

608

ЕГО ВЪСКОПРЕВОСХОДИТЕЛСТВУ

АЛЕКСАНДРУ АГГЪЕВИЧУ

А Б А З Ъ.



ОТЪ АВТОРА

КІЕВЪ

1886

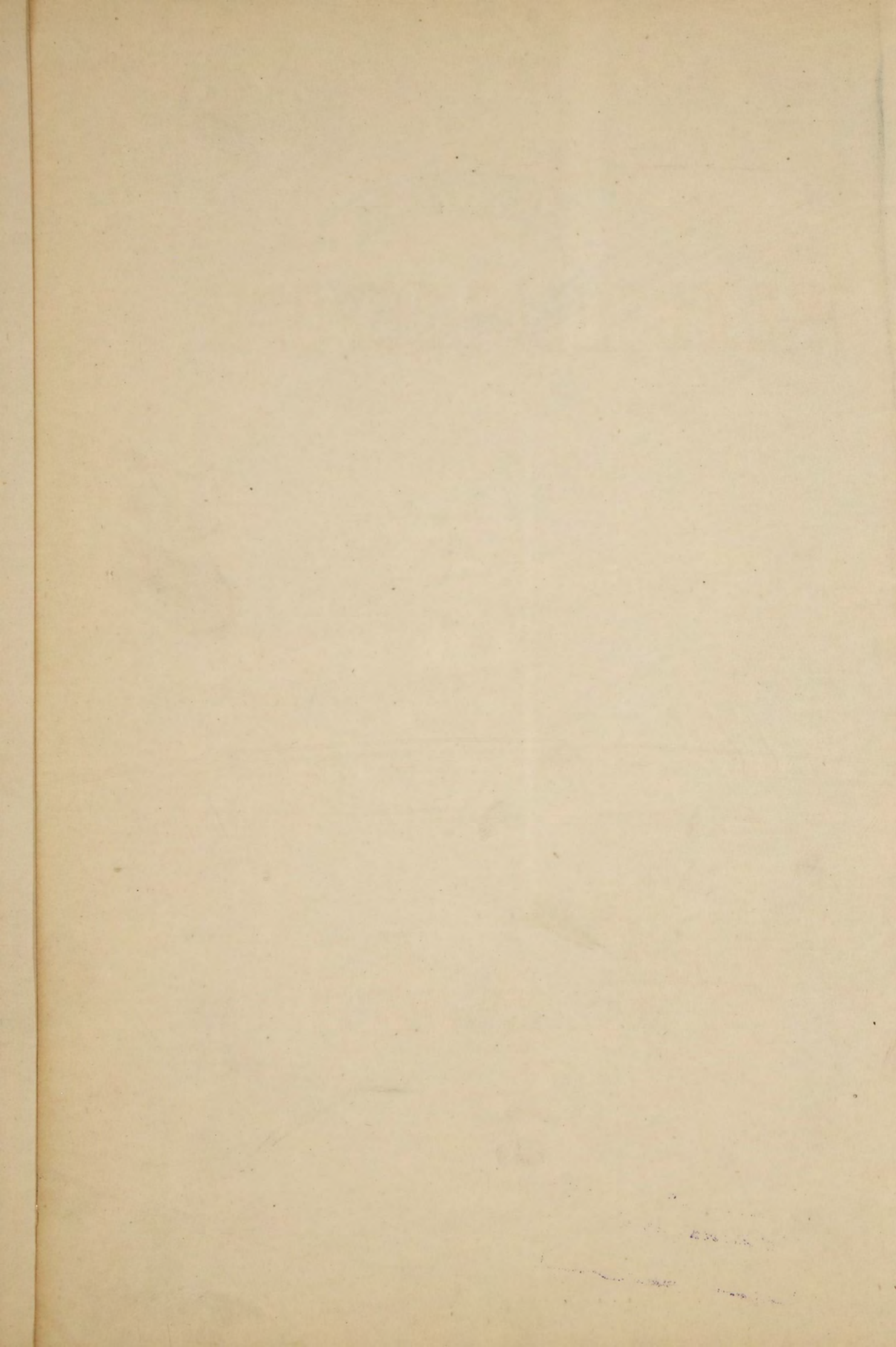
1874

БИБЛИОТЕКА  
УЧЕБНОГО КОМИТЕТА МАН. ФОН.



~~13/18~~



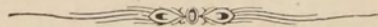


608

РУССКІЯ  
**ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ**

И

ИХЪ СЛАВЫЯ СТОРОНЫ.



ИНЖЕНЕРА Н. Л. ДОБРЫНИНА.



КІЕВЪ.

Типо-литографія И. Н. Кушнера и К<sup>о</sup>, Елисаветинская ул., домъ Михельсона.

1886.

39

Библиотека 1886 608

К

Дозволено цензурою. Київъ, 27 мая 1886 года.

73392

## Русскія желѣзныя дороги и ихъ слабыя стороны.

Строя само или предоставляя право акціонерному обществу построить между извѣстными пунктами желѣзную дорогу, съ соблюденіемъ того обязательнаго условія, что между тѣми-же пунктами не можетъ быть выстроено другой линіи, Правительство создаетъ тѣмъ самымъ монополію, которая конечно должна была-бы приносить ему извѣстный доходъ; въ дѣйствительности же оказывается, что Правительство не только не получаетъ отъ большей части желѣзныхъ дорогъ никакого дохода, но приплачиваетъ за нихъ весьма крупныя суммы. Изъ чего можно только заключить, что Правительство поставлено въ ненормальныя условія относительно постройки и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Въ настоящее время Правительство уже сознало, что постройка желѣзныхъ дорогъ концессионнымъ порядкомъ для него наиболѣе убыточна; вслѣдствіе чего всѣ новыя дороги, построенныя въ послѣдніе пять лѣтъ и тѣ, которыя теперь строятся, за исключеніемъ продолженія существующихъ линій, эксплуатируемыхъ желѣзно-дорожными обществами, Правительство построило и строить само. Поэтому мы считаемъ возможнымъ не разсматривать подробно тѣхъ обстоятельствъ, при которыхъ выдавались концессіи и строились наши ча-



стныя желѣзныя дороги, такъ какъ это вопросъ прошлаго, не имѣющій въ настоящее время практическаго значенія. Тѣмъ болѣе, что тѣ условія, при которыхъ строились наши частныя желѣзныя дороги до 1882 года и какимъ образомъ получались концессіи на ихъ постройку, подробно описаны въ статьѣ Головачева— „Исторія постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи“. Позднѣйшая-же постройка частныхъ желѣзныхъ дорогъ и полученіе концессій нисколько не измѣнились, кромѣ развѣ того, что концессіонеры вынуждены были брать болѣе низкія цѣны. Вслѣдствіе этого мы разсмотримъ здѣсь самымъ подробнымъ образомъ только: 1) тѣ условія, при которыхъ у насъ производится эксплуатація частныхъ желѣзныхъ дорогъ, и тѣ мѣры, которыя могли-бы, по нашему мнѣнію, повести или къ совершенному уничтоженію правительственныхъ приплатъ или покрайней мѣрѣ къ значительному ихъ уменьшенію. 2) Какимъ образомъ въ настоящее время у насъ строятся и эксплуатируются казенныя желѣзныя дороги, и возможно-ли ихъ строить и эксплуатировать такимъ образомъ, чтобы Правительство не только не приплачивало за нихъ, а получало доходъ, превышающій проценты на затраченный на ихъ постройку капиталъ.

На сколько велики долги желѣзнодорожныхъ обществъ и приплаты Правительства за гарантированныя желѣзныя дороги, видно изъ ниже приведенныхъ свѣдѣній о долгахъ и приплатахъ за четыре послѣдніе года—1879, 1880, 1881 и 1882, о которыхъ имѣются свѣдѣнія въ печати <sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Свѣдѣнія эти заимствованы изъ 5, 7, 8 и 10 выпусковъ Статистическаго сборника Министерства Путей Сообщенія.

Долги желѣзнодорожныхъ Обществъ Правительству.

ГОДЫ.	По гарантіи акцій и облигацій, реализованныхъ обществами.	По недоимкамъ платежей на облигаціи, оставленныя Правительствомъ за собой.	По займамъ, ссудамъ, за переданныя обществамъ дороги и работы.	ВСЕГО.
Къ 1 января 1879	187,434,300	143,730,490	198,885,220	530,050,010
” ” ” 1880	212,116,422	170,835,112	210,540,011	593,491,545
” ” ” 1881	237,995,937	226,261,260	164,839,159	629,096,356 <sup>1)</sup>
” ” ” 1882	265,759,863	268,562,034	207,786,523	742,108,420 <sup>2)</sup>
” ” ” 1883	288,229,684	323,296,864	221,344,275	832,870,823 <sup>3)</sup>

Приплаты Правительства за гарантированныя желѣзныя дороги.

ГОДЫ.	Приплата отъ Правительства по гарантіи дохода и погашенія на акціи и облигаціи.	Недоимка по уплатѣ процентовъ и погашенія по облигаціямъ, оставленнымъ Правительствомъ за собою.	%, считая по 5½ на долги Обществъ Правительству <sup>4)</sup> .	Всего приплачено.
1879	14,630,589	32,509,820	29,152,750	76,293,159
1880	21,147,403	33,818,009	32,642,036	87,607,448
1881	19,886,093	29,985,676	34,600,300	84,472,069
1882	16,410,738	29,515,972	40,815,963	86,742,673
Средняя приплата за 4 года.	49,476,074.			83,877,837.

<sup>1)</sup> Почему къ 1 января 1881 г. было такое небольшое увеличеніе долга объясняется тѣмъ, что суммы, числившіяся въ 1879 г. какъ ссуды за обществами: Московско-Брестской дороги въ размѣрѣ 23,477,940 руб. кр., Орловско-Грязской—3,794,613 руб. кр., Рязско-моршанской—1,794,613 и Уральско-горнозаводской—12,599,377 руб. кр. или всего въ размѣрѣ 41,669,590 руб. кр. были засчитаны въ облигаціонный капиталъ.

<sup>2)</sup> Эта цифра разнится отъ приведенной въ 8 выпускѣ статистическаго сборника Министерства Путей сообщенія (табл. I стр. 11), такъ какъ въ послѣдней не заключаются долги Харьковско-Николаевской желѣзной дороги.

<sup>3)</sup> Эта цифра разнится отъ приведенной въ 10 выпускѣ Статистическаго Сборника Министерства Путей Сообщенія табл. I стр. 11, такъ какъ въ послѣдней не заключаются долги Тамбово-Саратовской и Харьковско-Николаевской желѣзныхъ дорогъ, эксплуатація которыхъ хотя и находилась въ то время въ вѣдѣніи Правительства, но выстроенныя концессионнымъ порядкомъ и долгое время находившіяся въ завѣдываніи ча-

Изъ второй таблицы видно, что средняя за четыре года приплата Правительства за желѣзнодорожныя общества съ  $\frac{1}{10}$  на безнадежный долгъ Обществъ Правительству составляла 83,877,837 р. кр. или около  $\frac{1}{10}$  бюджета государственныхъ расходовъ за 1885 годъ.

До какихъ баснословныхъ размѣровъ дойдутъ эти приплаты въ недалекомъ будущемъ даже по тѣмъ только дорогамъ, по которымъ Правительство приплачивало въ 1882 году, если не измѣнятся способы эксплуатаціи и Правительственнаго надзора за желѣзными дорогами, видно изъ нижепомѣщенной таблицы, составленной при предположеніи, что ежегодная доплата Правительства, кромѣ процентовъ на долги желѣзнодорожныхъ Обществъ, будетъ равняться средней доплатѣ за 1879, 1880, 1881 и 1882 годы или 49,476,074 р. кред. Предположеніе это даетъ результаты скорѣе ниже, чѣмъ выше дѣйствительныхъ, такъ какъ до сихъ поръ, не смотря на увеличеніе на желѣзныхъ дорогахъ, по которымъ Правительство приплачиваетъ по гарантіи, валоваго дохода, расходъ увеличивался еще въ большемъ размѣрѣ и, слѣдовательно, чистый доходъ уменьшался. Такъ средній за 1873, 1874, 1875, 1876 и 1877 годы валовой доходъ на версту всей желѣзнодорожной сѣти, по ко-

---

стныхъ обществъ, эти линіи находятся пока въ тѣхъ-же условіяхъ, какъ и всѣ другія частныя желѣзныя дороги. Кромѣ того увеличеніе долга въ 1882 г. по отношенію 1881 года потому меньше, чѣмъ въ этомъ послѣднемъ году по отношенію 1880 г., что въ 1882 году 23,100,175 р. кр., числившіеся какъ ссуда за обществомъ Закавказской желѣзной дороги, засчитаны въ облигаціонный капиталъ.

<sup>4)</sup> Хотя согласно концессій желѣзнодорожныя Общества платятъ Правительству на ихъ долги отъ 4 до 5 процентовъ, но, конечно, для того чтобы опредѣлить потерю Правительства за желѣзнодорожныя Общества, слѣдуетъ считать тотъ процентъ, который само Правительство платитъ по большей части своихъ обязательствъ, т. е.  $5\frac{1}{2}\%$ , считая реализацію капитала 90 за 100.

торой Правительство приплачивало по гарантіи, былъ 6,774 руб. кр., расходъ 4844 р к. и чистый доходъ 1930 рублей; а средній валовой доходъ за 1878, 1879, 1880, 1881 и 1882 годы былъ 7991 руб., расходъ 6,582 и чистый доходъ 1409 рублей, т. е. не смотря на то, что валовой доходъ увеличился на 18%, расходъ увеличился на 36% и чистый доходъ уменьшился на 27%.

ГОДЫ.	Приплата отъ Правительства по гарантіи дохода и погашенія на акціи и облигаціи и недоимка по уплатѣ процентовъ и погашенія по облигаціямъ, оставленнымъ Правительствомъ за собою, — среднія за 1879, 1880, 1881 и 1882 годы.	Проценты, считая по 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> , на долги желѣзнодорожныхъ Обществъ Правительству.	Общая приплата Правительства за желѣзнодорожныя Общества.	Долгъ желѣзнодорожныхъ Обществъ Правительству къ 1-му января слѣдующаго за обозначеннымъ въ 1-ой графѣ года.
	Въ кре	дитныхъ ру	бляхъ.	
		бл 1 ян	варя 1883 г.	
1883	49,476,074	45,807,895	95,283,969	832,870,823 <sup>1)</sup> 928,154,792
1884	»	51,048,514	100,524,588	1,028,679,380
1885	»	56,577,366	106,053,440	1,134,732,820
1886	»	62,410,305	111,886,379	1,246,619,199
1887	»	68,564,056	118,040,130	1,364,659,329
1888	»	75,056,263	124,532,337	1,489,191,666
1889	»	81,905,542	131,381,616	1,620,573,282
1890	»	89,131,531	138,607,605	1,759,140,887
1891	»	96,752,749	146,228,823	1,905,369,710
1892	»	104,795,334	154,271,408	2,059,641,118
1893	»	113,280,261	162,756,335	2,222,397,453
1894	»	122,230,860	171,706,934	2,394,104,387
1895	»	131,675,741	181,151,815	2,575,256,202
1896	»	141,639,091	191,115,165	2,766,371,367
1897	»	152,150,425	201,626,499	2,967,997,866
1898	»	163,239,883	212,715,957	3,180,713,823
1899	»	174,939,260	224,415,334	3,405,129,157
1900	»	187,282,104	236,758,178	3,641,887,335
1901	»	200,303,803	249,779,877	3,891,667,212
1902	»	214,041,697	263,517,771	4,155,174,983
1903	»	221,534,624	278,010,698	4,433,185,681
1904	»	243,825,212	293,301,286	4,726,486,967
1905	»	259,956,783	303,432,857	5,035,919,824

Такъ что черезъ 10 лѣтъ, считая отъ 1 января 1886 года, приплата только по тѣмъ дорогамъ, по ко-

<sup>1)</sup> Дѣйствительный долгъ желѣзнодорожныхъ Обществъ Правительству къ 1 января 1883 года см. 10 выпускъ статистическаго сборника Министерства Путей Сообщенія.

торымъ Правительство приплачивало въ 1882 году, дойдетъ до 181,151,815 кр. руб. и долгъ желѣзнодорожныхъ Обществъ до 2,575,256,202 руб., а черезъ 20 лѣтъ приплата дойдетъ до 309,432,857 руб. кр. и долгъ до 5,035,919,824 руб. кр. Но такъ какъ цифры выше приведенной таблицы вычислены въ томъ предположеніи, что средній чистый доходъ желѣзныхъ дорогъ за разсматриваемое время будетъ тотъ-же, какъ средній чистый доходъ за 1879, 1808, 1881 и 1882 годы; въ дѣйствительности-же, какъ мы видѣли изъ сравненія средняго чистаго дохода за 1873, 1874, 1875, 1876 и 1877 годы съ среднимъ чистымъ доходомъ за 1878, 1879, 1880, 1881 и 1882 годы, средній чистый доходъ долженъ значительно понижаться, а слѣдовательно, и приплаты Правительства должны быть значительно болѣе нами вычисленныхъ. Сверхъ того, такъ какъ въ этотъ періодъ времени Правительство построить еще новыя линіи, преимущественно въ мѣстахъ мало населенныхъ и по окраинамъ государства, во всякомъ случаѣ менѣе доходныя, чѣмъ тѣ, по которымъ оно въ настоящее время приплачиваетъ, то, если не измѣнятся способы постройки и эксплуатаціи, приплаты по этимъ новымъ линіямъ будутъ едва-ли меньшія, чѣмъ по старымъ, и общая приплата Правительства за желѣзныя дороги достигнетъ такихъ размѣровъ, при которыхъ государство положительно можетъ разориться.

Отчего-же зависятъ эти приплаты? отъ бездоходности-ли желѣзныхъ дорогъ или отъ другихъ причинъ.

Чтобы рѣшить этотъ вопросъ обратимъ вниманіе на то, что линіи Курско-Кіевская и Московско-Ярославская, давшія съ 1873 по 1882 годъ включительно средній годовой, валовой доходъ на версту, первая 10,981 руб. и вторая 10,186 руб., израсходовали пер-

вая 5,149 руб. на версту, или 46,9% отъ валоваго дохода и вторая 3,789 руб., или 37,2% отъ валоваго дохода и за все это время не потребовали отъ правительства приплаты по гарантіи; линіи-же Волго-Донская, Грязе-Царицынская, Курско-Харьково-Азовская, Орлово - Грязская, Козлово - Воронежско - Ростовская, Ряжско-Моршанская и Тамбово-Саратовская, стоящія, какъ это будетъ указано ниже, не въ худшихъ условіяхъ для эксплуатаціи. чѣмъ Курско-Кіевская желѣзная дорога, а также линіи Балтійская, Варшаво-Бромбергская, Варшаво-Тереспольская, Динабургско-Витебская, Лодзинская, Московско-Брестская, Орловско-Витебская, Риго-Динабургская и Шуйско-Ивановская, находящіяся въ такихъ-же приблизительно условіяхъ для эксплуатаціи, какъ Московско-Ярославская желѣзная дорога, за тоже время дали по эксплуатаціи ихъ нижеслѣдующія результаты.

Названіе линій <sup>1)</sup> .	Длина ихъ.	Средній валовой доходъ съ 1873 по 1882 г. включительно.	Расходъ за тоже время.	Долгъ Обществъ Правительству.	Отношеніе расхода къ валовому доходу въ процентахъ.
1) Волго-Донская. . . . .	73	7773	7372	12,204,650 р. м. 13,120,364 р. к.	95
2) Грязе-Царицынская. . . . .	625	5887	4803		82
3) Курско-Харьково-Азовская.	763	9945	7985	1,229,131 р. м. и 48,402,758 р. к.	80
4) Козлово-Воронежско-Рост. .	780	7432	6695	22,786,081 р. м. и 5,996,991 р. к.	90
5) Орловско-Грязская . . . . .	283	8819	8356	2,232,685 р. м. и 20,355,852 р. к.	94,8
6) Ряжско-Моршанская . . . . .	132	7588	5774	568,812 р. м. и 7,376,413 р. к.	76

<sup>1)</sup> Мы здѣсь взяли безъ всякаго выбора всѣ тѣ линіи, которыя, подобно Московско-Ярославской и Курско-Кіевской желѣзной дороги, эксплуатировались до 1 января 1883 года въ теченіе 10 лѣтъ; линіи-же, выстроенныя впослѣдствіи, какъ это видно изъ приведенной ниже таблицы, большею частію имѣютъ еще менѣе удовлетворительные результаты по ихъ эксплуатаціи.

Названіе линій.	Длина ихъ.	Средній валовой доходъ съ 1873 по 1882 г. включительно.	Расходъ за тоже время.	Долгъ Обществъ Правительству.	Отношеніе расхода къ валовому доходу въ процентахъ.
7) Тамбово-Саратовская . . . . .	360	6234	6307	17,214,579 р. м. и 115,198 р. кр.	101,2
8) Балтійская . . . . .	568	6975	5326	17,670,736 р. м. и 2,076,316 р. м.	76
9) Варшаво-Бромбергская . . . . .	138	8399	7258	3,977,454 р. кр.	86,4
10) Варшаво-Тереспольская . . . . .	200	10521	7078	8,088,331 р. кр.	67,3
11) Динабург-Витебская . . . . .	244	11464	7217	13,535,374 р. м.	63
12) Лодзинская . . . . .	26	11684	9629	880,383 р. кр.	62
13) Московско-Брестская . . . . .	1023	6913	6124	16,789,274 р. м. и 19,572,786 р. кр.	88,6
14) Орловско-Витебская . . . . .	488	10764	6743	34,306,852 р. кр.	62,6
15) Риго-Динабургская съ Риго-Болдеарской . . . . .	} 231	14923	7642	4,507,593 р. кр. и 1,894,926 р. м.	64
16) Шуйско-Ивановская . . . . .	172	4597	2624	1,652,774 р. м. и 2,476,317 р. кр.	57

Очевидно должны будемъ придти къ заключенію, что приплаты Правительства по гарантіи зависятъ не отъ малой доходности желѣзнодорожныхъ линій, а отъ другихъ причинъ.

Одна изъ серьезныхъ причинъ, отъ которыхъ зависятъ эти приплаты, заключается въ плохой постройкѣ и черезъ чуръ снисходительной приѣмкѣ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе чего въ первые-же годы по постройкѣ дороги многое приходится додѣлывать и передѣлывать изъ эксплуатаціонныхъ суммъ, такъ какъ обыкновенно тотчасъ же послѣ приѣмки и открытія дороги для движенія концессионеръ получаетъ всѣ слѣдующія ему по концессіи суммы. По этому-то расходъ этихъ желѣзныхъ дорогъ по отношенію къ валовому доходу въ первые годы по открытіи ихъ не только не меньше, чѣмъ въ послѣдующіе годы, но на большей части ли-

Таб. А.

Время откры- тия и протя- женіе дорогъ въ годъ открытія.	28 іюля 1879	14 ян- варя 1873 г.	Въ 1873 г.	Въ 1874 г.	Съ 12 октябр. 1884 г.	Въ 1874 г.	Въ 1875 г.	Въ 1876 г.	Въ 1877 г.	Въ 1877 г.	Въ 1878 г.	Въ 1878 г.	
Длина дорогъ въ ос- тальн. годъ.	1,95(84)*	455 (225)	17	331 (300)	485 (107)	642 (93)	326	334,3 (35,7)	502 (232,8)	508	389,7 (33,1)	468 (151,6)	
Названіе Дорогъ.	Бресто-Граевская.	Ландварово-Ромен- ская.	Риго-Болдеарская.	Лозово-Севастополь- ская.	Моршанско-Сызран- ская.	Рязско-Вяземская.	Ростово-Владикав- казская.	Фастовская.	Привислянская.	Оренбургская.	Донецкая-каменно- угольная.	Уральская-горно- заводская.	
Годы:	2161** 3601	2572 2980	4718 5395	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1873	166,66	115,87	114,36	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1874	4597 3985	3990 3045	7430 6448	2352 5028	1899 2553	1852 2386	...	...	...	...	...	...	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1875	86,69	76,30	86,89	216,59	134,44	128,84	...	...	...	...	...	...	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1876	4948 4245	4303 3483	5989 5980	2801 3628	2649 3038	2070 3091	2491 3678	...	...	...	...	...	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1877	85,78	80,93	99,86	129,51	114,67	149,35	147,64	...	...	...	...	...	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1878	4516 4211	4230 3361	6857 7590	3184 4063	3348 3538	2450 4080	2357 3471	1939 5594	...	...	...	...	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1879	93,25	79,44	110,69	127,59	105,64	166,25	147,23	288,60	...	...	...	...	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1880	9320 5373	7789 4901	6253 6584	4024 4495	3807 3639	3544 4110	4727 4083	3637 3398	3760 3754	3198 3187	...	...	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1881	57,65	62,92	105,29	111,71	95,58	115,99	86,38	93,45	99,83	99,65	...	...	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1882	9654 6560	67,95	95,62	5370 5135	4450 3906	4072 4445	5178 5163	5824 4194	5365 4295	5294 4652	532 250	3304 5487	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1883	8594 7003	81,49	111,49	5458 6085	4344 4287	4200 4942	4372 5736	4746 4673	4507 4273	4987 4934	1454 2514	4476 5415	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1884	5791 6192	86,13	142,37	4799 7423	4005 4473	4343 4760	4187 4941	4840 4831	3590 4545	5085 5003	1428 2790	4638 5186	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1885	164	86,13	142,37	154,03	111,70	109,60	118,01	99,82	126,61	98,40	195,32	111,80	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1886	6325 5447	86,13	142,37	5583 7948	5159 4832	4225 5220	6007 5957	5806 4806	4749 4576	5818 5033	1852 2980	2273 5368	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1887	8016 5085	63,43	109,20	5788 6320	6000 5383	4409 4867	8824 7377	6316 4846	5697 4988	7074 5451	5178 3444	5507 5294	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1888	63,43	63,43	109,20	109,20	89,71	110,40	83,01	76,36	87,55	77,06	151,50	96,13	Валовой доходъ. Р а с х о д ъ. Отношеніе расхода къ валовому доходу въ <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

\*) ( ) означает среднюю въ теченіе года эксплуатационную длину.

\*\*) валовый доходъ и расходъ показанъ въ кредитныхъ рубляхъ.





ній даже больше; при хорошей-же постройкѣ частныхъ желѣзныхъ дорогъ расходъ по отношенію къ валовому доходу по крайней мѣрѣ въ первые три года по открытію дороги долженъ былъ-бы быть значительно меньше, чѣмъ въ послѣдующіе годы, потому что въ этотъ періодъ не нужно смѣнять рельсы и шпалы и ремонтировать зданія, искусственныя сооруженія и подвижной составъ; расходъ-же по этимъ статьямъ въ послѣдующіе годы бываетъ весьма значителенъ. Въ справедливости этого не трудно убѣдиться при сравненіи данныхъ, приведенныхъ въ таблицѣ подъ лит. А <sup>1)</sup>.

Кромѣ приведенныхъ цифровыхъ данныхъ вѣскимъ доказательствомъ плохой постройки и снисходительной пріемки, отражающихся на результатахъ эксплуатаціи частныхъ желѣзныхъ дорогъ, могутъ служить результаты правительственныхъ ревизій Курско-Харьково-Азовской и Орловско-Грязской желѣзныхъ дорогъ <sup>2)</sup>.

Коммиссія, состоявшая вначалѣ подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника Журавскаго, а затѣмъ барона Шернвала, констатировала цѣлый рядъ неправильностей и злоупотребленій, допущенныхъ при постройкѣ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги. Сводя къ краткимъ заключеніямъ разслѣдованіе коммиссіи, оказывается, что Поляковъ, получивъ разрѣшеніе строить дорогу отъ Курска до Харькова, одновременно съ этимъ испросилъ дозволеніе приступить на свой страхъ и рискъ къ работамъ отъ Харькова до Ростова. Обстановка и условія, при которыхъ были

---

<sup>1)</sup> Въ таблицѣ приведены свѣдѣнія о тѣхъ только дорогахъ, о которыхъ имѣются официальные свѣдѣнія въ первые годы по открытію ихъ и въ теченіе по крайней мѣрѣ 5 лѣтъ послѣ открытія ихъ.

<sup>2)</sup> Результаты ревизій заимствованы изъ печатныхъ отчетовъ вышеуказанныхъ коммиссій.

начаты работы отъ Харькова до Ростова, съ одной стороны вынудили учредителя чрезмѣрно спѣшить работами, а съ другой — предрѣшили вопросъ о личности будущаго концессионера на постройку всей Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги. При этомъ договоры, не давая права учредителю приступать къ работамъ до утвержденія проектовъ Министерствомъ Путей Сообщенія и въ тоже время не опредѣляя сроковъ учредителю для представленія ихъ, а министерству для утвержденія представленнаго, не достигли своей цѣли. Причины эти имѣли послѣдствіемъ, что большая часть работъ производилась строителемъ безъ предварительнаго утвержденія проектовъ. Тѣ изъ проектовъ, которые представлялись на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія, доставлялись непосредственно въ департаментъ желѣзныхъ дорогъ, помимо инспекціи, отчего инспекція не имѣла возможности, своевременно слѣдить затѣмъ, соотвѣтствовали-ли представлявшіеся проекты мѣстнымъ условіямъ и требованіямъ.

Измѣненія въ правительственныхъ проектахъ строитель дѣлалъ самовольно, безъ предварительнаго представленія министерству о необходимости тѣхъ или другихъ измѣненій, причемъ эти измѣненія значительно ухудшали линіи въ отношеніи плана и продольной профили.

На основаніи договора разцѣночная вѣдомость должна была быть составлена Министерствомъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ учредителемъ, и должна была быть ему выдана не позже двухъ мѣсяцевъ по утвержденію договора, а между тѣмъ выдача разцѣночной вѣдомости не была обусловлена предварительнымъ представленіемъ на утвержденіе проекта дороги, и потому въ результатѣ утвержденная разцѣночная вѣдомость оказалась составленной несоотвѣтственно дѣйствитель-

но проектированнымъ работамъ, а вполнѣ фиктивно, такъ какъ она была выдана прежде утвержденія проекта дороги.

Договоры и уставъ, предоставивъ учредителю, независимо отъ хода работъ, весь акціонерный капиталъ въ 12,970,000 мет. рублей въ полное его распоряженіе, тѣмъ самымъ недостаточно обезпечили осуществленіе предпріятія и своевременное окончаніе недодѣлокъ, оставшихся по открытію дороги.

Правительственный надзоръ на мѣстѣ производства работъ, вслѣдствіе пробѣловъ въ договорахъ и въ инструкціи инспектору дороги, не имѣлъ никакого значенія. Такъ, на примѣръ, наблюденіе инспектора за надлежащимъ снабженіемъ станцій водою, вслѣдствіе неуказанія количества кубическихъ саженой воды по классамъ станцій, было обращено въ простую формальность. Точно также приемка рельсовъ инспекціею, будучи ограничена повѣркою темплета, марки и журналовъ испытанія рельсовъ агентомъ дороги, не могла имѣть никакого серьезнаго значенія.

Заявленія о готовности дорогъ къ открытію, вслѣдствіе которыхъ, согласно договорамъ, Министерство Путей Сообщенія обязано было безотлагательно высылать особыя комиссіи для освидѣтельствованія построеннаго, поступали въ министерство прямо черезъ учредителя безъ удостовѣренія инспекціи о своевременности командированія комиссій. Въ интересахъ же г. Полякова было, само собою разумѣется, спѣшить открытіемъ дороги, такъ какъ открытіемъ дороги обуславливалась выдача гарантіи и погашенія по акціонерному капиталу (ежегодно 659,359 руб.).

Министерство Путей Сообщенія, получая заявленія учредителя о готовности дорогъ къ открытію, обязано

было, на основаніи устава Общества, высылать комиссіи для освидѣтельствванія работъ, хотя нѣкоторые проэкты не только еще не были утверждены имъ, но даже не были представлены на его разсмотрѣніе. Самое освидѣтельствваніе дорогъ комиссіями втеченіе 4—5 дней, возбуждаетъ, въ виду значительной ихъ неоконченности, сильное сомнѣніе, чтобы такое важное порученіе, могло быть надлежащимъ образомъ исполнено въ такой короткій срокъ.

Открытіе правильнаго пассажирскаго и товарнаго движенія по дорогѣ разрѣшено не Министромъ Путей Сообщенія, а самими свидѣтельствовавшими комиссіями, причемъ I участокъ отъ Курска до Харькова, открытъ комиссіею даже безъ уполномочія ея къ тому со стороны министра. Между тѣмъ открытіе движенія при тѣхъ недодѣлкахъ и недоставкахъ, которыя существовали во время освидѣтельствванія линіи комиссіями, представляетъ во многомъ отступленія отъ тѣхъ указаній, которыя были преподаны на этотъ предметъ въ договорахъ на Курско-Харьково-Азовскую желѣзную дорогу и въ уставѣ общества этой дороги. Такъ, при приѣмѣ II участка, приѣмщики совершенно неправильно причислили къ наличности поставленнаго на этотъ участокъ подвижнаго состава то число его, которое было доставлено на I участокъ. При постройкѣ дороги размѣры зданія Таганрогской станціи были строителемъ произвольно сокращены противъ проекта. Такое уменьшеніе размѣровъ зданія противъ проекта, обнаруженное лишь при осмотрѣ комиссіею, открывавшею дорогу для движенія, хотя и было утверждено Министромъ Путей Сообщенія, но впоследствии вызвало необходимость расширенія этого зданія. Само собою разумѣется, что при такомъ положеніи дѣла, расширеніе

этой станціи, если оно не превышало того числа квадратных сажень (166,34), на которое зданіе было произвольно уменьшено противъ проэкта при постройкѣ должно было быть отнесено на строительный капиталъ; между тѣмъ оказалось, что увеличеніе Таганрогской станціи всего на 62 кв. саж., отнесено въ ущербъ Правительству и въ нарушеніе всякой справедливости на дополнительный облигаціонный капиталъ. Хотя для исполненія многихъ недодѣлокъ, оказавшихся на дорогѣ ко времени открытія ея, были назначены точные для каждой изъ нихъ сроки, соображаясь съ которыми самыя позднія изъ недодѣлокъ должны были быть окончены къ октябрю 1870 года, т. е. къ назначенному сроку окончанія работъ на II участкѣ, на самомъ дѣлѣ исполненіе недодѣлокъ продолжалось въ теченіе 7—6 лѣтъ.

Инспекторомъ дороги во время ея сооруженія были выдаваемы свидѣтельства на полученіе излишнихъ денегъ противъ стоимости дѣйствительно исполненныхъ работъ и поставокъ. Имъ же не представлялись въ Министерство Путей Сообщенія точныя періодическія свѣдѣнія о ходѣ исполненія недодѣлокъ; въ представленныхъ же донесеніяхъ оказывается множество противорѣчій, а потому точнаго представленія, какъ исполнялись недодѣлки, нельзя теперь и составить.

Въ числѣ 1620 товарныхъ вагоновъ, слѣдовавшихъ согласно разцѣночной вѣдомости къ поставкѣ для 2-го участка дороги, Г. Поляковымъ были сданы 300 угольныхъ вагоновъ, которые были построены въ мастерскихъ дороги въ ущербъ своевременнаго ремонта остального подвижнаго состава. Типъ, принятый для нихъ, не былъ утвержденъ и, по своей удешевленной конструкціи, уменьшилъ цѣнность обязательнаго къ поставкѣ

подвижнаго состава. Кромѣ того ни въ отчетахъ Общества ни въ дѣлахъ Министерства Путей Сообщенія не найдено подтвержденія тому, что постройка этихъ вагоновъ была оплочена изъ строительнаго капитала.

Отчетъ комиссіи подѣ председательствомъ инженера Поземковскаго почти исключительно касается эксплуатаціи Орловско-Грязской желѣзной дороги, но мы не можемъ въ виду особой характерности, не привести извлеченія изъ этого отчета относительно того, какъ производились при постройкѣ дороги земляныя работы. Допущенныя проэктомъ, говорится въ отчетѣ, крутые уклоны въ настоящее время еще круче отъ осадки землянаго полотна, которое вообще на Орловско-Грязской желѣзной дорогѣ находится въ неудовлетворительномъ состояніи. Насыпи садятся мѣстами на полсажени и ползуть отъ того, что выстроены изъ недоброкачественнаго грунта и съ недостаточными, по свойству послѣдняго, откосами. Причины осадокъ надобно отнести и къ неудовлетворительности и къ спѣшности сооруженія: земля сыпалась толстыми слоями, безъ надлежащаго уравниванія и трамбованія, работы производились въ зимнее время, причеиъ мерзлыя комья не разбивались. Откосы выемокъ также не соотвѣтствуютъ качеству грунта, ползутъ, заваливаютъ канавы, а не рѣдко и полотно дороги. По сдѣланной въ настоящее время нивелировкѣ оказывается, что для приведенія Орловско-Грязской дороги въ проэктную профиль, нужно произвести земляныхъ работъ до 63,000 куб. сажень.

Другая еще болѣе важная причина, отъ которой зависятъ Правительственныя приплаты, заключается въ томъ, что правительство, выдавая приплаты по гарантіи, платя % и погашеніе по облигаціямъ и дѣлая ссуды желѣзнодорожнымъ обществамъ, не производитъ

фактическаго контроля надъ желѣзнодорожными доходами и расходами. Дѣйствительно, въ послѣднихъ даже уставахъ желѣзнодорожныхъ обществъ, гдѣ права правительства болѣе опредѣленно констатированы, чѣмъ въ ранѣе утвержденныхъ уставахъ, правительственный надзоръ выразился въ слѣдующихъ постановленіяхъ <sup>1)</sup>).

1) Правительству предоставляется отражать особыхъ чиновниковъ для наблюденія за дѣйствительно-стію и правильностію приходо- и расходо- желѣзнодорожныхъ обществъ по эксплуатаціи дорогъ.

2) Для ежегодной повѣрки дѣйствій и отчетныхъ книгъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ Министры Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственный Контролеръ могутъ ежегодно назначать особыя комиссіи.

3) Для мѣстнаго наблюденія надъ производствомъ работъ и эксплуатаціи желѣзной дороги при ней состоитъ инспекція отъ Министерства Путей Сообщенія.

и 4) Для надзора за правильностію дѣйствій собственно правленія и общаго собранія акціонеровъ желѣзнодорожнаго общества, въ составѣ правленія общества находятся постоянные представители правительства директоры правленія или члены совѣта одинъ или нѣсколько.

Съ перваго раза казалось-бы, что этотъ надзоръ приноситъ большую пользу; въ дѣйствительности-же почти никакой, по отношенію къ хозяйственной дѣятельности желѣзнодорожныхъ обществъ, потому что все ограничивается контролемъ и ревизіей оправдательныхъ документовъ и книгъ и надзоромъ за техническою частью; все-же это при самыхъ вопіющихъ злоупотребленіяхъ можетъ содержаться въ большемъ даже порядкѣ,

<sup>1)</sup> Всеподдавѣйшій отчетъ по вѣдомству Путей Сообщенія за 25 лѣтъ стр. 51 и 52.



чѣмъ при честномъ веденіи дѣла. Дѣйствительно: 1) Пунктомъ первымъ, на основаніи котораго возможно фактически контролировать желѣзнодорожные доходы и расходы, Правительство до 1885 года не пользовалось и только съ 1885 года въ видѣ опыта на 2 года введенъ Государственнымъ Контролеромъ фактической контроль приходовъ и расходовъ на Балтійской, Московско-Брестской и Лозово-Севастопольской желѣзныхъ дорогахъ; но такъ какъ это учрежденіе дѣйствуетъ всего только годъ, то, конечно, преждевременно входить въ оцѣнку его дѣятельности. 2) Ежегодная повѣрка дѣйствій и отчетныхъ книгъ правленія стала производиться ежегодно только въ послѣднее время, раньше-же этого не дѣлалась, какъ это увидимъ ниже, рассматривая результаты правительственныхъ ревизій по эксплуатаціи Курско-Харьково-Азовской и Орловско-Грязской желѣзныхъ дорогъ; впрочемъ этотъ контроль можетъ достигнуть только того, что документы и книги будутъ содержаться въ порядкѣ, но нисколько не можетъ предотвратить самыхъ вопіющихъ злоупотребленій по дѣйствительному доходу и расходу желѣзныхъ дорогъ. 3) Наблюденіе инспекціи, которое могло бы быть самымъ дѣйствительнымъ изъ всѣхъ видовъ существующаго правительственнаго контроля, такъ какъ инспекція могла бы лучше всякаго другаго контролирующаго органа знать мѣстныя цѣны и условія эксплуатаціи извѣстной дороги, ограничивается только чисто техническою стороною дѣла. Это видно изъ Высочайше утвержденнаго 6 іюня 1857 года <sup>1)</sup> положенія объ инспекторахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, и изъ циркуляра Техническо-Инспекторскаго комитета желѣзныхъ дорогъ № 28

---

<sup>1)</sup> Вошло въ XII т. ч. I уст. Путей Сообщенія. (Изд. 1857 г. Ст. 697—718).

отъ 3 января 1873.— *Объ обязанностяхъ инспекторовъ, возложенныхъ на нихъ 715 статьей XII т. уст. Путей Сообщенія*, гдѣ при подробномъ перечисленіи обязанностей инспектора по надзору за технической частью, нѣтъ даже намека на то, что инспекторъ долженъ наблюдать за хозяйственной частью. Другихъ какихъ либо общихъ инструкціи для инспекторовъ не имѣется и позднѣйшіе циркуляры Департамента желѣзныхъ дорогъ и Техническо-Инспекторскаго комитета, разъясняющіе обязанности инспекторовъ, также касаются исключительно технической части. Такъ что самая добросовѣстная инспекція, согласно съ своими инструкціями и съ тѣмъ, что отъ нея требуетъ Министерство Путей Сообщенія, можетъ только наблюдать, чтобы на инспектируемой желѣзной дорогѣ были не гнилыя шпалы, не битые рельсы, чтобы были въ исправности искусственные сооруженія и другія постройки, чтобы служащіе знали свои инструкціи и такъ далѣе. Кромѣ того, такъ какъ во главѣ Министерства Путей Сообщенія почти всегда стояли люди не спеціально знакомые съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, то всѣ ихъ требованія, при осмотрѣ желѣзныхъ дорогъ, были обращены главнымъ образомъ на внѣшнее благообразіе, вслѣдствіе чего и желѣзнодорожная инспекція заботится съ технической стороны не о сущности дѣла, а скорѣе о декоративной его сторонѣ, т. е., не о томъ, чтобы, напримѣръ, каменный уголь, желѣзо рельсовъ, баластъ, смазочныя вещества и всѣ другіе матеріалы были хорошаго качества, а о томъ, чтобы вездѣ было вычищено, выбѣлено, вагоны и вокзалы хорошо отдѣланы, разбиты близъ станцій садики и такъ далѣе. Это ведетъ между прочимъ къ тому, что по инициативѣ Министерства Путей Сообщенія расходы увеличиваются иногда самымъ непро-

изводительнымъ образомъ, противъ чего желѣзнодорожники, конечно, не возстаютъ, такъ какъ имъ положительно безразлично, сколько ни приплатитъ Правительство по гарантіи; а они этимъ, во 1-хъ, угождаютъ начальству и, во 2-хъ, черезъ это самое у нихъ является возможность сваливать свои крупныя злоупотребленія на излишнія требованія Министерства Путей Сообщенія. Что это дѣйствительно такъ, нужно припомнить сообщеніе, сдѣланное въ С.-Петербургскомъ Техническомъ Обществѣ бывшимъ управляющимъ Харьковско-Николаевской желѣзной дороги, Г. Губеромъ, въ которомъ онъ доказывалъ, что Правительство главнымъ образомъ приплачиваетъ по гарантіи именно вслѣдствіе излишнихъ требованій Министерства Путей Сообщенія по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

4) Чтобы уяснить себя какія обязанности лежатъ на директорахъ или членахъ отъ Правительства въ правленіяхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, обратимся къ позднѣйшимъ уставамъ желѣзнодорожныхъ обществъ, согласно которымъ директора и члены отъ Правительства имѣютъ все таки болѣе широкія полномочія, чѣмъ по уставамъ, утвержденнымъ въ концѣ шестидесятыхъ и началѣ семидесятыхъ годовъ. Возьмемъ хотя уставъ Общества юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденный въ 1878 году. „Согласно § 54 этого устава, члены отъ правительства „назначаются въ составъ Правленія Общества для наблюденія, чтобы все постановленія и мѣропріятія Правленія и постановленія общаго собранія акціонеровъ „были согласны какъ съ общими законами, уставомъ „общества и правилами, установленными для акціонеровъ „обществъ и желѣзныхъ дорогъ, такъ и съ интересами самаго общества, а равно для содѣйствія

„правленію въ сношеніяхъ его съ правительственными  
„учрежденіями.

„Члены Правленія пользуются въ правленіи и въ  
„общихъ собраніяхъ совѣщательнымъ голосомъ, но имъ  
„предоставляется заявлять протесты по состоявшимся  
„въ правленіи или въ общихъ собраніяхъ постановле-  
„ніямъ или по принимаемымъ правленіемъ мѣрамъ. Опро-  
„тестованныя правительственными членами правленія,  
„или однимъ изъ нихъ, постановленія общаго собранія  
„и правленія или мѣропріятія послѣдняго, *противныя*  
„*общимъ законамъ, уставу общества, правиламъ, уста-*  
„*новленнымъ для акціонерныхъ обществъ и для желѣз-*  
„*ныхъ дорогъ поступаютъ на разсмотрѣніе Министра*  
„*Путей Сообщенія* и если имъ, по соглашенію съ Ми-  
„нистромъ Финансовъ, а равно и съ Военнымъ, когда  
„протестъ заявленъ членомъ отъ Военнаго Министерства,  
„протестъ будетъ подтвержденъ, то опротестованныя  
„постановленія общаго собранія и правленія, или мѣро-  
„пріятія послѣдняго считаются отмѣненными. При этомъ  
„обществу предоставляется воспользоваться правомъ  
„обжалованія постановленія Министра Путей Сообще-  
„нія, въ размѣрѣ и порядкѣ, указанныхъ § 28.

„*Что-же касается до тѣхъ постановленій или мѣро-*  
„*пріятій правленія, которыя опротестованы съ цѣлью*  
„*огражденія выгодъ общества, то онѣ поступаютъ на*  
„*окончательное разрѣшеніе ближайшаго общаго собранія.*  
„Въ послѣднемъ случаѣ правленію предоставляется,  
„если оно найдетъ нужнымъ, созвать чрезвычайное об-  
„щее собраніе.

„Члены отъ правительства отвѣчаютъ, въ предѣ-  
„лахъ общей служебной отвѣтственности, за всѣ не-  
„опротестованныя ими постановленія общаго собранія,  
„противныя общимъ законамъ, уставу общества и пра-

„виламъ, установленнымъ для акціонерныхъ обществъ  
„и для желѣзныхъ дорогъ <sup>1)</sup>“.

Изъ этой выдержки изъ положенія о членахъ отъ  
Правительства въ правленіи общества Юго-западныхъ  
желѣзныхъ дорогъ несомнѣнно слѣдуетъ, что члены отъ  
Правительства никоимъ образомъ не могутъ имѣть ни  
какого вліянія на огражденіе выгодъ общества, или  
вѣрнѣе Правительства, такъ какъ протесты ихъ по этому  
поводу поступаютъ на разсмотрѣніе общаго собранія  
акціонеровъ, которое, какъ мы увидимъ ниже, почти  
во всѣхъ желѣзнодорожныхъ обществахъ существуетъ  
фиктивно; такъ какъ желѣзнодорожникъ, владѣющій отъ  
 $\frac{1}{3}$  до  $\frac{1}{2}$  акцій, находящихся въ частныхъ рукахъ, по-  
мощью подставныхъ акціонеровъ, всегда имѣетъ въ сво-  
ихъ рукахъ большинство голосовъ, дающихъ ему воз-  
можность выбирать въ правленіе общества людей, по-  
ступающихъ по его желанію, и всѣ вопросы, возника-  
ющіе въ общихъ собраніяхъ, рѣшать сообразно съ  
своими выгодами. Такъ что выходитъ, что на рѣшенія  
правленія общества, постановленныя для выгодъ же-  
лѣзнодорожника, сосредоточившаго въ своихъ рукахъ  
отъ  $\frac{1}{3}$  до  $\frac{1}{2}$  акцій, имѣющихся въ частныхъ рукахъ,  
и de facto хозяина дороги, членъ отъ Правительства  
подаетъ протестъ въ общее собраніе акціонеровъ,  
въ которомъ рѣшенія постановляются согласно жела-  
нію того-же хозяина дороги. Поэтому-то члены прав-  
ленія отъ Правительства несутъ только отвѣтственность  
за неопротестованіе ими постановленій, протестъ на  
которыя они должны подавать Министру Путей Сооб-  
щенія, т. е. за всѣ неопротестованныя ими постано-  
вленія и мѣропріятія Правленія и постановленія общаго

---

<sup>1)</sup> См. въ указателѣ правительственныхъ распоряженій по Мини-  
стерству Путей Сообщенія за 1878 годъ № 26 стр. 710, 702 и 703.

собранія, противныя общимъ законамъ, уставу общества и правиламъ, установленнымъ для акціонерныхъ обществъ и желѣзныхъ дорогъ. Этимъ послѣднимъ постановленіемъ объ отвѣтственности и можно только объяснить почему, по открытіи въ Главномъ Обществѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ цѣлаго ряда злоупотребленій, результатами которыхъ были недополученія казною въ теченіе семи или восьми лѣтъ ежегодно до 1½ милліоновъ рублей, члены совѣта отъ Правительства, служившіе все время, когда происходили злоупотребленія, не только не были преданы суду, но одинъ изъ нихъ и до сихъ поръ занимаетъ прежнюю должность, а другой въ томъ-же году, когда производилась ревизія, занялъ выдающійся постъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія.

Вслѣдствіе такого положенія дѣла, т. е. съ одной стороны, доплаты Правительствомъ всего того, что недовыручатъ желѣзныя дороги, и съ другой стороны, при совершенномъ отсутствіи съ его стороны фактическаго контроля, желѣзныя дороги, за которыя правительство приплачиваетъ по гарантіи, поставлены въ слѣдующія ненормальныя условія.

Почти на каждой изъ этихъ дорогъ обыкновенно является безконтрольнымъ заправителемъ дѣла одинъ изъ крупныхъ желѣзнодорожниковъ, большею частію строитель этой дороги, въ рукахъ котораго находится около половины всѣхъ акцій, имѣющихся въ частныхъ рукахъ <sup>1)</sup> и обезпечивающихъ ему, помощію подставныхъ акціонеровъ, большинство голосовъ въ общихъ

---

<sup>1)</sup> Акціи, принадлежащія правительству, въ общихъ собраніяхъ, согласно концессій и уставовъ, или совсѣмъ не даютъ ему никакихъ правъ, или даютъ права, нисколько не измѣняющія общаго хода дѣлъ по хозяйственнымъ операціямъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

собраніяхъ. Впрочемъ и половину то акцій нужно имѣть только въ томъ случаѣ, когда два крупныхъ желѣзнодорожника борются за преобладаніе въ обществѣ. Обыкновенно-же бываетъ достаточно  $\frac{1}{3}$  акцій, такъ какъ правомъ голоса въ общихъ собраніяхъ пользуются только тѣ акціонеры, у которыхъ не менѣе двадцати пяти или тридцати акцій; такъ что въ общихъ собраніяхъ бываетъ значительно менѣе того числа голосовъ, которое получилось-бы, раздѣливъ число всѣхъ акцій, находящихся въ частныхъ рукахъ, на то число ихъ, которое даетъ право голоса. Благодаря этому, желѣзнодорожникъ заправило можетъ составить Правленіе Общества изъ совершенно преданныхъ его интересамъ людей.

А такъ какъ находящіяся въ частныхъ рукахъ акціи желѣзныхъ дорогъ, по которымъ Правительство приплачиваетъ по гарантіи, составляютъ въ одномъ обществѣ при длинѣ линіи въ 1191 версту  $\frac{1}{7}$  всего строительнаго капитала;—въ семи обществахъ при длинѣ линій въ 4216 верстъ— $\frac{1}{3}$  всего строительнаго капитала;—въ двѣнадцати обществахъ при длинѣ линій въ 4959 верстъ около  $\frac{1}{4}$  всего капитала;—въ шести обществахъ при длинѣ линій въ 3402 версты около  $\frac{1}{3}$  всего капитала;—въ двухъ обществахъ при длинѣ линій въ 261 версту около  $\frac{1}{2}$  всего капитала;—въ одномъ обществѣ при длинѣ линіи въ 568 верстъ около  $\frac{3}{4}$  всего капитала;—въ одномъ обществѣ при длинѣ линіи въ 73 версты  $\frac{2}{3}$  всего капитала;—въ одномъ обществѣ при длинѣ линіи въ 244 версты  $\frac{7}{8}$  всего капитала и въ двухъ обществахъ при длинѣ линій въ 164 версты весь капиталъ—въ акціяхъ; то только въ семи обществахъ при длинѣ линій въ 1310 верстъ <sup>1)</sup> желѣзнодорожники за-

<sup>1)</sup> Свѣдѣнія эти заимствованы изъ восьмага выпуска, Статистическаго Сборника Министерства Путей Сообщенія.

правила, имѣющіе, какъ мы выше указывали, въ большинствѣ случаевъ не болѣе  $\frac{1}{3}$  части всѣхъ акцій, находящихся въ частныхъ рукахъ, владѣютъ отъ  $\frac{1}{3}$  до  $\frac{1}{6}$  части всего строительнаго капитала и, слѣдовательно, хотя нѣсколько заинтересованы въ хорошемъ веденіи дѣла. Но и въ этомъ послѣднемъ случаѣ желѣзнодорожники заправили выиграютъ гораздо больше, если поведутъ дѣло неправильно, такъ какъ при правильномъ веденіи дѣла, положимъ, кромѣ 5 процентовъ на облигаціонный капиталъ и  $\frac{1}{10}\%$  погашенія на акціи и облигаціи, они могли бы дать 10 процентовъ на акціонерный капиталъ, которые и получили-бы на свои акціи, т. е.  $\frac{1}{3}$  или  $\frac{1}{6}$  часть строительнаго капитала; при хищеніяхъ-же они, давши, положимъ, только на акціонерный капиталъ 2 процента, черезъ фиктивное увеличеніе расходовъ возьмутъ, слѣдовательно, въ свою пользу 8 процентовъ со всего строительнаго капитала въ акціяхъ и 5 процентовъ съ строительнаго капитала въ облигаціяхъ и  $\frac{1}{10}\%$  погашенія на акціи и облигаціи; кромѣ того явно 5 процентовъ на принадлежащую имъ  $\frac{1}{3}$  или  $\frac{1}{6}$  часть акціонернаго капитала; Правительство же доплатитъ по гарантіи  $3\frac{1}{10}$  процента на строительный капиталъ въ акціяхъ и  $5\frac{1}{10}$  на строительный капиталъ въ облигаціяхъ.

Во всѣхъ-же другихъ обществахъ желѣзнодорожники заправили, владѣя только отъ  $\frac{1}{9}$  до  $\frac{1}{21}$  части строительнаго капитала, при совершенномъ отсутствіи фактическаго правительственнаго контроля, такъ много имѣютъ побудительныхъ причинъ вести нечестно дѣла, что на Курско-Кіевскую, Московско-Ярославскую и Рязанско-Козловскую дороги можно указать чуть ли, какъ не на единственныя дороги, при этихъ послѣднихъ условіяхъ, т. е. когда акціонерный капиталъ, на-



ходящійся въ частныхъ рукахъ, составляетъ менѣе  $\frac{1}{3}$  всего капитала, честно ведущія свои дѣла.

Мало того, такъ какъ упомянутымъ желѣзнодорожникамъ заправиламъ при такихъ условіяхъ положительно безразлично, сколько приходится приплачивать правительству, то они совершенно индеферентно относятся къ увеличенію доходности желѣзныхъ дорогъ и къ честному веденію дѣла ихъ подчиненными; такъ что на большей части находящихся въ ихъ рукахъ линій буквально злоупотребляетъ всякій отъ директоровъ правленія до кондукторовъ. Чтобы показать до какой безцеремонности доходятъ злоупотребленія, приведу хоть нѣкоторыя изъ нихъ, особенно выдающіяся и многимъ извѣстныя. На одной изъ восточныхъ желѣзныхъ дорогъ управляющій дорогою, совмѣстно съ правленіемъ общества, одни и тѣже матеріалы показывалъ по двумъ смѣтамъ, — постоянныхъ и дополнительныхъ работъ. Многіе желѣзнодорожники практикуютъ переоцѣнку матеріаловъ, заключающуюся въ томъ, что на прибрѣтенные уже обществомъ матеріалы повышаютъ цѣны, вслѣдствіе якобы ихъ возвышенія, и разницу кладутъ себѣ въ карманъ. Строитель одной изъ южныхъ дорогъ, при постройкѣ сосѣдней дороги, употреблялъ на эту послѣднюю дорогу рельсы, которые показывалъ въ расходъ по построенной уже дорогѣ, и сдавалъ на вновь строимую дорогу товарные вагоны съ построенной дороги, предварительно ихъ перекрасивъ. Заправила многихъ желѣзныхъ дорогъ для соединенія своихъ имѣній, купленныхъ невдалекѣ отъ этихъ дорогъ, прокладывали къ послѣднимъ желѣзнодорожнымъ вѣткамъ, для которыхъ у опекаемыхъ ими линій покупали, подъ видомъ старыхъ, совершенно новые рельсы за самую ничтожную плату.

Но помимо этихъ черезъ чуръ уже грубыхъ способовъ обирания казны, происходящихъ вслѣдствіе отсутствія какого-либо контроля надъ хозяйственными операціями желѣзнодорожныхъ обществъ, желѣзнодорожники, заправляющіе дѣлами большей части этихъ обществъ, ставятъ въ смѣтахъ и разцѣночныхъ вѣдомостяхъ максимальныя цѣны на всѣ матеріалы и работы; и цѣны эти при существующемъ порядкѣ утвержденія смѣтъ, конечно не могутъ быть измѣнены правительственными учрежденіями. Дѣйствительно, скорѣе другихъ въ несоотвѣтствіи смѣтныхъ цѣнъ съ существующими въ данной мѣстности могъ-бы убѣдиться мѣстный Правительственный инспекторъ, къ которому первому желѣзнодорожное правленіе присылаетъ смѣту на разсмотрѣніе, онъ же, согласно съ своими инструкціями, обязанъ только провѣрить всѣ-ли работы, требующіяся для правильности и безопасности движенія, вошли въ смѣту. Но, положимъ, правительственный инспекторъ вышелъ-бы изъ предѣловъ своей инструкціи и захотѣлъ провѣрить цѣны, для чего потребовалъ-бы назначенія торговъ, то и въ этомъ случаѣ онъ не могъ-бы пособить дѣлу, такъ какъ существенный признакъ цѣнъ, это ихъ измѣняемость и зависимость отъ качества матеріаловъ и отъ мѣстности; поэтому наименьшія цѣны могутъ опредѣлиться только на правильныхъ торгахъ и то въ томъ случаѣ, если поставщики и подрядчики увѣрены, что имъ не будутъ дѣлать при поставкѣ матеріаловъ и производствѣ работъ никакихъ незаконныхъ притѣсненій. А такъ какъ въ дѣйствительности на желѣзныхъ дорогахъ, при отсутствіи всякаго контроля надъ хозяйственными дѣйствіями желѣзнодорожниковъ; подрядчики, не вошедшіе въ сдѣлку съ желѣзнодорожными заправилами, могутъ притѣсняться всѣвозможными способами,

то на торги явятся только подставные подрядчики, которые, конечно, назначать максимальныя цѣны и противъ которыхъ правительственный инспекторъ не можетъ возражать, такъ какъ онѣ опредѣлились на торгахъ. При этомъ, ставя даже самыя высокія цѣны на матеріалы и работы, желѣзнодорожники для производства работъ отпускаютъ агентамъ дороги самыя незначительныя суммы, на которыя нельзя преобрѣсти матеріаловъ хорошихъ качествъ; эти-же послѣдніе въ свою очередь даже съ этихъ цѣнъ стараются извлекать для себя выгоду, противъ чего желѣзнодорожники не возстаютъ, потому что они, какъ мы указывали выше, совершенно не заинтересованы дѣломъ; вслѣдствіе всего этого работа, которую предположено сдѣлать самымъ совершеннымъ образомъ и самыми лучшими матеріалами, производится самымъ невозможнымъ образомъ.

Впрочемъ, подобныя хищенія, черезъ увеличеніе желѣзнодорожныхъ расходовъ, составляютъ одну лишь часть хищеній, которая оставляетъ все таки слѣды, находимыя при сравненіи расходовъ дорогъ хищническихъ съ расходами дорогъ, честно ведущихъ свои дѣла, каковыхъ къ несчастію очень мало, преимущественно Дервизовской постройки; другая-же часть хищеній исчезаетъ безъ всякихъ слѣдовъ путемъ скрытія части доходовъ, приносимыхъ желѣзною дорогою, что дѣлается, напримѣръ, слѣдующимъ образомъ. Большинство крупныхъ желѣзнодорожниковъ и ихъ помощниковъ, владѣя близъ эксплуатируемыхъ ими линій имѣніями, заводами, лѣсами и каменноугольными копями, всѣ матеріалы, добываемые изъ нихъ, бесплатно перевозятъ въ различные пункты, лежащіе по дорогѣ, не показывая въ отчетахъ эти перевозки. Тоже практикуется съ матеріалами, поставляемыми для дороги,

въ особенности на дорогахъ съ большимъ протяженіемъ, гдѣ въ различныхъ пунктахъ на нѣкоторые матеріалы значительно разнятся цѣны. Тогда изъ пунктовъ, гдѣ матеріалы дешевле, иногда за 400 или 500 верстъ, они доставляются бесплатно въ пункты, гдѣ они дороже; цѣны-же по смѣтамъ и разцѣночнымъ вѣдомостямъ назначаются тѣ, которыя существуютъ тамъ, гдѣ матеріалы дороже; это главнымъ образомъ дѣлается съ камнемъ, известью, древеснымъ углемъ и лѣсными матеріалами. Кромѣ того, на нѣкоторыхъ, въ особенности еврейскихъ дорогахъ, показывается не весь сборъ съ пассажировъ внутренняго сообщенія, для чего конечно заправилы входятъ въ стачку съ кассирами и начальниками большихъ станцій. Оберъ-кондукторы въ свою очередь провозятъ въ каждомъ поѣздѣ по нѣсколько вагоновъ безбилетныхъ пассажировъ, дѣлясь барышами съ подлежащимъ начальствомъ. При этомъ не только родственники служащихъ, но всѣ, имѣющіе хотя какое нибудь соприкосновеніе съ желѣзнодорожнымъ начальствомъ, могутъ имѣть бесплатный проѣздъ по этимъ дорогамъ.

Кромѣ вышеуказанныхъ злоупотребленій, приплаты правительства много зависятъ также отъ того, что никто лично не заинтересованъ въ увеличеніи доходности желѣзныхъ дорогъ, по которымъ правительство приплачиваетъ по гарантіи; такъ какъ, увеличивая доходность дороги, желѣзнодорожники стали-бы только приносить пользу казнѣ, а для нихъ совершенно безразлично, сколько послѣдняя приплатитъ. Вслѣдствіе-же этого индеферентизма происходитъ между прочимъ то, что на большей части дорогъ, по которымъ правительство приплачиваетъ по гарантіи, дѣло ведется съ роскошью, не соответствующею приносимому дорогою доходу. На-

примѣръ, отправляются особо скоро идущіе, только съ вагонами 1-го и 2-го класса, не останавливающіеся на многихъ станціяхъ поѣзда, издержки на которые по незначительности пассажировъ значительно превышаютъ приносимый ими доходъ; вагоны 1-го и 2-го классовъ передѣлываются въ болѣе удобные, съ разными усовершенствованными приспособленіями, хотя они могли-бы ходить десятки лѣтъ въ прежнемъ видѣ; перемѣняется обивка въ вагонахъ и они перекрашиваются гораздо раньше, чѣмъ слѣдуетъ; помѣщенія для правленія и управленія дороги, пассажирскія зданія и квартиры служащихъ, въ особенности высшихъ, отдѣлываются черезъ чуръ роскошно; строятся новые роскошные вокзалы или значительно расширяются и передѣлываются существующіе, хотя они могли-бы удовлетворять надобностямъ движенія въ настоящемъ ихъ видѣ и такъ далѣе.

Какъ на выдающійся примѣръ такой несоразмѣрной роскоши нельзя не указать на постройку Обществомъ Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ пассажирскаго вокзала въ Одессѣ, обошедшагося болѣе милліона рублей, не смотря на то, что Общество задолжало Правительству въ  $4\frac{1}{2}$  года, т. е., со дня его преобразованія по 1-е января 1883 года 33,822,170 руб. мет. по недоимкамъ платежей на облигаціи, оставленныя Правительствомъ за собою, 4,219,466 р. кр. по гарантіи акцій и облигацій, реализованныхъ Обществомъ и 2,267,342 р. мет. и 15,181,976 р. кред. по займамъ и ссудамъ <sup>1)</sup>, или всего задолжало 74,550,780 р. кр. <sup>2)</sup>

---

<sup>1)</sup> Свѣдѣнія эти заимствованы изъ десятаго выпуска статистическаго сборника Министерства Путей Сообщенія.

<sup>2)</sup> При переводѣ въ кредитные рубли металлическій рубль принятъ за 1 руб. 50 коп. кредитныхъ.

т. е. среднимъ числомъ по 16,557,000 р. кр. ежегодно, и не смотря на то, что можно было обходиться около 20 лѣтъ ранѣе существовавшимъ вокзаломъ.

Хотя всѣ вышеприведенныя свѣдѣнія о желѣзнодорожныхъ злоупотребленіяхъ собраны, частію отъ высшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, частію отъ самихъ желѣзнодорожниковъ заправиль, но чтобы не было сомнѣнія въ ихъ вѣрности, считаемъ необходимымъ подтвердить ихъ: 1) Результатами правительственныхъ ревизій членами отъ Министерства Путей Сообщенія, Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля Курско-Харьково-Азовской, Орловско-Грязской и Николаевской желѣзныхъ дорогъ. Всѣ тѣ злоупотребленія, которыя выяснили эти комиссіи, при ревизіи вышеуказанныхъ желѣзныхъ дорогъ, встрѣчаются и на многихъ другихъ дорогахъ, за которыя Правительство приплачиваетъ по гарантіи, можетъ быть только нѣсколько въ иномъ видѣ; такъ какъ результаты эксплуатаціи на нѣкоторыхъ другихъ дорогахъ еще менѣе утѣшительны, чѣмъ на двухъ первыхъ дорогахъ, что видно изъ сравненія валовыхъ доходовъ и расходовъ этихъ дорогъ; Николаевская-же дорога—самая доходная въ Россіи. 2) Сравненіемъ отношенія дохода и расхода на Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ то время, когда онѣ испрашивали гарантію на акціи, съ тѣмъ же отношеніемъ до и послѣ этого времени и 3) Сравненіемъ валоваго дохода и расхода желѣзныхъ дорогъ, по которымъ Правительство приплачиваетъ по гарантіи, съ дорогами, по которымъ оно не приплачиваетъ по гарантіи.

Помимо вышеуказанныхъ злоупотребленій, совершавшихся при постройкѣ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, комиссія, подъ предсѣдательствомъ

барона Шернваля, нашла слѣдующія злоупотребленія и безпорядки, практиковавшіеся при эксплуатаціи дороги.

Въ числѣ обязательнаго къ поставкѣ подвижнаго состава, 74 товарныхъ крытыхъ вагоновъ были доставлены только въ 1873 г., въ сильно изношенномъ видѣ и построенными въ главныхъ частяхъ не по образцу, утвержденному Министерствомъ Путей Сообщенія. Вагоны эти были отданы въ наемъ не гарантированной Воронежско-Ростовской дорогѣ того-же Полякова за невозможно малую плату.

При повѣркѣ подвижнаго состава неоказалось 170 товарныхъ вагоновъ, изъ которыхъ, по отзыву правленія Общества, 141 были разбиты при крушеніяхъ, но это заявленіе документально не подтверждено. Матеріалы, неужоженные въ 1870 и 1871 гг. 73 верстѣ развѣздныхъ и запасныхъ путей, обязательныхъ къ укладкѣ по разцѣлочнымъ вѣдомостямъ, оказались произвольно уложенными въ главный путь при ремонтѣ въ 1869 и 1870 гг.

По открытію движенія по дорогѣ снѣжныя защиты были заготовлены въ самомъ незначительномъ количествѣ. И по настоящее время на дорогѣ нѣтъ постоянныхъ, прочныхъ защитъ. По заявленію-же Правленія, вся надежда оградить дорогу отъ снѣжныхъ заносовъ основана на производимой во время ревизіи рассадкѣ живой изгороди. При полной даже удачѣ этой мѣры, дорога могла бы быть ограждена отъ снѣжныхъ заносовъ только черезъ 7 лѣтъ, т. е. въ 1886 г.; въ эти же 7 лѣтъ на расчистку снѣга придется затратить 2,000,000 руб. (если принять средній расходъ за послѣдніе 3 года, равный 288,000 руб). Несмотря на то, что расходы по содержанію дороги чрезмѣрны, дорога найдена комиссіею въ крайне плохомъ состояніи. На

путяхъ много изношенныхъ рельсъ и гнилыхъ шпаль, недостаетъ подкладокъ подъ рельсы, нижняго балласта, мало и онъ нерѣдко глинистъ; искусственныя сооруженія и зданія содержатся неисправно; подвижной составъ неисправенъ и хорошо не ремонтируется; вагоны пропадаютъ сотнями; вновь строимые вагоны дѣлаются изъ сыраго лѣса и желѣза плохаго качества; агенты, которые должны находиться безотлучно на дорогѣ, не имѣютъ помѣщеній. Кромѣ того всѣ матеріалы крайне плохаго качества и, такъ какъ поставка ихъ даже въ большемъ количествѣ сдается безъ торговъ, цѣны на нихъ чрезмѣрно высокія.

Изъ разсмотрѣнныхъ комиссіею безчисленныхъ жалобъ на дорогу оказалось, что онѣ всѣ не случайныя, а истекаютъ изъ установившагося въ правленіи Полякова и управленіи Курско-Харьково-Азовской дороги административнаго строя, что жалобы углепромышленниковъ основаны на ненормальности отношеній къ желѣзной дорогѣ общества Южно-Русской каменноугольной промышленности, принадлежащаго тому-же Полякову, и что даже на 9 году эксплуатаціи дороги сильнымъ для нея конкурентомъ оказывается гужевоу извозъ.

„Общественное мнѣніе“, замѣчаетъ отчетъ, давно уже мѣтко охарактеризовало эксплуатацію дороги слѣдующимъ образомъ: дорогою владѣетъ г. Поляковъ, правленіе желѣзнодорожное есть его контора, управленіе—зависимый мѣстный агентъ конторы. Изъ своихъ многочисленныхъ желѣзнодорожныхъ служащихъ учредитель составляетъ номинальныхъ акціонеровъ, именемъ которыхъ распоряжается и дѣйствуетъ по своему усмотрѣнію, согласно личныхъ интересовъ.



При ревизіи въ 1877 году, Орловско-Грязской желѣзной дороги комиссія, назначенная по соглашенію Министровъ—Финансовъ, Путей Сообщенія и Государственнаго Контрoлера, подъ предсѣдательствомъ инженера дѣйствительнаго статскаго совѣтника Поземковскаго, нашла слѣдующіе безпорядки и злоупотребленія.

При обзорѣ счетоводства, отчетности и административнаго устройства правленія и мѣстныхъ управленій Орловско-Грязской дороги оказалось, что ни въ правленіи, ни въ мѣстныхъ управленіяхъ нѣтъ документальной отчетности за 1870 г. и первые 7 мѣсяцевъ 1871 г., отчетность-же съ 1872—1876 гг. была составлена крайне небрежно. Даже кассовыя книги составлялись неполно и иногда неправильно.

Оправдательные документы, число коихъ крайне ограничено, составлялись въ самомъ неудовлетворительномъ видѣ: такъ, документы о платежѣ денегъ не содержатъ росписокъ получателей, платежные листы для расчета съ рабочими, составленные дорожными мастерами, никѣмъ не подписаны. Счетоводство по матеріальной части еще менѣе удовлетворительно. Въ правленіи нѣтъ достаточныхъ свѣдѣній ни о движеніи оборотнаго имущества, ни о наличности имущества инвентарнаго; обороты по употребленію топлива, смазки и другихъ матеріаловъ не оставляли въ отчетности никакого слѣда; недвижимому имуществу нѣтъ описей; окончательные планы и акты на приобрѣтеніе отчужденной для дороги полосы земли до настоящаго времени не составлены; годовые отчеты правленія представляютъ наборъ цифръ, совершенно не отвѣчающихъ дѣйствительности. Счетоводство и отчетность управленія дороги оказалась еще менѣе удовлетворительною: многихъ бухгалтерскихъ книгъ вовсе не нашлось, счета

по книгамъ запаздывали на годъ и болѣе и вообще книги велись такъ небрежно, что не представляли никакихъ данныхъ для повѣрки оборотовъ эксплуатаціи; даже счетоводство контроля сборовъ не представляло достаточныхъ для ревизіи данныхъ; расчеты-же съ другими дорогами такъ запутаны, что ихъ и свести невозможно.

Счетоводство по оборотамъ магазина до 1876 года не сохранилось; при освидѣтельствovanіи-же магазиннаго имущества оказалось, что оцѣнка большей части магазинныхъ матеріаловъ сдѣлана совершенно произвольно, въ три и четыре раза выше обыкновенныхъ цѣнъ, и затѣмъ оказалось крупное несходство между книгами правленія и записями управленія касательно количества и стоимости разныхъ матеріаловъ.

Всѣ причитающіяся обществу суммы, какъ въ счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала и въ счетъ правительственной гарантіи, такъ и по займамъ въ банкахъ и у частныхъ лицъ, поступали въ одну изъ конторъ Полякова, которыя брали за это куртажъ и комиссіонныя, въ размѣрѣ даже 9% и вносили деньги въ кредитныя учрежденія; въ свою очередь получавшія за исполненія порученій.

И не смотря на то, что, имѣя постоянно чистый доходъ, дорога не могла нуждаться въ крупныхъ позаимствованіяхъ, ее заставляли выплачивать по нимъ огромные проценты и комиссіи; эти комиссіи составляли болѣе 168,000 руб. Но что лучше всего: при возвратѣ другими дорогами уплаченныхъ за нихъ Орловско-Грязскою дорогою суммъ, не были ими возвращаемы процентныя и комиссіонныя суммы, насчитанныя на эту дорогу конторами Полякова.

Переданныя въ конторы Полякова суммы, вмѣсто немедленной передачи ихъ по назначенію, задерживались конторами иногда на значительные промежутки времени и затѣмъ, для заграничныхъ платежей, переводились произвольными суммами въ разное время и не по тому курсу, по которому онѣ были засчитаны при выдачѣ ихъ казною. Приэтомъ убытки относились къ расходамъ эксплуатаціи дороги, а барыши оставались въ конторахъ Полякова.

Кромѣ счетовъ съ конторами Полякова, правленіе дѣлало займы въ разныхъ кредитныхъ учрежденіяхъ и платило учеты по обязательствамъ, выдаваемымъ чаще всего вмѣсто платежа денегъ за исполненныя работы и поставки. При разсмотрѣніи счетовъ по этимъ займамъ оказалось, что въ число расходовъ по эксплуатаціи Орловско-Грязской дороги отнесены суммы по займу, сдѣланному въ 1873 г. для уплаты за купленные Поляковымъ вагоны для Козлово-Воронежско-Ростовской дороги, и что по текущему счету въ Орловскомъ коммерческомъ банкѣ (учрежденномъ тѣмъ-же Поляковымъ) уплачиваются % по такимъ суммамъ, которыя изъ банка не берутся.

Содержаніе дороги, помимо плохой постройки ея, найдено комиссіею въ крайнемъ безпорядкѣ.

Балластный слой по всей линіи весьма тонокъ, мѣстами его вовсе нѣтъ. Нижній балластъ большею частью дурнаго качества, верхняго-же балласта изъ щебня нѣтъ совсѣмъ: его „забыль“ разсыпать г. Поляковъ при постройкѣ. Шпалы лежатъ вообще неправильно, косо и на различныхъ между собою разстояніяхъ, затесываются онѣ неправильно, вслѣдствіе чего головки рельсовъ наклоняются мѣстами наружу. Замѣтно много гнилыхъ шпаль. Большая часть рельсовъ,

особенно въ предѣлахъ станцій, въ дурномъ состояніи, въ такомъ-же видѣ и скрѣпленія рельсовъ между собою и со шпалами; не хватаетъ болтовъ, подкладокъ, или онѣ уложены не на мѣстѣ, костыли большею частію не добыты и слабо держатъ рельсы; иногда костылей вовсе нѣтъ. Положительно нѣтъ ни одной версты, на которой не имѣлось-бы какого-либо изъ приведенныхъ недостатковъ, не выключая и верстъ, вновь уложенныхъ стальными рельсами.

Въ мостовыхъ сооруженіяхъ дороги можно встрѣтить существенныя неисправности, требующія неотложнаго капитальнаго исправленія: быки подмываются, фермы провисли и проржавили, въ трубахъ продольныя трещины, насыпи размыты, деревянные мосты и деревянные трубы гнилы, въ желѣзныхъ не имѣется заклепокъ, или онѣ замѣнены непригодными къ дѣлу болтами.

Въ болѣе удовлетворительномъ состояніи находятся станціонныя постройки, но только не всѣ, а спеціально пассажирскія.

Товарныя крытыя платформы въ такомъ видѣ: крыши давно не крашены, провисли, дырявы, мѣстами снесены бурею, полы дурны, фундаменты обвалились. Важнѣйшія паровозныя зданія и мастерскія находятся въ жалкомъ состояніи, иныя заброшены совсѣмъ; водоемныя зданія всѣ требуютъ болѣе или менѣе ремонта; водокачки на всѣхъ станціяхъ содержатся дурно и требуютъ исправленія; казармы и будки всѣ требуютъ исправленій, живущіе въ нихъ жалуются на холодъ зимою; на переѣздахъ доски дурно прибиты; верстовыхъ столбовъ нѣтъ,—ихъ замѣняютъ гнилыя шпалы.

На ремонтъ подвижнаго состава на Орловско-Грязской дорогѣ установленъ слѣдующій оригинальный

взглядъ. Считается необходимымъ исправлять лишь такіе паровозы и вагоны, движеніе которыхъ дѣлается совершенно невозможнымъ.

Для характеристики подвижнаго состава вотъ описаніе одного изъ Поляковскихъ паровозовъ, вышедшаго за девять мѣсяцевъ передъ тѣмъ изъ капитальнаго ремонта: поршневые кожухи и тормозныя тяги лопнули, регуляторъ сломанъ и едва дѣйствуетъ, золотники невѣрны, дышло разбито, крейскопфы, мотыли, эксцентрики обтерлись и разбились до того, что весь механизмъ стучить, поршневые обода истерты, трубы и краны текутъ, одинъ инжекторъ не дѣйствуетъ, колеса не точены и пр. При всемъ томъ этотъ замѣчательный паровозъ считается годнымъ къ работѣ и работаетъ.

Очевидно, что при подобномъ установившемся взглядѣ могутъ находиться въ движеніи и дѣйствительно находятся паровозы съ недѣйствующими манометрами, съ громадными до 60 пудовъ накипями въ котлахъ, съ негодными прогарными трубами, съ большимъ числомъ заплатъ въ топкахъ и пр. Не удивительно, что эти паровозы ведутъ къ непроизводительному расходу топлива, къ остановкамъ поѣздовъ въ пути и ежеминутно угрожаютъ прислугѣ опасностью для жизни. А между тѣмъ на дорогѣ существуетъ инспекція, и законы наши грозятъ уголовными взысканіями за употребленіе негодныхъ механизмовъ.

Къ 1 іюля 1877 г. на Орловско-Грязской дорогѣ было 75 паровозовъ, изъ коихъ 21 до того износились, что должны быть немедленно капитально отремонтированы; изъ старыхъ паровозовъ въ большемъ ремонтѣ находилось 42 процента. Новые затѣмъ паровозы, усиленно работающіе по изношенности старыхъ, требуютъ большею частію ремонта и при практикуемой даже на

дорогъ системъ скоро должны будутъ поступить въ большой ремонтъ.

Не въ лучшемъ состояніи находятся и вагоны Орловско-Грязской дороги, до 30 процентовъ которыхъ вовсе изъяты изъ движенія и не смотря на это многіе изъ остальныхъ вагоновъ, употребляемыхъ Орловско-Грязскою дорогою, по своей неудовлетворительности бракуются при передачѣ на другія дороги. Такъ что изъ 1807 вагоновъ, находящихся на дорогѣ, 253 — найдены въ неудовлетворительномъ состояніи, а 500 — по совершенной негодности исключены изъ движенія.

Таково состояніе пути, сооруженій и подвижнаго состава Орловско-Грязской дороги г. Полякова. Между тѣмъ дорога открыта для движенія только въ 1870 году, на содержаніе ея и на ремонтъ въ 7 обревизованныхъ комиссіею лѣтъ было издержано: на путь и сооруженія 2,264,487 или на версту 1143 р., на подвижной составъ 2,004,026 р., или на версту 1,012 р. Наконецъ дорогѣ было дано въ счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала 2,125,000 р. мет. на производство нѣкоторыхъ работъ и приобрѣтеніе дополнительнаго подвижнаго состава. Куда-же дѣвались всѣ эти деньги, прибавляетъ комиссія. Считаемо не лишнимъ указать, что отношеніе средняго за 9 лѣтъ, съ 1873 включительно по 1881 г., валоваго дохода къ расходу на Орловско-Грязской дорогѣ составляетъ 96%, а тоже отношеніе на Курско-Кіевской дорогѣ только 47%, а между тѣмъ Курско-Кіевская дорога находится въ образцовомъ порядкѣ.

Что касается разсмотрѣнія отчетовъ правленія Орловско-Грязской дороги по доходамъ и расходамъ, то комиссія нашла не меньшіе беспорядки и злоупотребленія. Дѣйствительные результаты эксплуатаціи не соотвѣтствуютъ смѣтнымъ предположеніямъ,

такъ что въ теченіе обревизованныхъ семи лѣтъ, вмѣсто ожидаемаго по смѣтамъ чистаго дохода въ 3,506,626 р., дорога принесла дефицитъ въ 46,699 рублей. Даже по статьямъ доходовъ комиссія нашла слѣдующіе пропуски. Въ доходахъ по перевозкѣ товаровъ малой скорости не хватаетъ 200,205 руб., какъ видно изъ сличенія выручки съ тою суммою, какая получится отъ умноженія числа показанныхъ въ отчетахъ пудовъ на соответствующую тарифную плату. Затѣмъ вовсе не показаны вычеты со служащихъ за порчу и потерю вещей, перерасходованіе топлива и разныя упущенія; суммы, вырученныя отъ продажи старыхъ матеріаловъ; страховыя преміи, поступавшія отъ страховыхъ обществъ на покрытіе убытковъ отъ пожаровъ; телеграфныя сборы за три года съ 1870—1872 гг.; арендная плата за земли и сѣнокосы и доходъ за храненіе 700 арестованныхъ Струсберговскихъ вагоновъ. По статьямъ-же расходовъ найдено слѣдующее: расходы центрального управленія въ семь лѣтъ возрасли въ пять разъ, не смотря на то, что дѣлопроизводство и счетоводство, а равно контроль надъ дѣйствіями дороги также неудовлетворительны, какъ и прежде.

Содержаніе мѣстнаго управленія возросло въ семь лѣтъ почти втрое; штатовъ для этого управленія нѣтъ и расходы не согласуются съ смѣтными на каждый годъ назначеніями. Произволь такой, что по словамъ комиссіи, если-бы она не останавливалась передъ безпримѣрною неудовлетворительностію отчетности, то вынуждена была-бы не признать около половины всего итога расходовъ по этой статьѣ.

Расходы по личному составу службы ремонта пути мѣняются безпрестанно и безъ всякой видимой причины, иногда безъ разрѣшенія правленія. Далѣе коли-

чество рельсъ, уложенныхъ въ путь, разнится на 89,300 руб. отъ количества ихъ, выданнаго изъ магазина. Найдены также разницы по расходу на возобновленіе рельсъ, по убыткамъ отъ продажи старыхъ рельсъ и т. д. Средній-же вѣсъ cadaго поговнаго фута рельсъ оказался на 0,52 фунта легче, показаннаго въ отчетѣ.

Какъ видно изъ отчета за 1870 годъ, для окончанія недодѣлокъ, состоящихъ въ отчужденіи земель и разсыпкѣ верхняго балласта, правленіе получило отъ строителя 643,382 р. Между тѣмъ коммиссія убѣдилась, что вопросъ объ отчужденіи земель въ настоящее время не конченъ, а верхняго балластнаго слоя, не смотря на значительныя для сего затраты въ счетъ эксплуатаціи, въ первые-же годы движенія по дорогѣ, на большей части ея протяженія почти вовсе нѣтъ. Отъ переданнаго-же правленію строителемъ капитала осталось къ 1877 г. только 14,734 руб.

Не смотря на указанное печальное состояніе станціонныхъ сооруженій, на ремонтъ ихъ постоянно выписывались огромныя суммы денегъ. Кромѣ того въ 1872 г. правленіе выпросило у правительства 243,017 р. на постройку сараевъ и крытыхъ платформъ и еще отчислило для этого изъ эксплуатаціи 38,432 р. Расходы по очисткѣ снѣга достигаютъ 100,000 руб. въ годъ, а починка метель обходится 1,086 р.

Служба движенія представляетъ колебаніе въ расходахъ ничѣмъ не объяснимое. Въ одинъ годъ число поѣздовъ увеличивается противъ другаго на 20 процентовъ, а расходъ на содержаніе кондукторовъ уменьшается на 30 проц. и т. п. При перевозкѣ товаровъ по прямому сообщенію неисправныхъ вагоновъ Орловско-Грязской дороги другія дороги къ себѣ не пуска-



ють, а потому ей приходится добавлять 30 проц. на содержаніе артели для перегрузки вагоновъ. По отчетности и книгамъ за декабрь 1873 г. по содержанію телеграфной службы никакого расхода не показано и правленіе объяснило, что расходъ этотъ былъ произведенъ, но по ошибкѣ не попалъ въ отчетъ; но оно не могло объяснить — куда пропали оправдательные документы, и на чемъ основано предположеніе объ ошибочномъ пропускѣ этого расхода

Расходы по тягѣ составляютъ на Орловско-Грязской дорогѣ отъ 43 до 62 коп. на версту пробѣга, на другихъ-же нашихъ дорогахъ держатся между 27 и 35 коп. на ту-же единицу. Пропорція еще не выгоднѣе, если сравнить одинъ расходъ на топливо. Постепенно возрастая отъ 17 коп. на версту пробѣга, онъ дошелъ въ 1876 г. до 38 коп.; между тѣмъ этотъ расходъ въ два раза менѣе на Грязе-Царицынской и въ три раза менѣе на дорогахъ Главнаго Общества и сосѣдней Орловско-Витебской дорогѣ.

Дѣло въ томъ, что каменнымъ углемъ дорогу снабжаетъ Южно-Русское каменноугольное Общество того-же г. Полякова. Уголь этотъ плохаго качества, обходится дорого и доставляется безъ провѣрки, съ недовѣсами, какъ убѣдилась комиссія, иногда до 120 пудовъ на вагонъ. Вслѣдствіе этого, а также—плохихъ паровозовъ дорога расходуетъ на версту производительнаго пробѣга паровозовъ 6,16 куб. фута топлива; а на нѣкоторыхъ дорогахъ расходъ этотъ 3 куб. фута на ту-же единицу и даже на остальныхъ дорогахъ того-же Полякова отъ 4 до 5½ куб. футовъ. Количество поступавшаго на дорогу топлива, показаніе о расходѣ его и стоимость остатка къ концу года по отчетамъ управленія и книгамъ правленія показывается весьма

различно. Въ 1872 г., напр. развѣца въ цѣвѣ остатка была 158,296 р. Изъ отчетовъ дороги обнаружилось замѣчательное явленіе: во всѣ обревизованные годы расходъ топлива постоянно превосходилъ назначенный размѣръ; между тѣмъ расходы на выдачу премій за сбереженіе топлива изъ года въ годъ увеличивались. Проверка расходовъ по ремонту подвижнаго состава, а также расходовъ по освѣщенію, водоснабженію, смазкѣ, отопленію мастерскихъ и т. п. не могла быть произведена по отсутствію всякой отчетности.

Наконецъ еще въ 1884 году комиссія, подѣ предсѣдательствомъ инженера Серебрякова, выяснила, что въ Главномъ Обществѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ теченіе 7—8 лѣтъ происходили слѣдующія злоупотребленія <sup>1)</sup>).

При уступкѣ Николаевской дороги Главному Обществу такъ называемыми „финансовыми условіями“ было постановлено, что по прошествіи первыхъ десяти лѣтъ эксплуатаціи этой дороги Главное Общество вноситъ въ казну половину чистаго дохода, если двѣ другія линіи—Варшавская и Нижегородская не будутъ требовать правительственной приплаты по гарантіи; въ противномъ случаѣ на долю казны поступаетъ три четверти чистаго дохода Николаевской дороги.

Условіе это сдѣлалось источникомъ самыхъ грубыхъ злоупотребленій со стороны Главнаго Общества. Такъ какъ при обыкновенномъ ходѣ эксплуатаціи Варшавская и Нижегородская линіи не могли-бы имѣть чистый доходъ настолько значительный, чтобы покрывать проценты и погашеніе на гарантированный капиталъ, и стало быть Главному Обществу пришлось-бы

---

<sup>1)</sup> Свѣдѣнія объ этомъ заимствованы изъ газеты «Новое Время» за 1884 годъ, № 3008.

$\frac{3}{4}$  чистаго дохода Николаевской дороги вносить въ казну, то были пущены въ оборотъ всевозможныя средства, чтобы искусственно возвысить доходность Варшавской и Нижегородской линій за счетъ Николаевской и такимъ путемъ обезпечить себѣ ежегодно свыше  $1\frac{1}{2}$  милліона рублей, которые, въ случаѣ недобора на Варшавской и Нижегородской линіяхъ, должны были бы вноситься въ казну.

Въ журналѣ ревизіонной комиссіи констатирована масса удивительныхъ операцій Главнаго Общества, преслѣдовавшихъ эту цѣль. Такъ въ 1875 и 1878 гг. въ мастерскихъ Главнаго Общества были изготовлены 800 вагоновъ и стоимость ихъ 965,600 р. была отнесена полностью на доходы Николаевской дороги 1876 г. Между тѣмъ вагоны эти оставались на Варшавской дорогѣ, которая до 1877 г. пользовалась ими бесплатно, а съ 1-го января 1877 г. назначена была въ пользу Николаевской дороги плата по 65 коп. въ сутки за вагонъ, когда сама Николаевская дорога въ это время нанимала для своихъ надобностей вагоны съ платою по два рубля въ сутки съ каждаго.

Другой примѣръ еще замѣчательнѣе: въ 1877 и 1878 гг. Главное Общество приобрѣло за границею отъ завода Кеселера 17 паровозовъ, причемъ полная стоимость ихъ—650,334 р. 60 к. уплочены были изъ доходовъ Николаевской дороги. Между тѣмъ Совѣтъ Главнаго Общества не только предоставилъ Варшавской дорогѣ пользоваться этими паровозами бесплатно по 1-е января 1880 г., но еще заставилъ Николаевскую дорогу, имѣвшую надобность пользоваться этими паровозами, нанять ихъ (это свои-то паровозы) у Варшавской съ платою въ пользу этой послѣдней по наивыс-

шему размѣру наемной платы за 8-ми-колесные паровозы, а именно: по 40 руб. въ день за паровозъ, кромѣ 6 руб. 50 к. за паровозную прислугу и сверхъ того по 14 коп. съ версты пробѣга, чего никогда почти не бываетъ при наймѣ паровозовъ у другихъ дорогъ. Съ тою-же цѣлью возвышенія чистаго дохода Варшавской и Нижегородской линій за счетъ Николаевской Главное Общество относило на доходы послѣднихъ значительную долю содержанія своей центральной администраціи, вопреки условіямъ передачи Николаевской дороги, которая по своимъ операціямъ не только не сливалась съ прочими дорогами Главнаго Общества, а напротивъ, требовала обязательно самаго тщательнаго разграниченія счетовъ ея со счетами Варшавской и Нижегородской линій. Съ тою-же цѣлью составлялись разсчеты по разнымъ родамъ службы между Николаевскою и Варшавскою дорогою такъ, что если-бы подобные разсчеты были предъявлены одною дорогою другой, посторонней, то непременно въ судебныя мѣста поступило-бы дѣло о подлогѣ. Тоже и при разчетѣ Николаевской дороги съ Нижегородской. Но самый важный по своимъ послѣдствіямъ былъ слѣдующій приѣмъ: за провозъ грузовъ по прямому сообщенію плата на Николаевской дорогѣ назначалась Главнымъ Обществомъ несоразмѣрно малая по сравненію съ платою сосѣднихъ дорогъ—Варшавской и Нижегородской.

Словомъ, благодаря всеѣмъ этимъ продѣлкамъ, казна теряла около полутора милліона въ годъ. Если къ этимъ потерямъ казны прибавить тѣ суммы, которыя выручаются Главнымъ Обществомъ отъ продажи старыхъ матеріаловъ и другихъ предметовъ Николаевской желѣзной дороги, то ежегодная потеря казны достигаетъ двухъ милліоновъ.

Не мѣшаетъ замѣтить, что продѣлки эти начались какъ разъ съ того времени, когда прошло десять лѣтъ со дня передачи Николаевской дороги Главному Обществу, т. е., когда вступилъ въ силу указанный въ самомъ началѣ пунктъ „финансовыхъ условій“ о распредѣленіи чистаго дохода Николаевской дороги. Ежегодное систематическое обирание казны продолжалось такимъ образомъ около 7—8 лѣтъ и производилось подѣ контролемъ директоровъ отъ казны, засѣдающихъ въ Совѣтѣ Главнаго Общества.

Разница отношенія дохода и расхода ливій, эксплоатируемыхъ Обществомъ Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, протяженіемъ въ 2031 версту или около  $\frac{1}{11}$  всей сѣти Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, между тѣмъ временемъ, когда испрашивалась гарантія на акціи, и временемъ до и послѣ этого, вполне характеризуетъ, насколько доходность нашихъ желѣзнодорожныхъ линій можетъ увеличиться, если вести дѣло надлежащимъ образомъ.

Дѣйствительно, двѣ изъ линій, входящихъ въ составъ Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ — Одесская и Бресто-Граевская, протяженіемъ въ 1226 верстѣ, до образованія общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣли негарантированныя правительствомъ акціи. При этомъ, такъ какъ акціонерный капиталъ Одесской дороги, находящійся въ частныхъ рукахъ, составлялъ около  $\frac{1}{6}$  всего капитала и Бресто-Граевской — около  $\frac{1}{3}$  — и такъ какъ, какъ я уже указывалъ, заправили могли имѣть только  $\frac{1}{3}$  часть акцій, находящихся въ частныхъ рукахъ, чтобы быть безконтрольными хозяевами дѣла, то имъ, конечно, гораздо было выгоднѣе имѣть незаконный доходъ со всего предпріятія, чѣмъ отъ  $\frac{1}{18}$  или  $\frac{1}{9}$  его части; во всякомъ случаѣ вслѣд-

ствіе-ли этого или по другимъ причинамъ дѣла велись такъ, что на акціи до 1877 года получался весьма незначительный дивидентъ, отчего онѣ понизились втрое и вчетверо противъ номинальной цѣны; такъ что еще въ апрѣлѣ 1877 года цѣны на С.-Петербургской биржѣ стояли—на Бресто-Граевскія акціи  $24\frac{3}{4}$  руб. и Одесскія отъ 37 р. до  $40\frac{1}{2}$  р. Начиная-же съ апрѣля 1877 г. цѣны на эти акціи быстро стали подниматься и уже въ концѣ декабря 1877 года на С.-Петербургской биржѣ Бресто-Граевскія акціи котировались по  $52\frac{3}{4}$  рубля, и Одесскія по 66 р. 73 коп.; а въ концѣ іюня 1878 г. т. е. почти передъ самымъ временемъ соединенія этихъ двухъ дорогъ и Кіево-Брестской въ одно общество, Бресто-Граевскія—котировались по 68 руб. и Одесскія—по 83 руб. 80 коп. <sup>1)</sup>. Въ то же самое время и эксплуатація этихъ дорогъ пошла настолько хорошо, что отношеніе расхода къ валовому доходу, составлявшее въ среднемъ выводѣ по тремъ дорогамъ въ 1874 г. 70%, 1875 г. 73% и 1876 г. 67%, понизилось до 51%.

Такъ что, ко времени соединенія трехъ названныхъ дорогъ въ одно общество, для владѣльцевъ акцій все было обставлено наилучшимъ образомъ: акціи котировались по высокой биржевой цѣнѣ (не знаемъ, дѣйствительно-ли онѣ продавались по этой цѣнѣ) и дороги въ это время приносили большой доходъ.

Наконецъ 9 іюля 1878 года три общества—Кіево-Брестской, Бресто-Граевской и Одесской желѣзныхъ дорогъ соединились въ одно общество Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ съ тѣмъ, что негарантированныя

---

<sup>1)</sup> Свѣдѣнія о цѣнахъ на Бресто-Граевскія и Одесскія акціи въ 1876, 1877 и 1878 гг. заимствованы изъ IX, X и XI выпусковъ Ежегодника Министерства Финансовъ.

правительствомъ акціи двухъ послѣднихъ дорогъ были замѣнены гарантированными и цѣны ихъ опредѣлены по оффиціальному биржевому курсу, т. е., Одесскія акціи засчитаны по 83 р. 33 коп и Бресто-Граевскія—по 71 р. 43 коп. Такимъ образомъ желѣзнодорожники, скупившіе эти акціи или владѣвшіе ими до апрѣля 1877 г., выиграли на Одесскихъ отъ 40 до 43 рублей и на Бресто-Граевскихъ отъ 46 до 47 рублей, т. е.—на первыхъ почти вдвое, а на вторыхъ втрое, а въ общей сложности получено одновременно барыша отъ 304,130 Одесскихъ и 70,543 Бресто-Граевскихъ акцій около 16 милліоновъ: казна-же, конечно, понесла единовременно такой-же убытокъ. Кромѣ того желѣзнодорожники на  $\frac{1}{3}$  часть акцій, которыя имъ нужно было удержать за собою для управленія дѣлами общества, могли получать отъ правительства до 5 процентовъ дохода. Дѣла-же послѣ соединенія дорогъ и полученія гарантіи на акціи, конечно, пошли еще хуже: расходъ, составлявшій въ 1877 году 51 процентъ отъ валоваго дохода, въ 1879 году составлялъ уже 85%, въ 1880 г.—93% и въ 1881 г.—73%, и вновь образовавшееся общество Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ мы видѣли выше, до 1 января 1882 года задолжало 74,550,709 руб. кр. Такъ что благосклонное содѣйствіе лицъ, проведшихъ соединеніе трехъ названныхъ обществъ въ одно общество Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, обошлось Россіи единовременно въ 16 милліоновъ рублей, въ теченіе  $4\frac{1}{2}$  лѣтъ—въ 74,550,709 руб. кр., а во сколько обойдется одному Богу извѣстно.

Изъ этого можно съ достовѣрностью заключить, что если при организаціи, существовавшей на дорогахъ, входящихъ въ составъ общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, можно было въ теченіе почти одно-

го года уменьшить отношеніе расхода къ валовому доходу болѣе чѣмъ на 20 процентовъ, то насколько-же возможно уменьшеніе расходовъ при постоянномъ, добросовѣстномъ веденіи эксплуатационнаго дѣла.

Единственныя дороги съ валовымъ доходомъ около 10 тысячъ рублей на версту, за которыя правительство не приплачиваетъ по гарантіи, для сѣверной и средней полосы Россіи—Московско-Ярославская и для южной Россіи—Курско-Кіевская; всѣ другія дороги, за которыя правительство не приплачиваетъ по гарантіи, имѣютъ валовой доходъ или около, или болѣе 20 тысячъ рублей на версту. А такъ какъ большая часть дорогъ, за которыя правительство приплачиваетъ по гарантіи, даютъ валовой доходъ меньше 10 т. р. на версту, и такъ какъ, какъ мы увидимъ ниже, ихъ неудобно сравнивать съ дорогами, у которыхъ валовой доходъ значительно больше 10 т. руб. на версту, то на основаніи этого соображенія, а также въ виду того, что Московско-Ярославская и Курско-Кіевская желѣзныя дороги съ самаго открытія, какъ это видно изъ цифръ ихъ доходовъ и расходовъ, вели добросовѣстно свои дѣла <sup>1)</sup>, мы и взяли эти дороги для сравненія съ дорогами, за которыя правительство приплачиваетъ по гарантіи, для южной Россіи—Курско-Кіевскую и для сѣверной и сѣверо-западной—Московско-Ярославскую. При этомъ хотя мѣстныя особенности различныхъ желѣзныхъ дорогъ и вліяютъ на расходы эксплуатации, но весьма рѣдко случается, что на какой нибудь дорогѣ всѣ условія—неблагопріятны для эксплуатации. Такъ, напримѣръ, на всѣхъ южныхъ дорогахъ рабочій

<sup>1)</sup> Курско-Кіевская дорога во все время существованія не только не требовала отъ правительства приплаты по гарантіи, но давала нѣкоторые годы до 9 процентовъ дивиденда на акціи, не смотря на то, что  $\frac{3}{4}$  акцій принадлежали правительству и только  $\frac{1}{4}$ —акціонерамъ и акціонеры были почти безконтрольными хозяевами дѣла.



трудъ и лѣсной матеріаль значительно дороже, чѣмъ на сѣверныхъ дорогахъ, но за то на большей части южныхъ дорогъ отопленіе паровозовъ, составляющее весьма значительный расходъ, производится каменнымъ углемъ изъ копей, лежащихъ при самой дорогѣ или весьма близко отъ нея, что обходится значительно дешевле, чѣмъ отопленіе дровами, которыми паровозы отопливаются почти на всѣхъ дорогахъ средней и сѣверной полосы Россіи, отъ которыхъ каменноугольныя копи, за исключеніемъ нѣсколькихъ, лежатъ далеко.

Или, положимъ, на одной какой нибудь дорогѣ перевозятся болѣе цѣнные грузы, чѣмъ на другой, за то на этой послѣдней, можетъ быть, движеніе въ оба конца равномернѣе, чѣмъ на первой и такъ далѣе. Разница эта еще менѣе замѣтна, если сравнивать дороги, лежащія въ одной и той-же полосѣ Россіи. Такъ что можно съ большою достовѣрностью утверждать, что большинство желѣзныхъ дорогъ, лежащихъ въ одной и той-же полосѣ Россіи, имѣетъ почти одинъ и тотъ-же уровень расходовъ, исключительно зависящій отъ движенія по дорогѣ, и весьма немногія дороги находятся въ лучшихъ или худшихъ условіяхъ, сравнительно съ этимъ среднимъ уровнемъ. Поэтому въ данномъ случаѣ, при сравненіи среднихъ за 9 лѣтъ валовыхъ доходовъ и расходовъ желѣзныхъ дорогъ сѣверной и средней полосы Россіи, по которымъ правительство приплачиваетъ по гарантіи, протяженіемъ въ 9597 верстъ, съ Московско-Ярославскою—, протяженіемъ въ 271 версту, и южныхъ дорогъ, протяженіемъ въ 8512 верстъ, съ Курско-Кіевскою—, протяженіемъ въ 439 верстъ, едва-ли въ общей суммѣ расхода, вычисленнаго по среднему расходу Московско-Ярославской или Курско-Кіевской желѣзной дороги, можетъ быть значительная невѣрность, тѣмъ болѣе, что для сравненія

взяты среднія цифры за 9 лѣтъ, съ 1873 г. по 1881 г. <sup>1)</sup> включительно. Правда, опредѣленный вычисленіемъ расходъ для одной дороги можетъ получиться болѣе дѣйствительнаго, т. е., того, который долженъ-бы былъ быть въ томъ случаѣ, если-бы желѣзнодорожное дѣло велось умѣло и на честныхъ началахъ, для другой дороги менѣе дѣйствительнаго; но сумма расходовъ по всѣмъ разсматриваемымъ дорогамъ весьма мало должна разниться отъ дѣйствительной.

Далѣе, при разсмотрѣніи желѣзнодорожныхъ расходовъ не трудно замѣтить, что одни изъ нихъ, какъ, напри- мѣръ, ремонтъ станцій, желѣзнодорожнаго пути (за исклю- ченіемъ перемѣны рельсъ), содержаніе центрального пра- вленія и нѣкоторые другіе расходы совсѣмъ или весьма мало зависятъ отъ движенія по дорогѣ; другіе-же—, какъ, напри- мѣръ, ремонтъ и отопленіе паровозовъ, перемѣна рельсъ, содержаніе паровозныхъ и кондукторскихъ бри- гадъ и многіе другіе—вполнѣ зависятъ отъ движенія по дорогѣ. Поэтому, чтобы можно было вѣрно вычислить расходы—пропорціонально доходамъ, нужно сравнивать только часть расходовъ, зависящую отъ движенія, и по сравненію прибавлять часть расходовъ, независя- щую отъ движенія. Дѣйствительно, если черезъ А на- зовемъ независящую отъ движенія часть расходовъ, которая, положимъ, одинакова въ расходахъ двухъ до- рогъ, и черезъ X и Y части расходовъ, измѣняющія- ся въ зависимости отъ движенія по дорогамъ или отъ валовыхъ доходовъ L и C двухъ дорогъ, то при  $L > C$  отношеніе  $\frac{L}{A+X} > \frac{C}{A+Y}$ ; въ этомъ легко убѣдиться, под- ставивъ вмѣсто A, L и C какія нибудь численныя ве-

<sup>1)</sup> Когда высчитывались эти цифры, послѣднія свѣдѣнія о дохо- дахъ и расходахъ желѣзныхъ дорогъ, изданныя Министерствомъ Путей Сообщенія, были за 1881 годъ.

личины и вмѣсто  $X$  и  $Y$ —величины, пропорціональныя  $L$  и  $C$ ; т. е., въ дорогахъ болѣе доходныхъ, если сравнивать весь расходъ, не отнимая его части, независимой отъ движенія, отношеніе валоваго дохода къ расходу будетъ болѣе, чѣмъ въ дорогахъ менѣе доходныхъ.

Но при выдѣленіи изъ расходовъ различныхъ дорогъ части, независимой отъ движенія по дорогѣ, мы встрѣчаемся съ слѣдующими затрудненіями: 1) строго говоря, ни одинъ изъ расходовъ эксплуатаціи мы не можемъ считать совершенно независимымъ отъ движенія, такъ какъ почти всѣ расходы, причисляемые къ независимымъ отъ движенія, хотя сравнительно незначительно, все-же зависятъ отъ движенія, и 2) въ свѣдѣніяхъ о желѣзнодорожныхъ расходахъ, помѣщаемыхъ въ Статистическихъ Сборникахъ по Министерству Путей Сообщенія, представляющихъ единственный источникъ, изъ котораго можно почерпнуть свѣдѣнія о доходахъ и расходахъ желѣзныхъ дорогъ, расходы не раздѣлены на зависящіе и независящіе отъ движенія. Впрочемъ затрудненія эти могутъ быть вполнѣ обойдены, если за независящіе отъ движенія расходы принять всѣ расходы, соотвѣтствующіе минимальному движенію по дорогѣ. На основаніи этого соображенія мы и взяли за расходы, независящіе отъ движенія, для сравниваемыхъ нами дорогъ весь средній годовой за 1879, 1880 и 1881 гг. расходъ Бековской вѣтки, примыкающей къ Тамбово-Саратовской дорогѣ, равный 945 рублямъ на версту; такъ какъ расходъ этотъ соотвѣтствуетъ минимальному движенію по дорогѣ и, при завѣдываніи эксплуатаціею вѣтки владѣльцемъ села Бекова, которому она всецѣло принадлежитъ, онъ дѣйствительный, а не фиктивный. Правда, такимъ образомъ мы нѣсколько увеличили независящіе отъ движенія расходы, такъ какъ въ упомянутый общій расходъ Бековской вѣтки

вошли расходы и зависящіе отъ движенія, но тѣмъ самымъ мы дѣйствовали въ пользу дорогъ, по которымъ правительство приплачиваетъ по гарантіи, потому что только двѣ изъ этихъ дорогъ при длинѣ ихъ въ 1014 верстѣ имѣютъ средній валовой доходъ значительно большій, чѣмъ—Московско-Ярославская и Курско-Кіевская жел. дороги; пять изъ нихъ при протяженіи въ 1189 верстѣ имѣютъ средній валовой доходъ немного большій средняго валоваго дохода двухъ названныхъ дорогъ. Остальныя-же линіи при протяженіи въ 15,906 верстѣ имѣютъ средній валовой доходъ значительно меньшій средняго валоваго дохода Московско-Ярославской и Курско-Кіевской ж. дорогъ. При сравненіи-же двухъ линій—одной болѣе и другой менѣе доходной, чѣмъ въ ихъ расходахъ будетъ большая часть независящая отъ движенія, тѣмъ расходъ для линіи менѣе доходной, вычисленный по ея валовому доходу и валовому доходу и расходу линіи болѣе доходной, будетъ болѣе: въ этомъ легко убѣдиться, подставивъ численныя величины въ вышеприведенное неравенство. При этомъ считаемъ необходимымъ пояснить, что хотя было-бы несравненно точнѣе сравнивать дороги не по валовымъ доходамъ и расходамъ на версту пути, а по расходамъ на пудо-версту, переводя пассажиро-версты въ пудо-версты; но такъ какъ въ желѣзнодорожныхъ отчетахъ цифры эти едва-ли имѣютъ что либо общее съ дѣйствительными, потому что онѣ никѣмъ не проверяются, то мы, къ сожалѣнію, не могли прибѣгнуть къ этому послѣднему методу. Цифры ниже приведенной таблицы о расходахъ различныхъ дорогъ, которые должны были-бы получиться, если-бы на всѣхъ дорогахъ, по которымъ правительство приплачиваетъ по гарантіи, дѣло велось умѣло и на честныхъ началахъ, и вычислены по ранѣе указанному методу.

## Дороги, сравниваемые съ Московско-Ярославскою дорогою

Название дорогъ.	ЧИСЛО ВЕРСТЪ.	Средній валовой доходъ съ 1873 по 1882 г., или за время, означен. въ графѣ „Название дорогъ.“ *)	Расходъ за то же время*.)	Расходъ въ процентахъ отъ валоваго дохода.	Какой долженъ былъ-бы быть на версту доходъ при правильномъ веденіи дѣла.	Средняя годовая передержка на версту.	Средняя годовая передержка на всю дорогу.	Передержка за все разсчитываемое время.	
Московско-Ярославская . . .	271	10046	3700	37	—	—	—	—	
Балтійская . . . . .	568	6882	5328	77	2832	2496	1,417,728	12,759,552	
Бресто-Граевская съ 1874 по 1878 г. . . . .	203	5845	4454	76	2548	1906	386,918	1,547,672	
Тоже въ 1873 г. . . . .	84	2161	3601	171	1583	2062	173,292	173,292	
Варшаво-Бромбергская . . .	138	8365	7211	86	3239	3972	548,136	4,933,224	
Варшаво-Тереспольская . . .	200	10519	7036	68	3820	3216	643,200	5,788,800	
Динабургъ-Витебская . . . .	244	11487	7278	63	3945	3333	813,252	7,319,268	
Кіево-Брестская въ 1873 г.	593	7072	3900	55	2884	1016	601,488	601,488	
Тоже съ 1874 по 1878 г.	802	9322	5314	57	3501	1813	1,454,026	5,816,104	
Либаво-Роменская. {	Либавскій и Радзивилловскій участки въ 1873 годъ . . . . .	325	1556	1616	104	1372	244	79,300	79,300
	Тоже съ 1874 по 1882 год. . . . .	480	1196	3628	113	1562	2066	991,680	7,933,440
	Роменскій участокъ за 1873 г. . . . .	225	2572	2980	116	1650	1330	299,250	299,250
	Тоже съ 1874 по 1882 г. . . . .	711	6334	4999	79	2682	2317	1,647,387	13,074,831
Лодзинская фабричная . . .	26	10988	9246	84	3958	5288	137,488	1,237,392	
Митавская за 1873 г . . . . .	53	4658	3642	78	2222	1420	75,260	75,260	
Тоже съ 1874 по 1882 г.	127	4265	3691	87	2249	1442	182,134	1,457,072	
Московско-Брестская . . . . .	1023	6723	5983	89	2789	3194	3,267,462	29,407,158	
Московско-Нижегородская . .	410	19961	8255	41	7352	903	370,230	3,332,070	
Николаевская . . . . .	604	37,839	17,554	46	13,935	3619	2,185,876	19,672,884	
Новгородская съ 1872 по 1878г	68	2928	1978	68	1748	230	15,640	78,200	
Тоже съ 1878 по 1882 г.	157	2648	2556	96	1671	885	138,945	520,380	
Новоторжская съ 1874 по 1882 г. . . . .	127	3178	2640	83	1816	824	104,648	732,536	
Орловско-Витебская . . . . .	488	10,881	6755	62	3929	2826	1,379,088	12,411,792	
Оренбургская съ 1877 по 1882 г. . . . .	508	4394	4288	93	2121	2167	1,100,836	5,504,180	
Привислянская въ 1877 г.	233	3198	3187	100	1822	1363	318,045	318,045	
Тоже съ 1877 по 1882 г.	502	5296	4905	93	2397	2508	1,259,016	5,036,064	
Ригъ-Динабургская съ Волдеаровскимъ участкомъ . . .	231	11,840	7586	64	4192	3394	784,014	7,056,126	
Шуйско-Ивановская . . . . .	172	4471	2566	57	2171	395	67,545	607,905	
Уральская-Горнозаводская въ 1878 г. . . . .	152	3302	5487	166	1851	3636	552,672	552,672	
Тоже въ 1879 г. . . . .	523	4477	5415	121	2173	3242	1,695,566	1,695,566	
Тоже въ 1880 и 1881 гг.	669	4908	5277	108	2291	2986	1,997,634	3,995,268	
С.-Петербурго-Варшавская . .	1207	9329	6236	67	3503	2733	3,298,731	29,688,579	
Итого .								183,705,370	

\*) Свѣдѣнія о доходахъ и расходахъ заимствованы изъ Статистическихъ Сборниковъ Министерства Путей Сообщенія.

**Дороги, сравниваемая съ Курско-Кіевскою дорогою.**

<b>Названіе дорогъ.</b>	<b>ЧИСЛО ВЕРСТЪ.</b>	<b>Средній валовой доходъ съ 1873 по 1882 г. или за время, означен. въ графѣ „Названіе дорогъ“.</b>	<b>Расходъ за тоже время.</b>	<b>Расходъ въ процентахъ отъ валоваго дохода.</b>	<b>Какой долженъ быть-бы быть на версту доходъ при правильномъ веденіи дѣла.</b>	<b>Средняя годовая передержка на версту.</b>	<b>Средняя годовая передержка на всю дорогу.</b>	<b>Передержка за все разсматриваемое время.</b>
Курско-Кіевская . . . . .	439	10,773	5063	47	—	—	—	—
Волго-Донская . . . . .	73	7385	6946	94	3768	3178	231,994	2,087,946
Грязе-Царицкая . . . . .	625	5562	4548	82	3071	1477	923,125	8,308,125
Донецкая-каменно угольная въ 1879 г. . . . .	430	1454	2514	173	1501	1013	435,590	435,590
Тоже въ 1880 г. . . . .	476	1428	2790	195	1491	1299	618,324	618,324
Тоже въ 1881 г. — соединенная съ Константиновской	561	1852	2980	150	1653	1327	744,447	744,447
Закавказская съ 1879 по 1882 г. . . . .	297-1 г. 322-2 г.	7695	7106	92	3886	3220	956,340 1,036,840	3,030,020
Константиновская съ 1873 по 1882 г. . . . .	85	2208	2883	130	1789	1094	92,990	743,920
Козлово-Воронежско-Ростовская . . . . .	780	7246	6569	91	3714	2855	2,226,900	20,042,100
Курско-Харьково-Азовская.	763	9748	7984	81	4671	3313	2,527,819	22,750,371
Лозово-Севастопольская съ 1874 по 1882 г. . . . .	615-21/2 617-1 г. 624-4 г.	4476	5841	130	2656	3185	1,958,775 1,966,737 1,987,440	14,813,434
Моршанско-Сызранская съ 1875 по 1882 г. . . . .	499	3966	4032	101,6	2468	1564	781,500	5,470,500
Одесская въ 1873 г. . . . .	962	9920	5978	60	4738	1240	1,192,880	1,192,880
Тоже съ 1874 по 1877 г. . . . .	989	7328	5979	82	3746	2233	2,208,437	6,616,379
Тоже въ 1877 г. . . . .	1023	11,346	6777	60	5282	1495	1,529,385	1,529,385
Орловско-Грязская . . . . .	283	8565	8224	96	4219	4005	1,133,415	10,200,735
Поп-Тифлисская съ 1873 по 1879 г. . . . .	289	5583	5190	93	3079	2111	610,079	3,687,917
Рязско-Вяземская съ 1873 по 1875 г. . . . .	сред. 82	1865	2143	115	1658	485	39,770	79,540
Рязско-Вяземская съ 1875 по 1882 г. . . . .	644-4г. 660 3г.	3558	4378	123	2305	2073	1,351,598 1,368,180	9,510,924
Ростово-Владикавказская съ 1875 по 1882 г. . . . .	652	4348	4559	105	2688	1871	1,219,892	7,929,980
Рязско-Моршанская . . . . .	121-4 г. 128-1 г. и 132-4г.	7450	5774	77	3793	1981	239,701 253,568 261,492	2,258,340
Тамбово-Саратовская . . . . .	360	6095	5141	101	3275	2866	1,031,760	9,285,840
Фастовская съ 1877 по 1882 г.	334	4971	4381	88	2845	1536	513,024	2,565,120
Харьково-Николаевская въ 1873 г. . . . .	461	6141	3825	62	3309	516	237,876	237,876
Тоже съ 1874 по 1878 г. . . . .	604	5836	4282	73	3176	1106	668,024	2,672,096
Тоже съ 1878 по 1881 г. . . . .	821	7001	6365	91	3621	2744	227,752	6,832,560
Юго-Западная съ 1878 по 1882 г. . . . .	2029	10,194	8003	78	4842	3161	6,413,669	25,654,676
<b>Итого</b>								<b>169,399,025</b>
<b>Всего заплачено за все разматриваемое время по всѣмъ дорогамъ . . . . .</b>								<b>353,405,395</b>

Изъ этой таблицы мы видимъ, что общая сумма, излишне израсходованная желѣзнодорожными обществами по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ за 9 лѣтъ, съ 1873 по 1881 годъ, равняется 353,105,395 руб. кр. Если-же обратимъ вниманіе на выше указанный фактъ, что весьма многія желѣзнодорожныя общества показывают не всѣ доходы по эксплуатаціи, то должны придти къ заключенію, что дѣйствительный чистый доходъ желѣзныхъ дорогъ за эти 9 лѣтъ долженъ былъ-бы быть значительно болѣе чѣмъ на сумму въ 353,105,395 руб. кр.—, показаннаго за то время желѣзнодорожниками.

Изъ разсмотрѣнія-же отношенія расхода къ валовому доходу на различныхъ дорогахъ мы видимъ, что и между дорогами, по которымъ правительство приплачиваетъ по гарантіи, находятся такія, которыя особенно рѣзко бросаются въ глаза по своимъ чрезмѣрнымъ расходамъ. Такъ Лозово-Севастопольская жел. дорога, постройка версты которой обошлась въ 58,967 руб. мет., за 7 $\frac{1}{2}$  лѣтъ принесла средняго валоваго дохода на версту 4476 р. кр., а израсходовала 5539 р. кр., слѣдовательно, кромѣ уплаты  $\frac{1}{100}$  на затраченный на постройку капиталъ, имѣла средній ежегодный дефицитъ на версту 1079 руб. кр. Ряжско-Вяземская дорога, постройка версты которой стоила 44,565 р. мет. и 992 р. кр., за 7 лѣтъ принесла средняго валоваго дохода на версту 3558 р. кр., а израсходовала 4378 р. кр., слѣдовательно, кромѣ уплаты процентовъ на затраченный на постройку капиталъ, дала на версту 820 руб. кр. средняго ежегоднаго дефицита. Ростово-Владикавказская—, постройка версты которой обошлась въ 36,205 руб. мет. и 13,255 р. кр., принесла за 6 $\frac{1}{2}$  лѣтъ средняго валоваго дохода 4348 р. кр., а израс-

ходовала 4559 р. кр., слѣдовательно, кромѣ уплаты процентовъ на затраченный на постройку капиталъ, принесла 211 рублей на версту средняго ежегоднаго дефицита. Тамбово-Саратовская—, постройка версты которой обошлась въ 83,203 р. м., принесла за 9 лѣтъ средняго валоваго дохода на версту 6095 р. кр., а израсходовала 6141 р. кр., слѣдовательно, кромѣ уплаты процентовъ на строительный капиталъ, дала на версту по 56 р. кр. средняго ежегоднаго дефицита. Моршанско-Сызранская, постройка версты которой обошлась въ 47,272 р. мет., за 7 лѣтъ принесла средняго валоваго дохода на версту 3966 р. кр. и израсходовала 4032 р. кр., слѣдовательно, кромѣ уплаты процентовъ на строительный капиталъ, дала по 36 р. кр. на версту средняго ежегоднаго дефицита. Орловско-Грязская, постройка версты которой обошлась въ 57,915 руб. м. и 23,023 р. кр., за 9 лѣтъ принесла средняго валоваго дохода на версту 8565 р. кр., израсходовала 8224 р. кр. и дала по 341 р. кр. на версту ежегоднаго средняго чистаго дохода; проценты-же и погашеніе на строительный капиталъ составляли въ годъ на версту 2954 руб. м. и 1174 р. кр. Козлово-Воронежско-Ростовская дорога, постройка версты которой обошлась въ 69,196 р. м., за 9 лѣтъ принесла средняго валоваго дохода на версту 7246 р. кр., израсходовала 6569 р. кр. и дала чистаго дохода 677 р. кр.; проценты-же и погашеніе на строительный капиталъ составляли въ годъ на версту 3529 руб. мет.

Эти примѣры наглядно показываютъ, въ какомъ безотрадномъ положеніи находится у насъ дѣло эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, по которымъ правительство приплачиваетъ по гарантіи.



Такъ какъ въ настоящее время выдача частныхъ концессій значительно уменьшена, а постройка и эксплуатация вновь строимыхъ желѣзныхъ дорогъ производится самимъ правительствомъ и оно даже взяло въ свое вѣдѣніе двѣ частныя желѣзныя дороги—Харьково-Николаевскую и Тамбово-Саратовскую, то при изслѣдованіи условій, въ которыя поставлена эксплуатация частныхъ желѣзныхъ дорогъ, конечно, было-бы весьма полезно для сравненія познакомиться съ эксплуатациею желѣзныхъ дорогъ правительствомъ.

Къ сожаленію до перваго Января 1885 года, т. е., за то время, за которое опубликованы свѣдѣнія объ эксплуатациіи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, изъ 6 дорогъ одна—Екатерининская была открыта для движенія всего въ теченіе семи мѣсяцевъ, три дороги—Баскунчакская, Жабинско-Пинская и Тамбово-Саратовская эксплуатировались правительствомъ около двухъ лѣтъ, одна дорога—Харьково-Николаевская эксплуатировалась правительствомъ въ теченіе 4 лѣтъ и только Ливенская узкоколейная эксплуатировалась правительствомъ 12 лѣтъ; слѣдовательно, о 4 первыхъ дорогахъ, по краткости срока ихъ эксплуатациіи правительствомъ, рѣшительно нельзя сдѣлать какого либо заключенія; Харьковско-Николаевская дорога хотя и эксплуатировалась правительствомъ въ теченіе 4 лѣтъ, но была принята отъ общества въ крайне запущенномъ видѣ, а потому въ первые годы по пріемкѣ должна была потребовать усиленныхъ расходовъ; такъ что для сравненія остается одна Ливенская узкоколейная дорога протяженіемъ въ 57 верстъ, по результатамъ эксплуатациіи которой, конечно, нельзя судить о результатахъ эксплуатациіи желѣзныхъ дорогъ правительствомъ.

Все выше сказанное, надѣмся, вполнѣ устанавливаетъ тотъ фактъ, что эксплуатация частныхъ желѣз-

ныхъ дорогъ не могла-бы быть такъ обременительна для государства, если-бы на большей части желѣзныхъ дорогъ дѣло велось добросовѣстно, умѣло и не индифферентно; и правительству, весьма сильно заинтересованному въ дѣлѣ эксплуатаціи частныхъ желѣзныхъ дорогъ, для того чтобы измѣнить эти неблагопріятныя условія, остается или взять завѣдываніе эксплуатаціею въ свои руки или производить правильный и систематическій надзоръ за хозяйственною дѣятельностью желѣзнодорожныхъ обществъ по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Взять частныя желѣзныя дороги въ свое завѣдываніе правительство, по силѣ уставовъ и концессій желѣзнодорожныхъ обществъ, можетъ только, предварительно ихъ выкупивъ. Выкупъ-же для большей части желѣзныхъ дорогъ, кромѣ 2-хъ или 3-хъ въ послѣднее время утвержденныхъ дорогъ, гдѣ онъ 15 лѣтній, опредѣленъ въ 20 лѣтъ со дня окончанія срока, назначеннаго на выполненіе всѣхъ работъ по постройкѣ; такъ что въ настоящее время почти по всѣмъ линіямъ, по которымъ правительство приплачиваетъ по гарантіи, не истекъ срокъ для выкупа. Помимо этого, выкупъ обставленъ такими условіями, при которыхъ дѣлается почти всегда разорительнымъ для правительства. Дѣйствительно, для опредѣленія цѣны выкупа принимается совокупность прибылей за семь предшествующихъ лѣтъ; изъ полученной суммы вычитывается итогъ прибылей двухъ наименѣе доходныхъ лѣтъ и затѣмъ средній доходъ остальныхъ пяти лѣтъ принимается за норму чистыхъ прибылей общества, которая впрочемъ не можетъ быть менѣе ни дохода за послѣдній годъ изъ назначенныхъ семи лѣтъ, принятыхъ для вывода, ни суммы, ежегодно платимой правительствомъ по га-

рантіи чистаго дохода и погашенія на акціи и облигаціи; слѣдовательно, послѣдній годъ дѣлаетъ все. А между тѣмъ мы видѣли, что, при соединеніи трехъ дорогъ въ одно общество Юго-западныхъ дорогъ, въ послѣдній годъ передъ соединеніемъ отношеніе расхода къ валовому доходу, пропорціональное чистому доходу, было 51, въ три-же предшествующіе года—70, 73 и 67 и въ три послѣдующіе—85, 93 и 73. Несомнѣнно, что этотъ фактъ повторится и при выкупѣ каждой дороги, только, конечно, разница между предшествующимъ выкупу годомъ и другими годами будетъ еще болѣе значительна, такъ какъ при выкупѣ интересы крупныхъ акціонеровъ будутъ еще болѣе.

Изъ этого видно, что единственная возможность уменьшить правительственныя приплаты по гарантіи желѣзныхъ дорогъ—это организовать правительственный надзоръ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ такимъ образомъ, чтобы онъ имѣлъ фактическую возможность не допускать злоупотребленій, а также—неумѣлаго и индеферентнаго веденія дѣла; что и будетъ предметомъ нашего дальнѣйшаго изслѣдованія объ эксплуатаціи гарантированныхъ желѣзныхъ дорогъ. Но да не подумаетъ читатель, чтобы мы видѣли въ извѣстной организаціи все необходимое для указанной цѣли; мы далеки отъ этого, такъ какъ глубоко убѣждены, что извѣстныя условія для веденія какаго нибудь дѣла, составляютъ только часть цѣлаго: другая часть—исполнители этого дѣла не менѣе, если не болѣе важная, и успѣхъ возможенъ только тогда, когда обѣ части будутъ въ равновѣсіи. При выборѣ-же исполнителей однимъ изъ самыхъ важныхъ условій является удачное назначеніе главныхъ руководителей дѣла, такъ какъ

отъ нихъ уже будетъ зависѣть назначеніе второстепенныхъ дѣятелей.

Но приступая къ разсмотрѣнію вопроса объ организациі правительственнаго надзора за частными желѣзными дорогами на указанныхъ основаніяхъ, мы прежде всего сталкиваемся съ вопросомъ о правѣ правительственнаго вмѣшательства въ хозяйственныя распоряженія желѣзнодорожныхъ обществъ, такъ какъ это право опредѣленно не пояснено въ желѣзнодорожныхъ концессіяхъ и условіяхъ и оспаривается желѣзнодорожниками и защитниками ихъ интересовъ; между тѣмъ право это, чтобы правительство могло достигнуть существенныхъ результатовъ по уменьшенію приплатъ за частныя желѣзныя дороги, должно быть примѣнено въ самыхъ широкихъ размѣрахъ. Почему съ этимъ вопросомъ мы вначалѣ и познакомимся.

Правительство, гарантировавъ какому нибудь желѣзнодорожному обществу опредѣленный доходъ на акціи и облигаціи въ томъ случаѣ, если на это не будетъ достаточно чистаго дохода дороги, само собою разумѣется, можетъ исполнить это обязательство только при условіи, что дѣло эксплуатаціи дороги будетъ вестись добросовѣстно и умѣло. Поэтому, хотя въ концессіи извѣстной дороги можетъ быть и не упомянуто о правѣ правительственнаго вмѣшательства въ хозяйственныя дѣла общества, правительство тѣмъ не менѣе имѣетъ полное право принять всѣ мѣры, чтобы не было никакихъ злоупотребленій и дѣло велось умѣло, такъ какъ право это заключается въ обязательствѣ гарантіи дохода—вторая безъ перваго не мыслима; и разъ это право будетъ отвергнуто, всякое вошіющее злоупотребленіе можетъ быть дѣлаемо на законномъ основаніи. Напримѣръ, положимъ, что въ настоящее

время въ какомъ нибудь желѣзнодорожномъ обществѣ директоры правленія получаютъ 4 тысячи рублей въ годъ каждый; общее собраніе, составленное изъ подставныхъ акціонеровъ, назначаетъ имъ вмѣсто 4 тысячъ двадцать пять тысячъ рублей въ годъ каждому. Или, положимъ, отъ станціи, около которой лежатъ каменноугольныя копи какого нибудь желѣзнодорожнаго туза, будетъ назначенъ тарифъ на каменный уголь, вдвое меньшій существующаго на дорогѣ тарифа отъ другихъ станцій; и не смотря на то, что по существу то и другое—вопіющія злоупотребленія, но онѣ совершены, такъ сказать, на законномъ основаніи, т. е., съ соблюденіемъ извѣстныхъ формальностей. И правительство, разъ оно признаетъ принципъ невмѣшательства въ хозяйственныя дѣла и распоряженія желѣзнодорожныхъ обществъ и будетъ твердо слѣдовать этому принципу, бессильно противъ всякаго подобнаго злоупотребленія, какъ совершеннаго на законномъ основаніи. Въ окончательномъ-же результатѣ получится, что вся Россія будетъ принесена въ жертву нѣсколькимъ желѣзнодорожникамъ изъ соблюденія мнимаго ихъ права; такъ какъ мы выше уже указывали, что если контроль надъ веденіемъ желѣзнодорожнаго дѣла останется тотъ же, то по тѣмъ только дорогамъ, по которымъ правительство приплачивало въ 1882 году, оно должно будетъ приплатить въ 1893 году 181,151,815 р. кр. и въ 1905 г 309,432,857 р. кр. Наконецъ это правительственное вмѣшательство въ хозяйственныя дѣла желѣзнодорожныхъ обществъ, будучи невыгодно для желѣзнодорожниковъ заправиль, ограничивая ихъ незаконныя захваты, выгодно для обыкновенныхъ акціонеровъ, которые желаютъ пользоваться не злоупотребленіями, а доходами съ самаго предпріятія; такъ какъ

только въ этомъ случаѣ желѣзнодорожныя предпріятія могутъ быть поставлены такимъ образомъ, что будутъ давать доходъ, большій чѣмъ правительственная гарантія.

Хотя все выше сказанное несомнѣнно доказываетъ право правительственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожное хозяйство по тѣмъ линіямъ, по которымъ правительство приплачиваетъ по гарантіи, но такъ какъ этотъ вопросъ чрезвычайно важный и составляетъ, такъ сказать, предверіе къ рѣшенію вопроса объ уничтоженіи правительственной приплаты по гарантіи, то мы не можемъ не привести еще въ пользу его весьма вѣскаго подтвержденія, которое можно вывести изъ буквальнаго смысла каждой концессіи. А именно: въ каждой концессіи оговорено, что желѣзнодорожное общество во всѣхъ случаяхъ, не опредѣленныхъ уставомъ, руководствуется общими законами и въ особенности правилами для акціонерныхъ компаній и частныхъ желѣзныхъ дорогъ постановленными, или которыя будутъ впредь постановлены, т. е., другими словами, правительство выговорило себѣ право издавать всякія новыя постановленія относительно желѣзнодорожныхъ обществъ. Конечно, здѣсь само собою подразумѣвается, что постановленія эти не должны уменьшать доходности желѣзнодорожныхъ предпріятій. Слѣдовательно, согласно этому, если-бы правительство нашло, что его вмѣшательство въ хозяйственныя дѣла желѣзнодорожныхъ обществъ, для огражденія его интересовъ, необходимо, оно въ правѣ установить тѣ условія, при которыхъ это вмѣшательство должно проявляться.

Переходя къ вопросу о томъ, какъ долженъ быть организованъ правительственный надзоръ за желѣзными дорогами, чтобы уничтожить существующія въ на-

стоящее время злоупотребленія, предварительно установимъ общія положенія, которыя должны быть взяты за основаніе при организаціи надзора, а затѣмъ, для болѣе обстоятельнаго ознакомленія съ этимъ весьма важнымъ вопросомъ, укажемъ въ чемъ между прочимъ должны заключаться обязанности агентовъ правительства, которымъ поручится надзоръ за частными желѣзными дорогами.

1) Какъ я уже указывалъ, для того чтобы желѣзнодорожныя предпріятія давали доходъ, а не убытки, недостаточно одного честнаго веденія дѣла—оно должно быть и умѣлое; и правительству, прежде всѣхъ другихъ несущему отвѣтственность за желѣзнодорожные убытки, нужно заботиться не только о честномъ, но и объ умѣломъ веденіи дѣла. Поэтому правительственнымъ агентамъ вмѣстѣ съ правомъ фактическаго контроля желѣзнодорожныхъ доходовъ и расходовъ должна быть предоставлена инициатива веденія желѣзнодорожнаго дѣла. Напримѣръ, агенты правительства должны устанавливать желѣзнодорожные тарифы, выбирать родъ топлива для желѣзной дороги; при маломъ движеніи по дорогѣ, для сокращенія расходовъ эксплуатаціи, по ихъ инициативѣ могутъ быть уничтожены пассажирскіе и почтовые поѣзда и замѣнены товаро-пассажирскими и такъ далѣе.

2) Главный надзоръ за группою желѣзнодорожныхъ линій долженъ быть порученъ одному, а не нѣсколькимъ, какъ въ настоящее время, лицамъ, когда за правильностію дѣйствій правленія общества наблюдаетъ одинъ или нѣсколько директоровъ отъ правительства, а за правильностію дѣйствій управленія жел. дороги и эксплуатаціи на самой линіи—правительственный инспекторъ. Только при этомъ условіи возможна отвѣтственность

за успѣшную эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ, если распорядителями является нѣсколько лицъ, никогда точно неизвѣстно, кто собственно виновникъ плохаго веденія дѣла, и тогда только возможно выдвинуться людямъ способнымъ и энергичнымъ. Дѣйствительно, при разбитіи желѣзныхъ дорогъ на группы для надзора за ними и порученіи главнаго надзора за каждой группой одному лицу, не премѣнно окажется, что въ однѣхъ группахъ доходность дорогъ вовсе не увеличится, въ другихъ увеличится незначительно и наконецъ въ третьихъ увеличится въ большихъ размѣрахъ; главные руководители послѣднихъ группъ и будутъ тѣ люди, которымъ можно поручить инициативу въ дѣлѣ организаціи правительственнаго надзора за желѣзными дорогами и при помощи ихъ организовать правительственный надзоръ и за другими желѣзнодорожными группами.

Общее протяженіе желѣзнодорожныхъ линій, входящихъ въ составъ извѣстной группы, опредѣлится, конечно, только практически, сообразно тому, изъ сколькихъ желѣзнодорожныхъ обществъ составитъ эта группа и—въ какомъ положеніи будутъ дѣла этихъ обществъ. Конечно, желательно, чтобы общее протяженіе желѣзнодорожныхъ линій, входящихъ въ составъ извѣстной группы, было-бы наибольшее, допускаемое выше указанными условіями, такъ какъ несравненно труднѣе найти людей на главныя должности, гдѣ требуется отъ нихъ извѣстная инициатива въ дѣятельности, чѣмъ на второстепенныя, гдѣ бываетъ достаточно только исполнительности и честности. Принимая во вниманіе, что длина нѣкоторыхъ большихъ желѣзнодорожныхъ линій, находящихся подъ управленіемъ одного управляющаго дорогою, достигаетъ отъ 1000 до



2000 верстъ, и длина линій, состоящихъ подъ наблюдениемъ инспектора дороги, простирается отъ 1500 до 2000 верстъ, едва-ли сдѣлаемъ большую ошибку, если допустимъ, что общее протяженіе линій, входящихъ въ составъ каждой изъ вышеупомянутыхъ группъ, будетъ отъ 1500 до 2000 верстъ.

Такимъ образомъ вся сѣть желѣзныхъ дорогъ, за которыя правительство приплачиваетъ по гарантіи, разобьется для правительственнаго надзора на число участковъ отъ 10 до 12. Эти-же участки разобьются на болѣе мелкіе участки, которыми будутъ завѣдывать второстепенные дѣятели согласно съ извѣстными инструкціями и подъ наблюдениемъ и отвѣтственностію лицъ, которымъ порученъ надзоръ за главными участками.

3) Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, кромѣ хозяйственной стороны дѣла, есть еще техническая, тѣсно связанная съ первою, и, само собою разумѣется, человѣкъ, не получившій техническаго образованія, можетъ наблюдать только за хозяйственною частію; наблюдение-же за техническою частью обязательно должно быть поручено технику. Но такого рода двойной надзоръ имѣетъ слѣдующія существенныя невыгоды: а) содержаніе его обойдется почти вдвое дороже, чѣмъ въ томъ случаѣ, если-бы за техническою и хозяйственною частью наблюдали техники, такъ какъ при наблюдении за желѣзными дорогами не такъ много тратится времени на надзоръ, какъ на переѣзды съ одного мѣста на другое, и, наблюдая за техническою частью, можно одновременно, безъ большой потери времени наблюдать и за хозяйственною; б) агенты, завѣдующіе хозяйственною частью, вслѣдствіе незнакомства съ техническою—, очень часто не въ состояніи даже будутъ замѣтить нехозяйственности извѣстныхъ распоряженій администраціи

дороги и в) двойственность надзора, какъ выше было указано, вредна для дѣла въ томъ отношеніи, что точно неизвѣстно, кто долженъ быть отвѣтственъ за плохое веденіе дѣла. Изъ этого слѣдуетъ, что правительственный надзоръ за технической и хозяйственной частями желѣзныхъ дорогъ долженъ быть обязательно сосредоточенъ въ рукахъ техниковъ.

4) Всякое предпріятіе можетъ идти тогда только успѣшно, когда ведущіе его люди заинтересованы въ его успѣхѣ. Если-же предпріятіе обставлено такъ, что съ увеличеніемъ его доходности не увеличивается вознагражденіе людей, способствующихъ этому увеличенію, очевидно, большинство служащихъ настолько будетъ заботиться объ успѣхѣ предпріятія, насколько это необходимо для сохраненія ихъ мѣсть. Люди энергичные, способные и честные при такихъ условіяхъ не согласятся заправлять дѣлами предпріятія, а будутъ искать такого дѣла, при веденіи котораго ихъ энергія и способности будутъ соотвѣтственно вознаграждаться. Дѣлами-же предпріятія почти всегда останутся завѣдывать или мало способные, или нечестные люди, которые окольными путями будутъ увеличивать свое вознагражденіе. Вслѣдствіе этого всѣ правительственныя хозяйственныя предпріятія, даже по существу весьма доходныя, какъ напримѣръ, желѣзныя дороги въ центральныхъ мѣстностяхъ, не только не приносятъ правительству никакого дохода, а даютъ въ большинствѣ случаевъ одни убытки; и это происходитъ главнымъ образомъ потому, что люди, завѣдующіе этими предпріятіями, не только не получаютъ увеличенія вознагражденія съ увеличеніемъ доходности предпріятія, но, ворочая миліонами, получаютъ самое скудное содержаніе. Согласно съ этимъ, для успѣшности правительственнаго над-

зора за частными желѣзными дорогами, необходимо заинтересовать лицъ, которымъ будетъ порученъ надзоръ, въ увеличеніи доходности дорогъ; для чего слѣдуетъ выдавать имъ хотя небольшой процентъ, на примѣръ, 3 или 4% отъ той суммы, на которую уменьшатся приплаты правительства по гарантіи, сравнительно съ среднею приплатою, положимъ, за послѣдніе три года, до введенія надзора на указанномъ основаніи. Этимъ мѣропріятіемъ правительство можетъ привлечь къ себѣ на службу людей способныхъ, энергичныхъ и честныхъ, трудъ которыхъ этимъ добавочнымъ процентомъ будетъ вполне вознаграждаться.

Могутъ на это возразить, что желѣзнодорожники заправили дадутъ правительственнымъ агентамъ вмѣсто 3 или 4 процентовъ 15 или 20 за то, чтобы они снисходительно относились къ ихъ злоупотребленіямъ, и все пойдетъ по прежнему. Но при выше указанной организациіи правительственнаго надзора за частными желѣзными дорогами возраженіе это само собою уничтожается. Дѣйствительно, возьмемъ самый невыгодный случай, что изъ 10 или 12 старшихъ агентовъ, которымъ порученъ правительственный надзоръ за желѣзными дорогами, будетъ только одинъ честный, способный и энергичный человѣкъ, другіе же не будутъ отличаться этими качествами; тогда за порученныя ему надзору дороги правительство или вовсе не будетъ —, или будетъ сравнительно мало приплачивать по гарантіи; по дорогамъ-же, надзоръ за которыми порученъ остальнымъ агентамъ, приплаты по гарантіи будутъ прежнія. Такая разница, конечно, заставитъ правительство обратить на это вниманіе, и оно можетъ поручить тому агенту, по участку котораго приплаты по гарантіи значительно уменьшились, проконтролировать

участки другихъ; и такимъ образомъ неумѣлое веденіе дѣла или злоупотребленія немедленно обнаружатся.

Сверхъ того, условія службы съ процентнымъ вознагражденіемъ и возможностью обнаружить свои способности хорошимъ веденіемъ дѣла, которое для всякаго можетъ быть несомнѣнно по тѣмъ сбереженіямъ, которыя получитъ правительство, настолько будутъ заманчивы, что даже люди не принципиально честные будутъ неподкупны. Для нихъ даже за значительно большій подкупъ, чѣмъ ихъ жалованье съ процентнымъ вознагражденіемъ, не будетъ расчета рисковать потерять мѣсто и подвергнуться суду, когда они безъ всякаго риска могутъ обезпечить себя жалованьемъ и довольно значительнымъ процентнымъ вознагражденіемъ, повышаясь по службѣ и не запятнавъ своей репутаціи.

5) Желѣзнодорожныя злоупотребленія происходятъ ни годъ, ни два, а болѣе двадцати лѣтъ; въ нихъ заинтересованы не одни желѣзнодорожники, а—такъ или иначе многія вліятельныя лица, такъ какъ въ противномъ случаѣ злоупотребленія желѣзнодорожныхъ обществъ были-бы давно уничтожены. Поэтому людямъ, которымъ будетъ порученъ правительственный надзоръ за желѣзными дорогами, придется бороться не только съ желѣзнодорожниками, но и съ цѣлою фалангою стоящихъ за ними вліятельныхъ лицъ. И разъ люди эти будутъ зависѣть отъ произвола начальства, они не въ состояніи будутъ принести какую либо существенную пользу даже въ томъ случаѣ, если имъ будетъ предоставлено право фактическаго контроля и инициативы въ желѣзнодорожныхъ дѣлахъ, при соблюденіи всѣхъ другихъ перечисленныхъ нами условій. Поэтому лицъ этихъ слѣдуетъ обставить такою-же самостоятельностью, какъ и лицъ судебного вѣдомства, т. е., назна-

чать, увольнять и переводить ихъ, безъ ихъ на то согласія, не иначе, какъ по суду или Высочайшему Повелѣнію.

Сообразно этихъ общихъ основаній, а также принимая во вниманіе выше указанная слабыя стороны желѣзнодорожнаго эксплуатаціоннаго дѣла, на старшаго агента, которому будетъ порученъ правительственный надзоръ за извѣстною группою желѣзныхъ дорогъ, слѣдуетъ возложить въ хозяйственномъ отношеніи слѣдующія обязанности:

1) Старшій агентъ группы желѣзнодорожныхъ линій разсматриваетъ и съ своими замѣчаніями представляетъ на дальнѣйшее утвержденіе смѣты желѣзнодорожныхъ расходовъ. При разсмотрѣніи смѣты онъ руководствуется тѣмъ: а) чтобы цѣны на матеріалы и работы были выставлены для различныхъ участковъ, согласныя съ мѣстными цѣнами, и б) чтобы въ смѣты были введены только самые необходимые расходы, безъ выполненія которыхъ не можетъ производиться правильное движеніе по дорогѣ.

2) Старшій агентъ наблюдаетъ, чтобы всѣ матеріалы и работы сдавались не иначе, какъ съ торговъ, равно какъ продажа матеріаловъ и предметовъ, пришедшихъ въ негодность, производилась также съ торговъ, о которыхъ своевременно сообщалось-бы въ наиболѣе распространенныхъ газетахъ и на которыхъ обязанъ присутствовать или самъ старшій агентъ, или одинъ изъ его помощниковъ.

3) Старшій агентъ принимаетъ мѣры, чтобы поставщикамъ и подрядчикамъ агенты дороги не дѣлали несправедливыхъ притѣсеній, вслѣдствіе которыхъ цѣны на матеріалы и работы на желѣзныхъ дорогахъ

становятся значительно выше мѣстныхъ цѣнъ на тѣ-же матеріалы и работы.

4) Всякое условіе на поставку матеріаловъ или производство работъ дѣйствительно только въ томъ случаѣ, если оно подписано старшимъ агентомъ; равно и по квитанціи на произведенную поставку или работу тогда только могутъ быть выданы деньги, когда правильность ея завѣрена подписью старшаго агента или уполномоченнаго его помощника.

5) Старшій агентъ производитъ повѣрку качества и количества матеріаловъ и наблюдаетъ за правильностію производства работъ.

6) Старшій агентъ принимаетъ мѣры, чтобы служащіе не употребляли состоящихъ въ ихъ распоряженіи рабочихъ на свои работы.

7) Старшій агентъ слѣдитъ, чтобы на станціяхъ не стоялъ непроизводительный подвижной составъ, а тотчасъ-же подавался туда, гдѣ въ немъ представляется надобность, равно—и за тѣмъ, чтобы онъ въ случаѣ порчи быстро исправлялся, причемъ съ агентовъ дороги дѣлаются денежные вычеты за промедленіе въ томъ и другомъ случаѣ. Старшій агентъ также наблюдаетъ, чтобы и на другихъ дорогахъ не стоялъ непроизводительный подвижной составъ порученной его надзору дороги.

8) Старшій агентъ принимаетъ мѣры, чтобы всѣ поѣзда отправлялись въ полномъ составѣ, допускаемомъ по мѣстнымъ условіямъ дороги. На дорогахъ-же съ небольшимъ движеніемъ почтовые и пассажирскіе поѣзда по требованію старшаго агента замѣняются товаро-пассажирскими, ведомыми товарными паровозами. Благодаря этому, окажется значительная экономія, такъ какъ къ каждому пассажирскому поѣзду, идущему

въ составѣ, не превышающемъ 16 вагоновъ, прибавится до 25 товарныхъ вагоновъ; расходы-же увеличатся весьма незначительно, потому что паровозная бригада останется та-же, въ кондукторской—прибавится два кондуктора, а расходъ на топливо увеличится только въ такомъ размѣрѣ, что все таки 6 товарныхъ вагоновъ перевезется безплатно. Помимо этого, вслѣдствіе уменьшенія (если положимъ, что въ оба конца дороги ходили 4 пассажирскихъ поѣзда) въ каждый конецъ по  $1\frac{1}{4}$  товарнаго поѣзда, можетъ быть уменьшенъ какъ станціонный, такъ и по надзору пути персоналъ; а также уменьшено число обращающихся на дорогѣ паровозовъ и ихъ ремонтъ.

9) Безъ утвержденія старшаго агента не могутъ вводиться на линіи тарифы. При утвержденіи-же ихъ старшій агентъ руководствуется тѣмъ, чтобы установить по возможности одинаковое движеніе въ оба конца дороги: Для чего по тому направленію, по которому идетъ менѣе грузовъ и, слѣдовательно, возвращается пустой подвижной составъ, болѣе низкими тарифами возможно привлечь такіе грузы, которые, при мѣстныхъ на нихъ цѣнахъ, не могли перевозиться при болѣе высокихъ тарифахъ, и чтобы вообще въ томъ направленіи, въ которомъ идетъ болѣе грузовъ, тарифы назначались выше, чѣмъ при перевозкѣ тѣхъ-же грузовъ въ обратную сторону. Этимъ-же самымъ должно руководствоваться при перевозкѣ грузовъ для надобностей дороги, т. е., таксировка имъ должна быть не одинаковая, смотря по тому, перевозится-ли грузъ по направленію большаго или меньшаго движенія.

10) Старшій агентъ принимаетъ всѣ мѣры къ тому, чтобы уменьшить пропажу и порчу грузовъ, про-

изводя вычеты съ агентовъ дороги, по винѣ которыхъ произошли таковыя.

11) Старшій агентъ контролируетъ пассажирскіе и товарные поѣзда, чтобы въ нихъ не провозились безбилетные пассажиры и неоплаченные грузы.

12) Старшій агентъ наблюдаетъ, чтобы бесплатные билеты выдавались только въ ограниченномъ размѣрѣ служащимъ на дорогѣ, ихъ ближайшимъ родственникамъ и лицамъ, ѣдущимъ по дѣламъ дороги.

13) Сообразно мѣстнымъ цѣнамъ на дрова, каменный уголь и торфъ на различныхъ участкахъ дороги старшій агентъ опредѣляетъ, какимъ родомъ топлива отопливать паровозы.

14) Ни одинъ экстренный поѣздъ для осмотра дороги не можетъ быть назначенъ безъ разрѣшенія старшаго агента дороги, или имъ уполномоченнаго его помощника. Вообще-же экстренные поѣзда могутъ быть назначаемы въ рѣдкихъ, исключительныхъ случаяхъ, обыкновенно же осмотры дороги должны производиться на дрезинахъ.

15) Старшій агентъ можетъ требовать уменьшенія жалованья служащихъ, гдѣ онъ находитъ, что таковое слишкомъ велико; а также—принимать мѣры, чтобы число служащихъ не было болѣе того, которое необходимо для существующаго движенія по дорогѣ.

16) Всѣ распоряженія старшаго агента, если съ ними согласно правленіе общества, немедленно приводятся въ исполненіе, въ противномъ случаѣ правленіе общества можетъ просить объ отмѣнѣ ихъ Министра Путей Сообщенія. Во всѣхъ случаяхъ, не предусмотрѣнныхъ инструкціею, старшій агентъ, при наблюдении за хозяйственною дѣятельностью дороги, принимаетъ всѣ мѣры, которыя могутъ увеличить доход-



ность дороги, не уменьшая безопасности по ней движения.

18) Въ техническомъ отношеніи старшій агентъ руководствуется тѣми-же инструкціями и правилами, которыя выработаны въ настоящее время для правительственныхъ инспекторовъ.

19) Въ помощь старшему агенту назначается нѣсколько помощниковъ.

Переходя къ разсмотрѣнію тѣхъ основаній, которыхъ должно придерживаться правительство при постройкѣ и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ имъ самимъ такимъ образомъ, чтобы онѣ могли давать правительству доходъ по крайней мѣрѣ не меншій процентовъ и погашенія, которые оно само платитъ на затраченный на постройку этихъ дорогъ капиталъ, предварительно считаемъ необходимымъ указать общія невыгоды концессионной системы, къ несчастію еще не совсѣмъ устраненной правительствомъ, а также познакомить читателя съ условіями, при которыхъ въ настоящее время производится постройка желѣзныхъ дорогъ правительствомъ, такъ какъ при этомъ только возможно составить ясное представленіе о томъ, принесутъ-ли пользу предлагаемыя нами измѣненія.

1) При концессионномъ порядкѣ постройка какой нибудь желѣзной дороги сдается оптомъ извѣстному лицу за цѣну, опредѣленную по разцѣночнымъ вѣдомостямъ, составленнымъ по предварительнымъ казеннымъ изысканіямъ. Изысканія-же могутъ опредѣлить найвыгоднѣйшее направленіе линіи относительно земляныхъ работъ въ томъ только случаѣ, когда между извѣстными пунктами произведена нивелировка по многимъ направленіямъ; а такъ какъ за казенныя изысканія платится очень небольшая сумма (отъ 40 до 60

руб. за версту), то онѣ обыкновенно дѣлаются по одному направленію, вслѣдствіе чего при окончательныхъ изысканіяхъ, производимыхъ уже концессіонеромъ передъ самымъ приступомъ къ работамъ, постоянно оказывается большая экономія въ земляныхъ работахъ. Кромѣ того, предварительныя изысканія производятся безконтрольно однимъ лицомъ, такъ что помимо спѣшности это лицо, если будетъ въ этомъ заинтересовано, можетъ сознательно сдѣлать нивелировку по одному изъ невыгодныхъ направленій. Контроль-же въ этомъ случаѣ невозможенъ, такъ какъ для повѣрки первыхъ изысканій пришлось-бы производить вторыя изысканія, и лицо, сдѣлавшее первыя изысканія, если вторыя были-бы даже несравненно выгоднѣе первыхъ, нельзя было-бы обвинять въ чемъ либо противузаконномъ, потому что производство изысканій весьма много зависитъ отъ опытности ихъ производителя. А такъ какъ концессіонеръ, какъ мы указывали выше, беретъ всѣ работы оптомъ, по разцѣпочнымъ вѣдомостямъ, составленнымъ по предварительнымъ казеннымъ изысканіямъ, за все-же увеличеніе работъ онъ не получаетъ доплаты, но и не дѣлаетъ скидки въ случаѣ ихъ уменьшенія; то, конечно, онъ употребитъ всѣ средства къ тому, чтобы предварительныя казенныя изысканія были произведены самымъ невыгоднымъ образомъ. Ничего подобнаго не можетъ быть при постройкѣ дорогъ казною, такъ какъ въ этомъ случаѣ уплата денегъ производится не за работы, исчисленныя по смѣтѣ, а— на самомъ дѣлѣ произведенныя, и всегда возможно проконтролировать, дѣйствительно-ли уплачено за то количество работъ, которое произведено.

2) При концессіонномъ порядкѣ, если онъ поставленъ на ту почву, чтобы концессіонерами являлись

люди солидные, которые въ состояніи представить залогъ, всегда будетъ небольшое число соискателей, вслѣдствіе чего отдача концессій съ торговъ практически не выполняма, потому что немногіе соискатели всегда могутъ войти между собою въ соглашеніе. При постройкѣ-же желѣзныхъ дорогъ правительствомъ возможно всѣ работы разбить на небольшія части, изъ которыхъ каждую можетъ взять мелкій подрядчикъ, вслѣдствіе чего на торги явится много конкурентовъ, и цѣны на отдѣльныя работы будутъ всегда ниже цѣнъ, получаемыхъ концессіонерами.

3) При казенной постройкѣ въ той формѣ, какъ это ниже предлагается, всегда можно будетъ настолько заинтересовать въ дѣлѣ производителей работъ, что они будутъ употреблять всѣ средства къ тому, чтобы сдѣлать возможную экономію; при концессіонномъ же порядкѣ ничего подобнаго сдѣлать нельзя.

4) Самая эксплуатація линій, построенныхъ концессіоннымъ порядкомъ, крайне затруднительна, потому что безъ контроля надъ хозяйственными расходами и правильнымъ веденіемъ дѣла, т. е., при такой эксплуатаціи, которая ведется въ настоящее время, правительство уже по построеннымъ линіямъ приплачиваетъ болѣе 100 милліоновъ; при организаціи-же правительственнаго надзора на выше указанныхъ нами основаніяхъ хотя несомнѣнно, что приплатъ или совсѣмъ не будетъ или онѣ значительно уменьшатся; но все таки гораздо легче правильно поставить эксплуатацію на казенныхъ дорогахъ, чѣмъ хозяйственный правительственный надзоръ за правильнымъ веденіемъ эксплуатационнаго дѣла на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, такъ какъ въ первомъ случаѣ агенты правительства сами будутъ приводить въ исполненіе извѣстныя мѣры, во второмъ-же

случаѣ они будутъ только слѣдить за приведеніемъ ихъ въ исполненіе агентами общества, и успѣшность дѣла будетъ также въ значительной степени зависѣть отъ честности и исполнительности послѣднихъ.

Мы здѣсь разсмотрѣли, такъ сказать, идеальный случай, когда концессіи отдаются людямъ солиднымъ, при отдачѣ ихъ руководствуются исключительно пользою дѣла и самая постройка производится добросовѣстно, и все таки оказалось, что постройка желѣзныхъ дорогъ казною, при правильной постановкѣ этого дѣла, несравненно выгоднѣе. Если-же практикуется тотъ порядокъ выдачи концессій и то производство работъ, о которыхъ говоритъ въ своей статьѣ Головачевъ, или которые практиковались при постройкѣ Курско-Харьково-Азовской и Орловско-Грязской желѣзныхъ дорогъ; то какъ-бы плохо ни производилась казенная постройка, она въ сто кратъ лучше указываемой здѣсь частной постройки, такъ какъ при первой производятся только мелкія хищенія при производствѣ работъ, а при послѣдней самыя крупныя—при выдачѣ концессій, производствѣ работъ и сдачѣ дороги.

Въ невыгодахъ концессіонной системы въ настоящее время убѣдилось и правительство, такъ какъ послѣдніе пять лѣтъ, кромѣ линій, составляющихъ продолженіе эксплуатируемыхъ уже желѣзнодорожными обществами, правительство строить всѣ дороги само. Къ сожалѣнію построенныя имъ въ послѣднее время дороги все таки обошлись слишкомъ дорого по отношенію къ приносимому ими доходу, такъ какъ обыкновенно чистаго дохода бываетъ далеко недостаточно на покрытіе процентовъ и погашенія на капиталъ, затраченный на постройку этихъ линій.

До сихъ поръ опубликованы свѣдѣнія о стоимости постройки и эксплуатаціи только 3-хъ линій, построенныхъ правительствомъ: Жабинско-Пинской, Баскунчакской и Екатерининской; впрочемъ расходы по постройкѣ Жабинско-Пинской желѣзной дороги не всѣ указаны, такъ какъ ее строили нижніе чины 3-го желѣзнодорожнаго баталіона, и трудъ ихъ и содержаніе—не включены въ стоимость дороги; поэтому относительно этой дороги затруднительно сдѣлать какое либо заключеніе.

Баскунчакская дорога по свѣдѣніямъ Министерства Путей Сообщенія <sup>1)</sup> обошлась за версту въ 29,214 руб. мет. или 43,821 руб. кр., не считая % на капиталъ во время постройки дороги, съ которыми, если принять, что полная сумма находилась въ дѣлѣ въ теченіе половины времени, употребленнаго на постройку, т. е. 8 мѣсяцевъ, строительная цѣна опредѣлится въ 45,425 р. кред. Проценты на этотъ капиталъ по  $5\frac{1}{2}$ , т. е., считая тотъ процентъ, который правительство платитъ по своимъ ссудамъ, реализируя 5% листы 90 за 100, составляютъ ежегодно 2498 р. 37 к.; чистый-же доходъ дороги за  $2\frac{1}{4}$  года, т. е., съ 1-го Сентября 1882 года (время открытія) по 1-е Января 1885 г., <sup>2)</sup> не выключая расходовъ на центральное управленіе, составляетъ 4013 руб.; слѣдовательно, даже въ первые годы по открытію дороги, когда расходы должны быть наименьшіе, такъ какъ шпалы и рельсы не требуютъ перемѣны, а зданія, искусственныя сооруженія и под-

---

<sup>1)</sup> Сборникъ Статистическихъ Свѣдѣній по Министерству Путей Сообщенія выпускъ IX.

<sup>2)</sup> Свѣдѣнія взяты изъ девятаго выпуска Статистическаго Сборника Министерства Путей Сообщенія и Указателей по Министерству Путей Сообщенія за 1884 и 1885 годы.

вижной составъ—ремонта, правительство уже доплатило за Баскунчакскую дорогу въ  $2\frac{1}{4}$  года 1816 рублей.

Если принять во вниманіе, что мѣстность, по которой проходитъ дорога, ровная, не пересѣкаемая большими рѣками, что отчужденіе земли въ степи ничего не стоило, и что дорога выстроена спеціально для перевозки соли, слѣдовательно, не нуждается въ большихъ пассажирскихъ зданіяхъ, то строительную цѣну этой дороги нельзя не считать высокою. Такъ какъ подробнаго отчета о постройкѣ Баскунчакской дороги еще нѣтъ, то трудно рѣшить, отъ какихъ причинъ эта дорога могла обойтись сравнительно такъ дорого; однако не можемъ не остановиться на свѣдѣніяхъ, помѣщенныхъ въ IX выпускѣ Статистическаго Сборника по Министерству Путей Сообщенія, о количествѣ подвижнаго состава, приобрѣтеннаго для этой дороги, и наглядно характеризующихъ слабыя стороны казенной постройки.

Для Баскунчакской дороги приобрѣтено на версту дороги 0,14 паровозовъ, 0,13 пассажирскихъ вагоновъ и 6,96 товарныхъ вагоновъ и платформъ, причемъ это количество подвижнаго состава первое время, какъ это показываютъ результаты эксплуатаціи Баскунчакской дороги за первые  $2\frac{1}{4}$  года, должно удовлетворять движенію по дорогѣ, соотвѣтствующему валовому доходу менѣе 5000 руб. на версту. Курско-Кіевская-же дорога при валовомъ доходѣ, достигавшемъ 13,336 р. на версту, и среднемъ за десять лѣтъ—съ 1873 по 1882 годъ включительно, валовомъ доходѣ въ 10,981 руб. имѣетъ на версту 0,17 паровозовъ, 0,28 пассажирскихъ вагоновъ и 2,93 товарныхъ вагоновъ и платформъ, т. е., по отношенію къ валовому доходу Курско-Кіевской дороги на Баскунчакской имѣется болѣе

чѣмъ вдвое паровозовъ, нѣсколько болѣе пассажирскихъ вагоновъ и болѣе чѣмъ въ 6-ть разъ товарныхъ вагоновъ и платформъ. Такъ что, кромѣ затраченнаго капитала на покупку излишняго подвижнаго состава, затраченъ также капиталъ на постройку помѣщеній для этого излишняго подвижнаго состава, а также постоянно будетъ тратиться капиталъ на излишній персоналъ лицъ, завѣдующихъ этимъ подвижнымъ составомъ, и на его ремонтъ.

Стоимость версты Екатерининской жел. дороги въ IX выпускѣ Статистическаго Сборника по Министерству Путей Сообщенія показана въ 45,577 руб. мет. или 68,364 руб. кр. безъ процентовъ на капиталъ во время постройки, которые, полагая, что употребленный на постройку капиталъ находился въ дѣлѣ половину того времени, въ теченіе котораго строилась дорога, т. е.,  $1\frac{1}{2}$  года, и считая ихъ въ  $5\frac{1}{2}$ , составляютъ 5640 р.; такъ что съ процентами строительный капиталъ опредѣлится въ 74,004 рубля кр.; причемъ цифра эта, какъ говорится въ Статистическомъ Сборникѣ, не точная, въ виду того, что еще не вполне закончены счеты. Но полагая даже, что Екатерининская дорога стоила только 74,004 руб. кред. за версту, все таки проценты на строительный капиталъ, изъ  $5\frac{1}{2}$ , составляютъ 4,070 руб. кред. въ годъ; чистый же доходъ этой дороги въ первый-же годъ по ея открытіи, когда, какъ мы указывали выше, расходы должны быть наименьшіе, равнялся за  $7\frac{1}{2}$  мѣсяцевъ 78 р. на версту; и если судить по Донецкой каменноугольной дорогѣ, поставленной почти въ такія-же условія, какъ и Екатерининская дорога, и гдѣ средній годовой валовой доходъ за 4 года равнялся 1752 р. на версту, валовой доходъ Екатерининской дороги долгое время будетъ не свыше 2000

руб. кред., а чистый доходъ при самой бережливой эксплуатаціи не свыше 500 рублей; такъ что правительству долгое время придется приплачивать за эту дорогу около  $3\frac{1}{2}$  тысячъ въ годъ на версту.

Существенныя причины этого заключаются: 1) Въ нераціональности общаго проэкта, по которому предположено: 1) осуществить такую малоходную линію и съ такими трудными условіями для постройки, какъ сооруженіе Днѣпровскаго моста, стоимостью въ 3,950,000 руб. кред., что составляетъ около 8400 рублей на версту, и большаго моста черезъ р. Ингуль, и 2) построить эту линію такимъ образомъ, чтобы она съ самаго открытія могла удовлетворять движенію, соотвѣтствующему по крайней мѣрѣ 12 тысячамъ валоваго дохода.

Дѣйствительно, по проэку пропускная способность Екатерининской дороги рассчитана на 8 паръ товарныхъ—, на одну пару пассажирскихъ—и на одну пару товаро-пассажирскихъ поѣздовъ; при этомъ имѣлось въ виду, чтобы въ послѣдствіи, съ укладкою путей на площадкахъ для разъѣздовъ, можно было ежедневно отправлять 12 паръ товарныхъ поѣздовъ, и на дорогѣ предположено устроить 31 станцію <sup>1)</sup>. Между тѣмъ, рассчитывая на движеніе, которое долгое время не можетъ давать болѣе 2000 рублей валоваго дохода, и замѣнивъ пассажирскіе и почтовые поѣзда товаро-пассажирскими, отправляемыми въ составѣ 40 вагоновъ, можно было-бы обойтись всего 3 парами поѣздовъ; такъ какъ при этомъ изъ трехъ паръ поѣздовъ—двѣ пары были-бы товаро-пассажирскихъ и одна пара товарныхъ, и въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ при

<sup>1)</sup> VIII выпускъ Статистическаго Сборника Министерства Путей Сообщенія, стр. 4.



движеніи, соотвѣтствующемъ 2 тысячамъ валоваго дохода, было-бы достаточно имѣть среднимъ числомъ не болѣе 10 пассажирскихъ вагоновъ; такъ что ежедневно съ каждаго конца дороги можно было-бы отправлять 100 товарныхъ вагоновъ или 60,000 пудовъ груза; а въ годъ—36,000 вагоновъ или 21,600,000 пудовъ груза; слѣдовательно, считая даже за весь грузъ почти наименьшую таксировку въ  $\frac{1}{60}$  съ пуда и версты, при трехъ парахъ поѣздовъ максимальная перевозка по Екатерининской дорогѣ кромѣ платы, взимаемой съ пассажировъ и за багажъ, можетъ дать 7200 рублей на версту. Конечно, эта цифра представляетъ теоретическій максимальный предѣлъ, тѣмъ не менѣе она доказываетъ, что трехъ паръ поѣздовъ совершенно достаточно для перевозки грузовъ и пассажировъ, отъ которыхъ получается 2000 рублей валоваго дохода на версту.

Такимъ образомъ по проекту пропускная способность Екатерининской дороги рассчитана болѣе чѣмъ втрое сравнительно съ той, на которую нужно было рассчитывать долгое время по открытіи дороги; вслѣдствіе чего на покупку подвижнаго состава затрачено болѣе чѣмъ втрое сравнительно съ тѣмъ, что должно было-бы затратить. Соотвѣтственно-же этому затрачено значительно болѣе того, чѣмъ слѣдовало, на вагонные сараи, паровозныя зданія, мастерскія и водоснабженіе. Товарные пути, товарныя платформы и пакгаузы также рассчитаны на движеніе, соотвѣтствующее 8 парамъ товарныхъ поѣздовъ, а земляное полотно на станціяхъ и разъѣздахъ сдѣлано даже такой ширины, что можетъ удовлетворять движенію 14 паръ поѣздовъ. Пассажирскихъ станцій согласно проекту сдѣлано 31, т. е., среднимъ числомъ по одной на 15,2

версты; тогда какъ на Курско-Кіевской дорогѣ, съ валовымъ доходомъ, достигающимъ 13,336 р. на версту, имѣется по одной только станціи на 21 версту. Насколько представлялась надобность въ этихъ станціяхъ видно изъ того, что тотчасъ-же по открытіи движенія многія изъ нихъ по неимѣнію пассажировъ и грузовъ были закрыты.

II) Не менѣе проэкта была нераціональна и постройка Екатерининской дороги, представляя весьма дорогой *Chef—d'oeuvre* строительнаго искусства. Замѣчательная архитектура и роскошное устройство вокзаловъ, изъ которыхъ особенною роскошью отличается вокзалъ въ Екатеринославѣ, построенный по образцу Берлинскаго; самая тщательная и, можно сказать, образцовая постройка всѣхъ сооружений, которая при этомъ болѣе касалась красоты этихъ сооружений, чѣмъ ихъ прочности; примѣненіе при устройствѣ дороги многихъ научно-теоретическихъ способовъ, мало изслѣдованныхъ на практикѣ, какъ, на примѣръ, пропитываніе шпаль известнымъ составомъ для предохраненія отъ гніенія, и примѣненіе другихъ дорогихъ способовъ постройки—все это сдѣлало то, что и постройка дороги по дороговизнѣ соответствовала проэктору.

Изъ этихъ двухъ примѣровъ, въ особенности постройки Екатерининской дороги, видно, что, какъ при составленіи проэкторовъ, такъ и самой постройкѣ желѣзныхъ дорогъ правительствомъ, мало обращается вниманія на тотъ доходъ, который будутъ давать строимыя имъ линіи. А между тѣмъ въ настоящее время приходится почти исключительно строить линіи мало доходныя и по окраинамъ государства, постройка которыхъ, если строить ихъ на тѣхъ основаніяхъ, на которыхъ

въ настоящее время строятся правительственныя желѣзныя дороги, поведеть государство къ новымъ весьма большимъ приплатамъ.

Исходъ-же изъ этого ненормальнаго положенія имѣется и притомъ такой, при которомъ правительство можетъ не только ничего не приплачивать за вновь построенныя имъ линіи, но получать отъ нихъ доходъ, большій процентовъ на затраченный капиталъ. Для этого нужно на основаніи собранныхъ данныхъ насколько возможно точно опредѣлить чистый доходъ, который возможно ожидать отъ предполагаемой къ постройкѣ дороги, и составить проэктъ этой дороги такимъ образомъ, чтобы проценты на капиталъ, который можетъ быть затраченъ на постройку, не превышали этого чистаго дохода; причемъ, если предполагаемый чистый доходъ оказался бы настолько не значителенъ, что проценты на строительный капиталъ, который нужно употребить на постройку при самыхъ облегченныхъ условіяхъ, все таки превзойдутъ этотъ чистый доходъ, слѣдуетъ лучше отказаться отъ постройки этой линіи, если, конечно, она строится не для цѣлей стратегическихъ, чѣмъ создавать для страны предпріятіе, отъ котораго получается болѣе убытка, чѣмъ пользы.

Пояснимъ это положеніе болѣе подробно. Стоимость желѣзныхъ дорогъ весьма много зависитъ отъ мѣстныхъ условій: такъ если имѣются большія рѣки, трудныя земляныя работы, дорого стоящія отчужденія земли, недостатокъ въ строительныхъ матеріалахъ и другія поподобныя причины, стоимость дороги значительно возрастаетъ сравнительно съ той, которая опредѣляется при мѣстности ровной, безъ большихъ рѣкъ, — дорогихъ отчужденій земли и богатой строительными матеріалами. Кромѣ того стоимость желѣзныхъ дорогъ еще въ большей

степени зависитъ какъ отъ условій конструкціи, принятой по проэктору, т. е., будетъ-ли узкая или широкая колея, большіе или малые радіусы закругленія и подъемы, такъ и отъ перевозочной способности, какую съ самаго начала даютъ дорогѣ. Насколько стоимость зависитъ отъ всѣхъ этихъ условій видно изъ того, что верста Николаевской дороги обошлась въ 121,542 руб. м. или 182,313 руб. кред., верста-же Обоянской дороги стоила только около 10 тысячъ руб. кр.

Поэтому при проектированіи извѣстной линіи прежде всего на основаніи доходности сосѣднихъ съ предполагаемою къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, если таковыя имѣются, или на основаніи собранныхъ на мѣстѣ свѣдѣній о перевозкѣ грузовъ и пассажировъ по шоссейнымъ и грунтовымъ дорогамъ, соединяющимъ тѣ-же пункты, которые предполагается соединить желѣзной дорогой, слѣдуетъ по возможности самымъ точнымъ образомъ опредѣлить доходъ, который въ будущемъ можетъ приносить проектируемая линія. Далѣе въ зависимости отъ этого дохода опредѣлится перевозочная способность, при которой дорога въ состояніи будетъ удовлетворять предполагаемому движенію пассажировъ и грузовъ. Наконецъ, имѣя данными—ожидаемый чистый доходъ, перевозочную способность, выражающуюся въ количествѣ ежедневно предполагаемыхъ къ отправкѣ поѣздовъ, и техническія изысканія данной мѣстности, можно уже выбрать для строимой дороги ту или другую конструкцію, т. е., принять для нея узкую или широкую колею, тѣ или другіе радіусы закругленія и—подъемы. Приэтомъ, конечно, линіи съ легкими техническими условіями для постройки и порядочною доходностью скорѣе всего попадутъ въ очередь, сравнительно съ линіями съ такою-же доходностью, но болѣе

затруднительными техническими условіями, или для этихъ послѣднихъ придется принимать болѣе дешевую конструкцію; будутъ и такія линіи, которыя по ихъ малой доходности и затруднительнымъ техническимъ условіямъ ни при какой облегченной конструкціи не могутъ быть строимы безъ того, чтобы за нихъ не приплачивать, и постройка этихъ линій, если онѣ не стратегическія, конечно, должна быть отсрочена.

Кромѣ того, какъ мы указывали выше, такъ какъ въ настоящее время приходится строить линіи мало доходныя—по окраинамъ государства, или въ мѣстностяхъ мало населенныхъ, то почти для всѣхъ этихъ линій, если за нихъ не приплачивать, никоимъ образомъ нельзя принять конструкцію ширококолейныхъ дорогъ въ томъ видѣ, какъ она до сихъ поръ существуетъ; принимать же конструкцію узкоколейныхъ дорогъ неудобно въ томъ отношеніи, что, такъ какъ большая часть нашихъ дорогъ — съ широкой колеей, при узкой колеѣ пришлось-бы дѣлать перегрузку при передачѣ грузовъ на эти дороги, что не выгодно въ экономическомъ отношеніи, и помимо того, узкоколейныя дороги при развившемся уже движеніи гораздо убыточнѣе для эксплуатаціи, чѣмъ ширококолейныя.

Поэтому укажемъ, въ чемъ возможно удешевить постройку и эксплуатацію ширококолейныхъ желѣзныхъ дорогъ, сохраняя при этомъ то основное положеніе, чтобы дѣлать сбереженіе только при устройствѣ такихъ сооружений, которыя современемъ, при увеличившемся движеніи возможно безъ излишнихъ затратъ и перерыва движенія преобразовать и достроить.

1) Земляное полотно по серединѣ разстоянія между станціями, гдѣ съ теченіемъ времени при усиленіи движенія будутъ устроены разъѣзды, возможно внача-

лѣ строить въ одинъ только путь. На станціяхъ-же земляное полотно слѣдуетъ дѣлать для столькихъ пассажирскихъ и товарныхъ путей, сколько ихъ необходимо для движенія 3 паръ поѣздовъ, на которые на большей части дорогъ, которыя въ настоящее время будутъ строиться въ мѣстахъ малонаселенныхъ или на окраинахъ государства, долгое время по ихъ открытіи и можно только разсчитывать.

2) Вѣсь рельсъ и мостовыхъ фермъ, при пропускѣ по дорогѣ вагоновъ съ обыкновенною нагрузкою, возможно уменьшить на основаніи слѣдующихъ соображеній. Вѣсь товарныхъ вагоновъ и платформъ составляетъ отъ 350 до 400 пудовъ и нагрузка 600 пудовъ, такъ что общая нагрузка на каждую ось доходитъ до 500 пудовъ; а въ пассажирскихъ вагонахъ, какъ трехъ осьныхъ, эта нагрузка еще меньше. Нормальная-же нагрузка на ось паровоза 12 тоннъ или 744 пуда. Такъ что нагрузка на ось вагона составляетъ не болѣе  $\frac{2}{3}$  нагрузки на ось паровоза; и слѣдовательно, для пропуска однихъ только вагоновъ рельсы и фермы мостовъ могли-бы быть на  $\frac{1}{3}$  легче, чѣмъ для пропуска паровозовъ. Поэтому, если приобрести такіе паровозы, чтобы нагрузка въ нихъ на ось была не болѣе 500 пудовъ, рельсы и фермы мостовъ можно дѣлать на  $\frac{1}{3}$  ихъ вѣса легче; а такъ какъ на версту главнаго пути, при вѣсѣ погоннаго фута стального рельса въ 22 фунта, идетъ 3850 пудовъ рельсъ, около 9% или 347 пудовъ ихъ принадлежностей и  $\frac{1}{8}$  этого количества на разъѣзды и станціонные пути, или всего на версту пути идетъ 4721 пудъ стальныхъ рельсъ и ихъ принадлежностей, то принимая среднюю цѣну пуда рельсъ и ихъ принадлежностей съ доставкою на мѣсто

въ 1 р. 40 коп., стоимость рельсъ съ принадлежностями на версту пути будетъ около 6609 рублей, а сбереженіе около 2303 рублей. Кромѣ того при эксплуатаціи дороги будетъ постоянное сбереженіе при перемѣнѣ пришедшихъ въ негодность рельсъ. Сбереженіе отъ уменьшенія на  $\frac{1}{3}$  вѣса мостовыхъ фермъ для различныхъ дорогъ будетъ неодинаковое, но оно также будетъ довольно значительное, въ особенности для дорогъ съ большими мостами. Уменьшеніе-же силы тяги паровозовъ отъ уменьшенія ихъ вѣса возможно устранить замѣною 3-хъ осьныхъ паровозовъ—4-хъ осьными, а 4-хъ осьныхъ—6-ти осьными системы Ферли.

3) Чугунныя и каменные трубы возможно замѣнить деревянными трехъугольной системы, которыя, если сдѣланы изъ несплаваго, сосноваго лѣса и тщательно осмолены, могутъ просуществовать отъ 8 до 10 лѣтъ и по частямъ легко могутъ быть замѣнены новыми.

4) Пассажирскія и товарныя станціи слѣдуетъ строить только тамъ, гдѣ можно рассчитывать на довольно большой пріемъ пассажировъ и грузовъ, а не обязательно среднимъ числомъ черезъ каждыя 20-ть верстъ, какъ на большей части нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Тамъ - же, гдѣ не предвидится достаточно большаго пріема пассажировъ и грузовъ, можно дѣлать только разъѣзды съ казармою, которая можетъ служить квартирою Начальнику разъѣзда, исполняющему должность и телеграфиста, и имѣть небольшую комнату для пассажировъ. Пассажирскія зданія на станціяхъ, гдѣ не предвидится особено большаго пріема пассажировъ, слѣдуетъ проектировать самаго не большаго размѣра и строить, какъ эти зданія, такъ и жилые дома изъ струганныхъ бревенъ безъ обшивки и

штукатурки снаружи, на фундаментъ изъ каменныхъ столбовъ; а казармы, будки и помѣщенія при водокачкахъ возможно даже дѣлать на деревянныхъ стоянахъ съ земляными заваленками и безъ пола.

5) Водоснабженіе на станціяхъ III и IV классовъ слѣдуетъ дѣлать изъ колодцевъ; при развитіи-же движенія всегда возможно устроить добавочное водоснабженіе между станціями изъ рѣкъ.

6) Паровозы и вагоны достаточно приобрѣсти въ количествѣ только необходимомъ для отправки ежедневно по 3 пары поѣздовъ, при чемъ паровозы приобрѣтаются исключительно товарные 4 осьные и 6 осьные системы Ферли; такъ какъ въ первые годы по открытію дороги для удешевленія эксплуатаціи слѣдуетъ отправлять, и не иначе, какъ въ полномъ составѣ, только товарные и товаро-пассажирскіе поѣзда: мы выше уже указывали, какія вслѣдствіе этого послѣдняго получаютъ значительныя сбереженія. Помѣщенія для подвижнаго состава, т. е., паровозныя зданія, вагонные сараи и мастерскія слѣдуетъ проектировать также на то количество подвижнаго состава, которое необходимо имѣть для отправки ежедневно 3-хъ паръ поѣздовъ.

При эксплуатаціи, кромѣ замѣны пассажирскихъ товаро-пассажирскими поѣздами, необходимо назначить самую незначительную скорость движенія; вслѣдствіе чего, во 1-хъ, уменьшаются расходы на отопленіе паровозовъ и во 2-хъ, возможно уменьшить надзоръ за безопасностію движенія, такъ какъ при незначительной скорости, напримѣръ, отъ 15 до 20 верстъ, при крушеніяхъ поѣздовъ не могутъ произойти серьезныя несчастія. Такъ при незначительной скорости движенія возможно совершенно уничтожить линейныхъ сторожей,



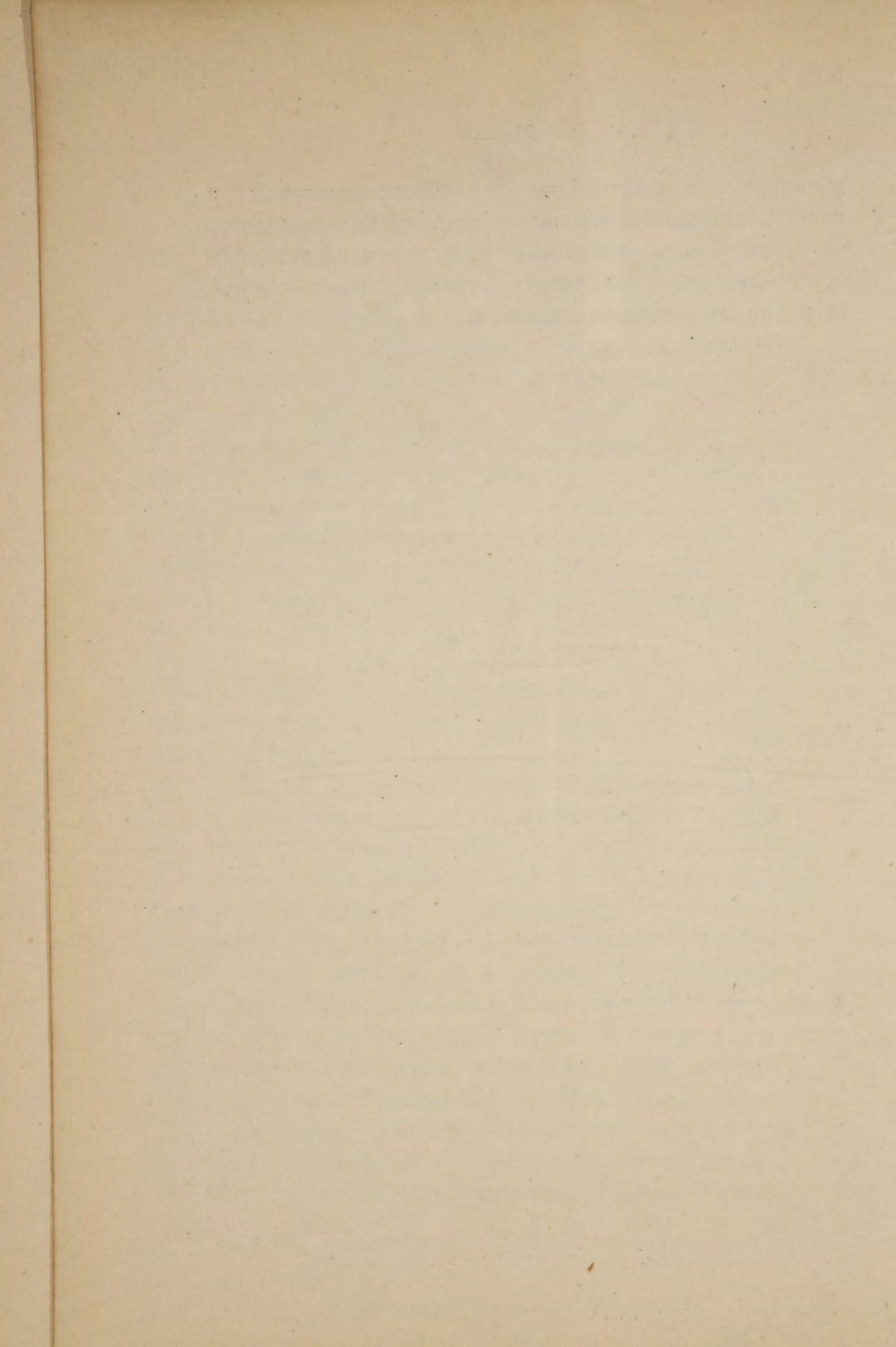
возложивъ ихъ обязанности на ремонтныхъ рабочихъ, для чего придется только разбить ремонтныя артели на болѣе мелкія, не свыше 4 человѣкъ; возможно также значительно сократить составъ стрѣлочниковъ и кондукторскихъ бригадъ и совершенно уничтожить на небольшихъ станціяхъ должность помощника Начальника станціи и сдѣлать многія другія сокращенія въ штатѣ служащихъ.

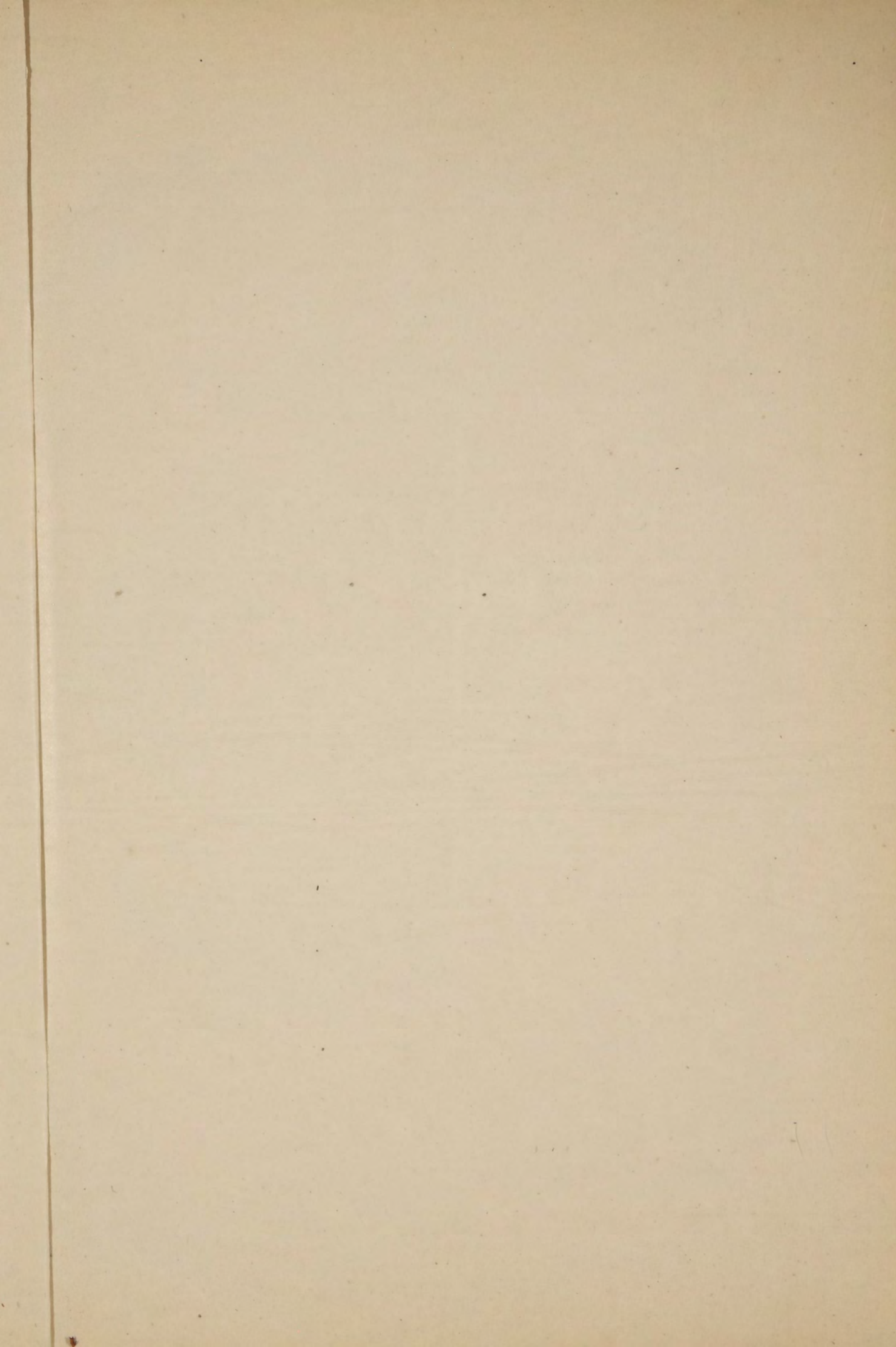
При отправкѣ ежедневно только 3 паръ поѣздовъ возможно также сократить штаты и другихъ должностей. Такъ на дорогахъ протяженіемъ даже до 500 верстъ возможно соединить должность управляющаго дорогою съ должностью начальника ремонта пути и зданій и не имѣть помощниковъ начальниковъ службъ; протяженіе дистанцій возможно довести до 100 верстъ, и имѣть только однихъ начальниковъ дистанцій безъ ихъ помощниковъ; дорожнымъ мастерамъ—поручить околки протяженіемъ до 15 верстъ и не имѣть помощниковъ начальниковъ депо.

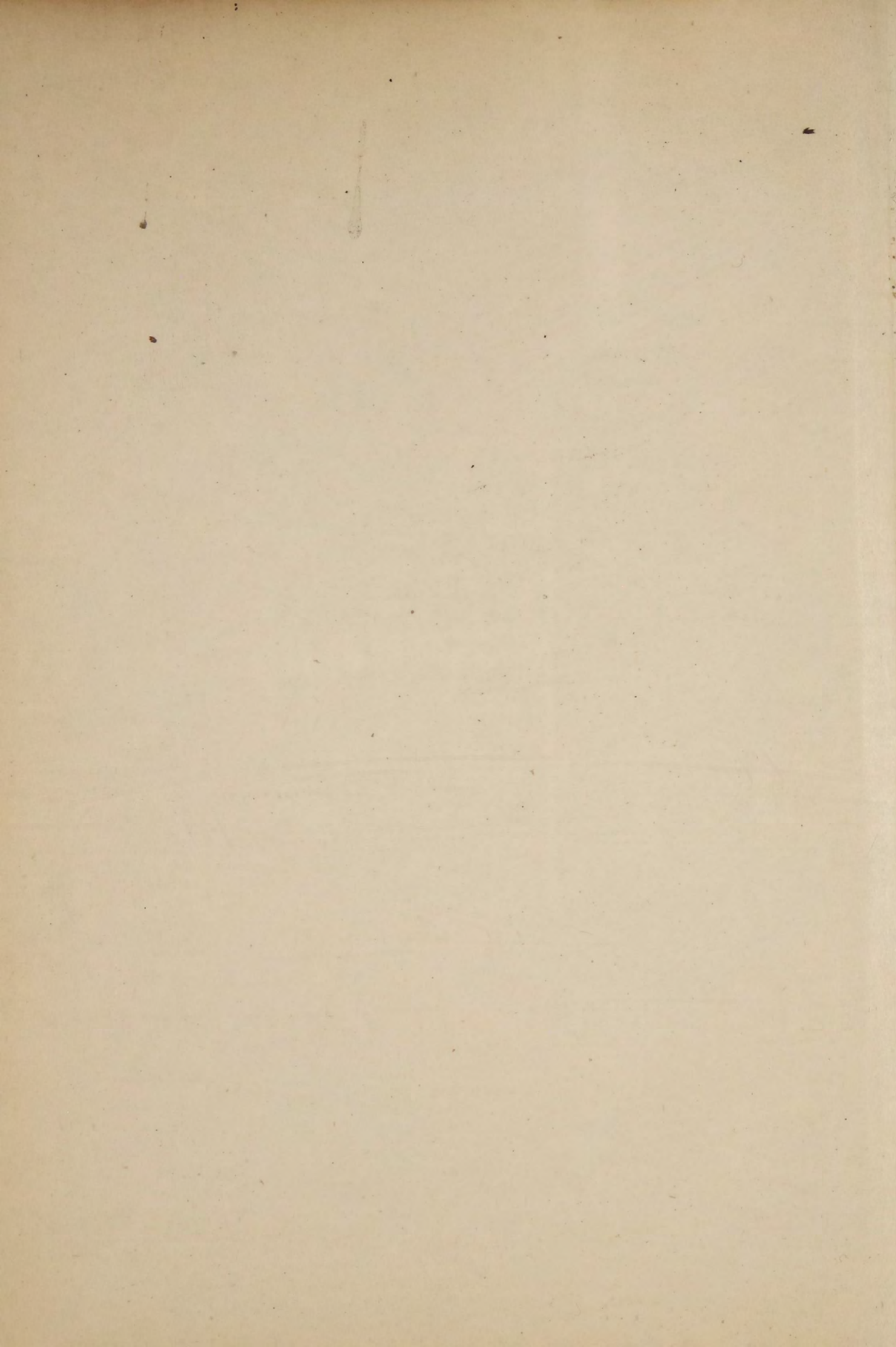
Если при соблюденіи всѣхъ этихъ условій будутъ строить и эксплуатировать желѣзныя дороги люди добросовѣстные, правительство дастъ имъ жалованіе, получаемое служащими на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, и заинтересуетъ такимъ образомъ въ увеличеніи доходности, что строители дороги, положимъ, въ теченіе 15 или 20 лѣтъ послѣ постройки дороги, будутъ получать извѣстный процентъ отъ суммы, на которую доходъ дороги будетъ больше процентовъ и погашенія на затраченный капиталъ, и тотъ-же самый процентъ будутъ получать и служащіе по эксплуатации, можно быть увѣреннымъ, что какъ строители дороги, такъ и служащіе по эксплуатации будутъ экономить каждую копейку, и дѣло пойдетъ прекрасно. Такимъ образомъ

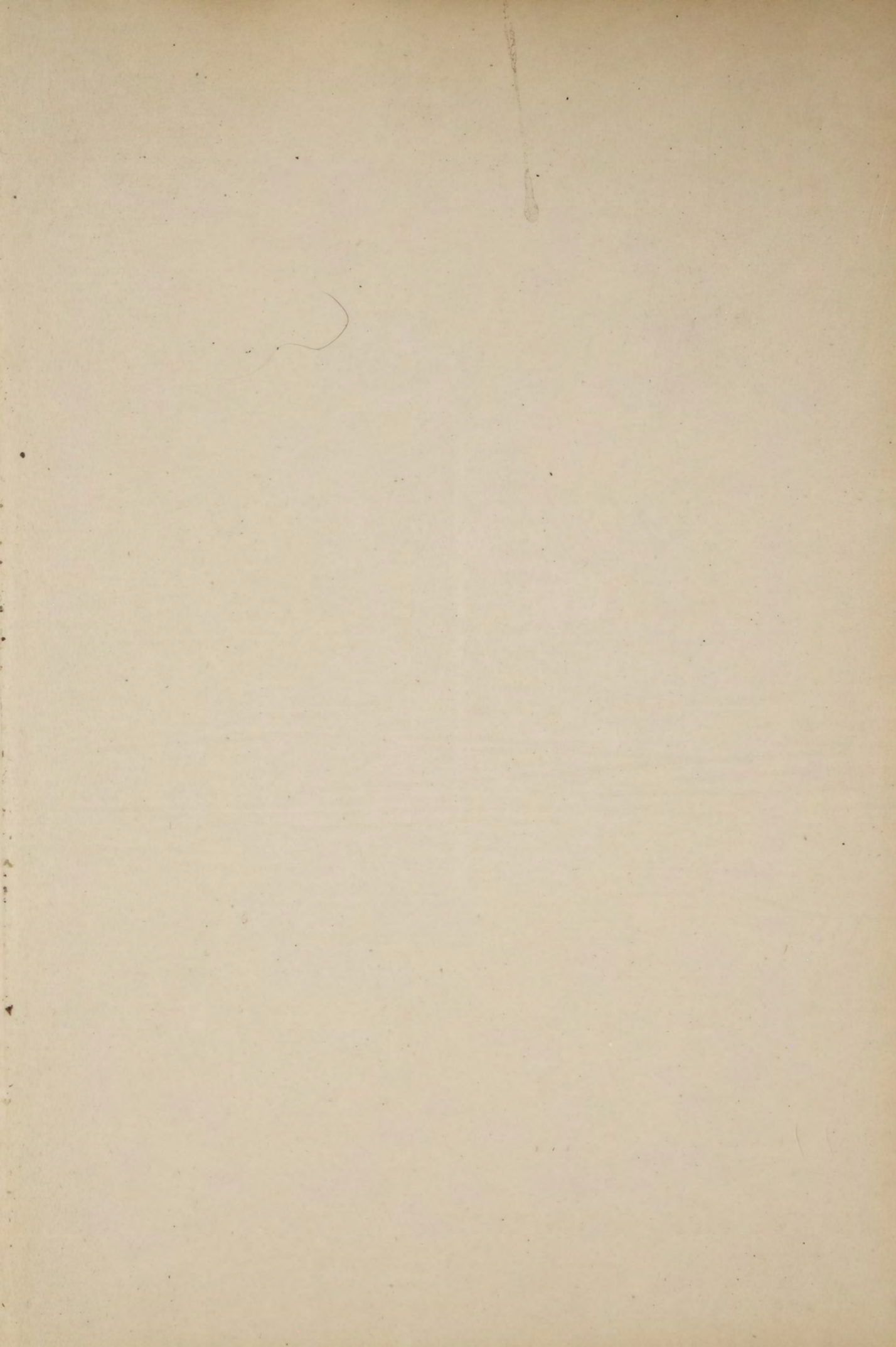
правительство может выстроить самыя отдаленныя и малодоходныя линіи не только безъ всякихъ приплатъ, но будетъ черезъ нѣсколько лѣтъ получать отъ нихъ значительно большій доходъ, чѣмъ проценты и погашеніе на затраченный капиталъ.











10







ВЪВЕДЕНІЕ  
ВЪ ИСТОРИЮ  
РОССІИ

