

Н.А. Куломзин

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

Том 3

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 330
ББК 65
Н11

H11 **Н.А. Куломзин**
Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров: Том 3 / Н.А. Куломзин – М.: Книга по Требованию, 2021. – 334 с.

ISBN 978-5-518-05542-1

Исторический очерк, составленный Начальником Отделения Канцелярии Комитета Министров Н.А. Кислинским, под главною редакциею Статс-секретаря Куломзина. К столетию Комитета Министров (1802-1902).

ISBN 978-5-518-05542-1

© 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 первозданном 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.

ВВЕДЕНИЕ.

При обозрѣніи хода нашей желѣзнодорожной политики за время царствованія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II трудно не замѣтить, что политика эта не была отраженіемъ какого либо разъ на всегда установившагося взгляда на желѣзнодорожное дѣло и на его значеніе въ общей системѣ государственного управлениія. 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 вопросъ въ рассматриваемой области,—именно: на характеръ 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 компаний), убѣждение въ безусловной цѣлесообразности системы поощренія частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій 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 частные 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-

железнодорожного хозяйства. Эта послѣдняя система, несмотря на энергическую попытку Графа А. П. Бобринского поколебать ее (попытку, оставшуюся, впрочемъ, изолированною), продержалась сравнительно долго: около 11 лѣтъ (1868—1879 г.г.); это обстоятельство иногда даетъ поводъ утверждать будто бы железнодорожная политика ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II сводилась къ покровительству концессіонной системѣ. Такой взглядъ вѣренъ, однако, лишь до известной степени; дѣйствительно, ни въ предшествующую, ни въ послѣдующую эпоху частныя железнодорожные компаніи не пользовались такою поддержкою Государства, какъ въ рассматриваемое время, но нельзя упускать изъ виду, что періодъ безраздѣльного господства концессіонной системы не покрываетъ собою всего царствованія Царя Освободителя. Время, въ теченіе котораго во главѣ Министерства Путей Сообщенія стоялъ Мельниковъ, и когда строились указанныя выше казенные дороги, было свидѣтелемъ явнаго перевѣса, выпавшаго на долю иного взгляда; наконецъ, въ исходѣ семидесятыхъ годовъ, подъ влияниемъ все болѣе выяснявшихся финансовыхъ тягостей, налагаемыхъ на Государство его политической полнаго невмѣшательства въ дѣла железнодорожныхъ обществъ, въ правительственныхъ кругахъ постепенно стало назрѣвать убѣжденіе въ несостоятельности поощрявшейся до той поры концессіонной 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 железнодорожный вопросъ въ продолженіе царствованія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II, при разработкѣ плана группировки историческихъ материаловъ 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 большою наглядностью выясниться основные мотивы, обусловливавшіе, въ порядкѣ преемственности, то или другое отношеніе Правительства къ вопросамъ желѣзно-дорожного хозяйства.

Съ 1881 г. наступасть новая эра въ исторіи нашего желѣзнодорожного 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.

Коренней принципъ желѣзнодорожной политики въ Бозѣ почившаго Царя Миротворца оставался неизмѣннымъ со дня вступленія ИМПЕРАТОРА на Престолъ вплоть до самой кончины Монарха. «Верховное руководительство въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ должно принадлежать исключительно Правительству»—такова формула, въ которой можно суммировать возврѣнія покойнаго Государя на сущность желѣзнодорожного 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 отношений 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 задачею создать обширную сеть 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 условиемъ, чтобы желѣзнодорожные 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 соотвѣтствиемъ выбранныхъ для

ся осуществлениія средствъ главной идеи, положенной въ ея основаніе. Поэтому, самымъ пригоднымъ способомъ для болѣе подробнаго изученія упомянутой системы является разсмотрѣніе порядка примѣненія каждого 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 правительстенныхъ желѣзнодорожныхъ линій и предъявленія желѣзнодорожнымъ обществамъ видоизмѣненныхъ противъ прежняго времени условій сооруженія и эксплоатациіи новыхъ рельсовыхъ путей.

Въ силу приведенныхъ соображеній въ настоящемъ томѣ издаваемаго труда весь историческій материалъ, относящійся до периода времени съ 1881 по 1894 г. включительно, расположено не въ порядкѣ послѣдовательнаго теченія всей совокупности событий по рассматриваемому 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 правительстенныхъ 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 Престолъ 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 чѣмъ было указано, что уже въ

1878 г. наличность фонда должна была практически считаться истощеною. Приведенный фактъ, официально установленный бывшимъ Министромъ Финансовъ Генералъ-Адъютантомъ Грейгомъ въ засѣданіи Комитета Министровъ 6 Января 1879 г. *), былъ впослѣдствіи, въ 1880 г., подтвержденъ покойнымъ Н. Х. Бунге (тогда Управлявшимъ 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 военные 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 рассматриваемаго 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 Государственного Казначейства **). Съ Высочайшаго соизволенія этому предположенію былъ данъ дальнѣйший ходъ, и въ Декабрѣ того же 1881 г. Н. Х. Бунге внесъ въ Комитетъ Финансовъ представленіе, въ которомъ, указывая на крупную цифру долга желѣznодорожнаго 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 желѣznодорожнаго

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

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

фонда не имѣть практическаго значенія и ведеть 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 желѣзнодорожного строительства, обеспечивъ возможность быстраго 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 закрытие фонда является безусловно своевременнымъ *). Разрѣшивъ этотъ вопросъ въ принципѣ, Комитетъ поручилъ Министру Финансовъ выработать ближайшій порядокъ закрытия фонда и сліянія его счетовъ съ ресурсами Государственного Казначейства, что и было исполнено въ 1883 г. Согласно предположеніямъ Тайного Совѣтника Бунге (тогда уже утвержденного въ должности Министра Финансовъ), разсмотрѣннымъ 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 Государственного 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 выполненные 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 желѣзнодорожного фонда. Онъ находилъ, что фондъ этотъ имѣть свою выгодную сторону по отношенію къ нашему государственному кредиту, такъ какъ займы, произведенные за счетъ фонда, пользуются за границею особымъ расположениемъ и самое заключеніе такихъ займовъ облегчается точною и строго соблюданою опредѣленностью ихъ назначенія, исключающею возможность обыкновенно вызываемыхъ кредитными операциами на значительныя суммы опасеній публики насчетъ политическихъ намѣреній русскаго Правительства. Впослѣдствіи въ виду высказанныхъ Н. Х. Бунге практическихъ неудобствъ сохраненія желѣзнодорожного фонда, Ген. Ад. Грейгъ присоединился къ единогласному заключенію Комитета Финансовъ; этому значительно способствовалъ доводъ, выдвинутый Дѣйствительнымъ Тайнымъ Совѣтникомъ Абазою, который находилъ обсуждаемую мѣру вполнѣ 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 государственные 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 компаний (133 мил. руб.), сумму, которую Министръ Финансовъ, согласно его заявлению, не терялъ надежды со временемъ возмѣстить Правительству изъ средствъ, имѣющихъ быть реализованными путемъ увеличенія облигационныхъ капиталовъ соответствующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Но такъ какъ, при тогдашихъ условіяхъ денежнаго рынка, безотлагательная реализація какихъ бы то ни было новыхъ облигационныхъ заемовъ едва ли могла бы осуществиться, а между тѣмъ нѣкоторымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ уже было разрѣшено увеличеніе ихъ облигационныхъ капиталовъ для производства работъ по усиленію провозоспособности эксплоатируемыхъ ими линій (см. т. II, гл. VI настоящаго очерка), то Комитетъ Финансовъ счелъ необходимымъ ассигновать известную сумму (30 мил. руб.) на выдачу авансовъ обществамъ въ счетъ предстоящихъ къ выпуску дополнительныхъ облигационныхъ капиталовъ ихъ; упомянутые авансы, по заключенію Комитета, могли бы быть выдаваемы изъ суммъ Государственного Банка подъ обеспеченіе 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 желѣзно-дорожное дѣло—предназначались ли такие 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 быть возникнуть вопросъ, не подлежать ли дѣла обѣ открытии кредитовъ на постройку новыхъ и улучшеніе существующихъ желѣзныхъ дорогъ— какимъ бы способомъ онъ ни сооружались и эксплоатировались—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. Посєть 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 приведенного 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 (Статьѣ-Секретаремъ Рейтерномъ) во главѣ, находило, что въ разматриваемое время быстрое развитіе желѣзнодорожной стѣни уже не имѣеть 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 государственного управления въ тѣсномъ смыслѣ этого слова, требуютъ при обсужденіи ихъ участія представителей различныхъ отраслей этого управления. Несомнѣнно, напримѣръ, что опредѣленіе направленія желѣзныхъ дорогъ, установленіе постепенности въ постройкѣ рельсовыхъ путей, выборъ способа ихъ постройки, вопросы о слiяннiи желѣзно-дорожныхъ обществъ, о выкупѣ дорогъ у частныхъ компаний

и другіе, тому подобные, 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 Государственного Совѣта. «Но, значитъ далѣе въ журналь, какъ вообще при сложности и разнообразіи вопросовъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ, невозможно нынѣ опредѣлительно указать тѣ изъ нихъ, которые подлежать 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 Государственного Казначейства, были передаваемы въ Департаментъ Государственной Экономіи и б) чтобы относительно всѣхъ прочихъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, представляющихъ иѣкоторое 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 примѣрного распределенія желѣзнодорожныхъ дѣлъ между Комитетомъ Министровъ и Государственнымъ Совѣтомъ, выработанный на основаніи изложенныхъ выше сужденій большинства Комитета *).

Въ только что разсмотрѣнномъ засѣданіи Комитета Министровъ Графъ Баановъ заявилъ, что, сохрания прежде высказанное имъ (въ Комитетѣ Финансовъ) убѣжденіе въ желательности передачи *всего* желѣзнодорожнаго дѣла въ Департаментъ Государственной Экономіи, по близкой связи его съ государственною росписью, рассматриваемою 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 девятидесятихъ годовъ въ установившемся съ 1883 г. порядкѣ разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ дѣлъ были замѣчены 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, финансовая же условія перехода выкупаемой линіи въ распоряженіе Правительства подлежали обсужденію Государственнаго Совѣта; б) о сооруженіи новыхъ линій, приступъ къ осуществленію которыхъ разрѣщался согласно положеніямъ Комитета Министровъ, причемъ однако опредѣленіе размѣра строительного капитала каждой линіи зависѣло отъ Государственнаго Совѣта и. т. п. Слѣдствиемъ 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 желѣznодорожныхъ дѣлъ, Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ по тому или иному вопросу нерѣдко уже предрѣщало, 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 окончательного обсужденія желѣznодорожныхъ дѣлъ во всемъ объемѣ каждого изъ нихъ въ одной какой либо государственной коллегіи, Императоръ Александръ III, по совмѣстному всеподданѣйшему докладу Предсѣдателей: Государ-