

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

Том 4

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
НЗ7

НЗ7 Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров: Том 4 / – М.: Книга по Требованию, 2021. – 428 с.

ISBN 978-5-458-15168-9

:

ISBN 978-5-458-15168-9

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

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.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

ложенныя Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ для оживленія нашей желѣзодѣлательной промышленности. Мѣры, принятыя для поощренія рельсового производства и ихъ послѣдствія. Поощрительныя мѣры къ изготовленію на русскихъ заводахъ подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ. Ограниченіе правъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній на полученіе рельсовъ и подвижнаго состава изъ за границы. Положеніе дѣла отечественнаго производства рельсовъ и подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ къ концу 1874 г. Учрежденіе Коммисіи для разсмотрѣнія вопросовъ, относящихся до снабженія русскихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами, подвижнымъ составомъ и другими принадлежностями и результаты трудовъ Коммисіи. Положеніе рельсопрокатнаго и паровозостроительнаго дѣла въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ. Новыя мѣры Правительства для упорядоченія дѣятельности русскихъ сталерельсовыхъ и паровозныхъ заводовъ. Усиленіе желѣзнодорожнаго строительства и поворотъ въ таможенно-политикѣ нашего Правительства. Подъемъ нашей желѣзодѣлательной и каменноугольной промышленности. Состояніе нашего рельсопрокатнаго, паровознаго и вагоностроительнаго производствъ за послѣднее десятилѣтіе XIX вѣка. Кризисъ 1900—1902 г.г.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на состояніе главнѣйшихъ отраслей народнаго хозяйства въ Россіи 297

Общее значеніе желѣзныхъ дорогъ. Особенности, присущія русскимъ желѣзнымъ дорогамъ и ихъ вліяніе на результаты работы нашихъ рельсовыхъ путей. Сельское хозяйство и хлѣбная торговля. Обрабатывающая промышленность и горное дѣло. Заключеніе.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

1. Личный составъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, съ 1891 по 1902 г.г. 391
2. Списокъ желѣзныхъ дорогъ, разрѣшенныхъ къ постройкѣ въ 1895—1902 г.г. 393
3. Карты желѣзнодорожныхъ сообщеній къ концу 1902 г.: а) Европейской Россіи и б) Азіатской Россіи.
4. Указатели: 1) Личныхъ именъ и 2) Желѣзнодорожныхъ линій, упоминаемыхъ въ томахъ I—IV очерка: «Наша желѣзнодорожная политика по документамъ Архива Комитета Министровъ».

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Въ области желѣзнодорожнаго дѣла послѣдніи восемь лѣтъ (1895—1902 г.г.) знаменуются интенсивнымъ оживленіемъ желѣзнодорожнаго строительства, вслѣдствіе чего Государство получаетъ рядъ новыхъ рельсовыхъ путей первостепенной важности. Одновременно, область государственнаго воздѣйствія на хозяйство частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій постепенно расширяется, съ подчиненіемъ контролю тѣхъ сторонъ этого хозяйства, кои еще были для правительственнаго наблюденія закрыты. Не замедляется также и дѣятельная работа по выкупу въ казну тѣхъ рельсовыхъ путей, дальнѣйшая эксплуатація коихъ частными компаніями оказывается несовмѣстною съ видами Правительства, и казна, пользуясь наступленіемъ сроковъ, положенныхъ по уставамъ отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, или же вступая съ ними въ добровольныя соглашенія, пріобрѣтаетъ въ свое распоряженіе многія, значительныя по протяженію и весьма важныя по своему значенію, рельсовыя сообщенія.

Въ теченіе этого времени коренныя основанія принятой нашимъ Правительствомъ системы неоднократно подвергались новому и притомъ принципиальному обсужденію высшихъ государственныхъ учреждений со всею тщательностью, соотвѣствующею значенію вопроса. И эта именно тщательность обсужденія имѣла слѣдствіемъ то, что каждая произведенная переоцѣнка приводила вновь къ убѣжденію въ неосцѣнимыхъ достоинствахъ преданныхъ въ прошлое Царствованіе предначертаній. Оставаясь неизмѣнными и отъ времени лишь укрѣпляясь, начала эти получаютъ и нынѣ подтвержденіе съ высоты Престола и, съ необходимыми по теченію времени дополненіями, продолжаютъ служить основаніемъ дѣятельности высшихъ государственныхъ установленій по желѣзнодорожному дѣлу.

Сообразно системѣ изложенія, принятой для третьяго тома издаваемого труда (см. введене къ указанному тому), изслѣдуемый историческій матеріалъ расположенъ въ гл. I—III не въ порядкѣ послѣдовательнаго теченія событій, но представленъ въ группахъ однородныхъ дѣлъ, на которыя распадется вся совокупность правительственной дѣятельности въ области желѣзнодорожной политики въ теченіе послѣдняго восьмилѣтія. Двѣ же заключительныя главы настоящаго тома, по самому свойству вопросовъ, разработкѣ которыхъ онѣ посвящены, требовали послѣдовательнаго обзрѣнія всей эпохи существованія у насъ желѣзнодорожныхъ путей сообщенія.

Труды по собиранію матеріаловъ для первыхъ трехъ главъ настоящаго тома и непосредственное наблюденіе за печатаніемъ были возложены на младшаго помощника начальника отдѣленія канцеляріи Комитета Министровъ В. И. Друри. Корректуры IV тома были прочитаны и продержаны въ канцеляріи Комитета Министровъ чинами канцеляріи: Д. М. Григоровымъ, Н. Д. Крупенскимъ, В. Н. Писаревымъ, В. И. Ростовцовымъ и П. П. Никитинымъ.

Указатели составлены: а) личныхъ именъ—П. П. Никитинымъ, б) желѣзнодорожныхъ линій—В. Н. Писаревымъ.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Главнѣйшія административныя мѣры по упорядоченію желѣзнодорожнаго хозяйства за 1895—1902 г.г.

Развитіе рельсовой сѣти Европейской Россіи (безъ Великаго Княжества Финляндскаго) въ послѣднее восьмилѣтіе усматривается изъ слѣдующихъ данныхъ. Положеніе наше рельсовой сѣти.

Всего желѣзныхъ дорогъ было:

	КАЗЕННЫХЪ.		ЧАСТНЫХЪ.		В С Е Г О.	
	Строивших-Открытыхъ.	ся и разръ-шенныхъ.	Строивших-Открытыхъ.	ся и разръ-шенныхъ.	Строивших-Открытыхъ.	ся и разръ-шенныхъ.
1895*) . . .	16.920 вер.	244 вер.	14.290 вер.	3.257 вер.	31.219 вер.	3.501 вер.
1896**) . . .	20.403 —	986 —	12.702 —	3.783 —	33.105 —	4.769 —
1897	21.521 —	1.215 —	12.449 —	4.354 —	33.970 —	5.569 —
1898	22.574 —	1.090 —	12.826 —	5.907 —	35.400 —	6.997 —
1899	23.062 —	918 —	14.567 —	6.981 —	37.629 —	7.899 —
1900	24.049 —	1.887 —	16.476 —	5.999 —	40.525 —	7.886 —
1901	26.393 —	2.096 —	15.388 —	5.621 —	41.781 —	7.717 —
1902	27.462 —	4.256 —	17.468 —	3.790 —	44.930 —	8.046 —

*) См. Статистическій Сборникъ Министерства путей Сообщенія за 1894 годъ.

**) См. списокъ желѣзныхъ дорогъ на 1 Января 1895 г. Ежемѣсячное изданіе Статистическаго Отдѣла Министерства Путей Сообщенія.

Обсужденіе Изъ приведенныхъ цифровыхъ данныхъ усматривается, что рельсовая сѣть наша, увеличиваясь въ своемъ протяженіи и послѣдовательно сосредоточиваясь въ распоряженіи казны, приращеніе свое въ первые годы нынѣшняго Царствованія получала, главнымъ образомъ, отъ строительнаго частнаго желѣзнодорожнаго общества, проявлявшихъ въ этомъ отношеніи постепенно усиливавшееся ожесточеніе.

вопроса о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ исключительнымъ распоряженіемъ Правительства. Такая дѣятельность частной предпримчивости, направляемая Правительствомъ при помощи утверждаемыхъ имъ уставовъ желѣзнодорожныхъ предприятий, была допускаема въ качествѣ воспособленія Государству въ дѣлѣ развитія усовершенствованныхъ сообщеній и въ роли одного изъ необходимыхъ элементовъ принятой имъ смѣшанной системы желѣзнодорожнаго строительства. Созданіе этой системы послѣдовало столь недавно (окончательно утвержденіе она получила, какъ извѣстно, по Высочайше утвержденному, 21 Апрѣля 1891 г., положенію Комитета Министровъ, о чемъ подробно изложено выше въ III главѣ третьяго тома), что основанія, вызвавшія ее къ жизни, были еще въ памяти всѣхъ вполне свѣжи. Тѣмъ не менѣе, столь значительное усиленіе частной предпримчивости въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства, въ связи съ обнаружившимися нѣкоторыми особенностями частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, повело къ возникновенію сомнѣній въ томъ, отвѣчасть-ли попрежнему эта система избѣнившимся условіямъ экономической жизни страны. Такимъ образомъ на обсужденіе была поставленъ вновь неоднократно уже разсматривавшійся въ прежне время основной вопросъ нашей желѣзнодорожной политики — о наиболѣе выгодномъ для Государства способѣ сооруженія новыхъ рельсовыхъ путей. Обсужденіе этого вопроса выяснило вновь вполне рельефно отношеніе Правительства къ частному желѣзнодорожному хозяйству и вмѣстѣ съ тѣмъ опредѣлило почву для послѣдующихъ по упорядоченію сего послѣдняго правительственныхъ мѣропріятій. Въ виду указанныхъ обстоятельствъ, изложенію разсматриваемаго вопроса отводится мѣсто въ началѣ настоящаго обзора, предварительно изученія тѣхъ административныхъ распоряженій, которыя были предприняты въ теченіе 1895—1902 г.г. въ цѣляхъ согласованія условій дѣятельности частнаго желѣзно-

дорожного хозяйства съ общими государственными и экономическими интересами.

Во всеподданнѣйшихъ отчетахъ за 1894 и 1895 г.г. и послѣдующихъ къ симъ отчетамъ дополнительныхъ объясненій Государственный Контролеръ (покойный Тертій Ивановичъ Филиповъ) указывалъ на то, что съ конца восьмидесятыхъ годовъ, наряду съ усилившимся выкупомъ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ, при Министрѣ Финансовъ, Дѣйствительномъ Тайномъ Совѣтникѣ Вышнеградскомъ, началось преобразование существовавшихъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ общества новаго наименованія, съ разрѣшеніемъ имъ постройки новыхъ, значительнаго протяженія, желѣзнодорожныхъ линій и съ передачею въ ихъ распоряженіе отъ казны нерѣдко только что передъ тѣмъ выкупленныхъ дорогъ. Такъ образовались общества: Московско-Казанской, Рязанско-Уральской, Юго-Восточныхъ, Московско-Архангельской, Владикавказской, Московско-Кіево-Воронежской и Рыбинско-Бологовской желѣзныхъ дорогъ. Особенность преобразования всѣхъ этихъ обществъ состояла, главнымъ образомъ, въ томъ, что безъ всякаго новаго съ своей стороны вклада въ основной капиталъ, переименованныя общества получили въ свое распоряженіе постройки и эксплуатацію значительныхъ по протяженію и важности линій.

Дополненіями къ уставамъ преобразованныхъ обществъ были опредѣлены въ пользу казны умѣренная арендная плата за переданныя обществамъ казенныя желѣзныя дороги и участіе казны въ прибыляхъ. Но это участіе начинается послѣ разнаго наименованія и вида отчисленій въ пользу акціонеровъ, которымъ, сверхъ казенной гарантіи дополнительныхъ капиталовъ, обеспечено преимущественное предъ казною полученіе такихъ дивидендовъ, которыхъ они ранѣе или не получали, или на которые не могли, при дѣйствіи прежнихъ уставовъ, рассчитывать какъ на постоянные. Насколько выгодно для акціонеровъ такое положеніе дѣла, показываетъ распредѣленіе чистаго дохода преобразованныхъ обществъ за 1895 г., согласно которому акціонеры получили: Юго-Восточнаго общества—5,4% на акціонерный капиталъ, Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги—6%, Московско-Кіево-Воронежской—12,6%, Рязанско-Уральской—17,7%, Московско-Казанской—29% и Московско-Архангель-

ской—30%. Въ то же время казна получила самый крупный платежъ 2.135.303 р. отъ Юго-Восточнаго общества, въ томъ числѣ 1.200.000 р. арендной платы за уступленныя обществу казенныя дороги и 935.303 р. по участию въ прибыляхъ. Но такъ какъ платежъ самой казны по переданнымъ въ аренду общества дорогамъ составлялъ 1.797.576 р., то, слѣдовательно, доходъ казны отъ этой огромной сѣти дорогъ составилъ въ 1895 г. всего 337.727 р. Между тѣмъ, съ дорогъ Юго-Восточнаго общества былъ сложенъ долгъ по гарантіи въ 114.000.000. р. Отъ общества Рязанско-Уральской дороги казна получила только 1.600.000 р. арендной платы, а сама заплатила по капиталамъ переданныхъ въ аренду дорогъ на 1.329.218 р. больше полученной аренды. Затѣмъ отъ Московско-Архангельской желѣзной дороги казна получила 537.236 р. Но необходимо помнить, что это при 30%, полученныхъ акціонерами на нарицательную сумму акцій, и что по открытіи движенія на Вологодско-Архангельской дорогѣ это общество будетъ имѣть право получить отъ казны въ безвозвратное пособіе въ теченіе 12 лѣтъ всего до 7.800.000 р. Такимъ образомъ, по выводу Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Филиппова, платежи, получавшіеся казною по участию въ доходахъ преобразованныхъ обществъ, не только сами по себѣ представлялись незначительными по сравненію съ выгодами, обезпеченными акціонерамъ, но, за 1895 г., по дорогамъ преобразованныхъ обществъ, казна заплатила въ общемъ больше, нежели получила отъ нихъ сама.

Однако, продолжалъ Т. И. Филипповъ, указаннымъ обстоятельствомъ не ограничиваются невыгоды казны отъ постройки и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ частными обществами. Предпринятое съ 1891 г. сооруженіе многихъ новыхъ рельсовыхъ путей производится акціонерными компаниями безъ надзора со стороны Государственнаго Контроля. Освобожденіе этихъ работъ отъ правительственнаго наблюденія допущено въ томъ предположеніи, что сами акціонеры заинтересованы въ возможной удовлетворительности и дешевизнѣ разрѣшенныхъ имъ построекъ, и что Государственному Контролю дастся участіе въ разсмотрѣніи расцѣночныхъ вѣдомостей на производимыя частными обществами работы. Однако, опытъ не оправдалъ подобныхъ соображеній и позднее, вопреки требованію уставовъ, представленіе расцѣночныхъ вѣдомостей на разсмотрѣніе и утвержденіе Правительства, уже

по исполненіи большей части предположенныхъ сими вѣдомостями работъ, сдѣлалось за послѣднее время явленіемъ обычнымъ.

При такомъ ходѣ дѣла Государственный Контроль, несмотря иногда на очевидную преувеличенность заявленныхъ въ расцѣночныхъ вѣдомостяхъ цѣнъ, лишень возможности наставить на пониженіи ихъ, а участники въ образованіи строительныхъ капиталовъ и тѣмъ болѣе не располагають этою возможностью, не имѣя способовъ ограничить излишнюю свободу дѣйствій лицъ, распоряжающихся строительными операциями и ищущихъ не доходности всего предпріятія, а ближайшихъ выгодъ отъ реализаціи капиталовъ и отъ производства строительныхъ работъ и потому заинтересованныхъ гораздо болѣе въ возможно широкомъ развитіи работъ и увеличеніи ихъ стоимости, нежели въ будущихъ дивидендахъ акціонеровъ.

Ожидать, чтобы въ будущемъ расцѣночныя вѣдомости составлялись своевременно и добросовѣстно, едва-ли имѣется основаніе, такъ какъ строители вполне увѣрены, что опредѣлить дѣйствительную стоимость сооруженія по окончаніи его будетъ совершенно невозможно, и что Правительству волей неволей придется примириться съ совершившимся фактомъ, во сколько бы ни опредѣлилась стоимость постройки по отчету. Такимъ образомъ, ни порядокъ разсмотрѣнія расцѣночныхъ вѣдомостей, ни заинтересованность акціонеровъ въ доходности предпріятія не обезпечивають въ достаточной мѣрѣ интересовъ казны.

Наконецъ, по словамъ Т. И. Филиппова, если въ прошломъ опытъ постройки желѣзныхъ дорогъ частными обществами, получавшими для этой цѣли капиталы съ правительственной гарантіей, имѣлъ столь тяжелыя послѣдствія для Государственнаго Казначейства, а слѣдовательно и для платежныхъ силъ населенія, то сооруженіе въ широкихъ размѣрахъ частными обществами новыхъ желѣзнодорожныхъ путей, при современномъ развитіи казенной желѣзнодорожной сѣти, грозитъ казнѣ въ будущемъ значительными убытками и въ другомъ еще отношеніи. Новыя частныя линіи явятся конкурентами казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, выбирая болѣе выгодныя направленія и создавая кратчайшіе пути между мѣстностями, обслуживаемыми казенными желѣзными дорогами; онѣ будутъ перехватывать грузы, которые иначе давали бы

доходъ казеннымъ дорогамъ. Въ виду этого, заключалъ покойный Государственный Контролеръ, интересамъ государственнымъ вполне соответствовало бы, чтобы желѣзнодорожное строительство и эксплуатация были сосредоточены въ рукахъ Правительства.

Приведенныя соображенія, указывавшія на недостатки и упущенія частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, возбуждали вмѣстѣ съ тѣмъ сомнѣнія въ правильности пути, по которому шло Правительство въ дѣлѣ обезпеченія страны усовершенствованными сообщениями, и колебали увѣренность въ прочности и благотворности достигнутыхъ желѣзнодорожною политикою послѣдняго времени результатовъ.

Защиту установленнаго Правительствомъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ порядка, завѣщаннаго еще предшествующимъ царствованіемъ, принялъ на себя Министръ Финансовъ, Статсъ-Секретарь Витте. Въ объясненіяхъ своихъ Комитету Министровъ Министръ Финансовъ, по поводу замѣчанія Государственнаго Контролера о невыгодности отношеній казны къ существующимъ обществамъ и о высотѣ получаемыхъ ими дивидендовъ, указалъ, что доходность всѣхъ перечисленныхъ обществъ установилась гораздо ранѣе, чѣмъ Министерство Финансовъ могло приступить къ ихъ преобразованію. По первоначальнымъ уставамъ обществъ Правительство въ ихъ прибыляхъ не участвовало, и весь доходъ поступалъ въ пользу акціонеровъ, а при выкупѣ этотъ же весь доходъ подлежалъ капитализаціи. Правительство не могло, очевидно, отобрать отъ акціонеровъ принадлежащихъ имъ по уставамъ правъ и лишить ихъ полученія доходовъ отъ дорогъ, эксплуатация которыхъ имъ была предоставлена по первоначальнымъ концессіямъ, какъ бы ни были значительны эти доходы. Поэтому все, что Правительство могло сдѣлать, и что дѣйствительно достигнуто въ отношеніи всѣхъ остающихся въ настоящее время обществъ, это—добиться предоставленія Правительству участія въ прибыляхъ по достиженіи ими опредѣленнаго, условленнаго размѣра. Если же одновременно съ симъ достигалось расширение сѣти, безъ всякихъ со стороны Правительства жертвъ и безъ всякаго риска, то выгоды Государственнаго Казначейства и всей страны отъ такого направленія дѣла не могутъ быть оспорены или умалены указаніями на высокій размѣръ дохода,