12</sub>	1.348.719
	1877	30.992, <sub>17</sub>	21.405, <sub>05</sub>	< 1.093.984, <sub>65</sub>	1 598.786
	1878	193.545, <sub>57</sub>	133.674, <sub>17</sub>	мет. 1.103.528, <sub>11</sub>	1.603.279
	1879	9.020, <sub>63</sub>	6.230, <sub>19</sub>	> 1.106.496, <sub>84</sub>	1.748.674

Желѣзныя дороги, общества которыхъ пользуются правительственною гарантіею по уплатѣ процентовъ и погашенія на свои капиталы.	Годы.	Чистый доходъ отъ эксплуатаціи, выведенной по отчетамъ правленій обществъ.	Чистый доходъ, за надлежащими отчисленіями, слѣдовавшій на уплату % и погашенія по гарантірованнѣмъ Правительствомъ капиталамъ обществъ.	Полный размѣръ Правительственной гарантіи по акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталамъ обществъ.	Приплата Правительства въ счетъ гарантірованныхъ имъ % и погашенія по капиталамъ обществъ, при обращеніи чистаго дохода, показаннаго въ 4-й графѣ, на уплату означенныхъ % и погашенія.
		РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБЛИ.	РУБ. КРЕД.
Рязско-Моршанская . . . . .	1876	16.375, <sup>45</sup>	15.556, <sup>68</sup>	» 415.487, <sup>16</sup>	502.556
	1877	308.297, <sup>53</sup>	292.882, <sup>65</sup>	кр. 75.553, <sup>42</sup>	311.382
					м. 356.996, <sup>43</sup>
	1878	326.748, <sup>44</sup>	320.213, <sup>47</sup>	кр. 151.106, <sup>85</sup>	299.167
					м. 297.505, <sup>55</sup>
1879	402.796, <sup>45</sup>	394.740, <sup>52</sup>	кр. 151.106, <sup>85</sup>	228.210	
				м. 297.505, <sup>55</sup>	
Моршанско-Сызранская . . . . .	1876	дефицитъ.	—	мет 1.184.871, <sup>09</sup>	1.477.534
	1877	83.960, <sup>30</sup>	83.960, <sup>30</sup>	» 1.196.747, <sup>63</sup>	1.688.408
	1878	271.474, <sup>57</sup>	271.474, <sup>57</sup>	» 1.199.891, <sup>31</sup>	1.617.154
	1879	28.497, <sup>19</sup>	28.497, <sup>19</sup>	» 1.199.878, <sup>27</sup>	1.874.510
Оренбургская . . . . .	1877	2.800, <sup>09</sup>	—	кр. 168.781, <sup>71</sup>	1.099.800
					м. 628.641, <sup>91</sup>
	1878	543.632, <sup>92</sup>	452.201, <sup>92</sup>	кр. 389.092, <sup>17</sup>	1.322.630
					м. 880.394, <sup>08</sup>
1879	119.143, <sup>14</sup>	27.712, <sup>14</sup>	кр. 389.092, <sup>17</sup>	1.772.711	
				м. 889.867, <sup>96</sup>	
Закавказская . . . . .	1876	87.785, <sup>28</sup>	83.396, <sup>02</sup>	мет. 1.141.777, <sup>35</sup>	1.340.400
	1877	317.547, <sup>37</sup>	301.670, <sup>01</sup>	» 1.152.588	1.405.313
	1878	601.085, <sup>57</sup>	571.031, <sup>30</sup>	» 1.166.557, <sup>47</sup>	1.265.130
	1879	161.825, <sup>70</sup>	153.734, <sup>42</sup>	» 1.178.805, <sup>22</sup>	1.715.851
Въ общей суммѣ для всѣхъ дорогъ	1876	—	—	—	28.271.298
	1877	—	—	—	29.124.835
	1878	—	—	—	31.883.292
	1879	—	—	—	46.883.387



Сравнивая полученные, изъ приведенныхъ въ таблицѣ исчисленій, общія цифры приплатъ Правительства по гарантіи процентныхъ бумагъ желѣзнодорожныхъ обществъ съ цифрами дѣйствительно произведенныхъ имъ приплатъ въ теченіе каждаго изъ четырехъ изслѣдованныхъ Коммисією лѣтъ, окажется такой результатъ:

	Дѣйствительныя прилаты Правительства по гарантіи акцій и облигацій желѣзнодорожныхъ обществъ (*).	Приплаты при правильномъ обращеніи чистаго дохода на уплату % и погашенія по акціямъ и облигаціямъ желѣзнодорожныхъ обществъ.	Разность.
1876 годъ	34.152.826,56 руб. кред.	28.271.298 руб. кред.	5.881.530,56 руб. кред.
1877 »	38.519.596,60 »	29.124.835 »	9.394.761,60 »
1878 »	35.729.069,16 »	31.883.292 »	3.845.777,16 »
1879 »	48.699.852,92 »	46.883.387 »	1.816.465,92 »

Излишекъ въ теченіе всѣхъ четырехъ лѣтъ: 20.938.535,24 руб. кред.

Слѣдовательно въ теченіе означенныхъ четырехъ лѣтъ Правительство переплатило излишнихъ суммъ въ счетъ процентовъ и погашенія по гарантированнымъ имъ процентнымъ бумагамъ обществъ желѣзныхъ дорогъ на 20.938.535,24 руб. кред. или въ среднемъ выводѣ по 5.234.633,81 р. кр. въ годъ.

Причины, по которымъ многія общества желѣзныхъ дорогъ вносили неправильно свой чистый доходъ и по которымъ въ то же время Правительство переплачивало въ счетъ гарантіи ежегодно извѣстную сумму, изложены уже были при обзорѣ вопроса о правительственной гарантіи процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ желѣзнодорожныхъ обществъ (III Отд., стр. 62—72), при чемъ Коммисією указаны были и мѣры, посредствомъ которыхъ можно было бы избѣжать означенныхъ переплатъ. Здѣсь же слѣдуетъ упомянуть, что неправильное поступленіе чистаго дохода по нѣкоторымъ желѣзнымъ дорогамъ зависѣло еще отъ неразрѣшенія спорныхъ вопросовъ по толкованію постановленій уставовъ обществъ или заключенныхъ съ ними Правительствомъ особыхъ договоровъ. Изъ числа такихъ вопросовъ можно указать, какъ на болѣе выдающіеся: на удержаніе обществомъ Балтійской желѣзной дороги части чистаго дохода въ размѣрѣ  $\frac{3}{8}\%$  на акціонерный его капиталъ, слѣдуемой на погашеніе этого капитала, и на отказъ общества Варшавско-Тереспольской дороги вносить чистый доходъ, причитающійся Правительству за пользованіе переданнымъ въ эксплуатацію обществу, принадлежащимъ Правительству, Тересполь-Брестскимъ участкомъ. Общество Варшавско-Тереспольской желѣзной дороги задерживаетъ взносы чистаго дохода съ этого участка на томъ основаніи, что, по § 4 заключеннаго съ нимъ договора о передачѣ ему Тересполь-Брестскаго участка, оно обязалось вносить слѣдуемый Правительству доходъ только послѣ утвержденія его отчетовъ, по которымъ показывались суммы означеннаго дохода. Вообще несвоевременная ревизія и замедленіе въ утвержденіи отчетовъ правленій обществъ желѣзныхъ дорогъ имѣли большое вліяніе на уклоненіе обществъ отъ точнаго выполненія многихъ постановленій своихъ уставовъ и другихъ обязательствъ ихъ по отношенію къ Правительству. При другомъ направленіи этого дѣла, конечно, нѣкоторыя значительныя суммы, переплаченныя Правительствомъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, оставались бы въ кассѣ Государственнаго Казначейства, а не стояли бы въ числѣ долговъ обществъ Правительству и притомъ въ числѣ долговъ безсрочныхъ, возмѣщаемыхъ только изъ прибылей отъ эксплуатаціи дорогъ.

Во всякомъ случаѣ нарушенія обществами желѣзныхъ дорогъ постановленій относительно обра-

(\*) Суммы эти соотвѣтствуютъ приплатамъ Правительства по гарантіи за 1876—1879 годы, показаннымъ въ Отдѣлѣ III настоящаго труда (стр. 63) въ металлической валютѣ. Металлическіе рубли переложены здѣсь въ кредитныя по среднему годовому вексельному курсу à vue въ Петербургѣ, а именно:

За 1876 годъ	1 руб. мет.	= 1 руб. 24,7 коп. кр.	= 30 <sup>21</sup> / <sub>32</sub> пенсовъ.
> 1877 »	1 »	= 1 » 48,1 »	= 25 <sup>13</sup> / <sub>16</sub> »
> 1878 »	1 »	= 1 » 57,4 »	= 24 <sup>9</sup> / <sub>32</sub> »
> 1879 »	1 »	= 1 » 58,6 »	= 24 <sup>3</sup> / <sub>32</sub> »

щенія ихъ чистаго дохода отъ эксплуатаціи на уплату процентовъ и погашенія по ихъ облигаціоннымъ и акціонернымъ капиталамъ, ведущія къ весьма невыгоднымъ для Правительства послѣдствіямъ, по мнѣнію Коммисіи должны быть пресѣчены немедленно, не ожидая результатовъ повѣрки отчетовъ обществъ за прежніе годы и утвержденія ихъ.

Если наиболѣе доходными желѣзными дорогами слѣдуетъ считать тѣ, общества которыхъ имѣли возможность выдать своимъ акціонерамъ, сверхъ 5% дохода, гарантированнаго Правительствомъ, еще и дивидендъ или правильнѣе супердивидендъ, то такихъ обществъ въ теченіи послѣдняго пятилѣтія было всего шесть:

Главное Общество російскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Общество Грязе-Царицынской дороги.

» Курско-Кіевской »

» Юго-Западныхъ дорогъ.

» Московско-Рязанской дороги.

» Рязанско-Козловской »

Кромѣ того выданъ былъ дивидендъ за тѣже годы еще пятью обществами по акціонернымъ капиталамъ, не пользующимся правительственною гарантіею:

Обществомъ Рыбинско-Бологовской дороги.

» Варшавско-Вѣнской »

» Московско-Ярославской »

» Царскосельской »

» Тамбово-Козловской »

(До образованія Общества Юго-Западныхъ дорогъ дивидендъ былъ выданъ въ 1876 и 1877 годахъ также по акціонернымъ негарантированнымъ капиталамъ дорогъ Одесской и Кіево-Брестской).

Дивидендъ былъ выданъ названными обществами за каждый годъ означеннаго пятилѣтія въ слѣдующемъ размѣрѣ на одну акцію:

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Номинальная цѣна акцій.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.	1880 г.	Въ среднемъ выводѣ за пятилѣтія на 100 р. мет.
<i>I. Дороги, пользующіяся правительственною гарантіею:</i>		РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.
Московско-Рязанская .	100 руб. мет.	22,94	25,94	25,94	23,94	17,94	23,34
Рязанско-Козловская .	100 ф. ст. = 625 руб. мет.	136	137,90	135,77	138,13	105,42	20,91
Главное Общество рос. желѣзныхъ дорогъ .	125 руб. мет.	2,44	3,06	3,80	4,50	4,67	2,96
Курско-Кіевская . . .	100 ф. ст. = 625 руб. мет.	—	25,80	18	18	15	2,45
Общество Юго-Западныхъ дорогъ . . .	100 руб. кред.	—	—	0,43 (за 2 полугодіе)	—	—	0,17 (за 2 1/2 года)
Грязе-Царицынская .	125 руб. мет.	—	0,40	0,22	—	0,16	0,14
<i>II. Дороги, на акціонерные капиталы которыхъ не распространена правительственная гарантія:</i>							
Рыбинско-Бологовская.	100 руб. мет.	8,80	9,60	3,25	6,75	3	6,34

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Номинальная цѣна акцій.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.	1880 г.	Въ среднемъ выводѣ за пять лѣтъ на 100 р. мет.
		РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	РУБ. КРЕД.	
Московско-Ярославская	150 руб. кред.	14,50	6,85	7,50	9,50	9,70	6,40 (на 100 р. кр.)
Варшавско-Вѣнская .	100 руб. кред.	4	3	5,50	7	6	5,10 (на 100 р. кр.)
Тамбово-Козловская .	100 руб. кред.	3	5	5	2	—	3 (на 100 р. кр.)
Царскосельская . . .	60 руб. сер.	—	—	—	—	—	0,36 (на 100 р. кр.)
Одесская . . . . .	100 руб. кред.	0,70	5	—	—	—	) За неутверж- деніемъ бала- новъ за время съ 1 Января по 1-е Юля 1878 г. сред- ній выводъ не сдѣланъ.
Кіево-Брестская . .	125 руб. мет.	—	20	—	—	—	

Такимъ образомъ съ точки зрѣнія коммерческой только двѣ изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ могутъ быть названы вполне прибыльными предприятиями—Московско-Рязанская и Рязанско-Козловская.

По отношенію къ исчисленію и порядку выдачи обществами, пользующимся правительственною гарантіею, дивиденда по своимъ акціонернымъ капиталамъ Коммисія считала бы болѣе правильнымъ выдачу дивиденда производить не ранѣе, какъ по утвержденіи отчета Правленія общества за тотъ годъ, за который причитается дивидендъ, такъ какъ въ связи съ распредѣленіемъ обществами остатковъ своего чистаго дохода находятся платежи ихъ Правительству по разнаго рода ссудамъ и взносы въ счетъ долговъ по гарантіи за прежніе годы.

Въ теченіе изслѣдуемаго четырехъ-лѣтія въ среднемъ выводѣ дефицитъ отъ эксплуатаціи имѣли девять дорогъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

	На версту пути.
1. Боровичская . . . . .	349 руб. кред.
2. Лозово-Севастопольская . . . . .	439 »
3. Ростово-Владикавказская . . . . .	453 »
4. Либавскій уч. (Либав.-Роменская) . . . . .	649 »
5. Уральская . . . . .	685 »
6. Константиновская . . . . .	741 »
7. Рязско-Вяземская . . . . .	832 »
8. Сестрорѣцкая . . . . .	1.052 »
9. Донецкая . . . . .	8.789 »

Кромѣ того, при нѣкоторой доходности въ среднемъ выводѣ за четыре года, за отдѣльные годы изъ этого четырехъ-лѣтія имѣли дефицитъ дороги:

Грязе-Царицынская (II отдѣленіе) . . . . .	за 1876 годъ.
Орловско-Грязская . . . . .	» 1876 »
	» 1877 »
Риго-Большерааскій уч. . . . .	» 1876 »
	» 1877 »
Фастовская . . . . .	» 1876 »
	» 1877 »
Тамбово-Саратовская . . . . .	» 1876 »
Моршанско-Сызранская . . . . .	» 1876 »

Изъ означенныхъ девяти дорогъ, имѣвшихъ ежегодные дефициты отъ эксплуатаціи, дороги

Уральская, Донецкая съ Константиновскою и Ростово-Владикавказская находятся еще въ первомъ періодѣ своего существованія, когда нельзя и рассчитывать на ихъ доходность. Дороги эти при правильномъ веденіи дѣла несомнѣнно въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ должны выйти изъ разряда убыточно-работающихъ дорогъ, что уже можно замѣтить по постоянно возрастающему движенію на Уральской дорогѣ. Дефициты отъ эксплуатаціи на незначительныхъ по протяженію дорогахъ Боровичской и Сестрорѣцкой служатъ только подтвержденіемъ заключенія, высказаннаго три года тому назадъ С.-Петербургскою Подкоммисією, что дороги эти не могутъ существовать самостоятельно и что ихъ слѣдуетъ необходимо присоединить къ тѣмъ большимъ желѣзнодорожнымъ линіямъ, къ которымъ они примыкаютъ. Что же касается дорогъ Лозово-Севастопольской, Ряжско-Вяземской и Либавскаго участка Либаво-Роменской, то, по мнѣнію Коммисіи, положеніе ихъ до такой степени безвыходно, что только немедленное подчиненіе этихъ дорогъ особому правительственному надзору можетъ поставить дѣло эксплуатаціи ихъ на болѣе хозяйственную почву. До сихъ поръ дороги эти вводили Правительство въ ежегодныя значительныя затраты и при томъ почти въ безвозвратныя затраты, такъ какъ едва-ли можно рассчитывать на возмѣщеніе когда либо суммъ, отпущенныхъ ихъ обществамъ въ счетъ гарантіи и на покрытіе постоянныхъ дефицитовъ. По замѣчанію Харьковской Подкоммисіи Либавскій участокъ Либаво-Роменскій дороги существуетъ всецѣло на средства Правительства.

Для покрытія дефицитовъ по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ у насъ принимались обыкновенно слѣдующіе способы:

1) Въ первое время эксплуатаціи дорогъ, по открытіи ихъ, неминуемые дефициты покрывались изъ строительнаго капитала.

2) Затѣмъ на покрытіе дальнѣйшихъ дефицитовъ отпускались обществамъ отъ Правительства особыя ссуды съ условіемъ возмѣщенія ихъ съ нарастающими процентами изъ остатковъ чистаго дохода.

3) Наконецъ, если дороги продолжали работать въ убытокъ, отпускались обществамъ для покрытія дефицитовъ авансы въ счетъ предположенныхъ уже увеличеній ихъ облигаціонныхъ капиталовъ или съ условіемъ увеличить эти капиталы на суммы, которыя потребуются для реализаціи авансовъ.

Такъ какъ въ большинствѣ случаевъ строительный капиталъ ко времени открытія дороги весь затрачивался, то непремѣнно уже со втораго года эксплуатаціи Правительство должно было являться на помощь обществамъ, при недостаткѣ у нихъ средствъ на покрытіе всѣхъ потребностей эксплуатаціи ихъ дорогъ. Разумѣется, Правительство было бы весьма затруднено, если бы взяло на себя обязанность выдавать обществамъ желѣзныхъ дорогъ постоянныя ссуды на покрытіе ихъ дефицитовъ по эксплуатаціи, такъ какъ подобныя ссуды въ сущности имѣли бы видъ безвозвратныхъ правительственныхъ пособій. Оставлятъ же общества въ критическомъ положеніи, при которомъ дальнѣйшая эксплуатація ихъ дорогъ была бы немыслима, Правительство считало несоотвѣтствующимъ программѣ, принятой имъ по отношенію къ сооруженію желѣзнодорожной сѣти въ Имперіи, а потому придумана была слѣдующая финансовая операція, посредствомъ которой имѣлось въ виду вывести общества желѣзныхъ дорогъ изъ затрудненій и болѣе обезпечить возвратъ выдаваемыхъ имъ пособій. Суммы для покрытія дефицитовъ выдавались обществамъ съ тѣмъ условіемъ, чтобы они включались въ ихъ облигаціонные капиталы. Для этой цѣли разрѣшалось обществамъ увеличеніе облигаціонныхъ капиталовъ, причемъ дополнителные облигаціонные капиталы Правительство оставляло за собою, вводя ихъ въ составъ консолидированныхъ облигацій, что равносильно было распространенію на нихъ правительственной гарантіи, потому что проценты и погашеніе на соотвѣтствующія этимъ дополнительнымъ капиталамъ части консолидированныхъ облигацій выплачивало само же Правительство, записывая выплаченныя имъ суммы въ недоимки за обществами.

Такое направленіе дѣла по заявленію нѣкоторыхъ обществъ повело къ значительнымъ для нихъ неудобствамъ, а именно:

1) Съ увеличеніемъ цифры облигаціоннаго капитала увеличивался и размѣръ суммъ, слѣдуемыхъ въ счетъ ежегодныхъ на него процентовъ и погашенія.

2) Соотвѣтственно этому увеличенію возрастала долгъ обществъ Правительству.

3) Даже при успѣшномъ развитіи дѣятельности дороги отдалялось наступленіе для нея того періода времени, когда она могла бы покрывать своими собственными средствами всѣ текущіе платежи.

На покрытіе дефицитовъ отпущены были обществамъ слѣдующія суммы въ видѣ авансовъ въ счетъ увеличенія ихъ облигаціонныхъ капиталовъ:

Обществу Лозово-Севастопольской дороги . . . . .	7 Мая	1876 года	300,000 руб. кред.
	5 Ноября	1876 »	740,921 » »
	5 Ноября	1880 »	331,597 » »
» Ростово-Владикавказской . . . . .	17 Декабря	1876 »	682,580 руб. кред.
» Уральской . . . . .	25 Юля	1880 »	100,000 » »
» Ряжско-Вяземской . . . . .	19 Ноября	1876 )	700,000 » »
	2 Юля	1877 )	
	1 Ноября	1878 »	600,000 » »
	1 Февраля	1880 »	1.000,000 » »
» Донецкой . . . . .	28 Февраля	1880 )	450,000 » »
	19 Декабря	1880 )	

Здѣсь не упоминается о тѣхъ суммахъ, которыми покрыты были дефициты по многимъ дорогамъ за прежнее время, до 1876 года, принятаго Коммисіей за начало своихъ изслѣдованій. Суммы эти включены въ образованные уже дополнительные облигаціонные капиталы обществъ въ числѣ разныхъ другихъ суммъ, а потому выдѣленіе ихъ представило бы нѣкоторыя затрудненія, тѣмъ болѣе, что въ номинальныя суммы дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ вошли вмѣстѣ съ капитальными суммами долговъ обществъ Правительству наросшіе на нихъ проценты и потери при реализаціи означенныхъ капиталовъ.

Выясненіе причинъ образованія дефицитовъ по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ составляло одну изъ задачъ Правительственныхъ Коммисій, производившихъ ревизію отчетности желѣзнодорожныхъ обществъ. Указываемыя ими причины весьма разнообразны, но при обобщеніи ихъ, сдѣланномъ Коммисіею, они представили слѣдующія главнѣйшія группы:

- 1) Несоразмѣрность съ валовымъ доходомъ расходовъ по эксплуатаціи, вызывавшихся усиленнымъ текущимъ ремонтомъ дороги, который требовался изъ года въ годъ, вслѣдствіе неудовлетворительнаго первоначальнаго сооруженія дороги.
- 2) Ошибочность расчетовъ строителей относительно дѣятельности нѣкоторыхъ дорогъ. Доходность такихъ дорогъ оказалась несоотвѣтствующею затраченнымъ на ихъ сооруженіе капиталамъ.
- 3) Конкуренція со стороны сосѣднихъ дорогъ.
- 4) Сооруженіе новыхъ линій дорогъ, давшихъ другое направленіе грузамъ.
- 5) Нехозяйственность въ веденіи дѣла эксплуатаціи.

Чтобы избавить Правительство отъ всѣхъ тяжкихъ для него послѣдствій, которыя влечетъ за собою убыточная эксплуатація желѣзныхъ дорогъ, Коммисія видитъ только двѣ вполне дѣйствительныхъ въ этомъ отношеніи мѣры. Это—отобраніе дорогъ въ правительственное распоряженіе для передачи въ эксплуатацію другимъ обществамъ желѣзныхъ дорогъ и отдача ихъ въ аренду. По мнѣнію Коммисіи необходимо, не теряя времени, подвергнуть всестороннему обсужденію вопросъ: къ какимъ именно изъ бездоходныхъ или малоходныхъ дорогъ и въ какой формѣ должны быть примѣнены означенныя мѣры. Оставлять же эксплуатацію такихъ дорогъ, какъ Лозово-Севастопольская или Ряжско-Вяземская, въ рукахъ настоящихъ обществъ значило бы ухудшать дѣло.

Для нагляднаго представленія о томъ, на сколько хозяйственно эксплуатируются наши желѣзныя дороги, достаточно сравнить цифры расхода эксплуатаціи на версту пути съ расходомъ на версту полезнаго пробѣга поѣздовъ или поѣздо-версту. Для такого сравненія однакожь было бы рисковано брать цифры 1876, 1877 и 1878 годовъ, когда, по случаю усиленныхъ воинскихъ перевозокъ съ одной стороны и измѣненія направленія движенія грузовъ съ другой, большая часть желѣзныхъ дорогъ выведены были изъ обыкновенныхъ нормъ расходовъ на потребности эксплуатаціи, а потому Коммисія полагаетъ, для полученія болѣе правильныхъ результатовъ сравненія, привести въ нижеслѣдующей таблицѣ стоимость поѣздо-версты по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ за 1879 и 1880 годы, когда дѣятельность дорогъ приняла уже нормальный характеръ.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Расходъ по эксплоатаціи на версту пути въ средней цифрѣ за 1876 -1879 г.	Расходъ на поѣздо-версту.	
		1879 г.	1880 г.
	РУБ. КРЕД.	КОП. КРЕД.	КОП. КРЕД.
Николаевская . . . . .	20.262	131,18	144,60
Царскосельская . . . . .	14.253	220,00	215,10
Рязанско-Козловская . . . . .	14.083	146,41	148,73
Донецкая . . . . .	11.702	146,92	157,55
Московско-Курская . . . . .	10.985	140,26	141,23
Московско-Рязанская . . . . .	10.700	117,84	125,85
Орловско-Грязская . . . . .	9.477	175,10	192,35
Варшавско-Вѣнская . . . . .	9.274	151,88	158,69
Лодзинская . . . . .	8.963	413,34	383,23
Московско-Нижегородская . . . . .	8.597	117,47	117,12
Курско-Харьково-Азовская . . . . .	8.447	164,99	166,35
Риго-Динабургская . . . . .	8.006	258,92	199,95
Варшавско-Тереспольская . . . . .	7.771	180,69	170,64
Динабурго-Витебская . . . . .	7.363	112,67	137,46
Козлово-Воронежско-Ростовская . . . . .	7.273	180,24	192,18
Варшавско-Бромбергская . . . . .	7.223	254,46	269,54
Орловско-Витебская . . . . .	7.127	117,34	145,38
Рыбинско-Болгоговская . . . . .	7.011	114,34	120,33
Тамбово-Козловская . . . . .	6.730	155,61	185,60
С.-Петербурго-Варшавская . . . . .	6.628	143,09	132,43
Юго-Западная . . . . .	6.498	185,04	187,14
Тамбово-Саратовская . . . . .	6.469	181,28	207,03
Рязско-Моршанская . . . . .	6.386	100,00	161,34
Московско-Брестская . . . . .	6.305	149,94	141,25
Балтійская . . . . .	5.694	130,72	123,00
Закавказская . . . . .	5.677	225,05	297,46
Курско-Кіевская . . . . .	5.551	128,49	136,83
Ландварово-Роменскій уч. . . . .	5.456	156,25	163,87
Харьково-Николаевская . . . . .	5.237	167,22	187,73
Лозово-Севастопольская . . . . .	4.982	172,08	226,31
Ростово-Владикавказская . . . . .	4.613	203,85	223,24

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Расходъ по эксплоатаціи на версту пути въ средней цифрѣ за 1876—1879г.	Расходъ на поѣздо-версту.	
		1879 г.	1880 г.
	РУБ. КРЕД.	КОП. КРЕД.	КОП. КРЕД.
Грязе-Царицынская . . . . .	4.593	191,38	219,19
Рязско-Вяземская . . . . .	4.425	151,34	147,83
Сестрорѣцкая . . . . .	4.386	149,50	161,07
Либавскій уч. . . . .	4.291	161,23	166,43
Фастовская . . . . .	4.288	174,30	176,33
Оренбургская . . . . .	4.108	161,6 <sup>0</sup>	196,61
Митавская . . . . .	3.883	176,29	180,32
Моршанско-Сызранская . . . . .	3.868	150,52	148,74
Привислянская . . . . .	3.632	153,34	164,19
Московско-Ярославская . . . . .	3.588	118,58	122,63
Константиновская . . . . .	3.037	190,28	265,02
Уральская . . . . .	2.972	203,68	221,60
Ливенская . . . . .	2.794	150,23	175,83
Новоторжская . . . . .	2.685	143,05	145,80
Шуйско-Ивановская . . . . .	2.601	255,22	134,20
Риго-Туккумская . . . . .	2.461	141,74	155,04
Новгородская . . . . .	2.265	123,12	119,50
Боровичская . . . . .	1.810	230,44	213,91
Ярославско-Вологодскій уч. . . . .	1.522	95,76	110,21

Изъ приведенныхъ данныхъ оказывается, что поѣздо-верста по Лодзинской желѣзной дорогѣ обходится вдвое дороже, чѣмъ по большинству дорогъ, то есть почти въ 4 руб. кред. Затѣмъ на восьми дорогахъ стоимость поѣздо-версты обходилась въ теченіи двухъ разсматриваемыхъ лѣтъ дороже 2 руб. кред. Дороги эти: Варшавско-Бромбергская, Закавказская, Риго-Динабургская, Царскосельская, Ростово-Владикавказская, Боровичская, Уральская и Константиновская. На всѣхъ остальныхъ дорогахъ стоимость поѣздо-версты колеблется между 2 руб. и 1 руб. 3 коп. кред. Самая меньшая цифра стоимости поѣздо-версты принадлежитъ Ярославско-Вологодскому участку Московско-Ярославско-Вологодской дороги, а именно 102,98 коп. кред.

Нельзя не замѣтить, что стоимость поѣздо-версты иногда значительно разнится на дорогахъ сосѣднихъ и работающихъ при совершенно одинаковыхъ условіяхъ, какъ, напримѣръ, по дорогѣ Риго-Динабургской стоимость эта равняется, въ среднемъ выводѣ за два года, 229,44 коп. кред., а по дорогѣ Динабурго-Витебской — 125,06 коп. кред.

## ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Высочайше учрежденная Коммисія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи съ первыхъ шаговъ своей дѣятельности вынесла твердое убѣжденіе, что финансовыя затрудненія, въ которыхъ находится большинство нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, служатъ одною и едва-ли не главнѣйшею изъ тѣхъ причинъ, по которымъ значительная уже въ Имперіи сѣтъ желѣзныхъ дорогъ, для сооруженія которой Правительство принесло громадныя жертвы и силою вещей продолжаетъ ежегодно дѣлать на нее новыя обременительныя затраты, не удовлетворяетъ во многихъ отношеніяхъ экономическимъ и стратегическимъ потребностямъ страны.

Исходя изъ этого убѣжденія, Коммисія, какъ было уже упомянуто въ объяснительной запискѣ, приложенной къ первой части настоящаго труда, признала вполне необходимымъ, въ числѣ прочихъ своихъ работъ, приступить также къ выясненію финансоваго положенія каждаго изъ обществъ желѣзныхъ дорогъ, войти въ оцѣнку обязательствъ, принятыхъ въ отношеніи ихъ Правительствомъ, и опредѣлить во всѣхъ видахъ степень денежнаго участія государства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ.

Въ той же объяснительной запискѣ указаны источники, къ которымъ обратилась Коммисія для выполненія своей задачи. Источники эти представили большинство данныхъ, можно сказать, въ видѣ сыраго матеріала, группировка котораго потребовала значительнаго труда и времени. Трудъ оказался тѣмъ болѣе сложнымъ, что до сихъ поръ еще не были составляемы оффиціальныя сборники разнаго рода данныхъ для опредѣленія финансовыхъ средствъ и оцѣнки денежныхъ оборотовъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Нѣкоторые изданные до настоящаго времени печатныя труды о желѣзныхъ дорогахъ, если и касались ихъ финансовъ, то только съ цѣлью разрѣшенія другихъ вопросовъ, преимущественно техническаго характера. Для цѣлей-же Коммисіи нужны были не только данныя, представлявшія всю исторію сооруженія и дѣятельности каждой изъ дорогъ, съ помощью которыхъ она имѣла бы возможность составить безошибочное сужденіе о функціи той или другой линіи во всей желѣзнодорожной сѣти, но и данныя, посредствомъ которыхъ можно было бы взвѣсить финансовыя средства дорогъ и опредѣлить—на сколько эти средства достаточны для дальнѣйшаго развитія каждой линіи въ направленіи наиболѣе желательномъ для интересовъ государственныхъ, общественныхъ и торгово-промышленныхъ. Именно такого рода систематическихъ данныхъ Коммисія не нашла ни въ одномъ изъ оффиціальныхъ источниковъ, ни въ дѣлахъ и въ счетахъ правительственныхъ учреждений, поставленныхъ въ прямыя отношенія къ желѣзнодорожному дѣлу, ни въ отчетахъ самихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, тогда какъ назначеніе послѣднихъ и состоитъ въ изложеніи всѣхъ свѣдѣній, необходимыхъ для полнаго представленія о состояніи дороги въ отчетномъ году и о дѣятельности ея за все время своего существованія.

Такимъ образомъ составленное Коммисіею «Финансовое Положеніе русскихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ» есть первая попытка всесторонняго изслѣдованія финансовой стороны нашего желѣзнодорожнаго дѣла по каждому обществу порознь и съ точки зрѣнія государственной. Конечно, эта первая попытка, какъ и всякое начинаніе, заключаетъ въ себѣ нѣсколько несовершенствъ, въ ней



замѣтно отсутствіе данныхъ по нѣкоторымъ довольно важнымъ вопросамъ, которыхъ Коммисія не могла извлечь изъ имѣвшагося въ ея рукахъ матеріала, но тѣмъ не менѣе, Коммисія полагаетъ, что трудомъ своимъ она положила начало для достиженія существенныхъ результатовъ.

Въ первой части «Финансоваго Положенія русскихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ», напечатанной въ началѣ прошлаго 1881 года и заключающей въ себѣ данныя, опредѣляющія финансовое положеніе каждаго изъ обществъ (въ 51 таблицахъ), Коммисія поставила себѣ, между прочимъ, задачею—выяснить сложные расчеты ихъ съ Правительствомъ. Такъ какъ отчеты правленій обществъ желѣзныхъ дорогъ не дали по этому предмету почти никакихъ свѣдѣній, то вошедшія въ составъ первой части труда Коммисіи таблицы по отношенію къ расчетамъ обществъ съ Правительствомъ составлены исключительно по свѣдѣніямъ, извлеченнымъ изъ счетовъ и книгъ Особенной Канцеляріи Министерства Финансовъ по кредитной части, отчетовъ Государственнаго Контроля по исполненію государственныхъ росписей, исполнительныхъ расцѣпочныхъ вѣдомостей по сооруженію дорогъ и дѣлъ Министерства Путей Сообщенія. Слѣдовательно таблицы эти представляютъ цифры, принимаемыя правительственными учрежденіями за основаніе при всѣхъ новыхъ расчетахъ съ желѣзнодорожными обществами. Но такъ какъ Коммисія получала отъ правленій обществъ неоднократныя заявленія о томъ, что способы, принятыя въ Министерствѣ Финансовъ для исчисленій по долгамъ обществъ Правительству, не соотвѣтствуютъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ постановленіямъ ихъ уставовъ, то она сочла справедливымъ выслушать и голосъ обществъ, — на сколько они сами считаютъ точными заключающіяся въ таблицахъ цифры, исчисленныя правительственными органами? Съ этою цѣлью таблицы по каждому обществу, по распоряженію Его Сіятельства, Предсѣдателя Коммисіи, генералъ-адъютанта Графа Э. Т. Баранова, препровождены были въ правленія обществъ съ тѣмъ, чтобы они свѣрили ихъ съ своими собственными счетами и возвратили ихъ въ Коммисію съ замѣчаніями и дополненіями, которыя они признаютъ нужными въ нихъ сдѣлать.

Правленія обществъ, за исключеніемъ весьма немногихъ изъ нихъ, представили въ Коммисію возраженія противъ вѣрности занесенныхъ въ таблицы цифръ долговъ обществъ Правительству и суммъ начисленныхъ на нихъ процентовъ. Но главнѣйшія несогласія въ счетахъ обществъ со счетами Правительства, по заявленію правленій, относятся къ расчетамъ за переданный обществамъ подвижной составъ и желѣзнодорожныя принадлежности правительственнаго заказа. Счета эти, какъ было объяснено уже, ведутся съ обществами Министерствомъ Путей Сообщенія.

Разногласіе по расчетамъ съ желѣзнодорожными обществами, въ исчисленіяхъ Кредитной Канцеляріи и Министерства Путей Сообщенія съ одной стороны и правленій обществъ съ другой, вынудило Коммисію обратиться къ изслѣдованію причинъ такого разногласія. Одни изъ причинъ поддались разьясненію и эти разьясненія подробно изложены въ подлежащихъ отдѣлахъ второй части «Финансоваго Положенія». Другія же не могли быть разьяснены, главнымъ образомъ вслѣдствіе того, что большинство отчетовъ обществъ за прежніе годы необревизованы.

Между прочимъ при повѣркѣ Коммисіей многихъ изъ заявленныхъ правленіями обществъ возраженій, противъ правильности правительственныхъ исчисленій нѣкоторыхъ суммъ и процентовъ на нихъ, обнаружился тотъ фактъ, что общества въ своихъ исчисленіяхъ не установили соглашенія съ правительственными учрежденіями въ приемахъ и срокахъ для однообразія исчисленій. Отъ этого неправильности въ показаніяхъ многихъ суммъ, повторяемыя изъ года въ годъ, образовали довольно значительныя разности между итогами, исчисленными правительственными органами, и значащимся по счетамъ правленій обществъ. Такое положеніе дѣла еще болѣе убѣдило Коммисію въ необходимости приведенія расчетовъ обществъ желѣзныхъ дорогъ въ Правительствомъ въ строгую систему и сосредоточенія ихъ непосредственно въ вѣдѣніи одного Министерства Финансовъ.

По мнѣнію Коммисіи самымъ неотложнымъ дѣломъ въ этомъ отношеніи должно быть *установленіе точныхъ цифръ по расчетамъ съ обществами за прежнее время*, которыя могли бы

служить точкою отправленія для всѣхъ будущихъ исчисленій. Дѣло это потребуетъ, разумѣется, весьма сложнаго труда, такъ какъ предварительно должна быть произведена повѣрка всѣхъ необрезованныхъ желѣзнодорожныхъ отчетовъ за предшествовашіе годы. А по заявленію Государственнаго Контроля изъ числа отчетовъ за 569 эксплуатационныхъ лѣтъ по всѣмъ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, считая по 1881 годъ, до настоящаго времени обревизовано ихъ только за 126 лѣтъ, ревизуются теперь за 72 года и остается совсѣмъ неповѣренныхъ за 371 годъ. Если же принять въ соображеніе, что послѣ каждаго истекшаго года прибавляется новыхъ 45 отчетовъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ, подлежащихъ ревизіи, то одни уже эти данныя указываютъ, что дальнѣйшая медленность въ этомъ важномъ для интересовъ государства дѣлѣ немислима, тѣмъ болѣе, что общества желѣзныхъ дорогъ во всѣхъ недоразумѣніяхъ, возникающихъ по поводу часто совершенно неправильнаго расходованія ими суммъ, подлежащихъ взносу въ Государственное Казначейство, или при заявленіяхъ ихъ объ отпускѣ имъ тѣхъ или другихъ суммъ отъ Правительства, обыкновенно ссылаются на то обстоятельство, что безъ ревизіи ихъ отчетовъ нельзя составлять заключенія о неправильности ихъ дѣйствій или требованій.

Но самыми неблагоприятными послѣдствіями отсталости ревизіи, по изслѣдованію Коммисіи, оказались: невозможность противодѣйствія со стороны Правительства относительно производства чрезмѣрныхъ расходовъ по эксплуатациіи дорогъ, въ ущербъ чистаго ихъ дохода, и невозможность точной повѣрки требуемыхъ обществами суммъ въ счетъ правительственной гарантіи процентовъ и погашенія по ихъ акціямъ и облигаціямъ.

На такого рода недостатки въ веденіи правительственныхъ денежныхъ расчетовъ съ желѣзнодорожными обществами дали указанія таблицы, вошедшія въ первую часть составленнаго Коммисіею «Финансоваго Положенія русскихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ».

При составленіи второй части этого труда, вмѣщающей общіе выводы и заключенія Коммисіи о финансовомъ положеніи обществъ желѣзныхъ дорогъ и объ участіи Правительства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, приняты были въ соображеніе возраженія правленій обществъ противъ данныхъ, вошедшихъ въ финансовыя таблицы первой части, при чемъ возраженія эти подверглись тщательной повѣркѣ со стороны Коммисіи. Кромѣ того для большей современности выводовъ включены въ исчисленія Коммисіи всѣ измѣненія, происшедшія въ финансовомъ положеніи каждаго изъ обществъ желѣзныхъ дорогъ въ теченіе 1880 и 1881 годовъ, а также сдѣланы ссылки на разнаго рода мѣры, принятыя Правительствомъ по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ за означенные годы и даже за первую половину текущаго 1882 года.

Выводы свои и заключенія по желѣзнодорожнымъ финансовымъ вопросамъ Коммисія подраздѣлила на семь отдѣловъ, соотвѣственно семи различнымъ видамъ денежнаго участія Правительства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ.

#### **I. Изслѣдованіе образованія основныхъ и дополнительныхъ, облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ.**

Правительство, руководимое мыслью доставить Имперіи въ возможно скорѣйшемъ времени сѣть желѣзныхъ дорогъ въ главнѣйшихъ направленіяхъ, приняло широкое участіе какъ въ образованіи самихъ обществъ для постройки и эксплуатациіи дорогъ, такъ и въ реализаціи ихъ капиталовъ на западно-европейскихъ денежныхъ рынкахъ.

По исчисленію Коммисіи общая сумма всѣхъ основныхъ и дополнительныхъ, облигаціонныхъ и акціонерныхъ номинальныхъ капиталовъ обществъ опредѣлилась, какъ было объяснено, въ 1.651.525.033,50 руб. кред., изъ которой только 11,02% образованы были безъ прямаго участія

Правительства. Но часть акцій и облигацій, составляющих эти послѣдніе капиталы, приобрѣтены Правительствомъ съ цѣлью воспособленія обществамъ, такъ что остается самая незначительная доля желѣзнодорожныхъ капиталовъ, въ которыхъ не участвуетъ Правительство.

Содѣйствіе Правительства въ образованіи желѣзнодорожныхъ капиталовъ выражалось въ самыхъ разнообразныхъ формахъ. Правительство строило желѣзныя дороги на средства государства и потомъ передавало эти сооруженія въ эксплуатацію обществамъ, дѣлало заграничныя займы для безостановочной дальнѣйшей постройки дорогъ, облегчало помѣщеніе на главныхъ рынкахъ Европы выпущенныхъ обществами процентныхъ, бумагъ чрезъ распространеніе на нихъ правительственной гарантіи въ отношеніи приносимаго ими извѣстнаго чистаго годоваго дохода, и, наконецъ, приняло на себя даже реализацію капиталовъ обществъ посредствомъ консолидированныхъ займовъ.

Но по мѣрѣ увеличенія движенія на желѣзныхъ дорогахъ на многихъ изъ нихъ оказались или ошибки въ устройствѣ первоначальныхъ линій, или сила дорогъ не соотвѣтствовала степени движенія, которое вызывалось мѣстными требованіями, или чрезъ нѣсколько лѣтъ существованія дорогъ потребовался на нихъ усиленный капитальный ремонтъ, вслѣдствіе того, что общества, процентныя бумаги которыхъ были гарантированы Правительствомъ, не прилагали особыхъ заботъ къ поддержанію своихъ дорогъ въ должномъ порядкѣ. Всѣ эти и нѣкоторыя другія обстоятельства потребовали производства значительныхъ новыхъ работъ на дорогахъ или усиленія ихъ. Для покрытія расходовъ по этимъ работамъ образованы были по многимъ обществамъ дополнительные облигаціонные капиталы.

Значительная цифра этихъ капиталовъ, а также отпускъ кромѣ того еще особыхъ суммъ со стороны Правительства на усиленіе нѣкоторыхъ дорогъ, между тѣмъ какъ дороги эти по прежнему оставались въ неудовлетворительномъ состояніи, побудили Коммисію обратить особое вниманіе на изслѣдованіе поводовъ къ разрѣшенію дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ.

Коммисіею выяснено, что кромѣ усиленія перевозочной способности дорогъ поводами къ увеличенію облигаціонныхъ капиталовъ обществъ служили:

а) Зачетъ въ облигаціонный капиталъ суммъ, израсходованныхъ временно изъ дохода отъ эксплуатаціи на производство разнаго рода работъ, особенно по требованію Министерства Путей Сообщенія.

б) Покрытіе дефицитовъ.

Во время своихъ изслѣдованій Коммисія получала заявленія отъ управленій желѣзныхъ дорогъ, что во многихъ работахъ, произведенныхъ по требованію Министерства Путей Сообщенія, не ощущалось дорогами особой надобности, что дороги могли бы успѣшно эксплуатироваться и безъ этихъ работъ. Такъ, на примѣръ, потребованы были Министерствомъ отъ многихъ дорогъ безъ настоятельной для того необходимости: сплошная замѣна желѣзныхъ рельсовъ стальными, укладка новыхъ рельсовъ на запасныхъ станціонныхъ путяхъ, установленіе одинаковыхъ нормъ числа служащихъ на главныхъ и второстепенныхъ линіяхъ, безъ сопоставленія этой нормы съ силою дѣятельности дороги. Министерство Финансовъ не могло противиться производству расходовъ по исполненію означенныхъ требованій Министерства Путей Сообщенія, такъ какъ они постоянно обуславливались безопасностью движенія. Конечно, Министерство Путей Сообщенія, преслѣдуя чисто техническія цѣли въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, не считало своею обязанностью взвѣшивать финансовыя стороны въ своихъ требованіяхъ и входить въ оцѣнку средствъ обществъ, которыя были необходимы для безотлагательнаго ихъ выполненія, а между тѣмъ общества ставились Министерствомъ часто въ затрудненіе относительно изысканія источниковъ на непредвидѣнные для нихъ расходы и въ такихъ случаяхъ обыкновенно расходовали свой доходъ отъ эксплуатаціи. Самое увеличеніе облигаціонныхъ капиталовъ отягощало многія общества, такъ какъ происходившее отъ этого возрастаніе суммъ по платежамъ процентовъ и погашенія на капиталъ уменьшало ежегодный чистый доходъ отъ эксплуатаціи. При недостаточ-

ности же чистаго дохода увеличивались и приплаты Правительства въ счетъ гарантіи. Такимъ образомъ Министерство Путей Сообщенія вызывало нѣкоторые расходы со стороны государства, безъ которыхъ можно было бы обойтись. Во всякомъ случаѣ надобность въ этихъ расходахъ не была установленнымъ порядкомъ разсмотрѣна.

Такой видъ расходовъ, очевидно, нарушалъ и существующія коренныя постановленія о расходованіи суммъ Государственнаго Казначейства, потому что расходы эти производились безъ вѣдома Государственнаго Совѣта.

Точно также Коммисія считаетъ отяготительною мѣрою для обществъ желѣзныхъ дорогъ и для государства увеличеніе облигаціонныхъ капиталовъ для зачета въ нихъ суммъ, отпущенныхъ обществамъ на покрытіе дефицитовъ. Такъ какъ дополнительные облигаціонные капиталы дорогъ, за весьма малыми исключеніями, гарантированы Правительствомъ и вошли въ составъ консолидированныхъ облигацій, то, разумѣется, при совершенной бездоходности дорогъ вся тяжесть уплаты процентовъ и погашенія на такіе капиталы ложится на Правительство, а за обществами записываются недоимки, безъ всякой надежды на ихъ возмѣщеніе въ будущемъ, особенно по дорогамъ старымъ, слабая дѣятельность которыхъ уже вполне опредѣлилась, какъ напримѣръ, по Рязско-Вяземской дорогѣ, обществу которой съ 1876 года выдано отъ Правительства, кромѣ другихъ ссудъ, 2.400,000 рублей собственно на покрытіе дефицитовъ, съ зачетомъ этой суммы въ дополнительный облигаціонный капиталъ.

Обращеніе на облигаціонный капиталъ долговъ дорогъ, при очевидной ихъ неоплатности, по мнѣнію Коммисіи, представляется мѣрою совершенно искусственною, которая неудобна еще и въ томъ отношеніи, что посредствомъ ея снимается съ обществъ нравственная отвѣтственность за дурное направленіе ихъ дѣлъ. По этому Коммисія полагаетъ, что вопросъ объ увеличеніи облигаціонныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ долженъ подлежать особой тщательной разработкѣ съ общефинансовой точки зрѣнія.

## II. Исчисленіе стоимости сооруженія всей сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи.

Опредѣливъ способы, которые приняты были для образованія и реализаціи капиталовъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, а также номинальныя суммы этихъ капиталовъ, Коммисія считала въ тоже время необходимымъ исчислить въ наиболѣе точныхъ цифрахъ суммы, дѣйствительно употребленныя на сооруженіе каждой изъ дорогъ въ отдѣльности, и общую стоимость всей сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи.

Исчисленія эти, по мнѣнію Коммисіи, могли имѣть двоякое значеніе:

- а) съ помощью ихъ должны были опредѣлиться суммы, затраченныя на сооруженіе дорогъ сверхъ капиталовъ, изъ постороннихъ источниковъ;
- б) Можно было выяснитъ по какимъ дорогамъ первоначальное сооруженіе оказалось несоотвѣтствующимъ потребностямъ движенія по нимъ, вслѣдствіе чего явилась необходимость въ дополнительныхъ для нихъ затратахъ.

Для полученія и обзора данныхъ о дѣйствительно затраченныхъ суммахъ на постройку желѣзныхъ дорогъ Коммисія обратилась прежде всего къ техническимъ исполнительнымъ расцѣпочнымъ вѣдомостямъ, по которымъ производилось самое сооруженіе дорогъ. Но, къ сожалѣнію, такихъ вѣдомостей для многихъ, и особенно для болѣе старыхъ дорогъ нашей сѣти, въ Министерствѣ Путей Сообщенія вовсе не оказалось.

Такимъ образомъ Коммисія въ самомъ началѣ этой работы поставлена была въ затрудненіе относительно извлеченія точныхъ данныхъ для опредѣленія по нимъ стоимости постройки каждой

изъ дорогъ и должна была остановиться на данныхъ, посредствомъ которыхъ могла получить только исчисленія съ наибольшимъ приближеніемъ къ дѣйствительности. При этихъ исчисленіяхъ были приняты въ расчетъ:

а) суммы, дѣйствительно полученныя обществами отъ реализаціи ихъ основныхъ и дополнительныхъ капиталовъ, но только тѣхъ, которые были реализованы при посредствѣ Правительства; остальные же капиталы принимались въ номинальныхъ ихъ цифрахъ;

б) всѣ суммы, выданныя обществамъ отъ Правительства въ видѣ разнаго рода ссудъ на усиленіе дорогъ и вообще на строительныя надобности.

На основаніи такого рода исчисленій стоимость сооруженія всей нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ къ 1-му Января 1881 года, протяженіемъ въ 21.411,994 верстъ, опредѣлилась въ 1.748.027.388 рублей кред., то-есть въ суммѣ, значительно превышающей сумму номинальныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, которая по исчисленію Коммисіи, какъ было упомянуто уже, составляла къ тому же времени, то есть къ 1-му Января 1881 года, 1.651.525.033 руб. кред., а вмѣстѣ съ авансами, отпущенными обществамъ въ счетъ предполагаемыхъ увеличеній облигаціонныхъ капиталовъ, — 1.712.395.928,30 руб. кред.

Сопоставляя эти два итога, окажется между ними разность въ суммѣ 35.631.459,70 руб. кред. Эта послѣдняя сумма представляетъ стоимость сооруженій на желѣзныхъ дорогахъ, произведенныхъ изъ источниковъ ясно необозначенныхъ и невыдѣленныхъ по балансамъ отчетовъ управленій обществъ изъ общихъ средствъ сооруженія. Такими источниками могли быть: запасные капиталы, сбереженія обществъ и эксплуатационный доходъ. Но такъ какъ отчисленія въ запасные капиталы не составили еще значительныхъ суммъ, а сбереженія существуютъ на весьма немногихъ дорогахъ, то по этому означенная сумма 35.631.459,70 руб. кред. почти вся сполна должна составлять затрату на дополнительныя сооруженія по желѣзнымъ дорогамъ ихъ эксплуатационнаго дохода, которая не зачтена еще въ облигаціонные капиталы обществъ.

Въ дѣйствительности сумма затратъ эксплуатационнаго дохода въ дѣло сооруженія дорогъ должна значительно превышать приведенную разность между двумя итогами, потому что стоимость сооруженія многихъ дорогъ исчислена Коммисіею только приблизительно, по номинальнымъ суммамъ ихъ капиталовъ, а не по тѣмъ суммамъ, которыя выручены обществами отъ реализаціи ихъ.

Во всякомъ случаѣ изъ сопоставленія между собою двухъ полученныхъ Коммисіею итоговъ ясно вытекаетъ фактъ расходованія въ немалой степени дохода отъ эксплуатации желѣзныхъ дорогъ на строительныя ихъ надобности. Всѣ же затраты дохода отъ эксплуатации на этотъ предметъ отзывались большою невыгодою для Правительства, такъ какъ оно должно было косвенно пополнять эти затраты въ видѣ ежегодныхъ приплатъ въ счетъ гарантированныхъ имъ процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ обществъ.

Сравненіе стоимости сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи со стоимостью иностранныхъ дорогъ привело Коммисію къ тому выводу, что въ общей сложности постройка нашей желѣзнодорожной сѣти обошлась дешевле, чѣмъ въ главныхъ европейскихъ государствахъ. Средняя стоимость версты нашихъ дорогъ опредѣлилась въ 70.306 руб. мет., тогда какъ въ Западной Европѣ эта стоимость колеблется между 162.502 руб. мет. (Англія) и 25.518 руб. мет. (Норвегія).

Однакожь нѣкоторыя изъ нашихъ дорогъ обошлись постройкою значительно дороже приведенной средней стоимости версты. Такъ, стоимость версты Николаевской дороги доходитъ до 237.171 руб. мет. И затѣмъ дороже 100.000 руб. мет. обошлась верста пути по дорогамъ — Царскосельской, Сестрорѣцкой, Путиловской, Московско-Курской и С.-Петербурго-Варшавской.

Такимъ образомъ самыми дорогими дорогами въ Россіи оказались строенныя Правительствомъ и короткія линіи, прилегающія къ Петербургу. Вообще же слѣдуетъ замѣтить, что болѣе старыя

дороги, сооруженныя до 1869 года, обошлись значительно дороже построенныхъ въ послѣднее десятилѣтіе, то-есть, когда Правительство приняло на себя посредничество въ дѣлѣ реализаціи процентныхъ бумагъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

### III. Изслѣдованіе образованія долговъ желѣзнодорожныхъ обществъ Правительству по гарантіи ихъ акцій и облигацій.

Широкое распространеніе правительственной гарантіи на процентныя бумаги желѣзнодорожныхъ обществъ повело государство къ весьма значительнымъ затратамъ и притомъ къ затратамъ безсрочнымъ, съ самыми неопредѣленными надеждами на ихъ возмѣщеніе въ будущемъ.

Сумма всѣхъ гарантированныхъ Правительствомъ капиталовъ обществъ желѣзныхъ дорогъ въ томъ или другомъ размѣрѣ процентовъ дохода и погашенія, по исчисленію Коммисіи, выразилась въ 1.301.823.398,17 руб. кред., а полный по нимъ размѣръ ежегодной гарантіи составлялъ къ 1-му Января 1881 года 63.993.468,32 руб. кред. Со включеніемъ же въ эту послѣднюю сумму еще процентовъ и погашенія, выплачиваемыхъ Правительствомъ по облигаціямъ Николаевской желѣзной дороги, 7.200.000 руб. кред., окажется, что Правительство приняло на себя обязательство ежегоднаго платежа, при недостаткѣ чистаго дохода съ желѣзныхъ дорогъ, процентовъ и погашенія по вышеозначенной суммѣ гарантированныхъ желѣзнодорожныхъ капиталовъ 71.193.468,32 руб. кред. Въ счетъ этой послѣдней суммы Правительство должно было производить платежей ежегодно въ среднемъ выводѣ болѣе 50%. По этому долги обществъ Правительству по гарантіи ихъ процентныхъ бумагъ возрастаютъ съ каждымъ годомъ на весьма значительныя суммы, такъ что въ общей массѣ къ 1-му Января 1880 года они составляли 356.635.572,34 руб. кред.

Необходимость изысканія способовъ, чтобы приостановить сильное возрастаніе этихъ долговъ, признана была Коммисіею въ самомъ началѣ ея изслѣдованій. По этому Коммисія обратила особое вниманіе на изслѣдованіе порядка и основаній, принятыхъ обществами для исчисленія суммъ, требуемыхъ ими отъ Правительства для оплаты срочныхъ купоновъ по своимъ акціямъ и облигаціямъ, порядка выдачи обществамъ изъ Государственнаго Казначейства этихъ суммъ, а также порядка записей ихъ долгомъ за обществами, перевода изъ кредитной въ металлическую валюту и начисленія на нихъ процентовъ.

Изслѣдованія Коммисіи выяснили по этому предмету слѣдующее:

1) Размѣръ приплатъ Правительства въ счетъ гарантированныхъ имъ процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ желѣзнодорожныхъ обществъ, кромѣ бездоходности нѣкоторыхъ дорогъ и несостоятельности другихъ въ перевозкѣ предъявляемыхъ имъ грузовъ, находится въ прямой зависимости отъ нехозяйственности въ производствѣ расходовъ по эксплуатаціи и отъ употребленія во многихъ случаяхъ чистаго дохода не на прямое его назначеніе.

2) Значительный размѣръ гарантированнаго Правительствомъ чистаго дохода по капиталамъ обществъ порождаетъ въ акціонерахъ вообще бездѣятельность и равнодушіе по отношенію къ успѣху своего предпріятія и къ лучшему устройству хозяйства на желѣзныхъ дорогахъ.

3) Въ требованіяхъ обществами суммъ, слѣдовавшихъ отъ Правительства въ счетъ платежей по гарантіи, допускались совершенно произвольныя исчисленія, вслѣдствіе отсутствія своевременной правительственной повѣрки этихъ требованій.

4) Министерство Финансовъ во многихъ случаяхъ, изъ опасенія, что несвоевременная оплата купоновъ отъ гарантированныхъ Правительствомъ процентныхъ бумагъ можетъ вредно повліять на курсъ этихъ бумагъ за границею, не подвергало строгой повѣркѣ требованій обществъ объ отпускѣ приплатъ по гарантіи, поступавшихъ изъ Министерства Путей Сообщенія.

Вообще Коммисія изъ своихъ изслѣдованій вынесла то убѣжденіе, что настоящій размѣръ пользованія обществами желѣзныхъ дорогъ правительственною гарантіею по своимъ капиталамъ весьма обременителенъ для Государственнаго Казначейства и если не будутъ приняты мѣры къ уменьшенію этого размѣра въ теченіи остальнаго концессионнаго времени, то государству будетъ нанесенъ громадный денежный ущербъ. Нельзя при этомъ не пожалѣть, что система краткосрочной гарантіи, ограниченной пятнадцатилѣтнимъ періодомъ, примѣнена была уже тогда, когда болѣе тридцати желѣзнодорожныхъ обществъ воспользовались гарантіею на все время ихъ существованія. Система краткосрочной гарантіи имѣетъ за собою тѣ преимущества, что, предоставляя предпріятіямъ извѣстное воспособленіе для ихъ развитія, она не налагаетъ тяжелаго обязательства на Правительство, оставляя за нимъ свободу дѣйствій—продолжить ли срокъ гарантіи, измѣнить-ли ея условія или вовсе отказаться отъ нея.

Коммисія пришла также къ заключенію, что допускавшаяся въ нѣкоторыхъ случаяхъ гарантія мѣстными земствами извѣстнаго дохода въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ доказала полную свою непримѣнимость, особенно къ большимъ линіямъ дорогъ. Возникшія между земствами и правленіями обществъ желѣзныхъ дорогъ пререканія, жалобы ихъ другъ на друга, запутанности въ расчетахъ, вынудили Правительство принимать обязательства земствъ по гарантіи на себя, такъ что въ настоящее время остается одинъ облигаціонный капиталъ Тамбово-Козловской дороги (2.000.000 руб. мет.), пользующійся гарантіею Тамбовскаго и Козловскаго уѣздныхъ земствъ.

Коммисія полагаетъ, что только путемъ самаго бдительнаго и всесторонняго наблюденія со стороны Правительства за оборотами обществъ желѣзныхъ дорогъ возможно облегчить тяжесть, лежащую на государствѣ по отношенію къ уплатѣ процентовъ и погашенія по гарантированнымъ имъ акціямъ и облигаціямъ обществъ. Установленіе предполагаемаго, организованнаго на новыхъ началахъ, правительственнаго контроля на желѣзныхъ дорогахъ должно, по мнѣнію Коммисіи, побудить и самыя желѣзнодорожныя общества съ большимъ вниманіемъ относиться къ своему хозяйству и заботиться о развитіи доходности своихъ предпріятій.

#### IV. Изслѣдованіе операций, производимыхъ изъ желѣзнодорожнаго фонда.

Сооруженіе сѣти желѣзныхъ дорогъ Правительство считало на столько важнымъ дѣломъ, что для безостановочной постройки линій, намѣченныхъ по плану сѣти, оно признало нужнымъ образовать особый источникъ средствъ, выдѣливъ его изъ государственной росписи. Изъ этого источника должны были выполняться какъ правительственные расходы—на изысканіе новыхъ линій дорогъ, на постройку утвержденныхъ линій и на устройство портовъ,—такъ и расходы на разнаго рода воспособленія обществамъ желѣзныхъ дорогъ. Источникомъ такимъ, образованнымъ въ 1866 году, былъ желѣзнодорожный фондъ. Образованіемъ его Правительство полагало также облегчить веденіе расчетовъ съ обществами, которые тогда уже начали значительно усложняться.

Для уясненія степени денежнаго участія Правительства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, во всѣхъ его видахъ, Коммисія должна была коснуться въ своихъ изслѣдованіяхъ и операций, производимыхъ изъ желѣзнодорожнаго фонда, а вмѣстѣ съ тѣмъ и разъяснить вопросъ—не покрывались-ли потребности желѣзныхъ дорогъ, кромѣ желѣзнодорожнаго фонда, еще изъ другихъ источниковъ государственныхъ средствъ?

По этому предмету Коммисія получила слѣдующія данныя:

Общая сумма всего долга казнѣ обществъ желѣзныхъ дорогъ, съ наросшими на нихъ процентами, къ 1 Января 1880 года, составляла 1.092.224.082 руб. кред.

Долгъ этотъ распадался на слѣдующія категоріи:

- 1) Суммы, выданныя обществамъ за счетъ ихъ облигаціонныхъ капиталовъ, оставленныхъ за Правительствомъ, и употребленныя на пріобрѣтеніе акцій и облигацій, выпущенныхъ самими обществами . 434.720.553,90 руб. кред.
- 2) Разнаго рода ссуды обществамъ изъ желѣзнодорожнаго фонда. 223.002.080,34 »
- 3) Издержки Правительства на изготовленіе желѣзнодорожныхъ принадлежностей, на постройку дорогъ, на производство изысканій и на прочіе расходы . . . . . 77.865.875,42 »
- 4) Долги обществъ Государственному Казначейству по выдачамъ имъ въ счетъ правительственной гарантіи процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ, выпущеннымъ обществами, и недоимки процентовъ и погашенія по облигаціямъ, оставленнымъ за Правительствомъ. 356.635.572,34 »

Изъ этого подраздѣленія долговъ обществъ желѣзныхъ дорогъ оказывается, что одна часть ихъ отнесена на желѣзнодорожный фондъ, а другая на Государственное Казначейство. Кромѣ того расчеты съ обществами по Государственному Казначейству ведутся въ металлической валютѣ и въ кредитной, а по желѣзнодорожному фонду сверхъ того въ нѣкоторыхъ случаяхъ и въ фунтахъ стерлинговъ. Наконецъ существуютъ долговые счета между самимъ фондомъ и Государственнымъ Казначействомъ.

Такимъ образомъ въ расчеты Правительства съ желѣзнодорожными обществами введены опять значительныя усложненія, которыхъ именно и надѣялись избѣгнуть посредствомъ образованія фонда. Если же принять въ соображеніе, что по самому фонду часть расчетовъ производится въ Министерствѣ Финансовъ, а другая, —именно расчеты съ обществами по передачѣ имъ подвижнаго состава и желѣзнодорожныхъ принадлежностей правительственнаго заказа, —лежитъ на обязанности Министерства Путей Сообщенія, то нельзя не прійти къ заключенію, что при такомъ порядкѣ расчетовъ съ обществами желѣзныхъ дорогъ трудно было достигнуть строгой точности и согласія въ веденіи записей и счетовъ.

Не входя въ подробное обсужденіе вопроса о томъ, —на сколько необходимо дальнѣйшее существованіе фонда, —Коммисія считала долгомъ остановить свое вниманіе на настоящемъ положеніи его средствъ. Къ 1 Января 1881 года въ фондѣ, при долгѣ Государственному Казначейству въ 137.875.702,39 руб. кред., состояло суммъ 77.536.106,19 руб. кред., изъ нихъ произведено расходовъ на 57.193.916,54 руб. кред. и къ концу 1880 года оставалось наличныхъ суммъ на 20.342.289,65 руб. кред. Если же принять въ расчетъ, что въ средствахъ фонда числится на 116.400.000 руб. кред. нереализованныхъ облигаціонныхъ капиталовъ обществъ, то въ немъ окажется не остатокъ, а напротивъ не будетъ доставать 96.057.710,35 руб. кред. При такомъ состояніи фонда естественно, что для удовлетворенія всякихъ новыхъ нуждъ желѣзнодорожныхъ обществъ онъ долженъ обращаться за средствами въ Государственное Казначейство. Изъ этого положенія дѣла вытекаетъ фактъ, что желѣзнодорожный фондъ не можетъ своими собственными средствами производить тѣ финансовыя операціи, для которыхъ собственно и былъ онъ образованъ.

Раздробленіе веденія расчетовъ съ обществами желѣзныхъ дорогъ между нѣсколькими учрежденіями, по мнѣнію Коммисіи, препятствуетъ съ одной стороны веденію постояннаго баланса по движенію суммъ, затраченныхъ Государствомъ на желѣзныя дороги, а съ другой группировкѣ по каждому обществу всѣхъ расчетовъ съ ними Правительства. Въ виду того, что долги желѣзнодорожныхъ обществъ Правительству съ каждымъ годомъ возрастаютъ, а расчеты по этимъ долгамъ все болѣе и болѣе усложняются, Коммисія полагаетъ необходимыми слѣдующія мѣры:

- 1) сосредоточеніе всѣхъ безъ исключенія денежныхъ расчетовъ Правительства съ обществами, какъ уже было высказано, въ одномъ изъ учреждений Министерства Финансовъ;



2) установление болѣе упрощенной системы для веденія этихъ расчетовъ;

3) обязательное веденіе этихъ расчетовъ въ той валютѣ, въ которой опредѣлены капиталы обществъ.

#### V. Изслѣдованіе платежныхъ средствъ желѣзнодорожныхъ обществъ по срочнымъ взносамъ и по долгамъ ихъ Правительству.

Изслѣдованія Коммисіи по предмету производства обществами срочныхъ взносовъ изъ своего чистаго дохода на покрытие процентовъ и погашенія по ихъ капиталамъ, гарантированнымъ Правительствомъ, а также уплатъ ихъ по ссудамъ, выданнымъ изъ желѣзнодорожнаго фонда, и по долгамъ, образовавшимся за прежнее время по невзносу ими чистаго дохода, слѣдовавшаго Правительству, направлены были къ разъясненію:

а) какими средствами обладаютъ общества для производства своихъ текущихъ платежей;

б) исполняются-ли обществами постановленія ихъ уставовъ относительно этихъ платежей.

По исчисленіямъ Коммисіи оказалось, что за послѣдніе годы желѣзнодорожныя общества по выпущеннымъ ими самими акціямъ и облигаціямъ, гарантированнымъ Правительствомъ, вносили въ счетъ причитавшихся на нихъ ежегодныхъ процентовъ и погашенія, въ среднемъ выводѣ, 70%, а 30% приплачивало само Правительство. Въ счетъ же платежей процентовъ и погашенія по капиталамъ, вошедшимъ въ составъ консолидированныхъ облигацій, общества въ средней сложности выплачивали только 25,39%, а остальные 74,61% должно было платить Правительство. Въ уплатѣ же всей суммы процентовъ и погашенія (71.193.468,32 руб. кред.), по всѣмъ гарантированнымъ Правительствомъ желѣзнодорожнымъ капиталомъ, общества участвовали, въ среднемъ годичномъ выводѣ, въ размѣрѣ 47,69%, а приплаты Правительства въ счетъ этой суммы восходили до 52,31%.

Такое слабое участіе обществъ въ платежѣ текущихъ процентовъ и погашенія по своимъ акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталамъ, гарантированнымъ Правительствомъ, побудило Коммисію обратиться къ всестороннему изслѣдованію вопроса—о распредѣленіи чистаго дохода, выручаемаго желѣзными дорогами. Изслѣдованія эти показали, что изъ общей суммы годоваго дохода со всѣхъ дорогъ общества могли вносить на уплату процентовъ и погашенія по гарантированнымъ Правительствомъ капиталамъ только 17,65%. А на уплату долговъ своихъ Правительству, образовавшихся за прежнее время, они въ состояніи были удѣлять всего только 2,25% изъ чистой прибыли, то есть вдвое менѣе размѣра ежегодныхъ процентовъ, нарастающихъ на означенные долги. Такое положеніе дѣла далеко нельзя назвать желательнымъ для Правительства. Но при всемъ томъ, по мнѣнію Коммисіи, положеніе это зависитъ не столько отъ бездоходности дорогъ, сколько отъ неправильной постановки хозяйства ихъ, чрезмѣрныхъ расходовъ по эксплуатаціи, неисполненія обществами постановленій своихъ уставовъ относительно распредѣленія своего чистаго дохода и обращенія остатковъ этого дохода на ихъ прямое назначеніе. По этому Коммисія полагаетъ, что улучшеніе платежныхъ средствъ обществъ по ихъ срочнымъ взносамъ Правительству и по долгамъ за прежнее время должно послѣдовать отъ принятія настоятельныхъ мѣръ къ сокращенію расходовъ по эксплуатаціи дорогъ и къ понужденію обществъ точно выполнять всѣ постановленія относительно употребленія своего чистаго дохода.

#### VI. Изслѣдованіе образованія, употребленія и настоящаго состоянія оборотныхъ и запасныхъ капиталовъ, а также порядка погашенія акціонерныхъ и облигаціонныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Уже при первоначальномъ осмотрѣ линій желѣзныхъ дорогъ образованными при Коммисіи

Подкоммисіями слышались жалобы отъ обществъ на недостатокъ у нихъ оборотныхъ средствъ для хозяйственнаго заготовленія всѣхъ потребностей эксплуатаціи. Неимѣніемъ оборотныхъ капиталовъ правленія обществъ оправдывали ненадлежащія затраты чистаго дохода отъ своихъ дорогъ, который въ дѣйствительности весьма часто употреблялся на покупку топлива и другихъ запасовъ. Коммисія не могла не признать справедливости нѣкоторыхъ изъ такихъ заявленій и для подробнаго разъясненія дѣла сочла необходимымъ произвести изслѣдованіе не только всѣхъ способовъ, которые принимались для образованія оборотныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, но и размѣровъ, необходимыхъ для этихъ капиталовъ, а также настоящаго состоянія и расходованія ихъ для нуждъ эксплуатаціи.

По свѣдѣніямъ, собраннымъ Коммисіею, оказалось, что въ уставахъ 34 обществъ болѣе старыхъ дорогъ нашей сѣти не заключается вовсе постановленій объ оборотныхъ капиталахъ и только для 9 изъ нихъ впослѣдствіи, вслѣдствіе ходатайства ихъ, назначены были имъ эти капиталы. По уставамъ же назначены оборотные капиталы только для 13 дорогъ, построенныхъ въ позднѣйшій періодъ сооружеія нашей сѣти, а именно послѣ 1869 года.

Вопросъ о размѣрѣ оборотныхъ капиталовъ для желѣзныхъ дорогъ неоднократно уже обсуждался въ Комитетѣ Министровъ и преимущественно въ томъ смыслѣ, чтобы установить общую норму для расчета этихъ капиталовъ. Но при разсмотрѣніи устава для общества Московско-Брестской желѣзной дороги, 16 Мая и 2 Іюня 1880 года, Комитетъ Министровъ высказался, что установленіе такой нормы онъ признаетъ совершенно невозможнымъ, такъ какъ способы заготовленія матеріаловъ и запасовъ на дорогахъ не вездѣ одинаковы, точно также какъ и стоимость предметовъ заготовленія зависитъ отъ географическаго положенія дороги и отъ разныхъ условій ея эксплуатаціи. По этому Комитетъ Министровъ призналъ наиболѣе соответствующимъ дѣлу не назначать въ уставахъ обществъ размѣра оборотнаго капитала, а предоставить опредѣленіе этого размѣра опыту и соглашенію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія. Изъ своихъ изслѣдованій по этому предмету Коммисія вынесла однакожь убѣжденіе, что вопросъ о необходимости назначенія въ извѣстномъ размѣрѣ оборотнаго капитала для каждой изъ тѣхъ дорогъ, которыя до сихъ поръ не имѣютъ такихъ капиталовъ или имѣютъ ихъ въ недостаточномъ размѣрѣ, долженъ быть поставленъ на первую очередь для немедленнаго разрѣшенія, потому что неимѣніе или недостатокъ оборотныхъ средствъ дѣйствительно составляетъ одно изъ самыхъ существенныхъ затрудненій для правильной эксплуатаціи дорогъ, тѣмъ болѣе, что въ послѣднее время многія общества сами уже возбудили ходатайства объ увеличеніи или о назначеніи для нихъ оборотныхъ капиталовъ.

Относительно расходованія суммъ изъ оборотныхъ капиталовъ изслѣдованія Коммисіи выяснили:

а) что расчеты желѣзнодорожныхъ управленій при опредѣленіи нормъ для заготовленія разнаго рода запасовъ и матеріаловъ по большей части бывають всегда преувеличены;

б) что инвентари магазинныхъ запасовъ по многимъ дорогамъ обременены предметами-старыхъ типовъ, вышедшихъ изъ употребленія;

в) что оборотные капиталы затрачивались не на потребности эксплуатаціи, а на другія надобности дорогъ, какъ, напримѣръ, на покрытіе дефицитовъ.

Такимъ образомъ, кромѣ недостатка въ оборотныхъ средствахъ, ощущаемаго многими дорогами, выяснился еще и фактъ неправильнаго употребленія этихъ средствъ, что, по мнѣнію Коммисіи, происходитъ главнымъ образомъ отъ неимѣнія въ уставахъ дорогъ точныхъ постановленій относительно расходованія этихъ средствъ.

Считая вопросъ—объ образованіи оборотныхъ капиталовъ въ размѣрѣ, соответствующемъ дѣйствительнымъ потребностямъ дороги, и о правильномъ употребленіи этихъ капиталовъ—однимъ изъ существенно-важныхъ въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, Коммисія полагала бы остановиться на слѣдующихъ соображеніяхъ при разрѣшеніи этого вопроса:

1) Первоначальный оборотный капитал для желѣзныхъ дорогъ долженъ быть относимъ на облигаціонный капиталъ обществъ, но всѣ послѣдующія увеличенія этого капитала, которыя потребуются по мѣрѣ развитія дѣятельности дороги, должны производиться посредствомъ особыхъ отчисленій изъ суммъ чистаго дохода ея, при чемъ всякій разъ, при необходимости увеличенія оборотнаго капитала, размѣръ его долженъ быть опредѣляемъ по взаимному соглашенію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія.

2) Относительно употребленія оборотныхъ капиталовъ должны быть преподаны обществамъ, особенно пользующимся правительственною гарантіею, самыя точныя правила, возлагающія на нихъ обязательства не вводить въ счетъ оборотнаго капитала негодныхъ или попорченныхъ вещей и матеріаловъ и не допускать накопленія въ магазинахъ предметовъ, несоотвѣтствующихъ типамъ, принятымъ въ употребленіе.

Размѣры запасныхъ капиталовъ, а также и размѣры ежегодныхъ отчисленій въ эти капиталы изъ чистой прибыли отъ эксплуатаціи, опредѣлены въ уставахъ всѣхъ дорогъ, за исключеніемъ Ярославско-Вологодскаго участка Московско-Ярославско-Вологодской дороги. По этому запасные капиталы значатся по балансамъ отчетовъ правленій обществъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, кромѣ тѣхъ немногихъ изъ нихъ, которыя за все время существованія своего не получали чистаго дохода.

При изслѣдованіи образованія и настоящаго состоянія запасныхъ капиталовъ Коммисія обратила вниманіе на то обстоятельство, что отчисленныя въ эти капиталы суммы еще весьма незначительны по всѣмъ почти дорогамъ. Данныя, собранныя Коммисіею для разъясненія этого обстоятельства, обнаружили, что по многимъ дорогамъ отчисления въ запасные капиталы дѣлались неправильно, вслѣдствіе неправильностей, допускаявшихся при опредѣленіи остатковъ чистаго дохода дорогъ. По этому Коммисія полагаетъ, что показываемыя по отчетамъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ суммы запасныхъ капиталовъ въ значительной степени разнятся отъ суммъ, до которыхъ должны были бы доходить они при производствѣ правильныхъ въ нихъ отчисленій. Опредѣленія разности между этими суммами слѣдуетъ ожидать отъ ревизіи неповѣренныхъ и неутвержденныхъ еще отчетовъ желѣзнодорожныхъ обществъ за все прежнее время.

Что же касается неправильнаго употребленія обществами запасныхъ капиталовъ, такъ какъ по замѣчанію Коммисіи на нѣкоторыхъ дорогахъ вовсе не дѣлается различія между расходованіемъ оборотнаго и запаснаго капиталовъ, то Коммисія полагаетъ нужнымъ потребовать отъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ только точнаго выполненія ими существующихъ постановленій относительно употребленія запасныхъ капиталовъ, согласно прямому ихъ назначенію.

Изслѣдованія Коммисіею порядка, принятаго для погашенія капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, показали, что гарантированные Правительствомъ облигаціонные и акціонерные капиталы погашаются совершенно правильно. Отчисления же въ погашеніе по негарантированнымъ капиталамъ производятся вообще неравномѣрно, а по нѣкоторымъ негарантированнымъ акціонернымъ капиталамъ общества еще не приступали даже къ погашенію ихъ. Такъ какъ право правительственной повѣрки отчетовъ обществъ не оговорено только въ уставахъ дорогъ Царскосельской и Тамбово-Козловской, то при повѣркѣ отчетовъ по прочимъ дорогамъ, общества которыхъ не пользуются правительственною гарантіею по своимъ капиталамъ, по мнѣнію Коммисіи, должно быть обращено вниманіе на систематическое погашеніе и этихъ капиталовъ, во избѣжаніе неудобствъ для Правительства въ томъ случаѣ, если бы оно признало нужнымъ выкупить какую либо изъ такихъ дорогъ ранѣе истеченія концессионнаго срока, назначеннаго по уставу для ея общества.

## VII. Изслѣдованіе результатовъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ за 1876—1879 годы.

Чтобы составить безошибочное заключеніе о томъ, — на сколько удовлетворительно эксплуати-

руются наши желѣзныя дороги,—Коммисія своими изслѣдованіями стремилась первоначально выяснить:

- 1) Степень движенія по каждой дорогѣ въ отдѣльности, выражающуюся ежегоднымъ валовымъ сборомъ.
- 2) Въ какой степени правильно и хозяйственно производятся расходы по эксплуатаціи дорогъ.
- 3) Степень доходности каждой изъ дорогъ.
- 4) Причины образованія дефицитовъ по нѣкоторымъ дорогамъ.

Матеріалами для этихъ изслѣдованій Коммисіи служили: отчеты правленій обществъ, данныя, собранныя самою Коммисіею, свѣдѣнія, доставленныя ея Подкоммисіями, и наблюденія, вынесенныя изъ мѣстнаго осмотра линій дорогъ. Извлеченныя изъ означенныхъ матеріаловъ данныя распределены были Коммисіею на группы, затѣмъ по каждой изъ этихъ группъ сдѣланы были особыя исчисленія, которыя и представили слѣдующіе, общіе для всей желѣзнодорожной сѣти, выводы:

1. Средняя цифра годового валового сбора по перевозкѣ пассажировъ и разныхъ грузовъ на версту пути, за періодъ изслѣдованія Коммисіи (1876—1879 годы), опредѣлилась въ 9.229 руб. кред. или же въ 7.948,05 руб. мет. (по курсу, принятому для всѣхъ исчисленій въ настоящемъ трудѣ,—1 полумпер. или 5,15 руб. мет.=5,98 руб. кред.) По высотѣ валового сбора русскія желѣзныя дороги занимаютъ третье мѣсто между главнѣйшими европейскими сѣтями дорогъ. Въ большемъ размѣрѣ валовой сборъ выручается только на французскихъ дорогахъ (10.174 руб. мет.) и на германскихъ (9.313,50 руб. мет.). Высшая цифра валового сбора принадлежитъ Николаевской желѣзной дорогѣ (41.866 руб. кред.), а низшая Боровичской (1.461 руб. кред.). По двадцати дорогамъ, составляющимъ болѣе старую группу желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, валовой сборъ превышаетъ приведенную среднюю цифру для всей сѣти, а по остальнымъ онъ стоитъ значительно ниже этой цифры.

Хотя изслѣдованія Коммисіи ясно доказали тотъ фактъ, что движеніе на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ возрастаетъ изъ года въ годъ, соотвѣтственно развитію экономическихъ силъ Имперіи, но тѣмъ не менѣе возрастаніе это могло бы происходить въ значительно большей прогрессіи, если бы со стороны желѣзнодорожныхъ правленій и управленій прилагались заботы съ одной стороны къ привлеченію грузовъ на свои линіи, а съ другой къ устраненію причинъ, тормозящихъ движеніе по нимъ.

По мнѣнію Коммисіи главнѣйшими изъ этихъ причинъ слѣдуетъ признать:

- а) несоразмѣрность провозной силы нѣкоторыхъ дорогъ, съ количествомъ предъявляемыхъ имъ грузовъ;
- б) недостаточность приспособленій по большинству дорогъ для перевозки грузовъ малоцѣнныхъ и предметовъ сельскаго хозяйства;
- в) неустройство тарифной системы;
- г) отсутствіе общихъ, обязательныхъ для всѣхъ дорогъ, правилъ и условій перевозки;
- д) неустройство прямого сообщенія.

2. Средній расходъ на версту по эксплуатаціи нашихъ дорогъ за тотъ же четырехъ-лѣтній періодъ времени выразился цифрою въ 6.272 руб. кред. или 5.401,47 руб. мет. Среднее процент-

ное отношеніе расхода къ валовому сбору составляет 67,96%. Ни въ одномъ изъ европейскихъ государствъ расходъ по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ не достигаетъ такой высокой средней цифры, какъ въ Россіи, а среднее процентное отношеніе расхода къ валовому сбору выше только на румынскихъ дорогахъ (80,59%) и на норвежскихъ (73,69%).

Изъ сопоставленія различныхъ данныхъ, добытыхъ Коммисією, она пришла къ заключенію, что наиболѣе хозяйственною эксплуатацією желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ признать ту, которая не допускаетъ расходования болѣе 50% суммы своего валоваго сбора. Но съ такимъ отношеніемъ расхода къ валовому сбору у насъ эксплуатируются только 5 дорогъ. Затѣмъ 20 дорогъ, протяженіемъ на 7.728,8 верстъ, имѣли расходъ въ меньшемъ отношеніи противъ средняго для всей сѣти (67,96%), а остальные 34 дороги, протяженіемъ на 13.683,194 верстъ,—въ большемъ. Слѣдовательно  $\frac{2}{3}$  протяженія нашей желѣзнодорожной сѣти представляютъ дороги малоходныя или совсѣмъ бездоходныя, изъ которыхъ 9 дорогъ, протяженіемъ въ 4.087,81 верстъ, имѣли еще дефицитъ отъ эксплуатаціи.

Уже одни эти выводы указываютъ на факты, что эксплуатація нашихъ желѣзныхъ дорогъ обходится сравнительно дороже эксплуатаціи дорогъ иностранныхъ и что она поглощаетъ значительную часть изъ валоваго дохода, а это обстоятельство въ свою очередь вызываетъ въ большихъ размѣрахъ приплату Правительства по гарантіи процентныхъ бумагъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Все это побудило Коммисію по возможности глубже внѣзнуть въ существующіе на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ порядки и правила для производства расходовъ на потребности ихъ эксплуатаціи. Къ сожалѣнію однакожь Коммисія встрѣтила не мало затрудненій въ этой отрасли своихъ изслѣдованій и преимущественно въ полученіи данныхъ для проведенія параллели въ расходахъ дорогъ, эксплуатируемыхъ при одинаковыхъ условіяхъ. По отчетамъ правленій обществъ, составляемыхъ въ самыхъ разнообразныхъ формахъ, Коммисія не могла во многихъ случаяхъ отдѣлить собственно текущихъ расходовъ по эксплуатаціи отъ расходовъ на новыя дополнительные работы по сооруженію. Кромѣ того въ нѣкоторыхъ отчетахъ вмѣстѣ съ суммами, израсходованными изъ эксплуатаціоннаго дохода, смѣшивались суммы, затраченныя въ счетъ оборотнаго и запаснаго капиталовъ, и почти ни одинъ изъ отчетовъ не далъ Коммисіи указаній на причины, вызывавшія иногда текущіе расходы въ усиленныхъ нормахъ. По этому, не найдя въ отчетахъ правленій достаточныхъ для своихъ изслѣдованій данныхъ, Коммисія поручила производившимъ подробный осмотръ линій желѣзныхъ дорогъ Подкоммисіямъ войти въ ближайшее разъясненіе общаго для всѣхъ нашихъ дорогъ явленія—чрезмѣрныхъ расходовъ по эксплуатаціи. общества желѣзныхъ дорогъ указывали Подкоммисіямъ, что они ощущаютъ недостатокъ въ оборотныхъ средствахъ для своевременныхъ и хозяйственныхъ заготовленій своихъ запасовъ, а потому вынуждены прибѣгать къ займамъ, платить по нимъ проценты и всѣ эти излишніе расходы относить на эксплуатаціонный доходъ. Но самыми отяготительными расходами для дорогъ общества считаютъ расходы на работы, производимыя по требованію Министерства Путей Сообщенія, безъ которыхъ дороги легко могли бы обходиться. Требованіе немедленнаго производства такихъ работъ заставляли общества, за неимѣніемъ другихъ средствъ, затрачивать свой эксплуатаціонный доходъ. Подкоммисіи послѣ разсмотрѣнія каждаго изъ видовъ расходовъ по эксплуатаціи пришли къ слѣдующимъ выводамъ:

а) главною причиною значительныхъ расходовъ по содержанію центральныхъ и мѣстныхъ управленій дорогъ слѣдуетъ признать нахожденіе правленій обществъ не на самихъ линіяхъ, а преимущественно въ Петербургѣ;

б) усиленный ремонтъ многихъ частей на нѣкоторыхъ дорогахъ требовался изъ года въ годъ, вслѣдствіе неудовлетворительнаго сооруженія этихъ частей;

в) въ смѣтныя исчисленія на текущій ремонтъ дорогъ заносились такія потребности ихъ, которыя не должны удовлетворяться изъ доходовъ эксплуатаціи;

г) подвижной составъ и желѣзнодорожныя принадлежности правительственнаго заказа, переданные обществамъ, оказывались неудовлетворительнаго качества, почему или требовали частаго ремонта, или скоро приходили въ негодность.

Всѣ перечисленные выводы признаны Коммисіею вполне основательными, но они далеко еще не исчерпываютъ недостатковъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства. Раскрытія всѣхъ этихъ недостатковъ можно ожидать, по мнѣнію Коммисіи, главнымъ образомъ отъ надлежащей постановки ревизіоннаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ.

3. Средняя цифра чистаго дохода на версту отъ эксплуатаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ, за то же четырехъ-лѣтіе, исчислена Коммисіею въ 2.957 руб. кред. или 2.546,57 руб. мет., что составляетъ 32,64% съ средней суммы валоваго сбора. По степени доходности русскія желѣзныя дороги стоятъ ниже французскихъ, германскихъ, швейцарскихъ, голландскихъ и бельгійскихъ дорогъ. Самая доходная дорога въ нашей сѣти Николаевская получала дохода въ среднемъ выводѣ 21.614 руб. кред. на версту. Затѣмъ оказалось, что только дороги, при среднемъ доходѣ на версту въ 6.000 руб. кред. могли производить собственными силами всѣ свои срочные платежи и обходиться безъ приплатъ Правительства по гарантіи ихъ облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ. Такихъ дорогъ въ нашей сѣти всего 10. Свыше средней цифры дохода для всей сѣти имѣли еще 8 дорогъ. По 12-ти дорогамъ доходъ на версту пути превышалъ 1.000 рублей. Остальныя же 24 дороги должны быть признаны частью малопродуктивными, частью совершенно бездоходными, существующими только при помощи Правительства.

При изслѣдованіи поводовъ, по которымъ желѣзнодорожныя общества обращались къ Правительству съ ходатайствомъ о разнаго рода пособіяхъ, обыкновенно ссылаясь на недостаточность чистаго своего дохода, Коммисія убѣдилась, что денежные средства Правительства въ этихъ случаяхъ не столько страдаютъ отъ малопродуктивности дорогъ, сколько отъ неправильнаго распредѣленія обществами чистаго своего дохода и отъ произвольныхъ затратъ остатковъ этого дохода. Коммисія сочла это обстоятельство на столько важнымъ, что признала необходимымъ провѣрить правильность отчисленій изъ чистаго дохода и взносы остальной части дохода на уплату процентовъ и погашенія по гарантированнымъ Правительствомъ капиталамъ отдѣльно по каждой дорогѣ и за каждый изъ четырехъ изслѣдуемыхъ ею лѣтъ. Провѣрка эта обнаружила, что если бы при отчисленіяхъ чистаго дохода обществами соблюдались были всѣ опредѣленные для этого ихъ уставами и другими постановленіями условія, то приплаты Правительства только по одной гарантіи процентныхъ бумагъ обществъ были бы менѣе въ теченіе четырехъ лѣтъ на сумму въ 20.938.585,24 руб. кред. Такимъ образомъ оказывается, что Правительство выплачивало ежегодно въ среднемъ выводѣ въ счетъ приплатъ своихъ по гарантіи излишнихъ по 5.234.633,81 руб. кред.

По этому Коммисія полагаетъ, что слѣдуетъ обратить особенно тщательное вниманіе на исполненіе обществами желѣзныхъ дорогъ постановленій своихъ уставовъ и прочихъ ихъ обязательствъ относительно обращенія чистаго дохода отъ дорогъ на прямое его назначеніе. Разнаго рода неправильности, допускаемыя обществами въ распредѣленіи чистаго дохода, отзываются весьма тяжело на средствахъ государства, а потому они должны быть пресѣчены немедленно, не ожидая результатовъ повѣрки отчетовъ обществъ за прежніе годы.

4. Такъ какъ въ числѣ 9 дорогъ, по эксплуатаціи которыхъ въ среднемъ выводѣ за четыре года, изслѣдованные Коммисіею, оказались дефициты, находятся не только вновь сооруженныя дороги, дѣятельность которыхъ нельзя признать еще нормальною, и короткія линіи, самостоятельное существованіе которыхъ немыслимо, но и 3 старыя желѣзныя дороги — Лозово-Севастопольская, Ряжско-Вяземская и Либавскій участокъ Либаво-Роменской дороги, имѣющія дефициты изъ года въ годъ,—то Коммисія обратила свои изслѣдованія на причины, ставящія эти дороги въ такое тяжелое положеніе.

Причинами этими оказались:

- а) дѣятельность дорогъ не соотвѣтствуетъ затраченнымъ на сооруженіе ихъ капиталамъ;
- б) неудовлетворительная первоначальная постройка дорогъ, на что не было обращено достаточнаго вниманія при приемѣ сооруженій, вызвала въ послѣдствіи значительные и несоразмѣрные съ валовымъ доходомъ расходы по эксплуатаціи и дополнительныя сооружения въ счетъ облигаціонныхъ капиталовъ;
- в) сооруженіе новыхъ линій отвлекло движеніе грузовъ отъ прежняго ихъ направленія;
- г) нехозяйственность въ веденіи дѣла эксплуатаціи.

Такъ какъ дороги Лозово-Севастопольская, Ряжско-Вяземская, Либавскій участокъ Либаво-Роменской дороги, а также и Тамбово-Саратовская, — по которой хотя и нѣтъ дефицита въ среднемъ выводѣ, но результаты ея эксплуатаціи близки къ дефициту, — составляютъ не малое бремя для Правительства, то оставлять ихъ долѣе въ рукахъ обществъ, нынѣ эксплуатирующихъ эти дороги, значило бы умышленно ухудшать ихъ безвыходное состояніе. Для того, чтобы избавить Правительство отъ всѣхъ невыгодныхъ послѣдствій, которыя влечетъ за собою убыточная эксплуатація означенныхъ дорогъ, Коммисія полагаетъ самыми дѣйствительными мѣрами:

- а) отобраніе дорогъ отъ обществъ, владѣющихъ ими по концессіямъ, и передача ихъ другимъ обществамъ сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ или связанныхъ съ ними прямыми сообщеніями;
- б) передача ихъ коммерческимъ товариществамъ въ арендное содержаніе.

Кромѣ того, по мнѣнію Коммисіи, слѣдуетъ теперь же, не теряя времени, рассмотреть вопросъ: къ какимъ изъ другихъ бездоходныхъ дорогъ и въ какой формѣ должны быть примѣнены та или другая изъ двухъ упомянутыхъ мѣръ.

Всестороннее изслѣдованіе финансоваго положенія всѣхъ обществъ желѣзныхъ дорогъ, дѣйствующихъ въ Россіи, и денежнаго участія Правительства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, убѣдили Коммисію, что, безспорно, многія финансовыя затрудненія обществъ и нѣкоторыя невыгодныя денежные обязательства по отношенію къ нимъ Правительства слѣдуетъ разсматривать какъ результаты новости вообще желѣзнодорожнаго дѣла и успѣшности, съ которою сооружалась сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи. Желѣзнодорожное дѣло ни въ одной странѣ еще не достигло полнаго устройства. Правильная и наиболѣе соотвѣтствующая постановка этого дѣла съ точки зрѣнія интересовъ частныхъ и государственныхъ составляетъ задачу, надъ разрѣшеніемъ которой заняты всѣ государства Европы и Америки, но нельзя сказать, чтобы задача эта далеко подвинулась уже къ полному разрѣшенію.

По этому въ положеніи нашего желѣзнодорожнаго дѣла есть не мало такихъ сторонъ, которыя не могли быть предвидѣны или не были достаточно взвѣшены въ самомъ началѣ и затѣмъ оказались непоправимыми или стали слишкомъ тяжелыми обязательствами для государства.

Къ нимъ слѣдуетъ отнести:

- 1) Широкое участіе Правительства, съ значительными пожертвованіями съ его стороны, въ образованіи и въ реализаціи капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

2) Значительный размѣръ гарантіи чистаго дохода по капиталамъ обществъ послужилъ причиною бездѣтельности акціонеровъ въ отношеніи развитія доходности дорогъ и равнодушія къ хозяйственному неустройству ихъ эксплуатаціи.

3) Вслѣдствіе неполнаго изученія направленія дорогъ и экономическихъ потребностей районовъ, чрезъ которые они проведены, польза отъ нѣкоторыхъ дорогъ оказалась несоотвѣтствующею затраченнымъ на ихъ сооруженіе капиталамъ.

4) Отъ неправильнаго употребленія на нѣкоторыхъ дорогахъ строительныхъ капиталовъ оказались на нихъ недостатки по сооруженію, упущенные при приемѣ и затѣмъ потребовавшіе производства дополнительныхъ работъ, для выполненія которыхъ образованы были дополнительные облигаціонные капиталы, отяготившіе и общества, и Правительство уплатою по нимъ ежегодныхъ процентовъ, несоразмѣрныхъ съ финансовыми средствами обществъ.

5) Возможность обходить законъ и составлять искусственныя акціонерныя собранія для достиженія цѣлей; вовсе несвязанныхъ съ успѣхомъ предпріятія и часто наносящихъ ему положительный вредъ.

Остальные всѣ изслѣдованные и выясненные Коммисіею недостатки финансовой стороны нашего желѣзнодорожнаго дѣла по большей части могутъ быть исправимы разумнымъ хозяйственнымъ управленіемъ дорогъ, примѣненіемъ къ нимъ законоположеній, проектированныхъ Коммисіею въ общемъ уставѣ російскихъ желѣзныхъ дорогъ, и нѣкоторыми административными мѣрами Правительства.

Предсѣдатель Коммисіи: *Графъ Э. Барановъ.*

Членъ Управляющей дѣлами Коммисіи: *М. Анненковъ.*

Сотрудникъ Коммисіи: *С. Петровъ-Батуричъ.*



1) Вспомогательные функции, выполняемые в процессе работы, не являются основными функциями и не являются функциями, связанными с основной деятельностью.

2) Вспомогательные функции, выполняемые в процессе работы, являются основными функциями и являются функциями, связанными с основной деятельностью.

3) Вспомогательные функции, выполняемые в процессе работы, являются основными функциями и являются функциями, связанными с основной деятельностью.

4) Вспомогательные функции, выполняемые в процессе работы, являются основными функциями и являются функциями, связанными с основной деятельностью.

5) Вспомогательные функции, выполняемые в процессе работы, являются основными функциями и являются функциями, связанными с основной деятельностью.



