

А.Н. Куломзин

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

Том 2

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 304
ББК 60.5
А11

А11 **А.Н. Куломзин**
Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров: Том 2 / А.Н. Куломзин – М.: Книга по Тре-
бованию, 2014. – 330 с.

ISBN 978-5-4241-9652-2

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

ISBN 978-5-4241-9652-2

© 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.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

(1869—1870 г.г.).

Въ концѣ 1868 г., какъ извѣстно, была утверждена, съ нѣкоторыми измѣненіями, выработанная Ген. Лейт. Мельниковымъ новая сѣть рельсовыхъ путей, осуществленіе которой было признано настоятельно необходимымъ въ ближайшемъ будѹщемъ *); съ 1869 г. предстояло приступить къ ея выполненію, пользуясь при этомъ Высочайше одобренными 18 Октября 1868 г. правилами о порядкѣ выдачи концессій.

Оставленіе
Мельниковымъ ав-
ста Министра Пу-
тей Сообщенія.

Исполненіе этой задачи во всемъ ея объемѣ не выпало на долю Мельникова: Высочайшимъ указомъ 20 Апрѣля 1869 г. онъ былъ уволенъ отъ должности Министра Путей Сообщенія съ назначеніемъ Членомъ Государственнаго Совѣта. Отставка эта не могла считаться неожиданностью. Собственно говоря, вся исторія управленія Мельникова вѣдомствомъ Путей Сообщенія, въ той части ея, которая имѣетъ отношеніе къ желѣзнодорожной политикѣ, представляетъ не что иное, какъ исторію борьбы противъ принципиальныхъ взглядовъ на желѣзнодорожное дѣло Министра Финансовъ, Статсъ-Секретаря Рейтерна. Сперва спорный вопросъ былъ поставленъ въ очень категорической формѣ: что выгоднѣе съ обще-государственной точки зрѣнія — постройка ли желѣзныхъ дорогъ частными предпринимателями, или же сооруженіе ихъ распоряженіемъ

*). См. I-ый томъ настоящаго очерка, гл. VI. Въ сѣть включены были линіи:

- 1) отъ ст. Лозовой до Севастополя;
 - 2) отъ Либавы до одного изъ удобнѣйшихъ пунктовъ Ковно-Виленской линіи;
 - 3) отъ одного изъ пунктовъ Курско-Кіевской линіи до Могилева;
 - 4) отъ Могилева до Бреста;
 - 5) отъ Борисоглѣбска до Царицына;
 - 6) отъ Воронежа до Грушевки;
 - 7) отъ Самары до Бузулука, и
 - 8) отъ одного изъ пунктовъ Кіево-Балтской дороги къ Бресту.
- Общее протяженіе сѣти предполагалось въ 3,236 верстѣ.

казны? Мельникову, бывшему рѣшительнымъ сторонникомъ системы казенной постройки, удалось, въ первые года своего управленія Министерствомъ (тогда еще Главнымъ Управленіемъ) Путей Сообщенія, настоять на приступѣ къ сооруженію, средствами казны, цѣлой сѣти рельсовыхъ путей въ юго-западной Россіи и дороги отъ Москвы до Курска; но, уже начиная съ 1865 г., Министръ Финансовъ, въ рядѣ всеподданнѣйшихъ докладовъ и заявленій, дѣлавшихся имъ въ высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ, не переставалъ послѣдовательно проводить мысль, что для успѣха нашего желѣзнодорожнаго строительства необходимо предоставить это дѣло частной иниціативѣ, по примѣру западно-европейскихъ государствъ, въ большинствѣ которыхъ въ то время процвѣтала концессионная система. Взглядъ этотъ пользовался поддержкою столь авторитетнаго государственнаго дѣятеля, какъ Чевкинъ; его раздѣляли и другіе члены центральныхъ правительственныхъ установленій. При такомъ единодушномъ отпорѣ Мельникову поневолѣ пришлось покинуть мысль объ исполненіи всѣхъ признававшихся имъ необходимыми желѣзныхъ дорогъ на средства и распоряженіемъ Правительства: на многократныя и рѣшительныя заявленія Рейтерна, что казна не обладаетъ достаточными ресурсами для принятія на свой счетъ расходовъ по отстройкѣ намѣченныхъ желѣзнодорожныхъ линій, возражать было бесполезно; строить же желѣзныя дороги было необходимо и дѣло это не терпѣло ни малѣйшаго отлагательства. Мельниковъ, хотя и не имѣлъ, такимъ образомъ, возможности послѣдовательно примѣнять на практикѣ способъ постройки рельсовыхъ путей, признававшійся имъ за единственно рациональный, все же на цѣломъ рядѣ отдѣльныхъ примѣровъ доказалъ, что его взгляды не основаны на апріорныхъ теоретическихъ выводахъ и что его расчеты о практичности сооруженія дорогъ на казенныя средства находятъ оправданіе въ дѣйствительности. Уступивъ, тѣмъ не менѣе, необходимости и примирившись съ мыслью, что по состоянію нашихъ бюджетныхъ средствъ мы не можемъ строить желѣзныя дороги на счетъ казны, Мельниковъ продолжалъ, однако, твердо вѣрить—помимо преимуществъ сооруженія желѣзнодорожныхъ линій Правительствомъ—еще и въ превосходство эксплуатаціи ихъ распоряженіемъ Государства: его энергичная защита неприкосновенности правъ казны на Николаевскую

дорогу служить яркимъ тому доказательствомъ. Когда же онъ увидѣлъ, что и этотъ взглядъ не встрѣтилъ сочувствія въ руководящихъ сферахъ и что сами представители высшихъ административныхъ учреждений были склонны считать Правительство мало способнымъ вести своимъ распоряженіемъ сложныя коммерческія предпріятія, въ родѣ желѣзнодорожныхъ, то ему оставалось только сложить съ себя отвѣтственность за послѣдствія такой системы веденія желѣзнодорожнаго хозяйства, которую онъ, въ силу своихъ исконныхъ убѣжденій, не могъ считать нормальною.

Послѣднимъ поводомъ, ускорившимъ рѣшеніе Мельникова испросить у Государя отставку, явился исходъ дѣла объ усиленіи провозоспособности Московско-Рязанской, Рязанско-Козловской и Орловско-Витебской желѣзныхъ дорогъ. Возникновеніе этого дѣла относилось еще къ 1868 г. До свѣдѣнія Государя дошли жалобы нѣсколькихъ хлѣботорговцевъ на то, что на упомянутыхъ линіяхъ грузы задерживаются по нѣскольку мѣсяцевъ и не доставляются своевременно къ мѣстамъ назначенія, чѣмъ нарушаются интересы отечественной торговли. Государь приказалъ изслѣдовать дѣло и возложилъ эту задачу на вновь назначеннаго около того времени Товарищемъ Министра Путей Сообщенія Свиты Генераль-Маіора Графа В. А. Бобринскаго. Бобринской, объѣхавъ раіонъ перечисленныхъ выше желѣзныхъ дорогъ, вернулся въ Петербургъ со всеподданнѣйшею запискою, въ которой признавалъ всѣ жалобы хлѣбопромышленниковъ основательными и предлагалъ рядъ мѣръ для приведенія въ надлежащее положеніе осматрѣнныхъ имъ дорогъ (проложеніе втораго пути на Московско-Рязанской дорогѣ, увеличеніе развѣздовъ, усиленіе водоснабженія, приобрѣтеніе новаго подвижнаго состава для всѣхъ трехъ линій и т. п.). Расходы на необходимыя, по его мнѣнію, усовершенствованія исчислены были Бобринскимъ въ суммѣ около 9 милл. руб.; эта сумма предполагалась къ выдачѣ обществамъ изъ казенныхъ средствъ, въ видѣ соотвѣтственной ссуды каждой отдѣльной компаніи *). Для разсмотрѣнія поднятаго вопроса было затѣмъ учреждено, по Высочайшему повелѣнію, Особое Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Графа Строганова (Предсѣдателя Комитета желѣз-

*) См. приложенія къ Журн. Ком. Мин. за Апрель 1869 г.

ныхъ дорогъ), въ составѣ: Министра Финансовъ и Министра Путей Сообщенія съ его Товарищемъ (составителемъ проекта). Изучая матеріалы для будущихъ засѣданій Совѣщанія, Мельниковъ впервые познакомился съ запискою Графа Бобринскаго, которую тотъ, по возвращеніи изъ своей поѣздки, представилъ непосредственно Государю, даже не доведя содержанія ея до свѣдѣнія своего ближайшаго начальника. Этотъ поступокъ тѣмъ болѣе раздражилъ Мельникова, что выводы Графа Бобринскаго оказались далеко несогласными со взглядами Министра Путей Сообщенія. Мельниковъ считалъ жалобы на хлѣбныя залежи сильно преувеличенными и въ своемъ отзывѣ ручался за то, что къ открытію навигаціи всѣ недоставленные еще къ мѣстамъ отправленія отпускныя грузы будутъ перевезены и получаютъ возможность своевременно быть отправленными за границу, притомъ безъ затраты столь крупныхъ казенныхъ средствъ, какія требуетъ Графъ Бобринской. Въ засѣданіи Совѣщанія, однако, взгляды Мельникова не нашли поддержки со стороны Предсѣдателя и прочихъ Членовъ; Государь также принялъ сторону большинства. Мельниковъ, считая, что подобное рѣшеніе является признакомъ недовѣрія къ его компетентности въ вопросахъ, непосредственно касающихся ввѣреннаго ему вѣдомства, не нашелъ удобнымъ, послѣ такого исхода дѣла, оставаться во главѣ Министерства Путей Сообщенія и подалъ въ отставку. Государь уволилъ его при весьма милостивомъ рескриптѣ, въ которомъ отдавалось должное важнымъ заслугамъ Мельникова передъ Россіею, выразившимся въ особенности въ заботахъ его о всеобщемъ развитіи нашей рельсовой сѣти. Дѣйствительно, Мельниковъ могъ покинуть Министерство съ яснымъ сознаніемъ успѣшнаго выполненія возложенной на него Государемъ задачи. При вступленіи его въ должность Главноуправляющаго Путиами Сообщенія Императоръ Александръ Николаевичъ поручилъ Мельникову обратить особое вниманіе на возможное умноженіе рельсовыхъ путей, какъ на одну изъ насущнѣйшихъ потребностей нашего отечества. Мельниковъ съ непреклонною энергіею взялся за дѣло; изъ предшествовавшаго изложенія достаточно видно, съ какими многочисленными препятствіями ему приходилось бороться; всѣ эти препятствія не помѣшали ему, однако, добиться того, что за его 7-ми-лѣтнее управленіе Министер-

ствомъ сѣтъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ увеличилась на 6,580 верстъ (изъ нихъ ко времени его отставки было окончательно отстроено 3,375 верстъ, остальные находились въ постройкѣ).

Прежде чѣмъ покинуть постъ Министра, Мельниковъ успѣлъ еще провести въ Комитетѣ Министровъ дѣло о *Константиновской вѣтви* Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги. Вѣтвь эта не вошла въ сѣтъ 1868 г. и возникновеніе вопроса о ней обуславливалось предложеніемъ Великобританскаго подданнаго Джона Юза (Hughes) образовать общество каменноугольнаго, желѣзодѣлательнаго и рельсоваго производствъ на югѣ Россіи, причемъ желѣзнодорожная вѣтвь предназначалась для соединенія предположеннаго къ устройству проектированнымъ обществомъ завода съ общою желѣзнодорожною сѣтью Имперіи. Въ глазахъ Правительства, усиленно заботившагося о развитіи металлургическаго производства въ Россіи, такой проектъ неминусемо долженъ былъ встрѣтить сочувствіе и поощреніе, и дѣйствительно, какъ для устройства завода, такъ и для сооруженія подъѣзнаго пути къ нему отъ Харьково-Азовской дороги Юзу удалось выговорить весьма льготныя условія *). Для устройства имѣвшаго дѣйствовать на мѣстныхъ матеріалахъ завода ему былъ безвозмездно уступленъ участокъ земли въ 500 дес. у с. Желѣзнаго, Бахмутскаго уѣзда, дарована ссуда отъ Правительства въ 500.000 р., предоставлено право въ теченіе 10 лѣтъ получать премію по 50 к. за каждый пудъ выдѣланныхъ рельсовъ при производствѣ не менѣе 300,000 пуд. въ годъ и обезпеченъ соотвѣтствующій правительственный заказъ рельсовъ. Что же касалось желѣзнодорожной вѣтви, протяженіемъ около 85 верстъ, то потребный на отстройку ея капиталъ было предположено собрать выпускомъ исключительно однѣхъ акцій, по расчету поверстной стоимости не свыше 63.000 р. мет. Правительство не измѣнило принятому имъ въ то время обычаю—не гарантировать акцій частныхъ

*) Юзъ былъ собственно правопреемникомъ Князя Кочубея, который еще въ 1867 г. заручился согласіемъ Правительства на устройство желѣзодѣлательнаго и рельсопрокатнаго завода въ разсматриваемой мѣстности, но не могъ собрать нужныхъ для осуществленія задуманнаго имъ предпріятія капиталовъ. Юзъ повелъ дѣло болѣе энергично и ему удалось пустить въ дѣйствіе первый желѣзодѣлательный заводъ на югѣ Россіи, чего, какъ извѣстно, не могъ сдѣлать Поляковъ, получившій около того же времени, варяду съ концессіей на Курско - Харьковско - Азовскую линію, и разрѣшеніе устроить подобнаго же рода заводъ (см. томъ I, гл. V настоящаго очерка).

обществъ, но въ данномъ случаѣ сдѣлало для обезпеченія сооруженія Константиновской дороги гораздо болѣе: оно выдало ссуду въ размѣрѣ трехъ четвертей стоимости линіи и предоставило обществу будущей дороги выпустить акціи лишь на одну четверть размѣра основнаго капитала, причемъ возвратъ ссуды дозволялось впослѣдствіи произвести также выпускомъ акцій. Оказавъ обществу подобныя льготы, Комитетъ Министровъ, при разсмотрѣніи этого дѣла, призналъ, однако, необходимымъ потребовать, чтобы Правительству, въ виду сего участія въ образованіи строительнаго капитала линіи, было обезпечено должное вліяніе на будущую дѣятельность общества; участіе это выразилось въ назначеніи въ составъ правленія общества директора отъ Правительства,—мѣра, о которой упоминалось въ окончательной редакціи устава общества, Высочайше утвержденного 24 Апрѣля 1870 г. Кромѣ того, еще въ концессіи, одобренной Государемъ 18 Апрѣля 1869 г., было постановлено, что, по погашеніи выданной обществу ссуды, излишекъ чистаго дохода сверхъ 5% на основной капиталъ дѣлится между акціонерами и Правительствомъ соразмѣрно ихъ участію въ этомъ капиталѣ.

Въ приведенныхъ постановленіяхъ нельзя не видѣть стремленія Правительства принять болѣе рѣшительныя, чѣмъ въ прежнее время, мѣры для заявленія своихъ правъ на участіе въ прибыляхъ компаній, капиталы которыхъ реализуются при непосредственномъ содѣйствіи Государства *). Роль, которую игралъ Комитетъ Министровъ въ разрѣшеніи дѣла о Константиновской дорогѣ, можетъ служить нагляднымъ примѣромъ отмѣченной уже ранѣе (т. I, гл. IV) переменныя отношенія Комитета (приблизительно съ конца 1868 г.) къ вопросу о взаимныхъ обязательствахъ казны и желѣзнодорожныхъ обществъ: допущенныя въ прежнее время послабленія въ этомъ смыслѣ были, повидимому, ясно признаны Правительствомъ и оно, по мѣрѣ возможности, прилагало усилія къ водворенію въ разсматриваемой области правоотношеній болѣе нормальнаго порядка. Къ сожалѣнію, какъ съ достаточною ясностью видно изъ дальнѣйшаго хода нашего желѣзнодорожнаго дѣла, постановленія, преслѣдовавшія такую цѣль,

*) До 1869 г. директора отъ Правительства существовали только въ правленіяхъ Главнаго Общества и Курско-Кіевской дороги.

на практикѣ внесли мало перемѣнъ въ отношенія между договаривавшимися сторонами: заправители желѣзнодорожныхъ компаній умѣли весьма искусно обходить постановленія концессій и уставовъ; Правительство же, боясь слишкомъ строго взыскательностью затормозить дѣло развитія частнаго желѣзнодорожнаго строительства, по большей части проявляло значительную податливость при разрѣшеніи спорныхъ вопросовъ, затрагивавшихъ казенные интересы.

Предпріятіе Юза осуществилось съ полнымъ успѣхомъ: устроенный имъ желѣзодѣлательный заводъ былъ первымъ на югѣ Россіи заводомъ подобнаго рода, ставшимъ сразу на прочную ногу *), и Мельникову, еще до оставленія имъ Министерства Путей Сообщенія, удалось, такимъ образомъ, связать свое имя съ возникновеніемъ первыхъ попытокъ насажденія желѣзодѣлательнаго производства въ районѣ Донецкаго бассейна.

Преемникомъ Мельникова былъ назначенъ Свиты Его Величества Генераль-Маіоръ Графъ Владиміръ Алексѣевичъ Бобринской 2-ой, занимавшій съ 4 Іюня 1868 г. постъ Товарища Министра Путей Сообщенія. Назначеніе это знаменовало собою рѣшительное торжество взглядовъ на желѣзнодорожное дѣло Статсъ-Секретаря Рейтерна: Графъ Бобринской всецѣло раздѣлялъ точку зрѣнія Министра Финансовъ въ вопросѣ о предпочтительности казенной или частной системы сооруженія и эксплуатаціи рельсовыхъ путей, отдавая полное преимущество послѣдней. Въ теченіе его кратковременнаго управленія Министерствомъ Путей Сообщенія (1869—1871) **) не только не было приступлено къ постройкѣ желѣзнодорожныхъ сообщеній на средства казны (кромѣ незначительной Ливенской вѣтви, сооруженной, какъ будетъ указано ниже, при совершенно

Графъ В. А. Бобринской 2-й и его взгляды на желѣзнодорожное хозяйство.

*) Въ началѣ 60-хъ годовъ былъ устроенъ въ Екатеринославской губерніи казенный чугуноплавильный заводъ (Петровскій); нѣсколько времени спустя былъ сооруженъ второй такой же заводъ (Лисичанскій). Оба они, однако, вскорѣ принуждены были прекратить свое производство, преимущественно вслѣдствіе неудачнаго выбора мѣстности для ихъ устройства. Затѣмъ, рельсовый заводъ, который обязался устроить Поляковъ на линіи Курско-Харьково-Азовской жел. дороги (см. т. I, гл. V), какъ извѣстно, не былъ осуществленъ; взаменъ его Поляковъ заложилъ на отведенномъ ему участкѣ угольные копи, которыя получили значительное развитіе, снабжая топливомъ Курско-Харьково-Азовскую дорогу (см. Антиповъ. Обзоръ правительственныхъ мѣропріятій по развитію въ Россіи металлической промышленности, Изд. М-ва Финансовъ. СПб. 1879 года).

**) Гр. Бобринской былъ назначенъ Исправляющимъ должность Министра и до самой отставки своей не былъ утвержденъ въ званіи Министра.

особыхъ условіяхъ и небольшого подъѣзднаго пути отъ Павельца до Скопина, предназначеннаго съ самаго приступа къ его постройкѣ къ передачѣ въ эксплуатацію частному обществу), но и отстроенныя уже къ тому времени на казенный счетъ желѣзныя дороги были переданы въ пользованіе частнымъ компаніямъ. Казенная эксплуатация осуждалась повидимому безповоротно: начало 70-хъ годовъ останется памятнымъ въ исторіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ какъ время крайняго, вѣрнѣе сказать—односторонняго, увлеченія частнымъ желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ и можетъ въ этомъ отношеніи сравниться только съ концомъ 50-хъ годовъ, когда, какъ извѣстно, съ особою силою проявилась реакція противъ господствовавшей до тѣхъ поръ системы правительственной централизаціи и обозначилось движеніе въ пользу частной инициативы вообще. Въ средѣ руководящихъ государственныхъ дѣятелей разсматриваемаго въ настоящей главѣ періода времени не находилось, повидимому, ни одного представителя взгляда, противоположнаго воззрѣніямъ Графа Бобринскаго *), такъ что послѣдній, въ своихъ представленіяхъ въ Комитетъ Министровъ, не считалъ даже нужнымъ останавливаться на мотивахъ своего нерасположенія къ казенному желѣзнодорожному хозяйству: они и безъ того были всѣмъ понятны. Типическимъ примѣромъ въ этомъ смыслѣ можетъ служить записка объ учрежденіи общества Кіево-Брестской дороги (см. слѣдующую главу). Она начинается такимъ заявленіемъ Исправл. должность Министра Путей Сообщенія: «Въ юго-западной Россіи, по правую сторону Днѣпра, всѣ желѣзныя дороги строились до сихъ поръ на счетъ Правительства; Министерство Путей Сообщенія нынѣ полагаетъ болѣе удобнымъ предоставить сооруженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ частнымъ компаніямъ, причемъ находитъ, что и самая эксплуатация казенныхъ дорогъ Правительствомъ сопряжена съ затрудненіями, вслѣдствіе чего

*) Мельниковъ не можетъ въ данномъ случаѣ идти въ счетъ—онъ принималъ участіе въ желѣзнодорожныхъ дѣлахъ, обсуждавшихся въ Комитетѣ Министровъ, только въ случаѣ особаго на то приглашенія, какъ было при обсужденіи вопроса о продажѣ Московско-Курской дороги (см. ниже). Въ этомъ дѣлѣ къ его мнѣнію присоединился и Предсѣдатель Комитета Министровъ Князь Гагаринъ, но послѣдній, ни до того времени, ни позднѣе, никогда не высказывался (по крайней мѣрѣ официально) противъ желѣзнодорожной политики Гр. Бобринскаго, несмотря на то, что въ Комитетѣ Министровъ, подъ его предсѣдательствомъ, въ 1869 и въ 1870 г.г. разбирались нѣсколько дѣлъ, въ которыхъ главныя основанія этой политики выступали съ несомнѣнною ясностью.

вообще удобнѣе предоставить эксплуатацію и такихъ линій частнымъ обществамъ» *).

Какъ въ этомъ, такъ и въ другихъ однородныхъ представленіяхъ Графа В. А. Бобринскаго было бы напраснымъ трудомъ искать какихъ либо соображеній, обосновывающихъ принятую Исправл. должность Министра Путей Сообщенія точку зрѣнія: очевидно, они, по его мнѣнію, были излишни. Считалось разъ навсегда рѣшеннымъ, что органы правительственнаго желѣзнодорожнаго управленія, не будучи непосредственно заинтересованы въ возвышеніи доходности поручаемыхъ ихъ вѣдѣнію линій, не могутъ идти въ сравненіе съ руководителями частныхъ компаній, состоящими подъ контролемъ акціонеровъ и, наряду съ послѣдними, заинтересованными въ выработкѣ возможно высокаго дивиденда, для полученія котораго требуется энергія и предприимчивость въ веденіи дѣла, а отнюдь не формально - безучастное отношеніе къ нему. Въ такомъ именно формализмѣ обвинялась казенная администрація; Правительство какъ будто забывало, что отъ него же самого зависѣло бы устранить подобнаго рода явленіе, обѣщавъ своимъ исполнительнымъ органамъ извѣстное процентное вознагражденіе, пропорціональное вырабатываемымъ прибылямъ или достигаемымъ сбереженіямъ. Подобную мѣру съ успѣхомъ примѣнялъ Мельниковъ при сооруженіи на средства казны сѣти дорогъ въ юго-западныхъ губерніяхъ и Московско-Курской линіи, но о ней, какъ кажется, не желали вспоминать, и система казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства принципиально была объявлена несостоятельною. Частную же инициативу было предположено поощрять всѣми силами, тщательно слѣдя за тѣмъ, чтобы дѣятельность желѣзнодорожныхъ компаній не носила того характера, какой, по мнѣнію самого же Правительства, былъ присущъ казенному управленію **). Для этого признавалось необходимымъ стремиться къ поддержанію въ компаніяхъ духа инициативы и

*) Представл. Исправл. должность М-ра П. С. въ Ком. Мин. отъ 27 Февраля 1870 г. за № 237.

***) См. Журн. Ком. Министровъ 9 Іюня 1870 г. по дѣлу объ образованіи общества Одесской дороги (подробности этого дѣла изложены въ слѣдующей главѣ). Въ журналѣ этомъ, между прочимъ, говорится: «Въ случаяхъ, когда акціонеры не могутъ надѣяться на быстрое возвышеніе чистой прибыли сверхъ гарантированнаго процента, общества, *теряя всякую энергію, близко подходятъ, по характеру своей дѣятельности, къ казенному управленію.*»

енергіи для усовершенствованія разъ начатаго дѣла и тѣмъ обезпечить дальнѣйшее расширеніе нашей желѣзнодорожной сѣти, а съ нимъ и развитіе производительныхъ силъ отдѣльныхъ мѣстностей Имперіи.

Установленіе новаго порядка реализаціи капиталовъ желѣзнодорожныхъ компаній.

Вопросъ о томъ, какими мѣрами можно вѣрнѣе достигнуть такой цѣли, въ 1869 г. явился предметомъ обсужденія Особаго Совѣщанія, которое полагало: постановить въ видѣ общаго правила, что акціи желѣзнодорожныхъ обществъ впредь не должны пользоваться гарантіею Правительства; облигаціонные же капиталы было рѣшено на будущее время неизмѣнно оставлять за Правительствомъ, съ предоставленіемъ послѣднему дѣлать выпуски облигацій отъ своего имени и съ отпускомъ обществамъ, взамѣнъ облигацій, соотвѣтствующихъ суммъ изъ желѣзнодорожнаго фонда. Само собою разумѣется, что уплата казнѣ процентовъ и погашенія по такимъ облигаціямъ, взамѣнъ которыхъ частныя компаніи получали наличные капиталы по заранѣе условленному курсу, лежала на обязанности обществъ.

Къ сожалѣнію, подлиннаго журнала упомянутаго выше Совѣщанія не находится ни въ архивѣ Комитета Министровъ, ни въ дѣлахъ Комитета Финансовъ *); несмотря на это, о мотивахъ, приведшихъ къ такой мѣрѣ, можно, казалось бы, съ достаточною достовѣрностью догадываться, если припомнить прежнюю дѣятельность на поприщѣ желѣзнодорожной политики Статсъ-Секретаря Рейтерна, по инициативѣ котораго Правительство и до 1869 г. иногда оставляло за собою облигаціи желѣзнодорожныхъ компаній, а также отказывало въ гарантіи акціонернымъ капиталамъ. Съ помощью этой комбинаціи Правительство желало достигнуть того, чтобы, не запружая денежныхъ рынковъ желѣзнодорожными бумагами и не подвергая своего кредита опасности быть поколебленнымъ возможными неудачами частныхъ компаній въ дѣлѣ реализаціи, ихъ собственнымъ распоряженіемъ, гарантированныхъ Пра-

*) Объ этомъ Совѣщаніи упоминается, и то вскользь, лишь въ Журн. Ком. Мин. 20 и 27 Мая 1869 г. (по дѣлу о выдачѣ концессіи на Либавскую дорогу), причемъ говорится лишь о томъ, что заключеніе Совѣщанія, сущность котораго здѣсь приведена, удостоилось утвержденія Государя 23 Апрѣля того же 1869 г. Изданія Министерства Путей Сообщенія (Сборникъ свѣдѣній о жел. дорогахъ и Краткій очеркъ распространенія и развитія жел. дор. въ Россіи) ограничиваются перепечаткою тѣхъ же свѣдѣній.