

Н. А. Кислинский

**Наша железнодорожная политика по
документам архива Комитета Министров**

Том 3

УДК 304
ББК 60.5
Н11

Н11 **Н. А. Кислинский**
Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров: Том 3 / Н. А. Кислинский – М.: Книга по Требованию, 2014. – 342 с.

ISBN 978-5-4241-9653-9

К столетию Комитета Министров (1802-1902). Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Том 3.

ISBN 978-5-4241-9653-9

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2014
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2014

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

ВВЕДЕНІЕ.

При обзорѣни хода нашей желѣзнодорожной политики за время царствованія Императора Александра II трудно не замѣтить, что политика эта не была отраженіемъ какого либо разѣ на всегда установившагося взгляда на желѣзнодорожное дѣло и на его значеніе въ общей системѣ государственнаго управленія. Ближайшее изученіе исторіи дѣятельности высшихъ государственныхъ учрежденій по желѣзнодорожнымъ дѣламъ за указанный періодъ времени съ наглядностью обнаруживаетъ послѣдовательную смѣну взглядовъ, которыхъ Правительство разновременно держалось на коренной вопросѣ въ разсматриваемой области,—именно: на характерѣ отношеній Государства къ дѣлу снабженія страны усовершенствованными рельсовыми путями. Въ началѣ упомянутаго царствованія Правительство, стремясь вообще къ развитію самодѣятельности въ различныхъ классахъ населенія, всемѣрно поощряло частную инициативу въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Вскорѣ, однако, въ виду обнаружившихся случаевъ злоупотребленія довѣріемъ Правительства со стороны частныхъ предпринимателей (первоначальная дѣятельность Главнаго Общества, преувеличенныя требованія другихъ учредителей желѣзнодорожныхъ компаній), убѣжденіе въ безусловной цѣлесообразности системы поощренія частныхъ желѣзнодорожныхъ предприятий какъ будто ослабѣваетъ, и Государство само выступаетъ въ роли строителя рельсовыхъ сообщеній (сооруженіе желѣзнодорожныхъ линій въ Юго-Западномъ краѣ и Московско-Курской дороги), причемъ наряду съ этимъ продолжаютъ, тѣмъ не менѣе, возникать и частныя желѣзнодорожныя общества. Такая смѣшанная система вскорѣ уступаетъ мѣсто другой, на этотъ разъ покоящейся на непреложномъ убѣжденіи не только въ допустимости, но и въ безспорной предпочтительности исключительно частнаго же-

лѣзнодорожнаго хозяйства. Эта послѣдняя система, несмотря на энергическую попытку Графа А. П. Бобринскаго поколебать ее (попытку, оставшуюся, впрочемъ, изолированную), продержалась сравнительно долго: около 11 лѣтъ (1868—1879 г.г.); это обстоятельство иногда даетъ поводъ утверждать будто бы желѣзнодорожная политика Императора Александра II сводилась къ покровительству концессионной системѣ. Такой взглядъ вѣренъ, однако, лишь до известной степени; дѣйствительно, ни въ предшествующую, ни въ послѣдующую эпоху частныя желѣзнодорожныя компании не пользовались такою поддержкою Государства, какъ въ разсматриваемое время, но нельзя упускать изъ виду, что періодъ безраздѣльнаго господства концессионной системы не покрываетъ собою всего царствованія Царя Освободителя. Время, въ теченіе котораго во главѣ Министерства Путей Сообщенія стоялъ Мельниковъ, и когда строились указанныя выше казенныя дороги, было свидѣтелемъ явнаго перевѣса, выпавшаго на долю инаго взгляда; наконецъ, въ исходѣ семидесятихъ годовъ, подъ вліяніемъ все болѣе выяснявшихся финансовыхъ тягостей, налагаемыхъ на Государство его политикой полного невмѣшательства въ дѣла желѣзнодорожныхъ обществъ, въ правительственныхъ кругахъ постепенно стало назрѣвать убѣжденіе въ несостоятельности поощрявшейся до той поры концессионной системы, а въ Январѣ 1881 г., по почину бывшаго Министра Финансовъ А. А. Абазы, уже прямо формулировалось предложеніе еще разъ вернуться къ сооруженію желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ казны.

Въ виду такой эволюціи взглядовъ на желѣзнодорожный вопросъ въ продолженіе царствованія Императора Александра II, при разработкѣ плана группировки историческихъ матеріаловъ въ первомъ и второмъ томахъ настоящаго очерка (изъ которыхъ второй всецѣло, а первый—въ большей своей части посвященъ исторіи этого царствованія) было признано предпочтительнымъ вести изложеніе по хронологической схемѣ; при подобномъ способѣ изложенія могли, казалось бы, съ большею наглядностью выясниться основные мотивы, обусловливавшіе, въ порядкѣ преемственности, то или другое отношеніе Правительства къ вопросамъ желѣзнодорожнаго хозяйства.

Съ 1881 г. наступаетъ новая эра въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла; заря этой новой эры относится, какъ указано выше, еще къ послѣднимъ мѣсяцамъ царствованія Императора Александра II, но окончательное торжество обозначившихся въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ новыхъ вѣяній въ данной области наступило лишь со времени перехода оставшагося послѣ усопшаго Государя наслѣдія къ Его Вѣнценосному Преемнику.

Коренной принципъ желѣзнодорожной политики въ Бозѣ почившаго Царя Миротворца оставался неизмѣннымъ со дня вступленія Императора на Престолъ вплоть до самой кончины Монарха. «Верхнее руководство въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ должно принадлежать исключительно Правительству»—такова формула, въ которой можно суммировать воззрѣнія покойнаго Государя на сущность желѣзнодорожнаго вопроса и которая была положена въ основу всѣхъ мѣропріятій русскаго Правительства по желѣзнодорожной части за періодъ времени съ 1881 по 1894 г. включительно. Формула такого рода, помимо своей твердости и ясности, обладала еще и тѣмъ преимуществомъ, что могла служить для опредѣленія отношеній Государства какъ къ казенному, такъ и къ частному желѣзнодорожному хозяйству, распространяясь, такимъ образомъ, на желѣзнодорожный вопросъ во всемъ его объемѣ. Императоръ Александръ III, поставивъ Себѣ задачу создать обширную сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—посредствомъ сооруженія новыхъ рельсовыхъ путей непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства и путемъ выкупа въ казну нѣкоторыхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ линій—вмѣстѣ съ тѣмъ нисколько не измѣнялъ Своему руководящему взгляду, не отказывая въ поощреніи и частной предпріимчивости, такъ какъ поддержка этой послѣдней разрѣшалась Имъ лишь подъ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы желѣзнодорожныя компаніи являлись въ рукахъ Правительства такими же орудіями для удовлетворенія обще-государственныхъ интересовъ, какими были правительственные органы, завѣдывавшіе казенными рельсовыми сообщеніями.

Цѣльность и стройность выполненія принятой Императоромъ Александромъ III въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ системы объясняется строгимъ соотвѣтствіемъ выбранныхъ для

ея осуществленія средствъ главной идеѣ, положенной въ ея основаніе. Поэтому, самымъ пригоднымъ способомъ для болѣе подробнаго изученія упомянутой системы является разсмотрѣніе порядка примѣненія каждаго изъ такихъ средствъ въ отдѣльности, иными словами—расчлененіе всей системы на ея составныя части въ зависимости отъ главныхъ элементовъ ея, вкратцѣ уже отмѣченныхъ выше: а) выработки общихъ законодательныхъ и административныхъ мѣръ, имѣвшихъ цѣлью упрочить за Правительствомъ положеніе верховнаго руководителя желѣзнодорожнымъ дѣломъ во всѣхъ его отрасляхъ, б) выкупа частныхъ дорогъ въ казну и в) постройки правительственныхъ желѣзнодорожныхъ линій и предъявленія желѣзнодорожнымъ обществамъ видоизмѣненныхъ противъ прежняго времени условій сооруженія и эксплуатаціи новыхъ рельсовыхъ путей.

Въ силу приведенныхъ соображеній въ настоящемъ томѣ издаваемаго труда весь историческій матеріалъ, относящійся до періода времени съ 1881 по 1894 г. включительно, расположенъ не въ порядкѣ послѣдовательнаго теченія всей совокупности событій по разсматриваемому предмету, какъ въ предшествовавшихъ томахъ, но разбитъ на группы однородныхъ дѣлъ, согласно указанному выше плану.

Прежде, однако, чѣмъ перейти къ отдѣльному разсмотрѣнію каждой изъ отмѣченныхъ группъ, необходимо, дабы не возвращаться въ теченіе дальнѣйшаго изложенія по нѣскольку разъ къ одному и тому же вопросу, теперь же упомянуть о рядѣ правительственныхъ мѣропріятій, находившихся въ непосредственной связи одно съ другимъ и обусловливавшихъ порядокъ разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ за время царствованія Императора Александра III.

Первое изъ такихъ мѣропріятій, въ принципѣ одобренное Государемъ еще въ 1881 г., черезъ нѣсколько мѣсяцевъ послѣ восшествія на Престоль и осуществленное на практикѣ въ концѣ 1883 г., заключалось въ закрытіи учрежденнаго въ 1867—1868 г.г. особаго желѣзнодорожнаго фонда и сліяніи счетовъ его съ общими средствами Государственнаго Казначейства. Исторія возникновенія и дальнѣйшаго существованія упомянутаго фонда изложена въ предшествовавшихъ томахъ настоящаго очерка, при чемъ было указано, что уже въ

1878 г. наличность фонда должна была практически считаться истощенною. Приведенный фактъ, официально установленный бывшимъ Министромъ Финансовъ Генераль-Адъютантомъ Грейгомъ въ засѣданіи Комитета Министровъ 6 Января 1879 г. *), былъ въ послѣдствіи, въ 1880 г., подтвержденъ покойнымъ Н. Х. Бунге (тогда Управляющимъ Министерствомъ Финансовъ въ качествѣ Товарища Министра) въ особомъ всеподданнѣйшемъ докладѣ, представленномъ имъ еще Императору Александру II согласно Личному желанію Государя. Объясняя, что недостатокъ въ наличныхъ средствахъ фонда на удовлетвореніе всѣхъ отнесенныхъ на его средства расходовъ составляетъ къ 1 Сентября 1880 г. около 90.000.000 руб., Тайный Совѣтникъ Бунге полагалъ, что недостатокъ этотъ можетъ быть восполненъ только отчисленіями отъ государственныхъ займовъ, заключенныхъ для другихъ цѣлей (преимущественно на военныя надобности), или же новыми выпусками кредитныхъ билетовъ; между тѣмъ ни то, ни другое средство съ точки зрѣнія обще-государственныхъ интересовъ не можетъ считаться цѣлесообразнымъ. На ненормальное положеніе счетовъ разсматриваемаго фонда Н. Х. Бунге указывалъ и въ особой запискѣ, поднесенной имъ Императору Александру III, 4 Сентября 1881 г.; въ запискѣ этой онъ выражалъ мысль, что представлялось бы желательнымъ на будущее время относить расходы по желѣзнодорожному дѣлу всецѣло на общія средства Государственнаго Казначейства **). Съ Высочайшаго соизволенія этому предположенію былъ данъ дальнѣйшій ходъ, и въ Декабрѣ того же 1881 г. Н. Х. Бунге внесъ въ Комитетъ Финансовъ представленіе, въ которомъ, указывая на крупную цифру долга желѣзнодорожнаго фонда Государственному Казначейству по совершеннымъ изъ средствъ послѣдняго позаимствованіямъ (свыше 73.000.000 руб.) и незначительную въ сравненіи съ такою цифрою наличность остающихся въ распоряженіи фонда средствъ (не болѣе 20.600.000 руб., исчисляя принадлежащія фонду процентныя бумаги по номинальной цѣнѣ), приходилъ къ заключенію, что при такомъ положеніи вещей сохраненіе желѣзнодорожнаго

*) См. томъ II, гл. VI настоящаго очерка.

**) Упомянутые всеподданнѣйшіе докладъ и записка находятся въ бумагахъ Н. Х. Бунге, хранящихся въ архивѣ Комитета Министровъ.

фонда не имѣетъ практическаго значенія и ведетъ лишь къ усложненію условій счетоводства по желѣзнодорожному хозяйству. Комитетъ Финансовъ, отдавъ полную справедливость той пользѣ, которую за 14 лѣтъ своего существованія желѣзнодорожный фондъ принесъ дѣлу нашего желѣзнодорожнаго строительства, обезпечивъ возможность быстрого развитія русской желѣзнодорожной сѣти, имѣвшаго послѣдствіемъ оживленіе производительныхъ силъ страны и обусловленное этимъ обстоятельствомъ прекращеніе бюджетныхъ дефицитовъ, не могъ, тѣмъ не менѣе, не согласиться съ Министромъ Финансовъ въ томъ, что при создавшихся за послѣднее время условіяхъ закрытіе фонда является безусловно своевременнымъ *). Разрѣшивъ этотъ вопросъ въ принципѣ, Комитетъ поручилъ Министру Финансовъ выработать ближайшій порядокъ закрытія фонда и сліянія его счетовъ съ ресурсами Государственнаго Казначейства, что и было исполнено въ 1883 г. Согласно предположеніямъ Тайнаго Совѣтника Бунге (тогда уже утвержденнаго въ должности Министра Финансовъ), рассмотрѣннымъ Комитетомъ Финансовъ въ засѣданіи 13 Февраля упомянутаго года, было постановлено: особый желѣзнодорожный фондъ закрыть съ 1-го Сентября 1883 г., причисливъ всѣ оставшіяся во владѣніи фонда наличныя деньги и процентныя бумаги къ средствамъ Государственнаго Казначейства и предоставивъ послѣднему обращать въ свои средства также и всѣ имѣющія получиться за счетъ упраздняемаго фонда поступленія, а равно производить всѣ разрѣшенныя, но не выполненныя за

*) См. дѣло Комитета Финансовъ 1881 г. за № 132. Положеніе Комитета утверждено Государемъ 9 Января 1882 г.—Въ упомянутомъ засѣданіи Комитета, одинъ лишь Ген. Ад. Грейгъ сначала высказался за сохраненіе желѣзнодорожнаго фонда. Онъ находилъ, что фондъ этотъ имѣетъ свою выгодную сторону по отношенію къ нашему государственному кредиту, такъ какъ займы, произведенныя за счетъ фонда, пользуются за границею особымъ расположеніемъ и самое заключеніе такихъ займовъ облегчается точною и строго соблюдаемою опредѣленностью ихъ назначенія, исключаящею возможность обыкновенно вызываемыхъ кредитными операціями на значительныя суммы опасеній публики насчетъ политическихъ намѣреній русскаго Правительства. Впослѣдствіи въ виду выясненныхъ Н. Х. Бунге практическихъ неудобствъ сохраненія желѣзнодорожнаго фонда, Ген. Ад. Грейгъ присоединился къ единогласному заключенію Комитета Финансовъ; этому значительно способствовалъ доводъ, выдвинутый Дѣйствительнымъ Тайнымъ Совѣтникомъ Абазою, который находилъ обсуждаемую мѣру вполне своевременною, въ виду того, что средства фонда не достигали тогда цифры числящагося на немъ долга Государственному Казначейству, такъ что сліяніе счетовъ фонда и Казначейства не могло дать повода къ упреку, будто суммы, имѣющія специальное производительное назначеніе, обращаются на общія государственныя потребности (см. тамъ же).

счетъ фонда издержки. Долги же фонда Государственному Казначейству, по произведеннымъ изъ средствъ его позаимствованіямъ, рѣшено было исключить изъ счета долговъ Государственному Казначейству, но при этомъ внести въ списокъ такихъ долговъ всю сумму долговъ желѣзнодорожному фонду частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній (133 мил. руб.), сумму, которую Министръ Финансовъ, согласно его заявленію, не терялъ надежды со временемъ возмѣстить Правительству изъ средствъ, имѣющихъ быть реализованными путемъ увеличенія облигаціонныхъ капиталовъ соответствующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Но такъ какъ, при тогдашнихъ условіяхъ денежнаго рынка, безотлагательная реализація какихъ бы то ни было новыхъ облигаціонныхъ займовъ едва ли могла бы осуществиться, а между тѣмъ нѣкоторымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ уже было разрѣшено увеличеніе ихъ облигаціонныхъ капиталовъ для производства работъ по усиленію провозоспособности эксплуатируемыхъ ими линій (см. т. II, гл. VI настоящаго очерка), то Комитетъ Финансовъ счелъ необходимымъ ассигновать извѣстную сумму (30 мил. руб.) на выдачу авансовъ обществамъ въ счетъ предстоящихъ къ выпуску дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ ихъ; упомянутые авансы, по заключенію Комитета, могли бы быть выдаваемы изъ суммъ Государственнаго Банка подъ обезпеченіе срочныхъ обязательствъ Государственнаго Казначейства *).

Положеніе Комитета Финансовъ удостоилось Высочайшаго утвержденія 25 Февраля 1883 г., и съ 1 Сентября того же года желѣзнодорожный фондъ пересталъ существовать. Такимъ образомъ, съ указаннаго срока единственнымъ источникомъ для покрытія расходовъ Правительства на желѣзнодорожное дѣло—предназначались ли такіе расходы на постройку и содержаніе казенныхъ линій или же на поддержку частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ—представлялись средства Государственнаго Казначейства. А такъ какъ ассигнованіе всякихъ средствъ изъ названнаго источника, по общему правилу, не можетъ быть произведено иначе, какъ послѣ предварительнаго разсмотрѣнія проектовъ такихъ ассигнованій Департаментомъ Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, то

*) См. дѣло Комитета Финансовъ 1883 г. за № 136.

вполнѣ естественно долженъ былъ возникнуть вопросъ, не подлежатъ ли дѣла объ открытіи кредитовъ на постройку новыхъ и улучшение существующихъ желѣзныхъ дорогъ—какимъ бы способомъ онѣ ни сооружались и эксплуатировались—обсужденію Государственнаго Совѣта?

Ген. Ад. Графъ Барановъ (Предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи) еще въ упомянутомъ выше засѣданіи Комитета Финансовъ 13 Февраля 1883 г. возбудилъ этотъ вопросъ, послѣ чего онъ, по Высочайшему повелѣнію, былъ переданъ на разсмотрѣніе Комитету Министровъ, гдѣ, однако, мнѣнія по нему раздѣлились. Два Члена Комитета—Министръ Путей Сообщенія Ген. Ад. Посыетъ и Управляющій Морскимъ Министерствомъ Ген. Ад. Шестаковъ—признавали возможнымъ сохранить въ силѣ прежній порядокъ разсмотрѣнія всѣхъ, относящихся до желѣзнодорожнаго дѣла, вопросовъ въ Комитетѣ Министровъ, — порядокъ, какъ извѣстно, установившійся послѣ закрытія, въ 1874 г., бывшаго Комитета желѣзныхъ дорогъ (см. т. II, гл. IV настоящаго очерка). Главнымъ аргументомъ въ пользу приведеннаго мнѣнія являлось соображеніе, что желѣзнодорожные вопросы, по самому свойству ихъ, требуютъ быстраго разрѣшенія; между тѣмъ законодательный путь вездѣ и всегда сопровождается извѣстною медленностью. Большинство же Комитета, съ Предсѣдателемъ (Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ) во главѣ, находило, что въ разсматриваемое время быстрое развитіе желѣзнодорожной сѣти уже не имѣетъ такого первостепеннаго значенія, какъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ, и что теперь важно установить такой порядокъ разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ дѣлъ, который, соотвѣтствуя важности мѣропріятій, входящихъ въ желѣзнодорожную область, былъ бы вполнѣ согласованъ съ общимъ строемъ нашего законодательства. Развивая это положеніе, Предсѣдатель и согласные съ нимъ Члены остановились на мысли, что нѣкоторые желѣзнодорожные вопросы, принадлежа по существу своему къ предметамъ государственнаго управленія въ тѣсномъ смыслѣ этого слова, требуютъ при обсужденіи ихъ участія представителей различныхъ отраслей этого управленія. Несомнѣнно, на примѣръ, что опредѣленіе направленія желѣзныхъ дорогъ, установленіе постепенности въ постройкѣ рельсовыхъ путей, выборъ способа ихъ постройки, вопросы о сліяніи желѣзнодорожныхъ обществъ, о выкупѣ дорогъ у частныхъ компаній

и другіе, тому подобныя, находятся въ тѣсной связи съ внутренней политикой. Поэтому предварительное разрѣшеніе такихъ дѣлъ должно происходить въ присутствіи всѣхъ Министровъ и притомъ въ учрежденіи, специально на этотъ предметъ закономъ установленномъ, т. е. въ Комитетѣ Министровъ. Затѣмъ столь же несомнѣнно, что обсужденіе вопросовъ, связанныхъ съ отпускомъ изъ казны денежныхъ суммъ и съ опредѣленіемъ юридическихъ отношеній желѣзнодорожныхъ обществъ къ Правительству и частнымъ лицамъ, входитъ въ область дѣятельности Государственнаго Совѣта. «Но, значитъ далѣе въ журналѣ, какъ вообще при сложности и разнообразіи вопросовъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ, невозможно нынѣ опредѣлительно указать тѣ изъ нихъ, которые подлежатъ разрѣшенію или Комитета Министровъ или Департамента Государственной Экономіи, то, по мнѣнію Предсѣдателя и согласныхъ съ нимъ Членовъ, надлежало бы сохранить существующій нынѣ порядокъ внесенія всѣхъ такихъ дѣлъ въ Комитетъ Министровъ, съ тѣмъ: а) чтобы вопросы, связанные непосредственно съ расходованіемъ суммъ изъ Государственнаго Казначейства, были передаваемы въ Департаментъ Государственной Экономіи и б) чтобы относительно всѣхъ прочихъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, представляющихъ нѣкоторое сомнѣніе въ ихъ подвѣдомственности, Комитетъ Министровъ входилъ въ отдѣльное каждый разъ обсужденіе порядка ихъ разрѣшенія».

Государь 10 Декабря 1883 г. согласился съ мнѣніемъ большинства; затѣмъ Его Величество удостоилъ Своего одобренія составленный Предсѣдателемъ Комитета Министровъ проектъ примѣрнаго распредѣленія желѣзнодорожныхъ дѣлъ между Комитетомъ Министровъ и Государственнымъ Совѣтомъ, выработанный на основаніи изложенныхъ выше сужденій большинства Комитета *).

Въ только что разсмотрѣнномъ засѣданіи Комитета Министровъ Графъ Барановъ заявилъ, что, сохраняя прежде высказанное имъ (въ Комитетѣ Финансовъ) убѣжденіе въ желательности передачи *всего* желѣзнодорожнаго дѣла въ Департаментъ Государственной Экономіи, по близкой связи его съ государственною росписью, разсматриваемою въ томъ же Департаментѣ,

*) См. Журн. Ком. Мин. 22 и 29 Ноября 1883 г.

и вообще съ государственнымъ хозяйствомъ, онъ присоединяется къ большинству Комитета «единственно въ видѣ единомыслія и такъ какъ по существу своему принимаемая нынѣ мѣра имѣетъ характеръ мѣры переходной».

Будущее показало, что въ этомъ послѣднемъ предположеніи Графъ Барановъ не ошибся: въ началѣ девяностыхъ годовъ въ установившемся съ 1883 г. порядкѣ разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ дѣлъ были замѣнены существенныя неудобства, о которыхъ уже упоминалось въ предисловіи къ настоящему труду. Главнѣйшее изъ нихъ заключалось въ томъ, что при указанномъ порядкѣ многія желѣзнодорожныя дѣла подлежали въ одной своей части обсужденію Комитета Министровъ, а въ другой—Государственнаго Совѣта (по Департаменту Экономіи). Таковы были, напримѣръ, вопросы: а) о выкупѣ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну, по разсмотрѣніи которыхъ Комитетъ Министровъ принималъ или отвергалъ по существу самый выкупъ той или иной дороги, финансовыя же условія перехода выкупаемой линіи въ распоряженіе Правительства подлежали обсужденію Государственнаго Совѣта; б) о сооруженіи новыхъ линій, приступъ къ осуществленію которыхъ разрѣшался согласно положеніямъ Комитета Министровъ, причемъ однако опредѣленіе размѣра строительнаго капитала каждой линіи зависѣло отъ Государственнаго Совѣта и. т. п. Слѣдствіемъ подобнаго порядка дѣлопроизводства являлось то, что многіе желѣзнодорожные вопросы представлялись на усмотрѣніе Государя дважды: сначала по положеніямъ Комитета Министровъ, а потомъ по журналамъ Государственнаго Совѣта. Кромѣ того, въ виду неразрывной связи, существующей между отдѣльными частями многихъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ по тому или иному вопросу нерѣдко уже предрѣшало, собственно говоря, такой вопросъ во всемъ его объемѣ, и Государственный Совѣтъ въ своихъ послѣдующихъ сужденіяхъ не могъ проявлять надлежащей самостоятельности, будучи стѣсненъ состоявшимся ранѣе рѣшеніемъ.

Для устраненія такихъ неудобствъ и для обезпеченія возможности окончательнаго обсужденія желѣзнодорожныхъ дѣлъ во всемъ объемѣ cadaго изъ нихъ въ одной какой либо государственной коллегіи, Императоръ Александръ III, по совмѣстному всеподданнѣйшему докладу Предсѣдателей: Государ-