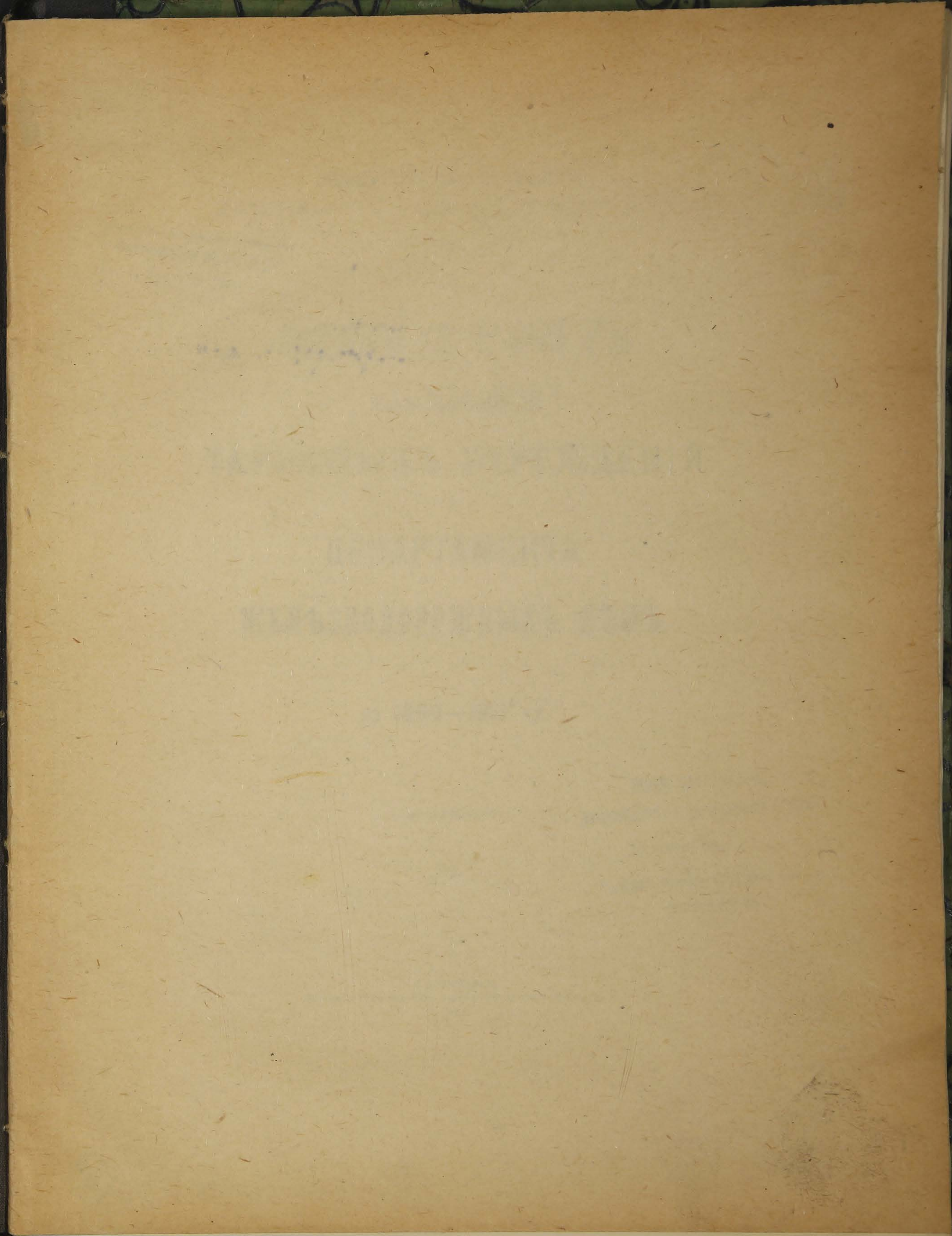
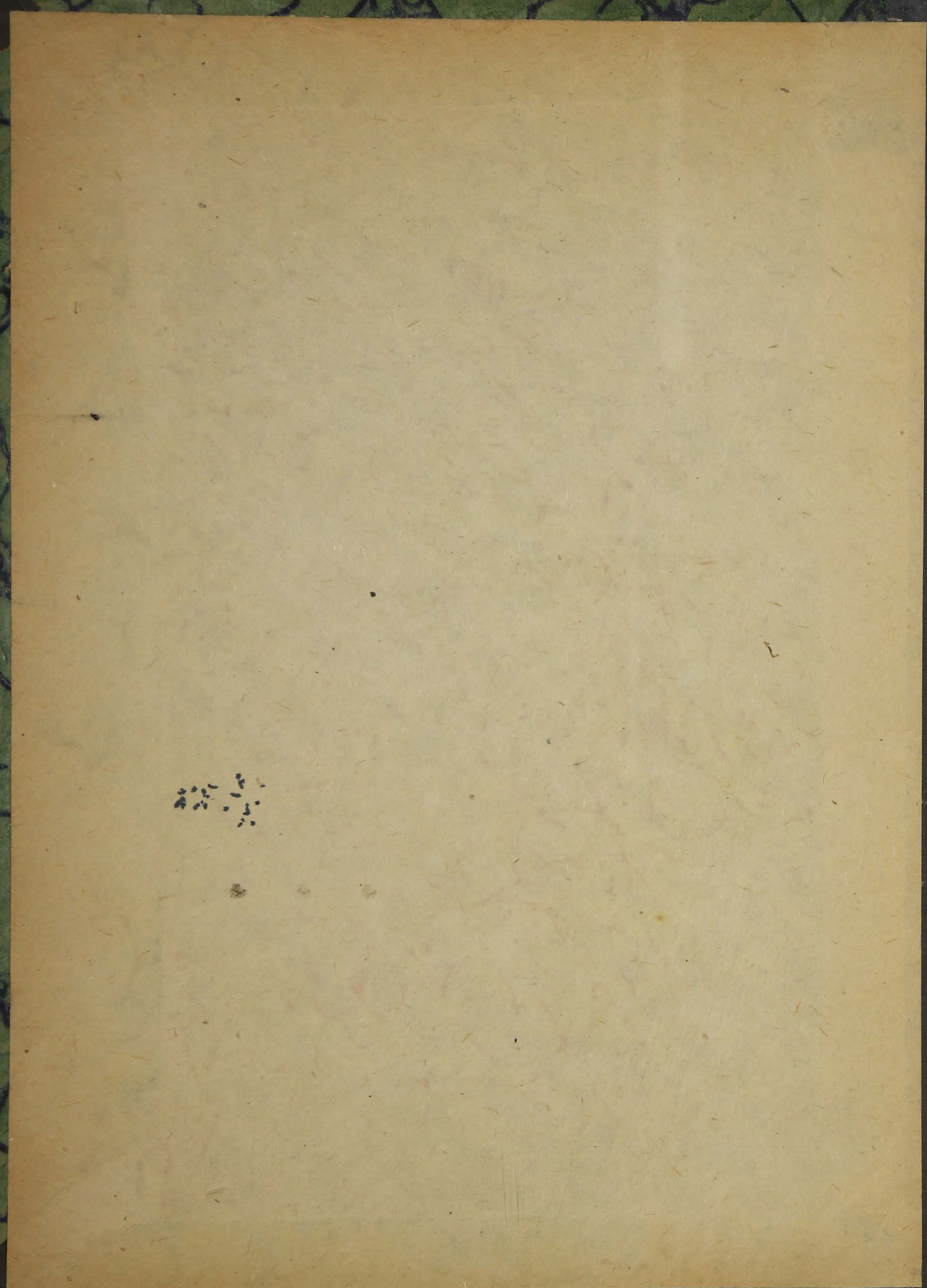


Small, partially torn paper label with illegible text and a red stamp.







1875

1875



Министерство Финансовъ.  
Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.

385  
К. 77

Библиотека ИИФ СССР  
Присвоено 1932 г.

# КРАТКІЙ ОТЧЕТЪ

О ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

## ТАРИФНЫХЪ УЧРЕЖДЕНІЙ

и

## ДЕПАРТАМЕНТА

## ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ ДѢЛЪ.

за 1889—1913 г.г.

~~БИБЛИОТЕКА  
УПРАВЛЯЮЩАГО ГОСУДАРСТВЕННЫМЪ БАНКОМЪ~~

~~№ карточки \_\_\_\_\_~~

~~Время поступления \_\_\_\_\_~~

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Редакціи період. изданій Министерства Финансовъ.  
1914.

*инв. 5296.*

37



К

КРАТКИИ ОТЧЕТЪ

О ВРЕМЯХЪ

ТАРНОФНЫХЪ УРЪЖДЕНИИ

ДЕПАРТАМЕНТА

ЖЕЛЪЗНОДОРОЖНОГО ДѢЛА 56503

за 1889-1890 гг.

ИЗДАТЕЛЬСТВО  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА  
ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ  
ИЗДАТЕЛЬСКОГО ОБЩЕСТВА  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

1890



# ОГЛАВЛЕНІЕ.

	СТР.
I. Образованіе и организація Тарифныхъ учрежденій и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ . . . . .	1— 30
1. Мотивы подчиненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ правительственному надзору и руководительству . . . . .	1— 9
2. Законъ 8 марта 1889 года . . . . .	9— 20
3. Внутренняя организація Тарифныхъ учреждений и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ . . . . .	20— 30
II. Дѣятельность Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ по тарифному отдѣлу . . . . .	31— 76
1. Положенія и правила, установленныя въ дополненіе и развитіе закона 8 марта 1889 года . . . . .	32— 41
2. Обзоръ главнѣйшихъ мѣропріятій Тарифныхъ учреждений и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ по реформѣ дѣйствовавшихъ на сѣти тарифовъ и по пересмотру тарифовъ на отдѣльные массовые грузы . . . . .	41— 76
Общій характеръ дѣятельности Тарифныхъ учреждений . . . . .	42— 47
Выработка общаго тарифа на перевозку грузовъ по русскимъ жел. дорогамъ . . . . .	47— 58
Мѣропріятія по преобразованію тарифовъ на главнѣйшіе массовые грузы . . . . .	58— 72
Мѣропріятія Тарифныхъ учреждений по преобразованію пассажирскаго тарифа . . . . .	72— 75
Ссудо-складочно-коммисіонная операція желѣзныхъ дорогъ . . . . .	75— 76
III. Дѣятельность Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ по финансовому отдѣлу . . . . .	77—149
1. Желѣзнодорожное строительство . . . . .	77—116
2. Дѣятельность Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ по наблюденію за частными желѣзнодорожными обществами и за расчетами съ казной . . . . .	117—140
3. Дѣятельность Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ и представителей Министерства Финансовъ въ коллегіаль-	



ныхъ учрежденіяхъ Министерства Путей Сообщенія въ области казенныхъ жел. дорогъ и въ отношеніи къ работающимъ на сѣи дороги металлургическимъ заводамъ . . . . .	141—149
IV. Штаты и личный составъ Тарифныхъ учреждений и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ .	150—164
1. Штаты Тарифныхъ учреждений и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ . . . . .	150—152
2. Личный составъ Тарифныхъ учреждений и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ . . . . .	153—164



## **I. Образованіе и организація Тарифныхъ учреждений и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.**

### **1. Мотивы подчиненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ правительственному надзору и руководительству.**

До образованія тарифныхъ учреждений въ составѣ Министерства Финансовъ тарифы русскихъ желѣзныхъ дорогъ устанавливались почти исключительно путемъ свободнаго усмотрѣнія многочисленныхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Наше Правительство, при дарованіи концессій желѣзнодорожнымъ акціонернымъ компаніямъ, включало въ уставы ихъ лишь нѣкоторыя постановленія, нѣсколько ограничивающія полную свободу желѣзнодорожныхъ обществъ въ дѣлѣ установленія тарифовъ. Ограниченія эти сводились къ опредѣленію высшихъ предѣловъ размѣровъ провозныхъ платъ для отдѣльныхъ категорій грузовъ и для перевозокъ пассажировъ, а также отчасти для воинскихъ перевозокъ, и къ предоставленію Правительству права требовать, при достиженіи желѣзнодорожными обществами извѣстной нормы прибыли, соотвѣтствующаго пониженія установленныхъ ими тарифовъ. Помимо сего въ нѣкоторыхъ уставахъ, напримѣръ, въ уставѣ Московско-Казанской жел. дороги, имѣлись указанія, что устанавливаемые желѣзными дорогами тарифы должны представляться на утвержденіе Правительства; однако, это послѣднее требованіе всегда понималось лишь какъ мѣра, обезпечиваю-



щая надзоръ правительства за соблюденіемъ предоставленныхъ по уставамъ желѣзнымъ дорогамъ правъ въ области тарифовъ.

Этими постановленіями предполагалось оградить интересы промышленности, торговли и населенія отъ чрезмѣрнаго повышения желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Однако, цѣль эта достигнута не была. Размѣръ чистаго дохода на акцію, дававшій право Правительству требовать пониженія тарифовъ, для большинства желѣзныхъ дорогъ былъ опредѣленъ въ 15% и лишь для нѣкоторыхъ дорогъ въ 10 и 8%. Такъ какъ такового размѣра доходности желѣзнодорожныя предпріятія не достигали, то Правительство и не могло пользоваться предоставляемымъ ему по уставамъ правомъ. Что же касается установленія предѣльныхъ нормъ размѣровъ провозныхъ платъ, то эти нормы для большинства уставовъ были заимствованы изъ устава Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ коемъ приведенъ списокъ товаровъ по тремъ категоріямъ, съ предусмотрѣнными для нихъ предѣльными нормами провозныхъ платъ въ  $\frac{1}{12}$ , въ  $\frac{1}{18}$  и въ  $\frac{1}{24}$  коп. съ пуда и версты. Установленіе столь высокихъ предѣльныхъ нормъ для большинства массовыхъ дешевыхъ грузовъ являлось чисто формальнымъ ограниченіемъ свободы желѣзнодорожныхъ обществъ въ сферѣ установленія тарифовъ, такъ какъ для большинства грузовъ предѣльныя ставки были чрезчуръ высоки, и такимъ образомъ въ дѣйствительности желѣзныя дороги дѣйствовали въ этой области совершенно самостоятельно. При этомъ на практикѣ скоро обнаружилось, что дѣятельность желѣзнодорожныхъ обществъ въ дѣлѣ установленія тарифовъ направилась, въ цѣляхъ достиженія своихъ коммерческихъ интересовъ, не столько къ повышенію тарифовъ, сколько къ чрезмѣрному въ нѣкоторыхъ случаяхъ ихъ пониженію. Желѣзнодорожныя общества по самому существу своему, какъ предпріятія съ громаднымъ преобладаніемъ основныхъ капиталовъ и постоянныхъ расходовъ надъ оборотными средствами и спеціальными расходами



по передвиженію грузовъ, должны стремиться къ наилучшему использованію перевозочныхъ средствъ для достиженія возможно большаго грузооборота на своихъ линіяхъ. Въ виду сего желѣзныя дороги, при полной свободѣ опредѣленія тарифныхъ платъ, неизбѣжно должны были прійти въ ожесточенное соперничество другъ съ другомъ по привлеченію грузовъ на свои линіи путемъ чрезмѣрнаго пониженія тарифовъ.

Рѣзкія пониженія провозныхъ платъ въ конкурренціонныхъ направленіяхъ на ряду съ высокими ставками въ сообщеніяхъ, гдѣ условій для конкуренціи не было, приводили къ крайней неуравнительности тарифовъ для отдѣльныхъ производительныхъ и потребительныхъ раіоновъ Россіи. Многочисленность желѣзнодорожныхъ обществъ, устанавливающихъ самостоятельно свои тарифы, исходя лишь изъ временныхъ коммерческихъ расчетовъ, стремящихся учсть въ свою пользу всякія измѣненія въ условіяхъ производства и передвиженія грузовъ, и отсутствіе какихъ-либо общихъ принциповъ тарификаціи имѣли послѣдствіемъ чрезвычайную сложность, разнообразіе, запутанность и непостоянство дѣйствующихъ на различныхъ дорогахъ тарифовъ.

Указанные существенные недостатки, въ связи съ отсутствіемъ какихъ-либо правилъ относительно порядка и своевременности опубликованія тарифовъ, лишали промышленность и торговлю возможности правильныхъ коммерческихъ расчетовъ и служили препятствіемъ къ естественному развитію народнаго хозяйства, а также крайне затрудняли взаимные расчеты дорогъ между собою и съ грузоотправителями. Помимо сего, вызываемыя соперничествомъ чрезмѣрныя пониженія тарифовъ, уменьшая общую доходность сѣти, наносили ущербъ не только самимъ желѣзнымъ дорогамъ, но и казнѣ, гарантировавшей желѣзнодорожнымъ обществамъ извѣстный чистый доходъ на затраченные на ихъ сооруженіе и оборудованіе капиталы, а въ случаяхъ пониженія ввозныхъ тарифовъ въ значительной



степени подрывали и даже иногда совершенно парализовали правительственные мѣропріятія въ сферѣ таможенной политики.

Для характеристики тѣхъ размѣровъ, которыхъ достигало соперничество желѣзныхъ дорогъ по привлеченію грузовъ, достаточно указать на два случая тарифной борьбы, потребовавшіе вмѣшательства Правительства для устраненія вредныхъ послѣдствій для правильного хода народнаго хозяйства. Одна изъ нихъ была борьба изъ-за ввозныхъ грузовъ, возникшая въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ и охватившая всѣ желѣзныя дороги, соединяющія Балтійскіе порты: Петербургъ, Ревель, Ригу, Либаву и Кенигсбергъ съ главнымъ внутреннимъ потребительнымъ рынкомъ, Москвою, сопровождалась столь чрезмѣрными пониженіями тарифныхъ ставокъ, что ими отчасти подрывались мѣропріятія Правительства по огражденію отечественной промышленности. Другая борьба возникла въ половинѣ восьмидесятыхъ годовъ изъ-за хлѣбныхъ перевозокъ. Лозово-Севастопольская желѣзная дорога для привлеченія къ Севастополю хлѣбныхъ грузовъ Курскаго раіона, направлявшихся частію къ южнымъ портамъ: Таганрогу, Николаеву и Одессѣ, частію же къ сѣвернымъ: Либавѣ, Ригѣ и Кенигсбергу, значительно понизила тарифы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ. Желѣзныя дороги, заинтересованныя въ перевозкахъ къ этимъ портамъ, въ свою очередь понизили свои хлѣбные тарифы. Засимъ, въ эту борьбу были постепенно втянуты другія дороги и въ результатѣ къ 1887 году эта тарифная борьба охватила большую часть нашей желѣзнодорожной сѣти и привела къ общей ломкѣ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, нарушившей естественныя условія конкуренціи между различными земледѣльческими раіонами и вслѣдствіе сего вредно отразившейся на нашемъ сельскомъ хозяйствѣ.

Неудовлетворительное состояніе нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ не могло, конечно, не обратить на себя вни-



манія Правительства. Начиная съ половины 70 годовъ, когда рельефно выяснились указанная выше вредныя послѣдствія полной свободы желѣзнодорожныхъ обществъ въ дѣлѣ установленія тарифовъ, Правительство признало необходимымъ поднять вопросъ о коренномъ измѣненіи дѣйствующихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ и объ улучшеніи условій перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ и пассажировъ. На основаніи Высочайшаго повелѣнія отъ 22 іюля 1876 года была образована въ томъ же году особая коммиссія подъ предсѣдательствомъ графа Баранова для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Хотя означенной коммиссіей среди другихъ областей желѣзнодорожнаго хозяйства было подвергнуто изслѣдованію и тарифное дѣло, современное положеніе котораго было признано ею крайне неудовлетворительнымъ, однако, обширные матеріалы коммиссіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла послужили почти исключительно для урегулированія условій перевозки грузовъ и точнаго опредѣленія взаимныхъ отношеній между желѣзными дорогами и лицами, пользующимися ихъ услугами. Изданный по сему предмету Высочайше утвержденный 12 іюня 1885 года законъ подъ титуломъ «Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ» однообразно для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ регламентировалъ отношенія ихъ другъ къ другу, къ населенію и государству и вмѣстѣ съ симъ установилъ обязательное прямое грузовое сообщеніе между всѣми желѣзными дорогами и одинаковыя для всѣхъ дорогъ условія перевозки грузовъ и пассажировъ.

Что же касается реорганизанціи тарифнаго дѣла, то Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ существа сего вопроса не коснулся, ограничившись весьма немногими, хотя и имѣющими весьма важное значеніе, постановленіями тарифнаго характера. Къ нимъ относятся ст. 68, указывающая, что провозная плата и дополнительные сборы должны быть исчисляемы согласно законно дѣйствующимъ и опубликованнымъ тарифамъ



и правиламъ о дополнительныхъ сборахъ, ст. 69, лишающая желѣзныя дороги права взимать за перевозку грузовъ какіе-либо платежи, кромѣ установленныхъ тарифами и правилами о дополнительныхъ сборахъ, и, наконецъ, ст. 71, запрещающая дорогамъ дѣлать грузоотправителямъ уступки противъ дѣйствующихъ тарифовъ, подъ условіемъ перевозки однимъ и тѣмъ же лицомъ извѣстнаго количества груза въ опредѣленный срокъ (рефакціи), равно какъ предоставлять тѣмъ или другимъ грузоотправителямъ какія-либо исключительныя преимущества въ перевозкѣ, независимо отъ тарифной платы.

Столь осторожное отношеніе Правительства къ вопросу о воздѣйствіи на желѣзнодорожные тарифы объясняется господствовавшими въ то время въ высшихъ сферахъ взглядами о невозможности съ юридической точки зрѣнія колебать предоставленныя частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ по ихъ уставамъ права въ области тарифовъ, такъ какъ таковыя права должны быть разсматриваемы какъ одно изъ существенныхъ условій, на которыхъ состоялись договорныя соглашенія о сооруженіи дорогъ. Законодательныя установленія при работкѣ Общаго Устава стояли на этой же точкѣ зрѣнія, полагая, что имущественныя права, принадлежащія частнымъ обществамъ въ силу данныхъ имъ концессій и уставовъ, не могутъ быть ограничены безъ согласія на то со стороны самихъ обществъ, вслѣдствіе чего и никакія постановленія, направленные къ колебанію присвоенныхъ имъ имущественныхъ правъ, не должны имѣть мѣста въ издаваемомъ законѣ <sup>1)</sup>.

Въ виду преобладанія таковыхъ мнѣній на права желѣзнодорожныхъ предпріятій въ тарифной области, Правительство, какъ до 1885 г., такъ и въ ближайшей послѣ изданія желѣзно-

<sup>1)</sup> Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ съ изложеніемъ бывшихъ при разсмотрѣніи онаго въ Государственномъ Совѣтѣ сужденій. Изданіе 1886 года.



дорожного закона 1885 г. періодъ, хотя и сознавало настоятельную необходимость нѣкотораго контроля и надзора за дѣятельностью дорогъ въ этомъ дѣлѣ, но считало, однако, возможнымъ вмѣшиваться въ тарифныя распоряженія желѣзнодорожныхъ обществъ только въ тѣхъ случаяхъ, когда это вмѣшательство можно было обосновать на опредѣленіяхъ отдѣльныхъ уставовъ или Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Такъ, въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ Министерство Путей Сообщенія, признавая, что вопросъ о приведеніи размѣровъ взимаемыхъ желѣзными дорогами дополнительныхъ сборовъ въ извѣстное соотвѣтствіе съ высшими предѣльными нормами провозныхъ платъ подлежитъ вѣдѣнію Правительства, нашло необходимымъ урегулировать этотъ вопросъ. Въ виду сего, на основаніи Высочайше утвержденнаго 26 Ноября 1882 года положенія Комитета Министровъ, былъ опубликованъ въ 1883 году Министерствомъ Путей Сообщенія объединенный списокъ высшихъ размѣровъ всѣхъ дополнительныхъ сборовъ. Засимъ, въ 1886 году, когда разыгралась упомянутая выше тарифная борьба изъ-за ввозныхъ грузовъ, Комитетъ Министровъ, положеніемъ своимъ, Высочайше утвержденнымъ 11 Іюля того же года, призналъ, что установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ прямыхъ заграничныхъ сообщеній, какъ непредусмотрѣнное уставами желѣзнодорожныхъ обществъ, должно подлежать утвержденію правительственной власти.

Однако, все болѣе и болѣе обнаруживающіеся недостатки постановки тарифнаго дѣла на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, вызывавшіе постоянныя и многочисленныя жалобы со стороны всѣхъ торговыхъ и промышленныхъ классовъ населенія, вынудили, наконецъ, Правительство отказаться отъ прежней точки зрѣнія на предѣлы возможнаго вмѣшательства Правительства въ тарифныя распоряженія желѣзнодорожныхъ предпріятій. Для



прекращенія изложенной выше ожесточенной тарифной борьбы изъ-за хлѣбныхъ перевозокъ Курскаго раіона, столь вредно отразившейся на общемъ ходѣ народнаго хозяйства, Министерство Путей Сообщенія, по иниціативѣ Министерства Финансовъ, циркуляромъ отъ 19 Сентября 1887 года запретило желѣзнымъ дорогамъ дальнѣйшія пониженія вывозныхъ хлѣбныхъ тарифовъ безъ особаго на то разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія. Означеннымъ распоряженіемъ Правительство вступило на путь прямого воздѣйствія на тарифное дѣло, такъ какъ предъявленное къ дорогамъ требованіе не вытекало ни изъ отдѣльныхъ уставовъ, ни изъ Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Комитетъ Министровъ Высочайше утвержденнымъ 3 Ноября 1887 года положеніемъ одобрилъ принятое Министерствомъ Путей Сообщенія рѣшеніе, запретивъ дальнѣйшія пониженія желѣзнодорожныхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, и даже предоставивъ правительственнымъ органамъ измѣнить ихъ въ интересахъ государственной и народной пользы по своему усмотрѣнію, не стѣсняясь предоставленными желѣзнымъ дорогамъ по ихъ уставамъ правами по установленію тарифовъ на своихъ линіяхъ.

Въ томъ же 1887 году вопросъ объ юридическомъ значеніи уставныхъ правъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ области тарифовъ былъ подвергнутъ обстоятельному изслѣдованію въ высшихъ государственныхъ установленіяхъ. Государственный Совѣтъ (засѣданія 28 Февраля и 12 Марта) въ своихъ сужденіяхъ по представленію Министра Путей Сообщенія объ осуществленіи правительственнаго надзора надъ тарифами всѣхъ вообще прямыхъ сообщеній призналъ, что вмѣшательство Правительства въ тарифное дѣло желѣзнодорожныхъ обществъ вытекаетъ «изъ обязанности Правительства, какъ верховнаго охранителя и защитника законныхъ интересовъ страны и ея населенія и справедливаго посредника между тѣми изъ подобныхъ интересовъ, которые приходятъ во взаимное между



собою столкновение». Далѣ Государственный Совѣтъ полагалъ, что, согласно точному смыслу ст.ст. 2127 и 2132 Ч. 1, Т. X Свода Законовъ, дѣйствія всякаго рода товариществъ до той только поры признаются недоступными вмѣшательству правительственной власти, пока они не нарушаютъ закона или не наносятъ ущерба общественнымъ интересамъ. Въ противномъ же случаѣ Правительство не только имѣетъ право, но и обязано вмѣшаться и наложить на дѣйствія товариществъ запрещение, причемъ въ этомъ отнюдь не будетъ никакого посягательства на неприкосновенность уставовъ желѣзнодорожныхъ компаній, такъ какъ эти уставы никакъ не должны быть истолковываемы въ смыслѣ предоставленія компаніямъ привилегіи совершать беззаконія. На основаніи изложенныхъ соображеній Государственный Совѣтъ Высочайше утвержденнымъ 15 Іюня 1887 года мнѣніемъ своимъ призналъ, что Правительству принадлежитъ руководство дѣйствіями желѣзнодорожныхъ обществъ по установленію тарифовъ на перевозку пассажировъ и грузовъ съ цѣлью огражденія отъ ущерба казеннаго интереса, потребностей населенія, равно какъ нуждъ промышленности и торговли. Вмѣстѣ съ симъ Государственный Совѣтъ предоставилъ Министрамъ: Путей Сообщенія и Государственныхъ Имуществъ, Управляющему Министерствомъ Финансовъ и Государственному Контролеру войти въ ближайшее соображеніе вопроса о способахъ осуществленія правительственнаго надзора за желѣзнодорожными тарифами.

## 2. Законъ 8 Марта 1889 года.

Приведеннымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта вопросъ о вмѣшательствѣ государственной власти въ тарифное дѣло и о правительственномъ руководствѣ дѣйствіями желѣзнодорожныхъ обществъ по установленію тарифовъ былъ принципиально разрѣшенъ. Комитетъ Министровъ при



обсужденіи 5 Апрѣля 1888 года записки Министра Путей Сообщенія относительно утвержденія проекта провозныхъ платъ по Закавказской желѣзной дорогѣ въ тарифахъ прямыхъ Московско и Варшавско-Кавказскихъ сообщеній указываетъ на то, что означенное Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта, отъ 15 Іюня 1887 г., опубликованное въ установленномъ для законодательныхъ актовъ порядкѣ, съ своей стороны признаетъ не подлежащимъ сомнѣнію, что установленіе желѣзными дорогами всѣхъ вообще тарифовъ подчинено непосредственному надзору правительственной власти, независимо, отъ того, какія бы ни содержались по сему предмету постановленія въ частныхъ уставахъ того или другого желѣзнодорожнаго общества.

Такимъ образомъ дальнѣйшая дѣятельность Правительства должна была направиться къ созданію спеціальныхъ правительственныхъ органовъ для завѣдыванія тарифнымъ дѣломъ, а равно и къ выработкѣ правилъ, опредѣляющихъ способы правительственнаго воздѣйствія на желѣзнодорожные тарифы.

Прежде всего былъ разрѣшенъ вопросъ о томъ вѣдомствѣ, въ которомъ надлежало учредить спеціальныя органы для завѣдыванія желѣзнодорожными тарифами. Вопросъ этотъ былъ впервые затронутъ въ упомянутыхъ выше засѣданіяхъ Государственнаго Совѣта, отъ 28 Февраля и 12 Марта 1887 г. Государственный Совѣтъ, не считая возможнымъ согласиться съ предположеніями Министра Путей Сообщенія о возложеніи задачи осуществленія правительственнаго надзора надъ желѣзнодорожными тарифами на ввѣренное ему Министерство, и признавая, что успѣшное выполненіе этой задачи едва ли достижимо при устраненіи финансоваго вѣдомства отъ всякаго въ томъ участія, оставилъ этотъ вопросъ открытымъ. Засимъ, этотъ вопросъ обсуждался въ особомъ Совѣщаніи четырехъ Министровъ по вопросу о способахъ осуществленія правительственнаго надзора за желѣзнодорожными тарифами. Какъ



усматривается изъ журнала этого Совѣщанія, Министръ Путей Сообщенія полагалъ сосредоточить завѣдываніе тарифнымъ дѣломъ всецѣло во ввѣренномъ ему вѣдомствѣ, Министры же Финансовъ и Государственныхъ Имуществъ, а также Государственный Контролеръ признавали необходимымъ это завѣдываніе поручить Министерству Финансовъ. Наконецъ, вопросъ этотъ былъ разрѣшенъ 18 Ноября 1888 года Высочайшимъ повелѣніемъ Министру Путей Сообщенія, дабы правительственное руководство тарифами желѣзныхъ дорогъ было всецѣло передано въ вѣдомство Министерства Финансовъ.

Въ силу сего Высочайшаго повелѣнія и во исполненіе Высочайше утвержденнаго 15 Іюня 1887 года мнѣнія Государственнаго Совѣта на уваженіе сего Совѣта было внесено, за общимъ подписаніемъ Государственнаго Контролера Статсъ-Секретаря Д. Сольскаго, Министра Государственныхъ Имуществъ Статсъ-Секретаря М. Островскаго, Министра Путей Сообщенія Г. Паукера и Министра Финансовъ И. Вышнеградскаго, представленіе отъ 11 Января 1889 года (№ 208) по вопросу о способахъ осуществленія правительственнаго надзора за желѣзнодорожными тарифами и о необходимыхъ для сего личныхъ и денежныхъ средствахъ, съ приложеніемъ проекта Временнаго положенія о руководствѣ желѣзнодорожными тарифами и о надзорѣ за ними.

Какъ усматривается изъ означеннаго представленія, въ основу проектируемаго строя тарифныхъ учрежденій были приняты два руководящіе принципа: коллегіальность тарифныхъ учрежденій и приспособленіе ихъ къ срочному разрѣшенію тарифныхъ вопросовъ. Желѣзнодорожные тарифы затрогиваютъ совокупность столь разнообразныхъ интересовъ, что обсужденіе, а въ подлежащихъ случаяхъ и рѣшеніе тарифныхъ вопросовъ коллегіальнымъ порядкомъ, при участіи представителей различныхъ вѣдомствъ и учрежденій, болѣе близко знакомыхъ съ тѣми или другими изъ сказанныхъ интересовъ, представ-



ляетъ существенную гарантію правильнаго веденія тарифнаго дѣла. Однако, съ другой стороны, дѣло это во многихъ случаяхъ имѣетъ характеръ срочности. Для того, чтобы то или другое тарифное измѣненіе достигло преслѣдуемую цѣль, оно должно быть приведено въ исполненіе въ опредѣленный срокъ. При многочисленности тарифныхъ вопросовъ, зависящей отъ новизны дѣла, развитія желѣзнодорожной сѣти, а равно разнообразія мѣстныхъ условій, въ особенности обширныхъ государствъ, всѣ таковыя вопросы не могутъ безъ вредныхъ замедленій быть ведены тѣмъ порядкомъ, который неизбѣжно вызывается исключительно коллегіальнымъ обсужденіемъ и рѣшеніемъ и который вообще усиливаетъ замедленіе вмѣстѣ съ увеличеніемъ числа членовъ коллегіи. Въ виду сего для менѣе важныхъ тарифныхъ вопросовъ необходимо установить упрощенный порядокъ рѣшенія дѣлъ. Необходимость эта особенно настоятельна для столь обширной страны какъ Россія, съ ея многообразными мѣстными условіями. На основаніи изложенныхъ соображеній предположено было всѣ тарифныя вопросы, въ отношеніи способовъ ихъ рѣшенія, подраздѣлить на нѣсколько категорій: частныя вопросы меньшей важности разрѣшать безъ коллегіальнаго обсужденія; частныя вопросы большей важности обсуждать въ коллегіи изъ ограниченнаго числа членовъ; общіе тарифныя вопросы подвергать обсужденію въ особомъ Совѣтѣ съ довольно многочисленнымъ числомъ членовъ, и, наконецъ, тарифныя вопросы, измѣняющіе дѣйствующія узаконенія, независимо отъ коллегіальнаго обсужденія въ Совѣтѣ, представлять, въ установленномъ порядкѣ, на Высочайшее утвержденіе. Сообразно сему, для руководства тарифами русскихъ желѣзныхъ дорогъ и надзора за ними предположено было въ составѣ Министерства Финансовъ учредить: Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ, соотвѣтствующій Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, для разрѣшенія всѣхъ общихъ тарифныхъ вопросовъ и незначительной части частныхъ вопросовъ, Тарифный Комитетъ для



обсужденія и рѣшенія болѣе важныхъ частныхъ тарифныхъ вопросовъ, и Особенную Канцелярію по желѣзнодорожной части (Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ), на которую, кромѣ другихъ обязанностей, предположено было возложить рѣшеніе всѣхъ менѣе важныхъ и преимущественно срочныхъ частныхъ тарифныхъ вопросовъ, а также разработку и дѣлопроизводство по всѣмъ тарифнымъ дѣламъ.

Представленный на уваженіе Государственного Совѣта проектъ временнаго положенія о руководствѣ желѣзнодорожными тарифами и о надзорѣ за ними былъ подвергнутъ при разсмотрѣніи его въ Соединенныхъ засѣданіяхъ Департаментомъ Государственной Экономіи и Законовъ, отъ 26 Января и 1 Февраля 1889 года, нѣкоторымъ частичнымъ измѣненіямъ.

Окончательно выработанный проектъ Временнаго Положенія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и объ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ былъ удостоенъ 8 Марта 1889 года Высочайшаго утвержденія и былъ опубликованъ 20 Марта того же года во всеобщее свѣдѣніе въ Собр. Узакон. и Расп. Правительства (1889 года № 27 ст. 209). Положеніе это, получившее 7 Декабря 1892 года силу постоянного закона, продолжаетъ дѣйствовать съ незначительными лишь добавленіями и измѣненіями, о которыхъ будетъ сказано особо въ дальнѣйшемъ изложеніи, и по настоящее время.

Согласно сему положенію руководство дѣйствіями всѣхъ, открытыхъ для общаго пользованія, желѣзныхъ дорогъ по установленію тарифовъ принадлежитъ Правительству, въ цѣляхъ огражденія интересовъ населенія, промышленности, торговли и казны, и сосредоточивается въ органахъ Министерства Финансовъ: Совѣтѣ по тарифнымъ дѣламъ, Тарифномъ Комитетѣ и Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ (ст.ст. 1, 2 и 4). Руководство Правительства выражается: въ установленіи тарифныхъ нормъ; въ установленіи правилъ относительно составленія, введенія въ дѣйствіе, измѣненія и от-



мѣны тарифовъ; въ надзорѣ за неуклоннымъ соблюденіемъ упомянутыхъ нормъ и правилъ и въ принятіи мѣръ къ устраненію обнаруженныхъ отступленій; въ наблюденіи за тѣмъ, чтобы тарифы соответствовали указаннымъ выше цѣлямъ, а также въ разрѣшеніи вопросовъ по распредѣленію между желѣзными дорогами провозныхъ платъ и другихъ сборовъ, по устраненію соперничества и по взаимнымъ договорамъ дорогъ между собою или съ другими перевозочными предпріятіями, а равно частными обществами и лицами, въ тѣхъ частяхъ договоровъ, которыя касаются тарифовъ и направленія пассажировъ и грузовъ (ст. 3). Предположенія объ измѣненіи или дополненіи дѣйствующихъ тарифовъ, а также объ установленіи новыхъ тарифовъ, составляются желѣзными дорогами или съѣздами ихъ представителей по тарифнымъ дѣламъ, собираемыми по распоряженію или съ разрѣшенія Министра Финансовъ, и подчиняющимся устанавливаемымъ Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ правиламъ (ст. ст. 6 и 7). Указанныя предположенія желѣзныхъ дорогъ и съѣздовъ не могутъ быть приводимы въ дѣйствіе безъ разсмотрѣнія ихъ въ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ. Предположенія эти представляются Министерству Финансовъ съ подробнымъ объясненіемъ основаній, принятыхъ для составленія новаго тарифа. Отъ Министерства Финансовъ зависитъ пріостановить примѣненіе новаго тарифа, или указать условія его примѣненія, или вовсе отказать въ приведеніи его въ дѣйствіе. Если въ теченіе шести недѣль Министерствомъ не будетъ заявлено препятствій къ примѣненію тарифа, то онъ можетъ быть введенъ въ дѣйствіе такъ же, какъ въ томъ случаѣ, когда со стороны Министерства послѣдуетъ увѣдомленіе о согласіи его на примѣненіе тарифа (ст. 9). Если введеніе новаго или измѣненіе дѣйствующаго тарифа вызывается интересами населенія, торговли и промышленности или казны, то вопросы объ этомъ могутъ быть возбуждаемы, помимо желѣзныхъ дорогъ, правительственными вѣдомствами,



общественными учреждениями и существующими на основаніи утвержденныхъ правительствомъ уставовъ обществами, которыя имѣютъ цѣлью попеченіе о хозяйственныхъ интересахъ населенія и объ удовлетвореніи нуждъ торговли и промышленности (ст. 8). Въ тѣхъ случаяхъ, когда этимъ ходатайствамъ будетъ признано Министромъ Финансовъ необходимымъ дать дальнѣйшій ходъ, они передаются на предварительное обсужденіе тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, до коихъ они относятся, а въ случаѣ надобности и съѣздовъ представителей подлежащихъ желѣзныхъ дорогъ (ст. ст. 10 и 11). Состоявшіяся по тарифнымъ вопросамъ рѣшенія правительственныхъ учреждений по тарифнымъ дѣламъ обязательны для желѣзныхъ дорогъ, причемъ никакой новый тарифъ не можетъ быть введенъ въ дѣйствіе иначе, какъ при точномъ соблюденіи правилъ относительно составленія, публикаціи, введенія въ дѣйствіе и отмѣны тарифовъ (ст. ст. 12 и 13). Желѣзныя дороги и съѣзды ихъ представителей обязаны, по требованію Министерства Финансовъ, представлять всѣ имѣющіяся въ ихъ распоряженіи статистическія и иныя свѣдѣнія и данныя, необходимыя для разработки и рѣшенія тарифныхъ вопросовъ, а также предъявлять уполномоченнымъ Министерствомъ Финансовъ лицамъ книги и документы, необходимыя для провѣрки правильности дѣйствій желѣзныхъ дорогъ по установленію и примѣненію тарифовъ (ст. 14).

Среди устанавливаемыхъ закономъ 8 Марта 1889 г. тарифныхъ учреждений Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ является высшей тарифной инстанціей. Означенный Совѣтъ состоитъ <sup>1)</sup>, подъ предсѣдательствомъ Министра Финансовъ изъ его Товарища, Директоровъ Департаментовъ: Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ и б. Торговли и Мануфактуръ, двухъ членовъ отъ Министерства

<sup>1)</sup> Дальнѣйшія измѣненія въ составѣ Совѣта приведены въ главѣ III «Внутренняя организація Тарифныхъ учреждений и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ».



Путей Сообщенія, членовъ отъ Министерствъ: Финансовъ, Государственныхъ Имуществъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Государственнаго Контроля, по одному отъ каждаго, трехъ представителей земледѣльческой промышленности, двухъ представителей Торговли и Мануфактуръ, одного представителя горнозаводской промышленности и трехъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. всего изъ 19 членовъ (ст. 15). Члены отъ правительственныхъ вѣдомствъ назначаются Высочайшею властью по представленіямъ подлежащихъ Министровъ. Представители частныхъ желѣзныхъ дорогъ избираются общимъ съѣздомъ представителей оныхъ, съ утвержденія Министра Финансовъ, срокомъ на одинъ годъ, по прошествіи котораго могутъ быть выбраны вновь на слѣдующій годовой періодъ. Представители торговли и мануфактуръ, земледѣльческой и горнозаводской промышленности приглашаются также на годичный срокъ Министрами Финансовъ и Государственныхъ Имуществъ, по принадлежности, изъ свѣдущихъ лицъ и утверждаются Высочайшею властью (ст. 17).

Вѣдѣнію Совѣта по тарифныхъ дѣламъ подлежатъ: а) всеобщіе тарифные вопросы: установленіе правилъ относительно составленія, публикаціи, введенія въ дѣйствіе и отмѣны тарифовъ съ указаніемъ сроковъ, при семъ соблюдаемыхъ; установленіе правилъ относительно составленія, изданія и представленія тарифной статистики перевозки пассажировъ и грузовъ; составленіе правилъ для съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ по тарифнымъ вопросамъ, указаніе способовъ, какъ для устраненія соперничества желѣзныхъ дорогъ между собою и съ другими перевозочными предприятиями, такъ и для распределенія между ними желѣзнодорожныхъ сборовъ; составленіе предположеній о предѣльныхъ нормахъ для провозныхъ платъ<sup>1)</sup>; определеніе высшихъ раз-

<sup>1)</sup> Объ измѣненіи сего пункта, въ смыслѣ предоставленія Совѣту права превышать предѣльныя нормы, см. Главу 1 Части II.



мѣровъ дополнительныхъ и другихъ сборовъ; б) частные тарифные вопросы, по которымъ въ Тарифномъ Комитетѣ не состоялось рѣшенія, или которые будутъ переданы на рѣшеніе Совѣта Министромъ Финансовъ, а также частные тарифные вопросы, возбуждаемые правительственными вѣдомствами, если о разрѣшеніи ихъ въ Совѣтъ будетъ выражено, при самомъ возбужденіи вопроса, желаніе главныхъ начальниковъ сихъ вѣдомствъ, и в) возраженія желѣзныхъ дорогъ и ихъ сѣздовъ на распоряженія по тарифному дѣлу Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, если сіи возраженія находятся въ тѣсной связи съ потребностями населенія и нуждами промышленности и торговли (ст. 22).

58503  
Рѣшенія Совѣта, не вызывающія измѣненія дѣйствующихъ узаконеній, обращаются непосредственно къ исполненію, если рѣшеніе принято единогласно, или если рѣшеніе, касающееся общаго тарифнаго вопроса, принято по большинству голосовъ, причемъ всѣ присутствующіе члены отъ Министерствъ находятся въ большинствѣ и Министръ Финансовъ присоединится къ принятому большинствомъ рѣшенію, или если рѣшеніе, касающееся частнаго тарифнаго вопроса, принято большинствомъ голосовъ и Министръ Финансовъ присоединится къ мнѣнію большинства (ст. 26). Во всѣхъ остальныхъ случаяхъ рѣшенія Совѣта по тарифнымъ дѣламъ представляются черезъ Комитетъ Министровъ (нынѣ Совѣтъ Министровъ) на Высочайшее утвержденіе, за исключеніемъ лишь случая, когда по вопросамъ, не вызывающимъ измѣненія дѣйствующихъ узаконеній, не достигнутое въ Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ соглашеніе между представителями вѣдомствъ достигается дальнѣйшими сношеніями съ вѣдомствами, въ коемъ случаѣ это соглашеніе считается уже окончательнымъ рѣшеніемъ дѣла (ст.ст. 27 и 28).

Инстанціей для рѣшенія болѣе важныхъ частныхъ вопросовъ является Тарифный Комитетъ, состоящій подъ предсѣдательствомъ Директора Департамента Желѣзнодорожныхъ



Дѣль изъ двухъ членовъ отъ Министерства Финансовъ и по одному отъ Министерствъ Путей Сообщенія и Государственныхъ Имуществъ и отъ Государственного Контроля <sup>1)</sup> (ст. 29).

Рѣшенію Тарифнаго Комитета подлежатъ: важнѣйшіе изъ частныхъ тарифныхъ вопросовъ, находящихся въ прямой связи съ потребностями населенія и нуждами промышленности и торговли, частные тарифные вопросы, возбуждаемые правительственными вѣдомствами, о разрѣшеніи которыхъ въ Комитетѣ будетъ выражено, при самомъ возбужденіи вопроса, желаніе главныхъ начальниковъ сихъ вѣдомствъ, и тарифные вопросы меньшей важности, передаваемые на разсмотрѣніе Комитета Министромъ Финансовъ или вносимые въ Комитетъ по усмотрѣнію Директора Департамента желѣзнодорожныхъ дѣль (ст. 35).

Засѣданія Комитета назначаются предсѣдателемъ его по мѣрѣ надобности и накопленія дѣль и считаются состоявшимися, если въ нихъ присутствуютъ кромѣ Предсѣдателя не менѣе трехъ членовъ. Дѣла вносятся въ Комитетъ распоряженіемъ Предсѣдателя (ст. 34). Представители желѣзныхъ дорогъ, а равно уполномоченные отъ Съѣздовъ желѣзныхъ дорогъ, приглашаются въ засѣданія Комитета для личныхъ объясненій по дѣламъ, затрогивающимъ ихъ интересы, если заявили о томъ ходатайство или если это будетъ признано желательнымъ Предсѣдателемъ Комитета. При разсмотрѣніи въ Комитетѣ вопросовъ, возбужденныхъ правительственными вѣдомствами, въ засѣданія приглашаются съ совѣщательнымъ голосомъ представители сихъ вѣдомствъ. Неприбытіе приглашенныхъ представителей не останавливаетъ разсмотрѣнія и разрѣшенія вопроса въ Комитетѣ. Кромѣ того въ засѣданія Комитета могутъ быть приглашаемы для объясненій и другія лица, отъ которыхъ по свойству обсуждаемыхъ дѣль слѣдуетъ ожидать

<sup>1)</sup> Дальнѣйшія измѣненія въ составѣ Комитета приведены въ Главѣ III «Внутренняя организація Тарифныхъ учреждений и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣль».



полезныхъ свѣдѣній (ст.ст. 32 и 33). Всѣ дѣла въ Комитетѣ рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ и принятыя имъ рѣшенія обращаются къ исполненію, если таковыя не будутъ остановлены Министромъ Финансовъ для передачи дѣла на рѣшеніе Совѣта по тарифнымъ дѣламъ. Если же въ Комитетѣ не составится указаннаго большинства голосовъ, то рѣшеніе признается несостоявшимся и дѣло передается на рѣшеніе Совѣта по тарифнымъ дѣламъ (ст. 36).

Наконецъ, тарифной инстанціей для разрѣшенія болѣе маловажныхъ дѣлъ является Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, служащій въ то же время Канцеляріей Министерства Финансовъ по желѣзнодорожной части, такъ какъ въ Департаментъ поступаютъ не только дѣла, касающіяся желѣзнодорожныхъ тарифовъ, но и всѣ вообще дѣла по желѣзнодорожной части, подлежащія вѣдѣнію Министерства Финансовъ (ст. 37). На обязанности Департамента по тарифному отдѣлу возложено: дѣлопроизводство Совѣта по тарифнымъ дѣламъ и Тарифнаго Комитета; производство по сношеніямъ съ правительственными вѣдомствами, общественными учрежденіями, желѣзными дорогами, ихъ сѣздами, а также частными обществами и лицами; первоначальное разсмотрѣніе и обсужденіе представленій желѣзныхъ дорогъ и ихъ сѣздовъ объ измѣненіяхъ въ дѣйствующихъ тарифахъ и тарифныхъ вопросовъ, возбуждаемыхъ правительственными вѣдомствами, общественными учрежденіями и обществами; собраніе свѣдѣній и данныхъ по тарифному дѣлу и требованіе оныхъ отъ желѣзныхъ дорогъ; возбужденіе и разработка тарифныхъ предположеній, могущихъ способствовать осуществленію цѣлей правительственнаго руководства тарифами, а равно предположеній о мѣрахъ къ постепенному водворенію и къ постоянному поддержанію на желѣзныхъ дорогахъ тарифовъ, соотвѣтствующихъ какъ продовольственнымъ и торгово-промышленнымъ интересамъ, такъ и доходности желѣзнодорожной сѣти; разрѣшеніе частныхъ вопросовъ по



распредѣленію ставокъ между желѣзными дорогами въ тарифахъ прямыхъ сообщеній; рѣшеніе, согласно установленнымъ Советомъ по тарифнымъ дѣламъ нормамъ и правиламъ и въ предѣлахъ, опредѣляемыхъ Министромъ Финансовъ, частныхъ тарифныхъ вопросовъ; объявленіе желѣзнымъ дорогамъ распоряженій относительно новыхъ тарифовъ; надзоръ за неуклоннымъ соблюденіемъ тарифныхъ нормъ и правилъ относительно составленія, введенія въ дѣйствіе, примѣненія и отмены тарифовъ (ст. 38) <sup>1)</sup>.

Изъ изложенныхъ постановленій закона 8 Марта 1889 года явствуется, что законъ, опредѣляя способы правительственнаго воздѣйствія на желѣзнодорожные тарифы, имѣлъ въ виду установить не только правительственный надзоръ, но и прямое руководство дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ въ области тарифовъ. Устанавливаемые имъ предѣлы вмѣшательства Правительства въ тарифное дѣло настолько широки, что все управленіе тарифами всецѣло сосредоточивается въ рукахъ Правительства. За желѣзными дорогами и Съѣздами ихъ представителей остается роль первоначальной инстанціи по обсужденію тарифныхъ вопросовъ, инстанціи, однако, настолько компетентной, что безъ внесенія на ея разсмотрѣніе не можетъ послѣдовать рѣшенія по этимъ вопросамъ.

### **3. Внутренняя организація тарифныхъ учрежденій и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.**

По Высочайше утвержденному 8 Марта 1889 г. положенію о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и объ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ завѣдываніе тарифами Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ всецѣло возложено на Министерство Финансовъ,

<sup>1)</sup> Впослѣдствіи на обязанность Департамента возложено изданіе Сборника Тарифовъ Росс. жел. дорогъ и разработка и изданіе сводной статистики перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ и пассажировъ (см. Главу I части II).



въ лицѣ его органовъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, Тарифнаго Комитета и Совѣта по тарифнымъ дѣламъ.

Въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, согласно ст. 37 сего положенія, поступаютъ не только дѣла, касающіяся желѣзнодорожныхъ тарифовъ, но и всѣ вообще дѣла по желѣзнодорожной части, подлежащія вѣдѣнію Министерства Финансовъ. Въ прежнее время дѣла по желѣзнодорожной части разсматривались въ различныхъ учрежденіяхъ Министерства Финансовъ. Дѣла, касающіяся учета капиталовъ желѣзныхъ дорогъ, измѣненія уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, постройки новыхъ дорогъ, заказа подвижного состава и рельсовъ и т. п., были сосредоточены въ Особенной Канцеляріи по Кредитной Части. Дѣла, касающіяся смѣтъ вѣдомства Путей Сообщенія и желѣзныхъ дорогъ велись въ Департаментѣ Государственнаго Казначейства. Наконецъ, нѣкоторыя отдѣльныя дѣла передавались на разсмотрѣніе Департамента Торговли и Мануфактуръ. Съ возложеніемъ на Министерство Финансовъ руководства желѣзнодорожными тарифами было признано необходимымъ, чтобы всѣ желѣзнодорожные вопросы, насколько они касаются вѣдомства Министерства Финансовъ, въ цѣляхъ одновременной оцѣнки и единства взглядовъ, были сосредоточены въ одномъ учрежденіи—Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, руководимомъ лицами спеціально изучившими экономическую и финансовую сторону желѣзнодорожнаго дѣла.

Въ видахъ возможности привлеченія на службу по Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ опытныхъ лицъ, практически изучившихъ желѣзнодорожное дѣло, не стѣсняясь ихъ служебнымъ положеніемъ на государственной службѣ, установленными для Департамента закономъ 8 Марта 1889 года штатами допущены отступленія отъ требованія закона относительно опредѣленнаго соответствія между чиномъ и должностью, сыгравшія весьма серьезную роль, въ особенности въ первые годы по учрежденіи Департамента, въ дѣлѣ надлежащаго пополненія его



личнаго состава. Засимъ, по закону 9 Мая 1894 года штатное росписаніе Департамента было измѣнено въ томъ смыслѣ, что росписаніемъ этимъ были опредѣлены точнымъ числомъ лишь высшія должности, начиная съ V класса. Количество же другихъ установленныхъ по штату должностей, а также и количество отдѣленій не опредѣлено, а лишь были назначены на содержаніе этихъ должностей необходимыя денежныя средства въ общей суммѣ. Эта особенность, допуская образованіе новыхъ отдѣленій и увеличеніе или уменьшеніе количества тѣхъ или другихъ должностей въ составѣ Департамента, давала возможность сообразовать и приспособить внутреннюю организацію Департамента съ потребностями, вызываемыми возложенными на него обязанностями.

Сообразно самому роду занятій, возложенныхъ на Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ закономъ 8 Марта 1889 г., предметы вѣдѣнія Департамента были распределены между двумя отдѣлами, тарифнымъ и финансовымъ, непосредственное завѣдываніе коими было возложено въ отдѣльности на каждого изъ двухъ положенныхъ по штату Департамента Вице-Директоровъ, подъ главнымъ наблюденіемъ и руководствомъ Директора Департамента. Съ момента открытія дѣйствій Департамента финансовый отдѣлъ былъ образованъ въ составѣ двухъ отдѣленій, тарифный же отдѣлъ было предположено образовать изъ трехъ отдѣленій, съ распределеніемъ въ нихъ дѣлъ по тарифнымъ вопросамъ въ соотвѣтствіи съ тремя группами, на которыя была раздѣлена въ то время почти вся наша желѣзнодорожная сѣть въ отношеніи установленія прямыхъ сообщеній.

Однако, указанное распределеніе всѣхъ тарифныхъ вопросовъ между тремя отдѣленіями встрѣтило на первыхъ же порахъ существенныя затрудненія по отношенію къ вопросамъ, касающимся тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ. Хлѣбныя перевозки совершаются по всей сѣти желѣзныхъ дорогъ, не составляя принадлежности какихъ-либо отдѣльныхъ направленій, входящихъ въ ту или другую группу желѣзныхъ дорогъ. Тарифы



на перевозку хлѣбныхъ грузовъ затрогиваютъ сложные интересы главнѣйшей отрасли отечественной производительности — сельскаго хозяйства. Всякое измѣненіе въ условіяхъ сбыта и въ стоимости желѣзнодорожной перевозки одного земледѣльческаго района отражается на интересахъ другихъ районовъ, вслѣдствіе чего принятіе какихъ-либо тарифныхъ мѣръ должно исходить изъ тщательнаго изученія общихъ условій сельскаго хозяйства. Эти соображенія, а также необходимость немедленно приступить къ коренному пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ, требующему сложныхъ подготовительныхъ работъ по составленію обширныхъ матеріаловъ, повели къ образованію въ составѣ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ четвертаго тарифнаго отдѣленія подъ названіемъ — «Хлѣбное Отдѣленіе». На обязанности Хлѣбнаго Отдѣленія въ первые годы его дѣятельности, помимо громадныхъ работъ по упорядоченію находившихся въ крайне неудовлетворительномъ состояніи хлѣбныхъ тарифовъ, лежало изученіе условій сельскохозяйственной промышленности и хлѣбной торговли. Отдѣленіемъ собирались подробныя данныя о цѣнахъ на хлѣба на главнѣйшихъ внутреннихъ и международныхъ рынкахъ, о размѣрахъ морскихъ фрахтовъ и страховыхъ премій и т. п. По образованіи, согласно Высочайше утвержденному 14 Декабря 1892 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, особаго хлѣботорговаго отдѣла при Департаментѣ Торговли и Мануфактуръ эти дѣла были переданы въ вѣдѣніе означеннаго отдѣла и дѣятельность Хлѣбнаго Отдѣленія всецѣло сосредоточилась на разсмотрѣніи тарифныхъ вопросовъ. Послѣ произведенныхъ въ 1889, 1893 и 1896-7 годахъ общихъ пересмотровъ тарифовъ на хлѣбные грузы, окончательно выработавшихъ дѣйствующую понынѣ систему хлѣбныхъ тарифовъ, работы Хлѣбнаго Отдѣленія значительно уменьшились и свелись къ разрѣшенію текущихъ частныхъ вопросовъ. Въ виду сего, послѣ состоявшагося въ концѣ 1899 г. новаго распределенія по отдѣленіямъ предметовъ вѣдѣнія Департамента, съ



1 Января 1910 г. Хлѣбное Отдѣленіе было упразднено, а дѣлопроизводство по дѣламъ, касающимся тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, было передано во второе отдѣленіе Департамента.

Въ 1893 году, въ виду воспослѣдовавшаго Высочайшаго повелѣнія о передачѣ разработки и изданія статистики перевозокъ пассажировъ и грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, представилось необходимымъ образовать еще одно отдѣленіе въ составѣ Департамента для производства работъ по составленію и изданію сводной статистики перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ съ весьма обширнымъ личнымъ составомъ, большая часть коего состоитъ изъ служащихъ, занимающихся по вольному найму. Дѣятельность этого отдѣленія, вслѣдствіе значительнаго увеличенія желѣзнодорожной сѣти, съ каждымъ годомъ принимаетъ все большіе размѣры. Для характеристики этой дѣятельности можно указать на ежегодное изданіе сводной статистики перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ, составляющее болѣе 2.500 страницъ. Кромѣ подробной разработки перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ по отправленію и назначенію означенное изданіе содержитъ въ себѣ свѣдѣнія объ общихъ итогахъ перевозокъ хлѣба (по отдѣльнымъ категоріямъ), слѣдующихъ въ порты, пункты западной сухопутной границы и въ главнѣйшіе внутренніе пункты, съ распредѣленіемъ перевозокъ по поясамъ пробѣга. Общее же количество выпускаемыхъ статистическимъ отдѣленіемъ изданій составляетъ ежегодно около 30 тысячъ страницъ.

Въ томъ же 1893 г., въ виду Высочайшаго повелѣнія отъ 18 Декабря 1892 г. о передачѣ изданія Сборника Тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ изъ Общихъ Тарифныхъ Сѣздовъ въ вѣдѣніе Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, въ составѣ Департамента была образована особая Редакція Сборника Тарифовъ, на которую возложена, помимо редактированія Сборника Тарифовъ, и вся хозяйственная часть по этому изданію.

Въ 1895 г., въ виду воспослѣдовавшаго 6 Октября Вы-



сочайшаго повелѣнія о возложеніи на обязанность Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ составленія и изданія пособій и таблицъ кратчайшихъ тарифныхъ разстояній между станціями различныхъ желѣзныхъ дорогъ, при Департаментѣ было образовано особое дѣлопроизводство для исчисленія разстояній прямыхъ сообщеній. Настоятельная необходимость въ изданіи этихъ разстояній въ особенности обнаружилась послѣ того, какъ Тарифными учрежденіями было достигнуто значительное упрощеніе способовъ расчета провозныхъ платъ и развитіе перевозокъ прямыхъ сообщеній. Издававшіяся до этого времени частныя изданія Сборниковъ постанціонныхъ разстояній отличались существенными недостатками, заключавшимися въ отсутствіи единообразной системы исчисленія разстояній и группировки содержащагося въ этихъ изданіяхъ матеріала и, главнымъ образомъ, въ невозможности своевременнаго и параллельнаго внесенія въ нихъ необходимыхъ дополненій и исправленій. Съ переходомъ этого дѣла въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ были изданы и опубликованы въ Сборникѣ Тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ: Сборникъ тарифныхъ разстояній для перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, Сборникъ тарифныхъ разстояній для перевозки грузовъ въ товарныхъ поѣздахъ, таблицы поперстныхъ разстояній къ тарифу Кавказско-Закаспійскихъ сообщеній, а также и другія таблицы и пособия для исчисленія разстояній. Периодическія исправленія, дополненія и перепечатки всѣхъ этихъ изданій въ зависимости отъ измѣненій въ желѣзнодорожной сѣти являются предметомъ текущей дѣятельности этого дѣлопроизводства (IV Отдѣленіе).

Вопросы о сооруженіи новыхъ желѣзныхъ дорогъ, предварительно направленія ихъ въ высшія государственныя учрежденія, требовали отъ заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ правительственныхъ вѣдомствъ тщательнаго и подробнаго изученія и многочисленныхъ сношеній по выясненію и согласова-



нію мнѣній различныхъ отдѣльныхъ вѣдомствъ. Въ цѣляхъ возможнаго облегченія сложнаго порядка разсмотрѣнія этихъ дѣлъ въ 1896 году послѣдовало между правительственными вѣдомствами соглашеніе о разсмотрѣніи вопросовъ о сооруженіи новыхъ дорогъ въ особой междувѣдомственной комиссіи, которая и была образована при Министерствѣ Финансовъ, подъ названіемъ Комиссіи о новыхъ дорогахъ. Дѣлопроизводство по этой Комиссіи было сосредоточено въ VII Отдѣленіи Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, на обязанность коего была возложена подготовка всѣхъ необходимыхъ матеріаловъ и подробнаго доклада по каждому изъ разсматриваемыхъ въ Комиссіи вопросовъ. При увеличивающемся съ каждымъ годомъ числѣ ходатайствъ о выдачѣ концессій на постройку новыхъ желѣзныхъ дорогъ работа сего Отдѣленія является настолько сложной, что нормальнымъ составомъ Отдѣленія справиться съ ней не представляется возможнымъ. Въ виду сего было признано необходимымъ возложить обязанности докладчиковъ въ Комиссіи о новыхъ дорогахъ на имѣющихся по штату Департамента Чиновниковъ особыхъ порученій.

Въ 1898 году Министрами Финансовъ, Путей Сообщенія и Государственнымъ Контролеромъ было признано необходимымъ въ составъ мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ ввести, кромѣ уже существовавшихъ представителей Государственнаго Контроля, еще и представителей отъ Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія. Такое пополненіе состава мѣстныхъ управленій вызывалось тѣмъ соображеніемъ, что наиболѣе дѣйствительнымъ путемъ для правильной постановки завѣдыванія хозяйствомъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, при постоянномъ ростѣ казенной рельсовой сѣти и увеличивающихся требованіяхъ къ дорогамъ со стороны какъ частныхъ лицъ, такъ и государства, является усиленіе полномочій мѣстныхъ управленій при сохраненіи за центральными учрежденіями Министерства Путей Сообщенія лишь общаго руководитель-



ства дорогами какъ при ихъ эксплуатаціи, такъ и при постройкѣ. По всеподданнѣйшему докладу о таковыхъ предположеніяхъ Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ 24 Апрѣля 1898 года воспослѣдовало Высочайшее соизволеніе на назначеніе по числу мѣстныхъ управленій 19 непремѣнныхъ членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія и 19 членовъ отъ Министерства Финансовъ въ Совѣты означенныхъ управленій. Съ изданіемъ закона 3 Мая 1899 года о Временномъ учрежденіи Министерства Путей Сообщенія положеніе о членахъ отъ Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ въ Совѣтахъ мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ было введено въ составъ означеннаго закона. Согласно утвержденному Министромъ Финансовъ для дѣятельности членовъ отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтахъ мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ наказу, названныя лица состоятъ въ вѣдѣніи Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ и въ своихъ дѣйствіяхъ руководствуются указаніями и распоряженіями сего Департамента. Означеннымъ наказомъ на обязанности сихъ членовъ было отнесено: исполненіе отдѣльныхъ порученій Министра Финансовъ и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, изученіе раіона дороги въ экономическомъ отношеніи, наблюденіе за своевременнымъ поступленіемъ доходовъ дороги, надзоръ за выполненіемъ законоположеній и правилъ по расходованію эксплуатаціонныхъ и строительныхъ кредитовъ, наблюденіе за своевременнымъ и цѣлесообразнымъ способомъ снабженія дороги необходимыми матеріалами и содѣйствіе къ установленію на дорогѣ мѣропріятій, способствующихъ развитію желѣзнодорожныхъ перевозокъ. Возложеніе на Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ руководства столь обширной дѣятельностью членовъ отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтахъ мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, требующаго систематической переписки съ названными лицами, привело къ необходимости образовать въ составѣ



Департамента для дѣлопроизводства по сему дѣлу новое финансовое отдѣленіе (VI Отдѣленіе).

Такимъ образомъ, внутренняя организація Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ настоящее время представляется въ нижеслѣдующемъ видѣ. Тарифный отдѣлъ состоитъ изъ пяти отдѣленій и Редакціи Сборника Тарифовъ, финансовый же отдѣлъ изъ трехъ отдѣленій и Бухгалтеріи. Кромѣ того, въ составѣ Департамента находится Секретарская, Казначейская и Экзекуторская части, на которыя возложено завѣдываніе личнымъ составомъ, денежными средствами и имуществомъ Департамента.

Относительно происшедшихъ измѣненій въ составѣ Тарифнаго Комитета необходимо замѣтить, что по закону 8 Марта 1889 года составъ Тарифнаго Комитета состоялъ изъ шести членовъ: Директора Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, являющагося вмѣстѣ съ тѣмъ и Предсѣдателемъ Тарифнаго Комитета, двухъ членовъ отъ Министерства Финансовъ и по одному члену отъ Министерства Путей Сообщенія, Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ и Государственнаго Контроля. Однако, вскорѣ, а именно въ 1891 году Высочайше утвержденнымъ 8 Января мнѣніемъ Государственнаго Совѣта <sup>1)</sup> было признано необходимымъ пополнить составъ Тарифнаго комитета еще однимъ членомъ отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ. Засимъ, послѣ образованія въ 1903 году Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ былъ включенъ въ составъ Комитета членъ отъ этого Управленія и третій членъ отъ Министерства Финансовъ. По воспослѣдовавшему Высочайшему Указу Правительствующему Сенату, отъ 27 Октября 1905 года <sup>2)</sup> объ образованіи особаго Министерства Торговли и Промышленности Тарифныя учрежденія повелѣно было передать въ вѣдѣніе означеннаго Министерства. Этимъ закономъ никакого перерас-

<sup>1)</sup> Собраніе Узак. и Расп. Правительства за 1891 г., № 18, ст. 172.

<sup>2)</sup> Собраніе Узак. и Расп. Правительства за 1905 г., № 198, ст. 1670.



предѣленія состава коллегіальныхъ тарифныхъ учреждений не было произведено. Однако вскорѣ, въ виду встрѣтившихся неудобствъ сосредоточенія всего обширнаго тарифнаго дѣла, затрогивающаго разнообразныя стороны государственной жизни, въ Министерствѣ Торговли и Промышленности, коему ближайшимъ образомъ ввѣрены одни только интересы торговли и промышленности, Высочайшимъ Указомъ Правительствующему Сенату отъ 29 Марта 1906 года <sup>1)</sup> было признано необходимымъ оставить Тарифныя учреждения въ составѣ Министерства Финансовъ, причемъ было опредѣлено, что въ составѣ Тарифнаго Комитета и Совѣта по тарифнымъ дѣламъ должно быть по два члена отъ Министерства Финансовъ и по два члена отъ Министерства Торговли и Промышленности. Такимъ образомъ, въ настоящее время Тарифный Комитетъ состоитъ изъ девяти членовъ: Директора Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, являющагося Предсѣдателемъ Тарифнаго Комитета, двухъ членовъ отъ Министерства Финансовъ, двухъ членовъ отъ Министерства Торговли и Промышленности и по одному члену отъ Министерствъ Путей Сообщенія и Внутреннихъ Дѣлъ и отъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія и Государственнаго Контроля.

Согласно закону 8 Марта 1889 г. первоначальный составъ въ Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ состоялъ изъ 19 членовъ: Министра Финансовъ, являющагося Предсѣдателемъ Совѣта, Товарища Министра Финансовъ, Директоровъ Департаментовъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ и Торговли и Мануфактуръ, двухъ членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія и по одному члену отъ Министерствъ: Финансовъ, Государственныхъ Имуществъ и Внутреннихъ Дѣлъ и Государственнаго Контроля, трехъ представителей земледѣльческой промышленности, двухъ представителей торговли и мануфактуръ, одного представителя горно-заводской промышленности и трехъ представителей частныхъ

<sup>1)</sup> Собраніе Узак. и Расп. Правительства за 1906 г., № 80, ст. 507.



желѣзныхъ дорогъ. Въ 1891 году Высочайше утвержденнымъ 21 Мая с. г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта въ составъ Совѣта по тарифнымъ дѣламъ включенъ представитель отъ Министерства Императорскаго Двора и Удѣловъ <sup>1)</sup>. Въ 1903 году, по учрежденіи Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ, составъ Совѣта былъ пополненъ, на основаніи закона 10 Іюня с. г., членомъ отъ этого Управленія и представителемъ отъ мореходной промышленности <sup>2)</sup>. Засимъ, по образованіи Министерства Торговли и Промышленности Высочайшимъ указомъ Правительствующему Сенату, отъ 29 Марта 1906 года въ Совѣтъ назначены два члена отъ этого Министерства <sup>3)</sup>, должности же представителя въ Совѣтѣ отъ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ и одного представителя отъ Министерства Финансовъ (Директора Департамента Торговли и Мануфактуръ) упразднены. Такимъ образомъ, въ настоящее время Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ состоитъ изъ 22 членовъ (12 представителей вѣдомствъ и 10 представителей частныхъ интересовъ): Предсѣдателя—Министра Финансовъ, Товарища Министра Финансовъ, Директора Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, двухъ членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія, двухъ членовъ отъ Министерства Торговли и Промышленности, по одному члену отъ Министерствъ: Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Императорскаго Двора и Удѣловъ, Государственнаго Контроля и Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, трехъ представителей земледѣльской промышленности, двухъ представителей торговли и мануфактуръ, одного представителя горнозаводской и одного представителя мореходной промышленности и трехъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

---

<sup>1)</sup> Собраніе Узак. и Расп. Правительства за 1891 г., № 68, ст. 706.

<sup>2)</sup> Собраніе Узак. и Расп. Правительства за 1903 г., № 62, ст. 700.

<sup>3)</sup> Собраніе Узак. и Расп. Правительства за 1906 г., № 80, ст. 507.



## II. Дѣятельность Департамента Желѣзнодорожных Дѣлъ по тарифному отдѣлу.

Съ изданіемъ закона 8 Марта 1889 г. образованныя въ составѣ Министерства Финансовъ Тарифныя учрежденія могли приступить къ обширной и сложной работѣ по упорядоченію дѣйствующихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Тарифы эти находились въ крайне неудовлетворительномъ состояніи. Сложность, запутанность, непостоянство и многочисленность разнообразныхъ табличныхъ тарифовъ, дѣйствовавшихъ на отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогахъ, доходили до такой степени, что разобратся въ нихъ было болѣе чѣмъ затруднительно. Въ виду сего отъ Тарифныхъ учреждений потребовалось много энергіи и труда, чтобы справиться съ этой громадной работой. Дѣятельность Тарифныхъ учреждений въ первоначальный періодъ ихъ существованія по самому существу дѣла должна была пойти по нижеслѣдующимъ двумъ направленіямъ. Прежде всего, необходимо было создать дальнѣйшія условія для обезпеченія возможности осуществленія предначертанныхъ закономъ 8 Марта 1889 г. началъ правительственнаго руководства желѣзнодорожными тарифами путемъ изданія различныхъ положеній и правилъ въ дополненіе и развитіе этого закона. Засимъ, необходимо было приступить къ коренной реформѣ и пересмотру всѣхъ дѣйствовавшихъ на сѣти тарифовъ. Въ виду сего представляется цѣлесообразнымъ распределить дальнѣйшее изложеніе дѣятельности Тарифныхъ учреждений, согласно съ ука-



заннымъ, на двѣ отдѣльныя главы: 1) положенія и правила, установленныя въ дополненіе и развитіе закона 8 Марта 1889 года, и 2) обзоръ главнѣйшихъ мѣропріятій Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ и Тарифныхъ учрежденій по реформѣ дѣйствовавшихъ на сѣти тарифовъ и по пересмотру тарифовъ на отдѣльные массовые грузы.

### **1. Положенія и правила, установленныя въ дополненіе и развитіе Закона 8 Марта 1889 года.**

Дѣятельность Тарифныхъ учрежденій въ области обезпеченія дѣйствительной возможности правительственнаго руководства тарифнымъ дѣломъ, въ цѣляхъ направленія его въ общегосударственныхъ интересахъ, сводилась къ принятію нижеслѣдующихъ мѣръ тарифнаго характера.

Вскорѣ послѣ изданія закона 8 Марта 1889 года оказалось, что несмотря на установленіе положеніемъ о желѣзнодорожныхъ тарифахъ весьма широкихъ предѣловъ правительственнаго воздѣйствія на тарифное дѣло нашихъ желѣзныхъ дорогъ, дороги эти все-таки противодѣйствовали осуществленію нѣкоторыхъ правительственныхъ мѣропріятій въ области тарифовъ. Такъ какъ по закону предположенія Правительства объ установленіи или измѣненіи тарифовъ должны обязательно передаваться на обсужденіе желѣзныхъ дорогъ или ихъ Сѣздовъ, то желѣзныя дороги, въ случаѣ несочувствія ихъ предположенной мѣрѣ, не представляли своего заключенія по данному вопросу въ теченіе весьма продолжительнаго времени. Кромѣ того, желѣзныя дороги иногда задерживали опубликованіе тарифной мѣры, утвержденной уже Правительствомъ въ установленномъ порядкѣ. Въ цѣляхъ предотвращенія возможности такихъ дѣйствій со стороны желѣзныхъ дорогъ основныя начала положенія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ были пополнены на основаніи Высочайше утвержденного 12 Августа 1889 года



постановленія Комитета Министровъ <sup>1)</sup> слѣдующими опредѣленіями: «Когда какая-либо желѣзная дорога или Съѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ въ назначенный Министерствомъ Финансовъ срокъ не представятъ затребованнаго симъ Министерствомъ проекта тарифа или не опубликуютъ тарифа, въ установленномъ порядкѣ предложеннаго ко введенію въ дѣйствіе или утвержденнаго, а между тѣмъ Министромъ Финансовъ будетъ признано, что введеніе новаго или измѣненіе дѣйствующаго желѣзнодорожнаго тарифа вызывается одною изъ цѣлей, указанныхъ въ законѣ (ст. 2), то составленіе соотвѣтствующихъ тарифовъ лежитъ на обязанности Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ. По утвержденіи сихъ тарифовъ и условій ихъ примѣненія въ установленномъ закономъ порядкѣ Тарифнымъ Комитетомъ, Министръ Финансовъ представляетъ Правительствующему Сенату о надлежащемъ распубликованіи означенныхъ выше тарифовъ и условій въ Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства. Составленные и опубликованные въ порядкѣ, указанномъ въ сей статьѣ, тарифы признаются обязательными какъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ и для лицъ, пользующихся ихъ услугами».

Въ томъ же 1889 г. Министромъ Финансовъ были утверждены (29 Марта) «временныя правила относительно составленія, публикаціи, введенія въ дѣйствіе и отмѣны тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія, съ указаніемъ сроковъ при семъ соблюдаемыхъ». По открытіи Тарифныхъ учрежденій правила эти были пересмотрѣны Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ и утверждены имъ 20 Октября 1889 года <sup>2)</sup>, въ качествѣ постоянныхъ обязательныхъ правилъ. Въ указанныхъ правилахъ весьма подробно предусмотрѣнъ порядокъ составленія желѣзными дорогами пред-

<sup>1)</sup> Собр. Узак. и Расп. Правительства за 1889 г., № 101, стр. 844.

<sup>2)</sup> Собр. Узак. и Расп. Правительства за 1889 г., № 146, ст. 1167.



положеній объ измѣненіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ и порядокъ опубликованія и введенія ихъ въ дѣйствіе. Съ этого времени устанавливается обязательное требованіе, безъ выполненія коего ни одно изъ тарифныхъ измѣненій не можетъ имѣть силы, о предварительномъ опубликованіи въ полномъ объемѣ всѣхъ вводимыхъ желѣзными дорогами тарифовъ, разрѣшенныхъ къ примѣненію Тарифными учрежденіями, въ особомъ изданіи «Сборникъ Тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ», издававшемся первоначально Общимъ Тарифнымъ Съѣздомъ, а впослѣдствіи, на основаніи Высочайшаго повелѣнія отъ 18 Декабря 1892 года, перешедшемъ въ вѣдѣніе Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ <sup>1)</sup>. Такимъ образомъ этими правилами была устранена возможность произвольнаго взиманія желѣзными дорогами какихъ-либо сборовъ съ лицъ, пользующихся ихъ услугами и вполнѣ обеспеченъ одинъ изъ важнѣйшихъ принциповъ правильной постановки тарифнаго дѣла—публичность тарифовъ. До 1906 года настоящія правила дѣйствовали безъ какихъ-либо измѣненій и дополненій. Въ этомъ же году они были кореннымъ образомъ переработаны Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ, коимъ 17 Января 1906 года <sup>2)</sup> были утверждены новыя правила, нѣсколько видоизмѣненные засимъ въ 1911 г. Въ основу этихъ новыхъ правилъ было положено стремленіе придать большую устойчивость желѣзнодорожнымъ тарифамъ. Съ этой цѣлью былъ удлиненъ срокъ введенія тарифовъ послѣ ихъ опубликованія до шести недѣль и была установлена періодичность переизданія главнѣйшихъ тарифныхъ изданій. Конечно, въ особо важныхъ случаяхъ могли быть допускаемы исключенія отъ принятаго порядка, но не иначе какъ съ разрѣшенія Министра Финансовъ или Тарифнаго Комитета.

До подчиненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ правитель-

<sup>1)</sup> Собр. Узак. и Расп. Правительства за 1893 г., № 1, ст. 4.

<sup>2)</sup> Собр. Узак. и Расп. Правительства за 1906 г., № 111, ст. 647.



ственному руководительству Съезды представителей русских желѣзныхъ дорогъ по тарифнымъ вопросамъ представляли изъ себя самостоятельную рѣшающую тарифную инстанцію. Рѣшенія Съездовъ, касающіяся интересовъ нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, почитались состоявшимися только въ случаѣ согласія всѣхъ заинтересованныхъ желѣзныхъ дорогъ. Такое положеніе создавало значительныя затрудненія для развитія перевозокъ прямого сообщенія, такъ какъ весьма часто одна изъ транзитныхъ дорогъ, хотя бы участвующая въ данномъ прямомъ сообщеніи весьма короткимъ протяженіемъ, или совершенно отказывалась войти въ прямое сообщеніе, или предъявляла къ дорогамъ такія большія требованія по уплатѣ провозныхъ платъ за свое протяженіе, на которыя остальные дороги въ своихъ коммерческихъ интересахъ не могли согласиться. Въ виду сего вопросъ о правильной организаціи желѣзнодорожныхъ Съездовъ, а также вопросъ о распредѣленіи провозныхъ платъ между дорогами, участвующими въ перевозкѣ, съ самаго образованія Тарифныхъ Учрежденій озабочивалъ Министерство Финансовъ.

Уже закономъ 8 Марта 1889 года были опредѣлены новыя начала организаціи Съездовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ по тарифнымъ вопросамъ. Этимъ закономъ дѣятельность Съездовъ была ограничена лишь правомъ составленія предположеній объ установленіи и измѣненіи тарифовъ и представленія тарифнымъ учрежденіямъ заключеній по всѣмъ возникающимъ, помимо желѣзныхъ дорогъ, тарифнымъ вопросамъ. Въ томъ же году Министромъ Финансовъ были утверждены временныя правила для тарифныхъ Съездовъ, пересмотрѣнные и утвержденныя за симъ Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ въ засѣданіяхъ 12 Января и 23 Іюня 1893 года въ качествѣ постоянныхъ правилъ, которыя и дѣйствуютъ до настоящаго времени. Съезды представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ по тарифнымъ вопросамъ созываются по распо-

\*



ряженію или съ разрѣшенія Министерства Финансовъ. По принятому порядку Съѣзды собираются ежемѣсячно, за исключеніемъ двухъ лѣтнихъ мѣсяцевъ. На засѣданіяхъ ихъ, помимо представителей желѣзныхъ дорогъ, присутствуютъ съ правомъ совѣщательнаго голоса представители правительственныхъ вѣдомствъ, а также и представители заинтересованныхъ общественныхъ учрежденій и обществъ, существующихъ на основаніи утвержденныхъ для нихъ Правительствомъ уставовъ и имѣющихъ цѣлью попеченіе о хозяйственныхъ интересахъ населенія или объ удовлетвореніи нуждъ торговли и промышленности. Кромѣ того Съѣздамъ предоставлено право приглашать въ свои засѣданія вообще компетентныхъ лицъ для разъясненія тѣхъ или другихъ спеціальныхъ вопросовъ.

Что же касается мѣропріятій для установленія справедливаго распредѣленія между отдѣльными желѣзными дорогами провозныхъ платъ по перевозкамъ прямого сообщенія, слабое развитіе каковыхъ перевозокъ въ прежнее время объяснялось не столько дороговизной провозныхъ платъ, сколько отсутствіемъ какихъ-либо опредѣленныхъ началъ для распредѣленія ихъ между отдѣльными дорогами, то необходимо отмѣтить, что еще при разсмотрѣніи въ высшихъ государственныхъ установленіяхъ положенія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ было обращено особое вниманіе на этотъ вопросъ, и Государственный Совѣтъ призналъ тогда же необходимымъ обратить особое вниманіе Министра Финансовъ на необходимость неуклонно стремиться къ скорѣйшей разработкѣ твердыхъ основаній для распредѣленія провозныхъ платъ между желѣзными дорогами, имѣя въ виду постепенное приближеніе къ пропорціональности между проходимыми грузомъ по дорогамъ разстояніями и причитающимися этимъ дорогамъ долями провозной платы. Осуществленіе этой руководящей идеи было положено въ основаніе всѣхъ мѣропріятій Тарифныхъ учрежденій по настоящему вопросу. Въ 1889 году



Министерствомъ Финансовъ были выработаны временныя правила распределенія провозныхъ платъ между желѣзными дорогами по перевозкамъ грузовъ прямого сообщенія. Затѣмъ, въ 1891 году были изданы новыя временныя правила, замѣненные въ 1893 году постоянными правилами, утвержденными Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ <sup>1)</sup>. Эти постоянныя правила въ 1896 и 1901 годахъ были подвергнуты частичнымъ дополненіямъ и измѣненіямъ. Въ результатѣ сихъ работъ принципъ распределенія провозныхъ платъ между отдѣльными желѣзными дорогами пропорціонально пробѣгамъ грузовъ по каждой изъ нихъ сталъ служить общимъ правиломъ для распределенія долей провозныхъ платъ по отправкамъ грузовъ въ прямыхъ сообщеніяхъ. Немногія исключенія изъ этого общаго правила сдѣланы лишь для перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ, при каковыхъ перевозкахъ дороги отправительницы пользуются извѣстной премировкой. Всѣ расчеты желѣзныхъ дорогъ по перевозкамъ въ прямыхъ сообщеніяхъ совершаются нынѣ при посредствѣ Государственнаго Банка, на основаніи особаго, вступившаго въ силу съ 1 Августа 1893 г. соглашенія о порядкѣ взаимныхъ расчетовъ желѣзныхъ дорогъ по перевозкамъ прямого сообщенія.

Дальнѣйшей организаціонной мѣрой, предпринятой Тарифными учрежденіями, явилась выработка правилъ относительно составленія и представленія статистическихъ данныхъ о перевозкахъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Для правильной постановки тарифнаго дѣла означенныя статистическія данныя представляются безусловно необходимыми. Между тѣмъ, вслѣдствіе раздробленности желѣзнодорожной сѣти между многочисленными обществами, статистика желѣзнодорожныхъ перевозокъ отличалась крайнимъ разнообразіемъ въ способахъ ея разработки. Въ виду сего Министерствомъ Финансовъ еще

<sup>1)</sup> Собр. Узак. и Расп. Правительства за 1893 г., № 52, стр. 436.



въ 1889 году были разработаны временныя правила относительно составленія, изданія и представленія статистики перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ <sup>1)</sup>. Согласно этимъ правиламъ, дѣйствующимъ съ нѣкоторыми дополненіями и измѣненіями до настоящаго времени, желѣзныя дороги обязаны составлять статистику перевозокъ по своимъ линіямъ на опредѣленныхъ, однообразныхъ для всей сѣти основаніяхъ, по особой статистической номенклатурѣ. Составленныя желѣзными дорогами статистическія данныя должны были направляться въ образованный при Общихъ Сѣздахъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ статистическій отдѣлъ, который и разработывалъ сводную статистику перевозокъ главнѣйшихъ грузовъ по всей желѣзнодорожной сѣти. Однако, по самому существу дѣятельности тарифныхъ учрежденій представлялось необходимымъ сосредоточить разработку статистики желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, дабы при разсмотрѣніи тѣхъ или другихъ тарифныхъ вопросовъ возможно было безотлагательно освѣтить данный вопросъ соответствующими статистическими данными, разработанными по извѣстной, отвѣчающей цѣли, системѣ. Вслѣдствіе сего по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ 1 Іюля 1893 года послѣдовало Высочайшее соизволеніе <sup>2)</sup> на передачу разработки и изданія статистики перевозокъ пассажировъ и грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, въ коемъ и было образовано особое статистическое отдѣленіе для разработки и изданія сводной статистики перевозокъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ пассажировъ и грузовъ.

Въ томъ же 1889 г. Министерствомъ Финансовъ были приняты мѣры къ урегулированію взаимнаго соперничества между желѣзными дорогами по привлеченію грузовъ, такъ какъ таковое соперничество являлось одной изъ важнѣйшихъ причинъ

<sup>1)</sup> Собр. Узак. и Расп. Правительства за 1889 г., № 111, ст. 949.

<sup>2)</sup> Собр. Узак. и Расп. Правительства за 1893 г., № 125, ст. 1029.



неудовлетворительнаго состоянія нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ до подчиненія ихъ правительственному руководительству. Вызываемое этимъ соперничествомъ чрезмѣрное пониженіе провозныхъ платъ въ нѣкоторыхъ сообщеніяхъ приводило къ крайней неуравнительности желѣзнодорожныхъ тарифовъ по отдѣльнымъ производительнымъ раіонамъ страны и наносило весьма существенный ущербъ казнѣ по гарантіи капиталовъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Вслѣдствіе сего уже 5 Августа 1889 г. Министерствомъ Финансовъ были установлены временныя правила относительно общихъ способовъ устраненія соперничества между желѣзными дорогами по перевозкѣ грузовъ. По этимъ правиламъ Тарифнымъ учрежденіямъ были предоставлены слѣдующіе общіе способы для устраненія соперничества: а) установленіе въ различныхъ направленіяхъ равныхъ или соразмѣрныхъ тарифовъ; б) соотвѣтствующее распредѣленіе грузовъ по тѣмъ или другимъ направленіямъ, и в) соотвѣтствующее распредѣленіе между соперничающими направленіями выручки отъ перевозки грузовъ въ томъ или другомъ направленіи. Объемъ и порядокъ примѣненія указанныхъ способовъ опредѣляются совокупностью условій, вліяющихъ на передвиженіе грузовъ въ томъ или другомъ направленіи, и должны соотвѣтствовать степени способности каждаго отдѣльнаго направленія къ фактическому совершенію перевозокъ, съ принятіемъ во вниманіе разности протяженій соперничающихъ направленій, выгоды условій передвиженія по нимъ грузовъ въ интересахъ населенія, промышленности, торговли и казны и отношенія количества перевозокъ къ числу направленій. Тарифныя учрежденія въ своей дѣятельности по установленію тарифовъ въ различныхъ направленіяхъ всегда руководствовались первымъ изъ указанныхъ способовъ устраненія соперничества, т. е. установленіемъ соразмѣрныхъ или равныхъ тарифовъ. Что касается двухъ другихъ способовъ, то въ тарифной практикѣ они примѣнялись главнымъ образомъ



въ заграничныхъ сообщеніяхъ (дѣленіе грузовъ въ прежнее время черезъ разные пограничные пункты), во внутреннихъ же сообщеніяхъ сравнительно рѣдко, только въ особо исключительныхъ случаяхъ.

Среди мѣропріятій организаціоннаго характера существенное значеніе имѣетъ Высочайше утвержденное 3 Мая 1893 года мнѣніе Государственнаго Совѣта о порядкѣ установленія тарифовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Этимъ закономъ было установлено, что тарифы, касающіеся одновременно какъ казенной, такъ и частной желѣзнодорожной сѣти, вводятся въ дѣйствіе порядкомъ, предусмотрѣннымъ закономъ 8 Марта 1889 года, а тарифы, относящіеся исключительно къ линіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, послѣ разсмотрѣнія ихъ тарифными органами, вводятся въ дѣйствіе по распоряженію Министерства Финансовъ. Такимъ образомъ настоящимъ закономъ закрѣплено за Министерствомъ Финансовъ право окончательнаго рѣшенія по установленію тарифовъ на казенной желѣзнодорожной сѣти.

Въ заключеніе обзора принятыхъ Тарифными учрежденіями мѣръ организаціоннаго характера необходимо привести послѣдовавшее въ 1894 г. дополненіе закона 8 Марта 1889 г. постановленіями относительно расширенія компетенціи Совѣта по тарифнымъ дѣламъ новымъ правомъ установленія тарифовъ, превышающихъ указанная въ отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ уставахъ предѣльныя ставки. Закономъ 8 Марта 1889 г. Совѣту по тарифнымъ дѣламъ было предоставлено лишь право составленія и выработки предположеній о необходимыхъ измѣненіяхъ въ уставныхъ предѣльныхъ нормахъ, самое же разрѣшеніе этихъ вопросовъ отнесено къ вѣдѣнію Комитета Министровъ, при условіи утвержденія его рѣшеній Высочайшею властью. Такимъ образомъ тарифный законъ не внесъ какихъ-либо измѣненій въ порядокъ разсмотрѣнія вопросовъ о предѣльныхъ нормахъ, сохранивъ цѣликомъ предусмотрѣнный боль-



шинствомъ уставовъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ порядокъ. Необходимо отмѣтить, что вопросу о возможности въ отдѣльныхъ случаяхъ повышать предѣльныя нормы не придавалось вначалѣ особаго значенія, такъ какъ главная забота Правительства была направлена къ уничтоженію вредныхъ послѣдствій соперничества желѣзныхъ дорогъ между собою путемъ чрезмѣрнаго пониженія тарифовъ. Однако, въ теченіи первыхъ же годовъ дѣятельности Тарифныхъ учрежденій обнаружилось, что предѣльныя нормы для нѣкоторыхъ категорій грузовъ представляются крайне низкими и неуравнительными на разныхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ и повышеніе ихъ въ отдѣльныхъ случаяхъ отвѣчаетъ не только интересамъ желѣзнодорожнаго транспорта, но и экономическимъ условіямъ народнаго хозяйства. Въ виду сего по представленію Министра Финансовъ Высочайше утвержденнымъ 20 Декабря 1894 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта Совѣту по тарифнымъ дѣламъ было предоставлено право «разрѣшать примѣненіе на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ провозныхъ платъ, превышающихъ предѣльныя тарифныя ставки, указанныя въ уставахъ обществъ, коимъ сіи дороги принадлежатъ». Съ установленіемъ сего положенія Тарифныя учрежденія были освобождены отъ послѣдняго ограниченія, стѣсняющаго свободу ихъ дѣйствій въ области тарифовъ, и съ этого времени желѣзнодорожные тарифы могли устанавливаться внѣ всякой зависимости отъ уставныхъ предѣльныхъ нормъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

## **2. Обзоръ главнѣйшихъ мѣропріятій Тарифныхъ учреждений и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ по реформѣ дѣйствовавшихъ на сѣти тарифовъ и по пересмотру тарифовъ на отдѣльные массовые грузы.**

Въ теченіи двадцатипятилѣтняго существованія Тарифныхъ учреждений характеръ дѣятельности ихъ долженъ былъ видоизмѣняться въ зависимости отъ происходившихъ за это время



перемѣнъ въ экономическихъ условіяхъ народнаго хозяйства и въ финансовомъ положеніи желѣзныхъ дорогъ. Вслѣдствіе сего представляется цѣлесообразнымъ, прежде чѣмъ приступить къ обзору отдѣльныхъ мѣропріятій тарифныхъ учрежденій по пересмотру дѣйствовавшихъ на сѣти тарифовъ, изложить въ краткихъ чертахъ характеръ дѣятельности этихъ учрежденій за этотъ періодъ времени.

*Общій характеръ дѣятельности Тарифныхъ учрежденій.*

Въ первое десятилѣтіе послѣ изданія закона 8 Марта 1889 г. дѣятельность Тарифныхъ учрежденій носила по преимуществу преобразовательный характеръ. Помимо изложенныхъ выше мѣропріятій по изданію положеній и правилъ въ развитіе закона 8 Марта 1889 г. и по выработкѣ основаній дѣйствующей тарифной системы, Тарифныя учрежденія должны были предпринять коренной пересмотръ всѣхъ дѣйствовавшихъ на сѣти желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Необходимо было внести порядокъ и систему въ безконечное множество тарифовъ и правилъ ихъ примѣненія, создавшихся въ теченіи многихъ лѣтъ на каждой отдѣльной дорогѣ подъ вліяніемъ соперничества между дорогами и чисто мѣстныхъ и случайныхъ условій и потребностей каждой изъ нихъ. При этомъ, однако, Тарифныя учрежденія постоянно имѣли въ виду, что, несмотря на существенные недостатки дѣйствовавшихъ на сѣти желѣзнодорожныхъ тарифовъ, главнѣйшіе производительные раіоны и потребительные центры успѣли до нѣкоторой степени приспособиться къ созданнымъ этими тарифами условіямъ. Болѣе того, вызванное соперничествомъ между дорогами чрезмѣрное пониженіе тарифовъ на той или другой дорогѣ содѣйствовало въ отдѣльныхъ случаяхъ возникновенію и значительному развитію въ раіонахъ этихъ дорогъ извѣстныхъ производствъ. Вслѣдствіе сего крутая ломка сложившихся уже тарифныхъ соотношеній могла бы привести къ совершенно нежелательнымъ послѣдствіямъ, въ смыслѣ серьезныхъ измѣненій въ отдѣльныхъ отрасляхъ производства и въ распредѣленіи ихъ по отдѣльнымъ раіонамъ.



Въ виду сего Тарифныя учрежденія признали необходимымъ въ общихъ чертахъ сохранить существовавшую на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ такъ называемую коммерческую систему тарифовъ. Сохраненіе и дальнѣйшее развитіе этой системы вызывались не только необходимостью, но и существенными достоинствами этой системы, обеспечивающими правильную постановку желѣзнодорожнаго транспорта. Желѣзнодорожныя предпріятія, вслѣдствіе значительнаго преобладанія въ нихъ основныхъ капиталовъ надъ оборотными и постоянныхъ расходовъ надъ расходами, зависящими отъ передвиженія грузовъ и пассажировъ, должны путемъ тарифныхъ мѣропріятій стремиться, въ цѣляхъ уменьшенія общихъ расходовъ, падающихъ на каждую отдѣльную единицу перевозки (пудо-версту или пассажиро-версту), къ привлеченію наибольшаго количества грузовъ, къ увеличенію перевозокъ на дальнихъ протяженіяхъ и къ наилучшей утилизациі подвижнаго состава. Для достиженія этихъ задачъ необходимо, чтобы устанавливаемые тарифы находились въ возможномъ соотвѣтствіи съ способностью грузовъ выносить издержки перевозки. Сущность коммерческой системы тарифовъ и состоитъ въ этомъ приспособленіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ ко всей совокупности условій, опредѣляющихъ способность грузовъ выносить издержки перевозки.

Сложившаяся на желѣзныхъ дорогахъ коммерческая система тарифовъ вслѣдствіе свободной конкуренціи желѣзныхъ дорогъ между собою страдала весьма существенными недостатками. Тарифнымъ учрежденіямъ пришлось подвергнуть эту систему коренной переработкѣ какъ въ отношеніи формы и строя дѣйствующихъ тарифовъ, такъ и въ отношеніи большаго соотвѣтствія провозныхъ платъ съ транспортной платежной способностью грузовъ. Однако, тарифныя учрежденія при реформѣ желѣзнодорожныхъ тарифовъ дѣйствовали съ большою осторожностью и при первоначальныхъ пересмотрахъ тарифовъ ограничивались частичнымъ упорядоченіемъ провозныхъ платъ,



внесеніемъ въ нихъ уравнительности и возможнаго согласованія различныхъ интересовъ. Задача эта достигалась путемъ обобщенія многочисленныхъ отдѣльныхъ тарифныхъ ставокъ и установленіемъ среднихъ провозныхъ платъ сначала на отдѣльныхъ дорогахъ, затѣмъ на цѣлыхъ группахъ дорогъ и, наконецъ, на всей сѣти. Кромѣ того, пересматривались тарифы нѣкоторыхъ отдѣльныхъ сообщеній и тарифы на перевозку главнѣйшихъ массовыхъ грузовъ. Въ результатѣ обширныхъ работъ въ этомъ направленіи Тарифными учрежденіями были осуществлены повышенія многихъ установленныхъ въ цѣляхъ соперничества тарифовъ на короткихъ протяженіяхъ, съ пониженіемъ ихъ на среднихъ и въ особенности на дальнихъ разстояніяхъ, при этомъ были повышены тарифы на особенно цѣнные грузы и установлены значительно пониженные тарифы на перевозку дешевыхъ массовыхъ грузовъ. На ряду съ симъ принимались мѣры къ согласованію желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ цѣлями покровительства отечественной промышленности посредствомъ повышенія крайне пониженныхъ тарифовъ на ввозные грузы, пониженія тарифовъ на перевозку нѣкоторыхъ грузовъ отъ районовъ производства до портовыхъ и пограничныхъ пунктовъ и установленія цѣлаго ряда исключительныхъ пониженныхъ тарифовъ на вывозъ изъ Россіи сырыхъ продуктовъ, полуфабрикатовъ и фабрикатовъ, какъ на примѣръ для муки, сахарнаго песка, соли, лѣса, чугуна, желѣза и стали и многихъ другихъ продуктовъ.

Указанныя мѣры, способствовавшія увеличенію желѣзнодорожныхъ перевозокъ, оказали, въ связи съ общимъ благопріятнымъ состояніемъ въ то время государственныхъ финансовъ и мѣрами къ улучшенію самой эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ вліяніе на развитіе отечественной промышленности и на улучшеніе финансоваго положенія желѣзнодорожной сѣти. Убытки казны по участію въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, достигавшіе въ срединѣ восьмидесятыхъ годовъ свыше 50 милл. руб. въ годъ, стали постепенно сокращаться, понизившись къ



концу 1894 г. до суммы всего лишь около 4 милл. руб. Въ слѣдующія пять лѣтъ казна получила уже чистую прибыль, въ общей сложности, на сумму свыше 26 милл. руб.

Преобразовательная дѣятельность Тарифныхъ учреждений была закончена къ концу девяностыхъ годовъ. Съ этого времени дѣятельность Тарифныхъ учреждений сосредоточивается на частичномъ усовершенствованіи деталей принятой тарифной системы и главнымъ образомъ на разсмотрѣніи и разрѣшеніи возникающихъ многочисленныхъ частныхъ тарифныхъ вопросовъ, а также на періодическомъ пересмотрѣ тарифовъ на отдѣльные массовые грузы.

На характеръ дѣятельности Тарифныхъ учреждений во второе десятилѣтіе ихъ существованія отразилось обнаружившееся съ начала 1900 г. ухудшеніе общаго финансоваго положенія желѣзныхъ дорогъ. Ухудшеніе это выразилось въ рѣзкомъ уменьшеніи доходности желѣзныхъ дорогъ, въ особенности казенныхъ, поведшемъ къ убыткамъ казны по участию въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ. Убытки эти, начиная съ 1900 г., постепенно возрастали и достигли въ 1904 г. 62.989 тыс. руб., въ 1905 г.—89.545 тыс. руб. и въ 1906 г.—113.403 тыс. руб. Образованная по Высочайшему повелѣнію отъ 31 Января 1903 года особая Коммиссія подъ предсѣдательствомъ Члена Государственнаго Совѣта А. П. Иващенко для выясненія вопроса о причинахъ обнаружившейся съ девятисотыхъ годовъ убыточности желѣзнодорожнаго хозяйства пришла къ заключенію, что одной изъ причинъ, обусловившей ухудшеніе финансоваго положенія рельсовой сѣти, явилось значительное паденіе средней валовой выручки съ грузовъ и пассажировъ, влѣдствіе пониженія пассажирскаго тарифа и тарифовъ на главнѣйшіе массовые грузы, какъ-то: хлѣбъ, керосинъ, лѣсъ, соль и нѣкоторые другіе. Тарифныя учрежденія, съ своей стороны, признавали необходимымъ прійти на помощь желѣзнымъ дорогамъ при наступившихъ тяжелыхъ финансовыхъ условіяхъ, влѣд-



ствіе чего, начиная съ 1902 г., стали принимать мѣры къ нѣкоторому увеличенію выручки желѣзныхъ дорогъ путемъ повышенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда такое повышение не нарушало существенныхъ интересовъ промышленности, торговли и населенія. Конечно, Министерство Финансовъ не предполагало повышеніемъ тарифныхъ ставокъ покрыть крупные недоборы казны по участию въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, а лишь стремилось въ непосредственно подвѣдомственной ему тарифной области желѣзнодорожнаго хозяйства оказать свое содѣйствіе дѣлу улучшенія общаго финансоваго положенія желѣзныхъ дорогъ. Поэтому, при послѣдующихъ пересмотрахъ тарифовъ на различные грузы, Тарифныя учрежденія принимали мѣры къ нѣкоторому повышенію тарифовъ лишь по обследованіи всѣхъ необходимыхъ данныхъ и матеріаловъ объ экономическомъ положеніи той или другой отрасли промышленности и послѣ предварительнаго обсужденія каждаго вопроса въ особыхъ Коммиссіяхъ при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ съ участіемъ заинтересованныхъ въ данномъ вопросѣ лицъ и учреждений.

Мѣропріятія Тарифныхъ учреждений, предпринятія во второе десятилѣтіе его дѣятельности, привели къ увеличенію ежегодной выручки желѣзныхъ дорогъ на сумму около 50 милл. руб. Произведенныя повышенія тарифовъ въ общемъ не отразились неблагоприятнымъ образомъ на количествѣ перевозокъ тѣхъ грузовъ, тарифы коихъ были подвергнуты повышенію. Наоборотъ, перевозки этихъ грузовъ изъ года въ годъ постепенно развиваются. Благодаря тарифнымъ мѣрамъ Министерства Финансовъ, болѣе совершенному способу веденія желѣзнодорожнаго хозяйства и, главнымъ образомъ, благодаря общему оживленію промышленности и торговли, имѣвшимъ слѣдствіемъ значительное увеличеніе перевозокъ, финансовое положеніе желѣзныхъ дорогъ улучшилось настолько, что, начиная съ 1910 года, вмѣсто убытковъ, дороги уже приносятъ чистую



прибыль, составившую въ 1910 г. сумму 8.791 тыс. рублей. Большинство тарифныхъ мѣръ этого пятилѣтія было направлено къ предоставленію промышленности и торговлѣ дальнѣйшихъ льготъ для развитія, въ соотвѣтствіи съ выдвигаемыми временемъ экономическими задачами, отдѣльныхъ отраслей отечественной промышленности. Помимо сего, Тарифныя учрежденія за послѣднее время стали стремиться путемъ установленія весьма пониженныхъ исключительныхъ тарифовъ развитъ перевозки на дальнихъ протяженіяхъ цѣлыми поѣздами, въ количествѣ не менѣе 30 вагоновъ.

Переходя къ изложенію главнѣйшихъ тарифныхъ мѣропріятій Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ и Тарифныхъ учрежденій за двадцатипятилѣтній періодъ ихъ дѣятельности, необходимо отмѣтить, что къ участию въ предварительномъ обсужденіи всѣхъ возникавшихъ тарифныхъ вопросовъ, имѣвшихъ сколько-нибудь существенное значеніе, Департаментомъ всегда привлекались представители наиболѣе заинтересованныхъ въ тарифномъ дѣлѣ сторонъ. При каждомъ пересмотрѣ тарифовъ на отдѣльные грузы при Департаментѣ, а иногда при Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ, образовывались особыя Совѣщанія изъ представителей различныхъ правительственныхъ вѣдомствъ, казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, биржевыхъ комитетовъ и другихъ торгово-промышленныхъ организацій, а также изъ представителей главнѣйшихъ раіоновъ той или другой промышленности. Столь широкое участіе общественнаго элемента въ обсужденіи тарифныхъ вопросовъ давало возможность выяснять насущныя потребности каждаго производительнаго раіона и въ достаточной мѣрѣ обеспечивать принятыми рѣшеніями интересы торговли, промышленности, населенія и казны.

Среди преобразовательныхъ мѣропріятій Тарифныхъ учрежденій и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ особаго вниманія заслуживаютъ работы Тарифныхъ учрежденій по выработкѣ объединеннаго тарифа дорогъ I и II группъ, явившагося ре-

*Выработка общаго тарифа на перевозку грузовъ по русскимъ жел. дорогамъ.*



зультатомъ многочисленныхъ пересмотровъ тарифовъ мѣстныхъ и прямыхъ, въ томъ числѣ ввозныхъ и вывозныхъ, отдѣльныхъ дорогъ, отдѣльныхъ географическихъ раіоновъ и цѣлыхъ группъ дорогъ.

Прежде всего Тарифныя учрежденія занялись пересмотромъ тарифовъ Николаевской желѣзной дороги. На этой дорогѣ до образованія Тарифныхъ учрежденій сохранялся безъ всякихъ измѣненій старый тарифъ, установленный еще въ 1864 г. Тарифъ этотъ значительно отличался отъ тарифовъ, дѣйствовавшихъ на другихъ желѣзныхъ дорогахъ: номенклатура товаровъ отличалась значительной неполнотой, вслѣдствіе чего возникали постоянныя недоразумѣнія при таксировкѣ незначущихъ въ номенклатурѣ грузовъ; тарифныя платы исчислялись по 8 классамъ въ размѣрѣ отъ 50 до 15 коп. съ пуда за все протяженіе перевозки отъ Москвы до Петербурга; самый размѣръ платъ не отвѣчалъ измѣнившимся экономическимъ условіямъ и платежной способности большинства товаровъ. Указанные недостатки неблагопріятно отражались на развитіи торговыхъ сношеній какъ между обѣими столицами, такъ и между портами Балтійскаго моря и Москвой, для коихъ Николаевская дорога представляла кратчайшій путь слѣдованія. Въ виду сего Тарифный Комитетъ уже въ Ноябрѣ 1889 г. намѣтилъ главнѣйшія основанія для выработки новаго тарифа Николаевской желѣзной дороги. Основанія эти заключались въ слѣдующемъ. Прежде всего было признано необходимымъ, въ цѣляхъ облегченія снабженія столицъ предметами продовольствія, по возможности понизить провозныя платы на эти предметы по направленію отъ внутреннихъ станцій къ Москвѣ и Петербургу. Затѣмъ, для повышенія доходности дороги признавалось желательнымъ повысить провозныя платы на болѣе цѣнные товары какъ отечественнаго, такъ и въ особенности иностраннаго происхожденія. Наконецъ, для объединенія внѣшняго строя тарифа Николаевской желѣзной дороги съ тарифами другихъ дорогъ было по-



становлено руководствоваться при составленіи тарифа общею для всѣхъ дорогъ сѣти номенклатурою и тарифными схемами, построенными по извѣстнымъ пудовѣрстнымъ ставкамъ съ процентными скидками съ провозныхъ платъ при увеличеніи протяженія перевозки. На этихъ основаніяхъ особою Комиссіей, состоящей изъ представителей Тарифныхъ учреждений, Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, биржевыхъ комитетовъ, а также изъ спеціалистовъ по отдѣльнымъ отраслямъ промышленности, былъ выработанъ новый тарифъ Николаевской желѣзной дороги, который, послѣ окончательнаго разсмотрѣнія его въ Тарифномъ Комитетѣ, 20 Декабря 1890 года былъ введенъ въ дѣйствіе.

Послѣ пересмотра тарифа Николаевской дороги возможно было произвести пересмотръ ввозныхъ тарифовъ, т. е. тарифовъ на перевозку иностранныхъ товаровъ отъ станцій западной сухопутной границы и портовыхъ пунктовъ до внутреннихъ станцій желѣзнодорожной сѣти, для каковыхъ сообщеній направленіе черезъ С.-Петербургъ на Москву является основнымъ, вслѣдствіе чего новый тарифъ Николаевской желѣзной дороги былъ принятъ въ основаніе новой системы ввозныхъ тарифовъ. Дореформенные ввозные тарифы, вслѣдствіе особо ожесточеннаго соперничества между желѣзными дорогами изъ-за привлеченія на свои линіи ввозныхъ грузовъ, отличались весьма низкими пудовѣрстыми ставками по сравненію съ провозными платами на перевозку аналогичныхъ товаровъ русскаго происхожденія. Возможность значительныхъ пониженій для ввозныхъ грузовъ объяснялась тѣмъ обстоятельствомъ, что товары эти перевозились въ направленіи обратнаго движенія подвижнаго состава. Неравенство въ стоимости провоза русскихъ и иностранныхъ товаровъ было равносильно скидкѣ съ установленныхъ для огражденія отечественной промышленности таможенныхъ пошлинъ и содѣйствовало успѣшной конкуренціи иностранныхъ товаровъ съ отечественными не только на



пограничныхъ, но и на внутреннихъ потребительныхъ рынкахъ. Кромѣ того, пониженные тарифы отъ портовыхъ и пограничныхъ пунктовъ во внутрь страны примѣнялись и къ продуктамъ русской окраинной промышленности и такимъ образомъ давали значительныя преимущества для развитія промышленности на окраинахъ государства. Какъ было упомянуто въ первой части настоящаго отчета, еще въ 1886 г. было признано необходимымъ подчинить установленіе ввозныхъ тарифовъ надзору правительственной власти. Однако, ко времени образованія Тарифныхъ учрежденій ввозные тарифы не были еще урегулированы и задача эта была исполнена названными учрежденіями. Выработанные ими новые тарифы прямыхъ ввозныхъ заграничныхъ сообщеній, введенные въ дѣйствіе одновременно съ новымъ тарифомъ Николаевской дороги 20 Декабря 1890 г., заключали въ себѣ: сухопутныя ввозныя сообщенія—отъ станцій германскихъ, нидерландскихъ, австро-венгерскихъ, бельгійскихъ и французскихъ желѣзныхъ дорогъ до главнѣйшихъ станцій всей русской рельсовой сѣти, сѣверныя заморскія сообщенія—отъ иностранныхъ портовъ черезъ русскіе порты Балтійскаго моря до главнѣйшихъ внутреннихъ пунктовъ и южныя заморскія сообщенія—отъ иностранныхъ портовъ черезъ Одессу въ Московскій, Варшавскій и Петербургскій раіоны.

Въ зависимости отъ установленія новыхъ ввозныхъ тарифовъ были преобразованы тарифы отъ различныхъ портовыхъ пунктовъ, тарифы существовавшихъ ранѣе прямыхъ сообщеній отъ станцій дорогъ, расположенныхъ въ портовыхъ и пограничныхъ раіонахъ и мѣстные тарифы Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Всѣ эти пересмотры привели къ значительному повышенію провозныхъ платъ за протяженіе перевозки по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ прямыхъ сухопутныхъ и заморскихъ международныхъ сообщеніяхъ по ввозу товаровъ въ Россію, и



къ повышенію размѣровъ ставокъ на перевозку грузовъ отъ портовыхъ и пограничныхъ пунктовъ и сосѣднихъ съ ними раіоновъ внутрь страны. Затѣмъ, эти тарифы были урегулированы въ различныхъ конкурирующихъ между собою желѣзнодорожныхъ направленіяхъ по отношенію къ Москвѣ и другимъ крупнымъ внутреннимъ пунктамъ.

Далѣе, Тарифными учрежденіями были пересмотрѣны тарифы по отдѣльнымъ раіонамъ Россіи и отчасти по отдѣльнымъ дорогамъ. Такъ, были пересмотрѣны тарифы дорогъ Варшавскаго и Прибалтійскаго раіоновъ и дорогъ С.-Петербурго-Варшавской, Либаво-Роменской и другихъ. На всѣ эти дороги Тарифныя учрежденія стремились распространить номенклатуру, классификацію и тарифныя схемы, выработанныя при пересмотрѣ тарифовъ Николаевской желѣзной дороги. Такимъ образомъ были послѣдовательно подвергнуты переработкѣ и возможному объединенію всѣ дѣйствовавшіе на сѣти желѣзнодорожные тарифы. По объединеніи тарифовъ дорогъ отдѣльныхъ географическихъ раіоновъ были объединены тарифы каждой изъ трехъ группъ желѣзныхъ дорогъ, на которыя въ то же время дѣлилась вся желѣзнодорожная сѣть. Затѣмъ, самое дѣленіе на группы было измѣнено и вся сѣть была раздѣлена только на двѣ группы, изъ которыхъ для каждой былъ установленъ общій объединенный тарифъ, построенный на принятыхъ при предыдущихъ пересмотрахъ основаніяхъ. Обширныя работы Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ и другихъ Тарифныхъ учрежденій по выработкѣ объединеннаго тарифа для всей сѣти, продолжавшіяся въ теченіи 4 ½ лѣтъ, закончились въ 1893 г. опубликованіемъ въ одномъ изданіи объединеннаго тарифа на перевозку грузовъ большой и малой скорости въ прямомъ сообщеніи дорогъ I и II группъ.

На ряду съ объединеніемъ тарифовъ прямыхъ группныхъ сообщеній былъ упорядоченъ и цѣлый рядъ тарифовъ отдѣльныхъ внѣгруппныхъ прямыхъ внутреннихъ сообщеній, установленныхъ



между важнѣйшими производительными и потребительными районами. Эти тарифы специальныхъ сообщеній съ особою таксировкою грузовъ для каждаго отдѣльнаго сообщенія, хотя и способствовали облегченію торговыхъ сношеній внутри государства, но, однако, вслѣдствіе искусственнаго въ иныхъ случаяхъ покровительства однимъ производительнымъ или потребительнымъ районамъ въ ущербъ другимъ, вносили существенныя измѣненія въ экономическія соотношенія и естественныя условія конкуренціи между различными районами. Тарифы этихъ отдѣльныхъ сообщеній были пересмотрѣны и объединены въ общемъ тарифѣ дорогъ I и II группъ, причемъ для нѣкоторыхъ сообщеній, сохраненіе коихъ признавалось полезнымъ въ интересахъ промышленности и торговли, были включены въ общій тарифъ прежнія спеціальныя ставки. Въ качествѣ же отдѣльнаго тарифнаго изданія были сохранены лишь тарифы кавказско-закаспійскихъ сообщеній, установленные для облегченія торговыхъ сношеній между главнѣйшими внутренними районами и отдаленными окраинами Россіи: Закавказьемъ, Прикаспійскимъ и Закаспійскимъ районами.

Послѣ осуществленія объединенія тарифовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ для согласованія съ новымъ общимъ тарифомъ дорогъ I и II группъ былъ произведенъ новый пересмотръ тарифовъ въ международныхъ сообщеніяхъ. Предварительно были пересмотрѣны исключительные пониженные тарифы отъ портовъ. Всѣ дѣйствовавшіе съ 1890 г. ввозные тарифы отъ портовъ: Балтійскаго, Азовскаго и Чернаго морей во внутреннемъ сообщеніи русскихъ желѣзныхъ дорогъ были съ 1 Сентября 1894 г. отмѣнены, за исключеніемъ тарифовъ, установленныхъ по навигаціоннымъ соображеніямъ, и взамѣнъ ихъ выработаны особыя дифференціальныя тарифы съ болѣе крутымъ пониженіемъ пудовертныхъ ставокъ для дальнихъ разстояній, каковыя тарифы и были включены въ строй общаго внутренняго тарифа дорогъ I и II группъ. Послѣ новаго пересмотра этихъ тари-



фовъ можно было приступить къ согласованію тарифовъ прямыхъ заграничныхъ сообщеній по ввозу въ Россію съ тарифами прямыхъ внутреннихъ сообщеній. Предварительное обсужденіе сего вопроса состоялось въ 1893 и 1894 г.г. на Съѣздахъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ участіемъ пароходствъ и на конференціяхъ въ Петербургѣ и Брюсселѣ представителей русскихъ и иностранныхъ дорогъ. Засимъ, Тарифнымъ Комитетомъ были приняты по сему предмету слѣдующія рѣшенія. Съ 20 Декабря 1894 года всѣ дѣйствовавшіе до того времени ввозные тарифы прямыхъ заграничныхъ какъ сухопутныхъ, такъ и заморскихъ сообщеній были замѣнены новыми, согласованными со ставками преобразованнаго общаго внутренняго тарифа. Для тѣхъ ввозныхъ грузовъ, которые производились или могли производиться въ Россіи, платы за перевозку по русскимъ дорогамъ должны рассчитываться за дѣйствительное разстояніе по тарифу дорогъ I и II группъ. Для грузовъ же, въ Россіи не производившихся, было признано возможнымъ сохранить въ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ сообщеніяхъ существовавшія ранѣе тарифныя соотношенія между различными портовыми и пограничными станціями. Одновременно съ ввозными тарифами были пересмотрѣны и вывозные тарифы. Съ 20 Декабря 1894 г. были введены въ дѣйствіе спеціальныя особо удешевленные вывозные тарифы прямыхъ южно-заморскихъ международныхъ сообщеній черезъ Одессу отъ Петербурга, Москвы, Тулы, Харькова, Кіева, Варшавы, Лодзи и Сосновиць до иностранныхъ портовъ Чернаго, Мраморнаго и Средиземнаго морей,—для главнѣйшихъ фабрикатовъ, составляющихъ предметъ нашего вывоза. Въ 1895 году такіе же спеціальныя тарифы черезъ Одессу установлены до иностранныхъ Дунайскихъ портовъ. Всѣ эти тарифы давали значительныя пониженія провозныхъ платъ сравнительно съ внутренними тарифами, въ цѣляхъ развитія нашего экспорта на Востокъ и рынки Балканскихъ государствъ. При пере-



смотрѣ же вывозныхъ тарифовъ въ прямыхъ заграничныхъ сухопутныхъ сообщеніяхъ особыхъ отступленій отъ общихъ внутреннихъ тарифовъ сдѣлано не было, такъ какъ къ этому времени схемы внутренняго тарифа какъ на массовые грузы, такъ и на сырые и полуобработанные продукты были уже пересмотрѣны и значительно понижены, въ особенности для дальнихъ протяженій перевозки. Равнымъ образомъ, по введенному въ дѣйствіе съ 20 Декабря 1894 г. вывозному тарифу сѣвернаго заморскаго сообщенія провозныя платы были установлены въ размѣрахъ платъ внутренняго сообщенія.

Введенный съ 1 Октября 1893 г. тарифъ I и II группъ являлся уже общимъ тарифомъ для всей рельсовой сѣти. Этотъ тарифъ давалъ за немногими исключеніями одинаковыя провозныя платы для дорогъ обѣихъ группъ и устанавливалъ расчетъ платъ по схемнымъ (класснымъ и дифференціальнымъ) тарифамъ за общее протяженіе всѣхъ непрерывно связанныхъ между собою дорогъ слѣдованія. Таковой порядокъ расчета провозныхъ платъ не только упростилъ таксировку грузовъ въ междугруппныхъ сообщеніяхъ, но и оказалъ существенное вліяніе на развитіе перевозокъ на дальнихъ разстояніяхъ во внутреннихъ сообщеніяхъ, такъ какъ провозныя платы на этихъ протяженіяхъ были значительно понижены благодаря дифференціальному строю установленныхъ тарифныхъ схемъ.

Дифференцированіе провозныхъ платъ практиковалось на нашихъ дорогахъ съ момента ихъ сооруженія; однако, оно не получило достаточно широкаго распространенія. Предусмотрѣныя отдѣльными желѣзнодорожными уставами предѣльныя ставки въ  $\frac{1}{12}$ ,  $\frac{1}{18}$  и  $\frac{1}{24}$  коп. съ пуда и версты примѣнялись полностью лишь на протяженіи 200 верстъ, при дальнѣйшемъ же протяженіи перевозки съ исчисленныхъ по этимъ ставкамъ провозныхъ платъ дѣлались процентныя скидки въ зависимости отъ разстояній, а именно отъ 200 до 500 верстъ въ размѣрѣ 10%, отъ 500 до 1000 верстъ 15%, а свыше 1000 верстъ 20%. Желѣз-



ныя дороги при установленіи тарифовъ ниже  $\frac{1}{24}$  коп. съ пуда и версты не считали необходимымъ производить какія либо скидки при перевозкахъ на дальнихъ протяженіяхъ. Кромѣ того, при примѣненіи указанныхъ ставокъ къ перевозкамъ прямого сообщенія дѣлались установленныя процентныя скидки не за общее протяженіе перевозки, а по каждой дорогѣ отдѣльно, вслѣдствіе чего въ большинствѣ случаевъ по грузамъ прямого сообщенія скидки не достигали установленныхъ для мѣстнаго сообщенія размѣровъ. Такое слабое примѣненіе принципа дифференціальности служило значительнымъ препятствіемъ къ развитію въ отношеніи грузовъ, таксиркуемыхъ по нормальнымъ классамъ, перевозокъ на дальнихъ разстояніяхъ.

Тарифныя учрежденія уже въ 1891 г., при пересмотрѣ тарифовъ дорогъ I группы, установили дальнѣйшее увеличеніе процентныхъ скидокъ, а именно, на разстояніяхъ отъ 1500 до 2000 верстъ скидка была увеличена до 25%, а на разстояніяхъ свыше 2000 верстъ до 30%. Затѣмъ, въ 1893 г. эти увеличенныя скидки были распространены на объединенныя классныя тарифы не только со ставками въ  $\frac{1}{12}$ ,  $\frac{1}{18}$  и  $\frac{1}{24}$  коп., но и со ставками въ  $\frac{1}{15}$ ,  $\frac{1}{30}$ ,  $\frac{1}{36}$ ,  $\frac{1}{40}$  и  $\frac{1}{45}$  коп. и лишь при примѣненіи ставокъ въ  $\frac{1}{65}$ ,  $\frac{1}{75}$  и  $\frac{1}{100}$  коп. съ пуда и версты процентныя скидки не допускались. При этомъ установлено обязательное правило, чтобы въ прямомъ сообщеніи скидки рассчитывались за общее протяженіе перевозки по всѣмъ дорогамъ слѣдованія груза въ совокупности.

Образованные на этихъ основаніяхъ двѣнадцать классныхъ тарифовъ въ достаточной степени обезпечивали возможность привлеченія грузовъ съ далекихъ разстояній, находящихся въ предѣлахъ Европейской Россіи. Однако, съ открытіемъ въ 1896 г. Сибирской желѣзной дороги, увеличившей возможное протяженіе перевозки вдвое, необходимо было допустить дальнѣйшую дифференцировку провозныхъ платъ на разстояніяхъ



свыше 3000 верстъ для болѣе высокихъ классовъ. Дифференцировка эта была осуществлена не путемъ установленія дальнѣйшихъ процентныхъ скидокъ, а при посредствѣ наращиванія получившихся платъ за предѣлами 2000 верстъ по особымъ весьма низкимъ пудоверстнымъ ставкамъ. Помимо классныхъ тарифовъ, Тарифными учрежденіями постепенно были выработаны многочисленный разрядъ такъ называемыхъ номерныхъ дифференціаловъ. Эти тарифы отличаются отъ классныхъ тарифовъ только болѣе степеню дифференцировки провозныхъ платъ и служатъ какъ бы переходными ступенями отъ одного класса къ другому. На практикѣ, въ виду необходимости для таксировки отдѣльныхъ грузовъ выбора изъ возможно большаго количества тарифныхъ схемъ, номерные дифференціальные тарифы имѣютъ весьма большое примѣненіе.

Въ періодъ 1901—1905 г.г. было произведено исправленіе строя дѣйствующихъ на сѣти классныхъ и дифференціальныхъ тарифовъ. Новыя классныя схемы были построены на болѣе правильныхъ основаніяхъ, а именно на началахъ однороднаго для всѣхъ классовъ и на всѣхъ протяженіяхъ способа дифференцированія платъ, путемъ наращиванія по болѣе дешевымъ пудоверстнымъ ставкамъ, съ отмѣною процентныхъ скидокъ по разстояніямъ. Помимо сего, въ цѣляхъ улучшенія финансоваго положенія желѣзныхъ дорогъ и по соображенію съ платежной способностью грузовъ, было допущено нѣкоторое повышеніе классныхъ тарифовъ, преимущественно высшихъ классовъ. Дѣйствовавшіе на сѣти дифференціальные тарифы были согласованы съ новыми классными тарифами, причемъ было допущено нѣкоторое повышеніе и этихъ тарифовъ. Эти пересмотры дали ежегодное увеличеніе выручки желѣзныхъ дорогъ, достигавшее, по подсчетамъ данныхъ того времени, около 7 милл. рублей въ годъ. Засимъ, въ 1908—1910 г.г. Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ былъ предпринятъ пересмотръ тарифовъ на грузы, таксироваемые по 1 классу.



Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ, на окончательное разсмотрѣніе коего былъ внесенъ настоящій вопросъ, призналъ необходимымъ сохранить дѣйствующій тарифъ I класса безъ всякаго измѣненія для большинства таксируемыхъ по этому классу грузовъ. Однако, для наиболее цѣнныхъ грузовъ было признано необходимымъ образовать особыя повышенныя тарифныя схемы, къ которымъ и были отнесены столь цѣнные грузы, какъ напр. ткани шелковыя и шерстяныя, кружева, тюль и т. п. По означеннымъ схемамъ получилось повышение для отдѣльныхъ грузовъ отъ 10 до 25 коп. съ пуда, причемъ общій итогъ этихъ повышеній далъ увеличеніе выручки желѣзныхъ дорогъ приблизительно въ 8 милліоновъ рублей въ годъ.

Результатомъ сложныхъ работъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ и Тарифныхъ учрежденій какъ по выработкѣ Общаго Тарифа, такъ и по пересмотру тарифовъ на массовые грузы, о которыхъ будетъ сказано въ дальнѣйшемъ изложеніи, явилось весьма значительное упрощеніе и общедоступность дѣйствующихъ въ настоящее время на сѣти тарифовъ. вмѣсто многочисленныхъ тарифныхъ изданій прежняго времени, самое ознакомленіе съ которыми представляло значительныя затрудненія, съ 1903 года основнымъ руководствомъ для таксировки всѣхъ грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскою, большою и малою скоростью въ мѣстномъ и прямомъ внутреннемъ сообщеніяхъ всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія, является «Общій Грузовой Тарифъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ», состоящій нынѣ изъ слѣдующихъ 8 частей: часть I содержитъ общія положенія, правила расчета провозныхъ платъ, правила перевозокъ нѣкоторыхъ грузовъ, производимыхъ на особыхъ основаніяхъ и правила взиманія дополнительныхъ и другихъ сборовъ; часть II—содержитъ тарифныя схемы на перевозку грузовъ большой и малой скоростей, номенклатуру, классификацію и



исключительные тарифы на перевозку грузовъ большой и малой скорости, за исключеніемъ перевозимыхъ малою скоростью: хлѣбныхъ и нефтяныхъ; часть III—тарифы на хлѣбные грузы; часть IV—тарифы на нефтяные грузы; часть VII—тарифы на перевозку грузовъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, и часть VIII—Сборникъ тарифныхъ постанціонныхъ разстояній. Въ частяхъ V и VI значились ранѣе тарифы на каменноугольные и лѣсные грузы, которые включены нынѣ въ составъ II части Общаго Тарифа и такимъ образомъ Общій Тарифъ состоитъ въ настоящее время всего изъ шести частей. Кромѣ этого объединеннаго изданія, существуетъ еще нѣсколько особыхъ тарифныхъ изданій, предусматривающихъ правила расчета платъ и условія перевозки грузовъ въ нѣкоторыхъ спеціальныхъ прямыхъ сообщеніяхъ, а именно въ различныхъ международныхъ сухопутныхъ и заморскихъ сообщеніяхъ, въ сообщеніяхъ съ Кавказомъ, Средней Азіей и Дальнимъ Востокомъ.

*Мѣропріятія по преобразованію тарифовъ на главнѣйшіе массовые грузы.*

Переходя къ изложенію мѣропріятій Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ и Тарифныхъ учрежденій по преобразованію и пересмотру тарифовъ на отдѣльные главнѣйшіе массовые грузы: хлѣбъ, сахаръ, соль, нефть, керосинъ, каменный уголь, желѣзо, руду, лѣсъ и пр., необходимо замѣтить, что, въ виду важнаго значенія перевозки по желѣзнымъ дорогамъ массовыхъ грузовъ какъ для интересовъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и для интересовъ народнаго хозяйства, Тарифными учрежденіями при пересмотрахъ этихъ тарифовъ были выдвинуты на первый планъ не столько задачи внѣшняго упорядоченія этихъ тарифовъ, сколько приведеніе самыхъ размѣровъ ихъ въ возможное соотвѣтствіе съ основными цѣлями правительственнаго руководства желѣзнодорожными тарифами. Дабы не производить коренной ломки сложившихся тарифныхъ соотношеній, Тарифныя учрежденія по необходимости должны были стремиться къ преобразованію тарифовъ на мас-



совые грузы съ извѣстной постепенностью, ограничиваясь при первыхъ пересмотрахъ лишь частичнымъ упорядоченіемъ этихъ тарифовъ и внесеніемъ въ нихъ возможной уравнительности.

Среди этихъ работъ наибольшее значеніе имѣютъ работы по упорядоченію тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ въ цѣляхъ устраненія изъ нихъ многихъ присущихъ имъ недостатковъ и согласованія ихъ съ потребностями земледѣлія, хлѣбной торговли и мукомольной промышленности всего государства. Въ теченіи двадцатипятилѣтней дѣятельности Тарифныхъ учрежденій было произведено шесть пересмотровъ хлѣбныхъ тарифовъ, а именно въ 1889, 1893, 1896 — 1897, 1900 — 1901, 1905 — 1906 и 1910 г.г. при участіи представителей сельскаго хозяйства и мукомольной промышленности всѣхъ земледѣльческихъ раіоновъ Россіи, биржевыхъ комитетовъ, желѣзныхъ дорогъ и правительственныхъ вѣдомствъ.

Первый пересмотръ хлѣбныхъ тарифовъ 1889 г., въ виду новизны дѣла и необходимости впервые собрать и систематически разработать обширныя статистическія и экономическія данныя о положеніи сельскаго хозяйства и хлѣбной торговли, потребовалъ отъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ особыхъ усилій. Приходилось впервые намѣтить тѣ основныя начала тарификаціи хлѣбныхъ грузовъ, которыя при послѣдующихъ пересмотрахъ могли бы подвергнуться дальнѣйшему развитію и усовершенствованію, и стремиться къ устраненію главнаго недостатка дѣйствовавшихъ на сѣти хлѣбныхъ тарифовъ, заключающагося въ крайней неуравнительности и разнообразіи тарифныхъ ставокъ, а также къ возможно болѣе широкому установленію тарифовъ прямыхъ сообщеній. Въ однихъ сообщеніяхъ дѣйствовали многочисленныя табличные тарифы, съ готовыми итогами платъ между отдѣльными станціями, въ другихъ же сообщеніяхъ провозныя платы опредѣлялись по суммѣ мѣстныхъ тарифовъ дорогъ слѣдованія, рассчитанныхъ по высокимъ, иногда высшимъ предѣльнымъ, пудоверстнымъ



ставкамъ. Въ виду сего, въ цѣляхъ достиженія уравнительности провозныхъ платъ, было признано желательнымъ установить для перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ примѣненіе на всей сѣти одной общей тарифной схемы. Однако, немедленное распространеніе на всѣ перевозки хлѣба разсчета платъ по выработанной общей схемѣ привело бы къ слишкомъ рѣзкому измѣненію сложившихся соотношеній между отдѣльными раіонами. Поэтому, намѣченная въ 1889 г. общая схема послужила лишь вышнимъ предѣломъ при выработкѣ отдѣльныхъ тарифовъ, сама же по себѣ она примѣнялась, какъ тарифъ, только въ исключительныхъ случаяхъ, когда не было установлено особаго спеціального тарифа. Такимъ образомъ для большинства перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ пришлось допустить къ примѣненію около 1000 исключительныхъ тарифовъ, содержащихъ десятки тысячъ ставокъ между отдѣльными станціями сѣти. Большая часть этихъ тарифовъ обслуживала вывозное сообщеніе. При установленіи ихъ имѣлось въ виду не только достигъ большей уравнительности провозныхъ платъ, но и открыть каждому производительному раіону доступъ на возможно большее количество вывозныхъ пунктовъ, путемъ соответственной регулировки тарифовъ до различныхъ портовъ по портовымъ разницамъ, т. е. по разницамъ фрахтовъ, страховых премій и накладныхъ расходовъ. Помимо сего, при первомъ пересмотрѣ хлѣбныхъ тарифовъ были установлены пониженные тарифы на перевозку жмыховъ и отрубей во внутреннемъ сообщеніи для развитія внутренняго потребленія этихъ кормовыхъ продуктовъ. Тогда же впервые было допущено, во избѣжаніе скопленія хлѣбныхъ грузовъ въ портахъ и въ цѣляхъ равномерности распредѣленія запасовъ ихъ внутри страны, примѣненіе такъ называемыхъ завозныхъ тарифовъ, дающихъ возможность, въ случаѣ остановки груза по пути въ одномъ или нѣсколькихъ складахъ, примѣнить разсчетъ провозныхъ платъ за общее протяженіе всей перевозки. Нако-



нецъ, при томъ же пересмотрѣ была установлена 10% скидка за вывозъ перемолочныхъ продуктовъ за границу. Результатомъ пересмотра хлѣбныхъ тарифовъ въ 1889 г. явилось пониженіе этихъ тарифовъ почти на 2 милл. рублей.

При пересмотрѣ хлѣбныхъ тарифовъ въ 1893 г. было окончательно выяснено, что широкое развитіе прямыхъ сообщеній, а также простота, однообразіе и уравнительность тарифовъ по отношенію ко всѣмъ земледѣльческимъ раіонамъ могутъ быть достигнуты единственно лишь путемъ установленія общихъ для всей желѣзнодорожной сѣти тарифныхъ формулъ. При этомъ былъ выдвинутъ вопросъ о необходимости установленія такихъ тарифныхъ соотношеній между различными земледѣльческими раіонами, которыя въ достаточной мѣрѣ ограждали бы интересы земледѣлія центральной Россіи. Такимъ образомъ была принята двойственность тарифовъ вывозныхъ и внутреннихъ, построенныхъ на такихъ основаніяхъ, чтобы за центральнымъ земледѣліемъ были обеспечены внутренніе потребительные рынки, а хлѣбу изъ отдаленныхъ раіоновъ былъ открытъ облегченный выходъ на международный рынокъ. Въ виду сего, взамѣнъ огромнаго количества дѣйствовавшихъ ранѣе исключительныхъ тарифовъ, были установлены для перевозокъ всѣхъ вообще хлѣбныхъ грузовъ двѣ схемы: одна для вывозныхъ, а другая для внутреннихъ сообщеній, причемъ схема для внутренняго сообщенія отличалась отъ вывозной лишь на первыхъ 320 верстахъ, давая на этомъ протяженіи болѣе низкія платы, образованныя путемъ замѣны начальной вывозной ставки въ  $\frac{1}{24}$  коп. ставкой въ  $\frac{1}{34}$  коп. съ пуда и версты. Засимъ, для огражденія земледѣлія центрального раіона отъ конкуренціи на внутреннихъ рынкахъ со стороны хлѣба, подвозимаго изъ отдаленныхъ раіоновъ, усиленная дифференцировка ставокъ общей схемы была допущена лишь для протяженій до 980 верстъ, а для всѣхъ болѣе значительныхъ разстояній принята уже одинаковая поперстная надбавка. Отъ



принятой общей тарифной схемы были допущены лишь нѣкоторыя частичныя отступленія, а именно были установлены для вывоза масличныхъ сѣмянъ, въ цѣляхъ поощренія переработки ихъ внутри страны, болѣе высокія провозныя платы, сохранена 10% скидка съ платы по общей схемѣ для вывоза за границу перемолочныхъ продуктовъ и установлена 10% скидка для перевозки отрубей и жмыховъ во внутреннемъ сообщеніи, дабы развить внутреннее ихъ потребленіе. Въ общемъ пересмотръ 1893 г. далъ дальнѣйшее пониженіе прежнихъ тарифовъ на перевозку хлѣба на сумму около 3 милл. рублей въ годъ.

Этими двумя пересмотрами были установлены основныя начала системы хлѣбныхъ тарифовъ, дѣйствующія до настоящаго времени. При послѣдующихъ двухъ пересмотрахъ 1896—1897 и 1900—1901 г.г., эти основныя начала вновь были подвергнуты детальному выясненію и признаны вполне отвѣчающими интересамъ отечественнаго сельскаго хозяйства, мукомольной промышленности и хлѣбной торговли. Среди допущенныхъ за это время незначительныхъ измѣненій, сводившихся къ дальнѣйшему развитію и частичному исправленію основныхъ началъ тарификаціи хлѣбныхъ грузовъ, можно отмѣтить нижеслѣдующія. Въ 1896 г., съ открытіемъ движенія по Сибирской желѣзной дорогѣ, было признано необходимымъ принять мѣры къ огражденію интересовъ земледѣлія центральнаго раіона отъ наплыва сибирскаго хлѣба. Съ этой цѣлью для отправокъ хлѣбныхъ грузовъ изъ-за Челябинска былъ установленъ особый расчетъ провозныхъ платъ, по которому общая схема на хлѣбъ примѣнялась не за общее протяженіе перевозки, а отдѣльно за разстояніе отъ пункта отправленія сибирскаго хлѣба до Челябинска и отдѣльно отъ Челябинска до станціи окончательнаго назначенія. Засимъ, въ цѣляхъ огражденія того же раіона вообще отъ конкуренціи на внутреннихъ рынкахъ отдаленныхъ раіоновъ, допущено дальнѣйшее пониженіе внутренней схемы по сравненію съ вывозной до 540 верстъ.



Кромѣ того, для облегченія доставки хлѣба изъ центральныхъ губерній въ Привислинскій край и въ порты Балтійскаго моря, допущено небольшое пониженіе внутренней и вывозной схемы въ поясѣ отъ 800 до 1120 верстъ. Далѣе, допущено болѣе усиленное пониженіе внутреннихъ тарифовъ на отруби и жмыхи (до  $\frac{1}{60}$  коп. съ пуда и версты) на короткихъ протяженіяхъ. Наконецъ, понижены сборы за станціонные расходы съ 0,7 до 0,5 коп. съ пуда и за взвѣшиваніе съ 0,25 до 0,20 коп. съ пуда, что вмѣстѣ съ указаннымъ пониженіемъ провозныхъ платъ дало дальнѣйшее удешевленіе перевозки хлѣбныхъ грузовъ на сумму около 2 милліоновъ рублей въ годъ.

Пятый пересмотръ хлѣбныхъ тарифовъ 1905—1906 г.г. состоялся по инициативѣ желѣзныхъ дорогъ, возбудившихъ цѣлый рядъ ходатайствъ, сводившихся къ существенному повышенію хлѣбныхъ тарифовъ. Дорогами проектировалось повышение на большихъ протяженіяхъ вывозныхъ тарифовъ для зерновыхъ хлѣбовъ и масличныхъ сѣмянъ, повышение внутреннихъ схемъ до размѣровъ вывозныхъ, повышение сбора за станціонные расходы и повышение тарифовъ на перемолочные продукты во внутреннемъ сообщеніи и тарифовъ на отруби и жмыхи въ вывозномъ. Изъ этихъ мѣръ Тарифными учрежденіями было признано возможнымъ допустить, въ общихъ интересахъ народнаго хозяйства, лишь повышение тарифовъ на муку и крупу во внутреннемъ сообщеніи и тарифовъ на отруби и жмыхи въ вывозномъ. Принимая во вниманіе, что установленіе болѣе высокихъ тарифовъ на муку и крупу, чѣмъ на зерно, отвѣчаетъ одному изъ основныхъ принциповъ тарификаціи, согласно коему продукты переработки таксируются по болѣе высокимъ ставкамъ, чѣмъ соотвѣтственные сырые матеріалы, Тарифныя учрежденія приняли для муки высшихъ сортовъ и крупы всякой схемы, повысившую дѣйствовавшія ранѣе на эти продукты платы, одинаковые съ зерновыми тарифами, приблизительно на 10%. Помимо сего, въ цѣляхъ ослабленія



развитія экспорта за границу отрубей и жмыховъ, необходимыхъ для внутренняго потребленія въ качествѣ лучшаго кормового средства для скота, а также въ виду высокой платежной способности этого груза въ вывозныхъ сообщеніяхъ, было признано необходимымъ повысить тарифы на вывозъ этихъ продуктовъ до размѣровъ тарифовъ, применяемыхъ на вывозъ масличныхъ сѣмянъ. Указанныя тарифныя мѣры привели къ увеличенію выручки желѣзныхъ дорогъ на сумму до 9 милліоновъ рублей въ годъ.

При послѣднемъ пересмотрѣ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, состоявшемся въ 1910 г., никакихъ повышеній провозныхъ платъ на эти тарифы не было произведено. Единственное измѣненіе въ дѣйствовавшихъ хлѣбныхъ тарифахъ было допущено лишь по отношенію таксировки сибирскаго хлѣба. Было признано своевременнымъ уравнивать провозныя платы за перевозку сибирскаго хлѣба съ провозными платами за перевозку хлѣбныхъ грузовъ внутреннихъ губерній. Съ этой цѣлью установленный для сибирскаго хлѣба переломъ тарифныхъ схемъ въ Челябинскѣ, коимъ ограждались внутренніе рынки Россіи отъ наплыва сибирскаго хлѣба, было признано необходимымъ отмѣнить, въ виду усиленія переселенческаго движенія въ Сибирь и развитія въ ней сельскаго хозяйства. Отмѣна эта была произведена постепенно въ три срока, и такимъ образомъ только съ 1 Августа 1913 года платы за провозъ хлѣба какъ изъ Сибири, такъ и изъ Европейской Россіи были уравнены. Въ тѣ же сроки, въ соотвѣтствіи съ предоставленными пониженіями, былъ пониженъ и дѣйствовавшій ранѣе исключительный тарифъ на Котласъ, дабы облегчить естественный выходъ сибирскому хлѣбу черезъ Архангельскъ.

Мѣропріятія по урегулированію тарифовъ на другіе массовые грузы носили тотъ же характеръ и совершались по тому же плану, какъ и преобразование тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ. Въ виду сего въ настоящемъ отчетѣ достаточно бу-



детъ привести лишь въ краткихъ чертахъ важнѣйшія особенности произведенныхъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ пересмотровъ тарифовъ на главные массовые грузы.

Ближайшей задачей перваго пересмотра каменноугольныхъ грузовъ въ 1890 г. было поставлено стремленіе вытѣснить съ внутреннихъ рынковъ заграничный уголь и развить сбытъ отечественнаго угля на всѣхъ внутреннихъ рынкахъ, а въ особенности на московскомъ, наиболѣе нуждающемся въ топливѣ. Въ виду сего были повышены платы за провозъ угля отъ портовъ внутрь страны и понижены тарифы изъ донецкаго, уральскаго и подмосковнаго бассейновъ въ Московскій районъ. При слѣдующемъ пересмотрѣ 1895 г. оказалось уже возможнымъ достигнуть объединенія тарифовъ на уголь путемъ установленія для повагонныхъ отправокъ угля въ прямомъ и мѣстномъ сообщеніяхъ большинства желѣзныхъ дорогъ одной общей дифференціальной схемы. Для углей домбровскаго и подмосковнаго, въ виду ихъ худшаго качества, были установлены болѣе пониженные схемы. Кромѣ того, были сдѣланы облегченія для доставки донецкаго кокса въ Привислинскій край и въ заволжскія губерніи, а также были установлены пониженные экспортные тарифы на каменный уголь и коксъ до Млавы, Иллова, Мариуполя и Ростова. Засимъ, при послѣднемъ пересмотрѣ тарифовъ на каменноугольные грузы, произведенномъ въ 1907—1908 г.г., было допущено повышение общей схемы, въ среднемъ около  $\frac{1}{3}$  коп. съ пуда; при этомъ, однако, въ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ сообщеніяхъ для Уральскаго и Сибирскаго углей были допущены отступленія отъ новой повышенной схемы, въ смыслѣ сохраненія существовавшихъ ранѣе провозныхъ платъ. Повышеніе общей схемы на каменный уголь и коксъ увеличило выручку желѣзныхъ дорогъ до  $4\frac{1}{2}$  милл. рублей въ годъ.

При пересмотрахъ тарифовъ на перевозку керосина Тарифными учрежденіями признавалось необходимымъ содѣйствовать возможно большому развитію его внутренняго потребленія



и выгодному помѣщенію излишковъ керосина на заграничныхъ рынкахъ. Однако, при первомъ пересмотрѣ этихъ тарифовъ, произведенномъ въ 1891 г., возможно было достигнуть лишь частичнаго упорядоченія ихъ, путемъ устраненія слишкомъ рѣзкихъ различій въ провозныхъ платахъ на отдѣльныхъ дорогахъ, внесенія однообразія въ систему исключительныхъ табличныхъ тарифовъ прямого сообщенія и выработки общей схемы для примѣненія къ отправки керосина въ мѣстномъ сообщеніи. Лишь въ 1896 г., при второмъ пересмотрѣ тарифовъ на керосинъ, была установлена, взамѣнъ табличныхъ тарифовъ, одна общая тарифная схема въ направленіи черезъ Волжскія пристани и черезъ Петровскъ Портъ съ весьма крутой дифференцировкой платъ на болѣе далекихъ протяженіяхъ. Для перевозокъ же керосина черезъ порты Чернаго моря была введена болѣе низкая схема, дабы уровнять условія конкуренціи этого направленія съ направленіями черезъ Петровскъ и черезъ Волжскія пристани. При пересмотрахъ экспортныхъ тарифовъ на керосинъ Тарифныя учрежденія стремились путемъ тарифныхъ мѣропріятій оказать непосредственное воздѣйствіе для разрѣшенія вопроса о возможности успѣшной конкуренціи русскаго керосина съ американскимъ на международныхъ рынкахъ. Въ виду сего не только были полностью сохранены прежніе экспортные тарифы на перевозку керосина отъ Волжскихъ пристаней до портовъ Балтійскаго моря, но и установлены новые пониженные тарифы отъ Баку черезъ Одессу и отъ Петровска сплошнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ—до станцій западной сухопутной границы. Кромѣ того, основной экспортный тарифъ Баку-Батумъ постоянно приспособливался къ текущимъ условіямъ сбыта русскаго керосина на международномъ рынкѣ. При неоднократныхъ пересмотрахъ этого тарифа въ 1894, 1895, 1904 и 1910 г.г. размѣры его колебались отъ 19 коп. до 9 коп. съ пуда. Въ настоящее время экспортный тарифъ отъ Баку, до Батума дѣйствуетъ въ слѣдующемъ размѣрѣ: при перевозкѣ



по керосинопроводу въ 13 коп. съ пуда, при перевозкѣ въ цистернахъ 16 коп. съ пуда. При пересмотрахъ тарифовъ на нефть и нефтяные остатки также пришлось идти путемъ постепеннаго упорядоченія этихъ тарифовъ. При первомъ пересмотрѣ въ 1891 году были приняты мѣры къ болѣе равномерному распредѣленію перевозокъ по сѣти и къ облегченію доставки этихъ грузовъ въ центральный и сѣверный производительные раіоны. Засимъ, въ 1894 г., при частичномъ пересмотрѣ тарифовъ на перевозку нефтяныхъ остатковъ по Закавказской и Владикавказской желѣзнымъ дорогамъ, былъ данъ выходъ на сѣть жидкому минеральному топливу не только при посредствѣ Волжско-Каспійскаго бассейна, но также и черезъ порты Чернаго моря. Наконецъ, при пересмотрѣ въ 1897 г. была выработана для перевозки нефти и нефтяныхъ остатковъ какъ черезъ Волжскія пристани, такъ и черезъ Черноморскіе порты и Владикавказскую дорогу общая тарифная схема.

Упорядоченіе тарифовъ на перевозку чугуна, желѣза и стали можно было достигнуть уже при первомъ пересмотрѣ этихъ тарифовъ, произведенномъ въ 1891 г. Къ переработанной тогда номенклатурѣ этихъ грузовъ, раздѣленныхъ на четыре отдѣльныя категоріи: жестъ, желѣзо и сталь, чугунъ, и руда, былъ примѣненъ расчетъ платъ по тѣмъ же схемамъ, которыя примѣнялись въ то время для ввоза соответствующихъ наименованій изъ заграницы. Этимъ было достигнуто уравненіе тарифныхъ соотношеній между отдѣльными горнозаводскими раіонами и весьма значительное пониженіе стоимости желѣзнодорожной перевозки желѣзныхъ грузовъ на дальнихъ протяженіяхъ. Въ отступленіе отъ этого общаго порядка таксировки, въ цѣляхъ сохраненія прежнихъ тарифныхъ соотношеній въ нѣкоторыхъ сообщеніяхъ, были оставлены въ прежнемъ размѣрѣ исключительные тарифы отъ Волжскихъ пристаней и станцій Самаро-Златоустовской желѣзной дороги въ Москву и Петербургъ и установлены новые исключительные тарифы на



перевозку чугуна не въ дѣлѣ отъ станцій Донецкаго района, Волжскихъ пристаней и нѣкоторыхъ другихъ пунктовъ до главнѣйшихъ центровъ переработки чугуна, желѣза и стали. Кромѣ того, для нѣкоторыхъ категорій желѣзныхъ грузовъ пониженъ сборъ за станціонные расходы съ 0,7 до 0,4 коп. съ пуда. При слѣдующемъ пересмотрѣ въ 1897 г. выяснилось, что принятая система тарификаціи желѣзныхъ грузовъ вполне отвѣчаетъ своему назначенію, въ виду чего тарифы на эти грузы были лишь подвергнуты нѣкоторымъ частичнымъ измѣненіямъ, приведшимъ къ дальнѣйшему, довольно значительному пониженію сихъ тарифовъ. Наконецъ, въ зависимости отъ приведеннаго выше измѣненія въ 1907—8 годахъ въ тарифахъ на каменноугольные грузы, были произведены дальнѣйшіе пересмотры тарифовъ на руду (1909 г.) и желѣзо и чугунъ (1910 г.). Для руды была принята съ 1 Января 1910 г. новая общая схема, дающая повышеніе около  $\frac{1}{5}$  коп. съ пуда. Тарифы на чугунъ были сохранены безъ измѣненія. Для желѣза общая схема на разстояніяхъ перевозки свыше 758 верстъ была повышена съ 1 Января 1911 г., причемъ повышеніе это для разстояній свыше 1.000 верстъ составляло около 1 коп. съ пуда. При этомъ, однако, въ цѣляхъ поддержанія Уральской горной промышленности, находящейся въ особо неблагоприятномъ положеніи, для перевозокъ уральскаго желѣза были сохранены дѣйствовавшія ранѣе провозныя платы. Эти повышенія увеличили выручку желѣзныхъ дорогъ примѣрно на сумму около  $\frac{1}{2}$  милл. рублей въ годъ.

При преобразованіи тарифовъ на перевозку соли Тарифными учрежденіями была отмѣчена крайняя неуравнительность этихъ тарифовъ для отдѣльныхъ соледобывающихъ районовъ. Въ однихъ сообщеніяхъ пудоверстныхъ ставки составляли  $\frac{1}{24}$  коп., въ другихъ же понижались до  $\frac{1}{120}$  коп. Для достиженія возможной уравнительности провозныхъ платъ по отношенію къ различнымъ районамъ добычи соли и важнѣйшимъ



раіонамъ потребленія ея при первомъ пересмотрѣ тарифовъ на соль, состоявшемся въ 1892 г., было признано необходимымъ установить для повагонныхъ перевозокъ соляныхъ грузовъ по рельсовой сѣти одну общую тарифную схему. Однако, общая схема была примѣнена полностью лишь къ перевозкамъ донецкой соли, по отношенію же къ перевозкамъ соли другихъ раіоновъ были допущены отступленія отъ схемы, дабы избѣжать рѣзкихъ измѣненій въ сложившихся условіяхъ перевозки. При второмъ пересмотрѣ тарифовъ въ 1898 г. общая тарифная схема была сохранена безъ измѣненія, а раіонъ примѣненія ея расширенъ путемъ отмѣны нѣкоторыхъ исключительныхъ тарифовъ. Засимъ, въ виду угнетеннаго состоянія въ то время баскунчакской и крымской соляной промышленности, были понижены тарифы на перевозку соли по Баскунчакской дорогѣ и установлены пониженные тарифы на перевозку крымской соли. Состоявшійся въ 1906 году очередной пересмотръ соляныхъ тарифовъ привелъ къ нѣкоторому повышенію желѣзнодорожныхъ платъ въ размѣрѣ, не превышавшемъ 2 коп. съ пуда. Повышеніе дало увеличеніе ежегодной выручки желѣзныхъ дорогъ, достигающее около 2 милл. рублей. При послѣднемъ пересмотрѣ тарифовъ на соль, произведенномъ въ 1912—1913 г.г. никакихъ повышеній провозныхъ платъ произведено не было и, напротивъ, были допущены нѣкоторыя пониженія въ исключительныхъ тарифахъ на перевозку соли окраинныхъ раіоновъ, въ цѣляхъ облегченія сбыта этой соли на центральныхъ рынкахъ, на которыхъ все болѣе и болѣе пріобрѣтаетъ значеніе сбытъ донецкой соли. Кромѣ того, на перевозку соли для техническихъ цѣлей установленъ пониженный льготный тарифъ.

При пересмотрѣ тарифовъ на сахарные грузы было обращено особое вниманіе на созданіе одинаковыхъ тарифныхъ условій для рафинадныхъ заводовъ, расположенныхъ, съ одной стороны, въ пунктахъ производства сахарнаго песка, а съ дру-



гой стороны въ другихъ пунктахъ, при условіи сохраненія безъ измѣненія существовавшей выручки рельсовой сѣти. При первомъ пересмотрѣ тарифовъ на сахаръ въ 1892 г., для достиженія этой цѣли, была установлена для повагонныхъ перевозокъ сахара рафинада и сахарнаго песка по всей сѣти общая дифференціальная схема, съ нѣкоторымъ пониженіемъ ея для перевозокъ сахарнаго песка на разстояніяхъ до 400 вер., что вызывалось необходимостью согласовать провозныя платы на песокъ съ высшими предѣльными ставками. При слѣдующемъ пересмотрѣ, произведенномъ въ 1898 г., было признано необходимымъ для улучшенія положенія передѣлочныхъ заводовъ центрального раіона по сравненію съ заводами, расположенными въ южномъ и юго-западномъ раіонахъ, установить дальнѣйшее различіе въ платахъ на рафинадъ и песокъ, а именно на разстояніяхъ до 903 верствъ. Съ той же цѣлью были допущены нѣкоторыя измѣненія въ исключительныхъ тарифахъ. Засимъ, для облегченія сбыта русскаго сахара на рынкахъ Закаспійскаго края, на Дальнемъ Востокѣ и на заграничныхъ рынкахъ были установлены спеціальныя пониженныя схемы для перевозки сахарныхъ грузовъ въ прямыхъ Кавказско-Закаспійскихъ сообщеніяхъ и для вывоза за границу черезъ порты Балтійскаго моря и пограничныя станціи, а также черезъ Одессу въ порты Дальняго Востока. При послѣднемъ пересмотрѣ сахарныхъ тарифовъ, состоявшемся въ 1904—1905 гг., было произведено повышеніе этихъ тарифовъ, достигающее суммы около 4½ милл. рублей въ годъ, причемъ согласно съ ходатайствами представителей промышленности тарифныя соотношенія между отдѣльными сахарными заводами были сохранены безъ всякихъ измѣненій.

Упорядоченіе тарифовъ на перевозку лѣсныхъ матеріаловъ совершалось въ первые годы дѣятельности Тарифныхъ учрежденій путемъ частичныхъ пересмотровъ тарифовъ на нѣкоторыхъ дорогахъ и въ отдѣльныхъ сообщеніяхъ, и лишь въ 1896 г.,



въ виду высокаго размѣра тарифовъ на лѣсные грузы во всей ихъ совокупности и значительнаго разнообразія и сложности ихъ для отдѣльныхъ лѣсопромышленныхъ раіоновъ, было признано необходимымъ приступить къ коренному пересмотру этихъ тарифовъ. При этомъ приходилось считаться съ тѣмъ обстоятельствомъ, что провозныя платы на дорогахъ южной полосы Россіи, вслѣдствіе большей цѣнности лѣсныхъ грузовъ въ этомъ раіонѣ, были вообще значительно выше, чѣмъ на дорогахъ, расположенныхъ въ сѣверныхъ раіонахъ. Въ виду сего объединеніе тарифовъ на лѣсные грузы, безъ нарушенія интересовъ дорогъ и лѣсной промышленности, можно было произвести путемъ установленія отдѣльныхъ схемъ для сѣверной и южной полосъ Россіи для перевозокъ наиболѣе цѣнныхъ лѣсныхъ матеріаловъ (I и II категорій) и лишь для дровъ и другихъ наиболѣе дешевыхъ лѣсныхъ грузовъ (III категоріи) была установлена однообразная для всей сѣти болѣе низкая схема. Изъ числа дѣйствовавшихъ на сѣти исключительныхъ тарифовъ сохранены только тарифы изъ Рязани въ Москву и вновь установлены исключительные тарифы на перевозку дровъ въ Москву со станцій нѣкоторыхъ примыкающихъ къ ней дорогъ. Кромѣ того, для поощренія вывоза лѣсныхъ матеріаловъ первыхъ двухъ категорій на Ближній Востокъ схема сѣверной полосы распространена на отправки этихъ грузовъ въ Одессу и Николаевъ. Въ Ноябрѣ 1905 г., были введены въ дѣйствіе новые тарифы на лѣсные грузы, явившіеся результатомъ предпринятаго Департаментомъ Железнодорожныхъ Дѣлъ въ 1902 г. пересмотра этихъ тарифовъ. вмѣсто существовавшихъ двухъ различныхъ схемъ для сѣверной и южной полосъ Россіи было признано необходимымъ установить для всей сѣти одну общую тарифную схему. Вслѣдствіе сего болѣе высокая схема южной полосы была распространена на всю сѣть. Для поддержанія же и развитія экспорта лѣсныхъ грузовъ была сохранена болѣе низкая схема для перевозокъ



лѣсныхъ грузовъ въ порты и пункты сухопутной границы со станцій не только сѣверной, но и южной полось Россіи. Повышеніе лѣсныхъ тарифовъ привело къ увеличенію выручки желѣзныхъ дорогъ, на сумму около 5 милл. рублей въ годъ. При послѣднемъ пересмотрѣ лѣсныхъ тарифовъ въ 1910 и 1911 г.г. никакихъ измѣненій въ этихъ тарифахъ произведено не было.

*Мѣропріятія  
Тарифныхъ учре-  
жденій по пре-  
образованію пас-  
сажирскаго та-  
рифа.*

На ряду съ реформой тарифовъ на перевозку грузовъ Тарифными учрежденіями было произведено и преобразование пассажирскаго тарифа. Желѣзныя дороги, въ виду малой доходности пассажирскаго движенія вообще не имѣли побудительныхъ причинъ стремиться къ развитію этого движенія и рассчитывали платы за перевозку пассажировъ по весьма высокимъ высшимъ предѣльнымъ пассажиро-верстнымъ ставкамъ, установленнымъ по уставу Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и вошедшимъ засимъ въ большинство уставовъ другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Эти предѣльныя ставки составляли съ пассажира и версты для I кл. 3 коп., для II—2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> коп. и для III—1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> коп. Примѣнялись онѣ въ качествѣ нормальнаго тарифа какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніи, причемъ никакихъ скидокъ съ поверстнаго тарифа по разстояніямъ не производилось. Помимо общаго тарифа, на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ примѣнялись пониженные тарифы для IV кл., для воинскихъ перевозокъ, для проѣзда по билетамъ обратнымъ, сезоннымъ и годовымъ въ пригородныхъ сообщеніяхъ. Указанный строй общаго пассажирскаго тарифа приводилъ къ тому, что перевозки пассажировъ развивались весьма медленно, и притомъ лишь на короткихъ протяженіяхъ. Между тѣмъ при громадныхъ протяженіяхъ нашего отечества чувствовалась настоятельная потребность облегченія условій передвиженія пассажировъ на среднихъ и дальнихъ разстояніяхъ. Въ виду сего Тарифными учрежденіями уже съ 1891 г. собирались необходимыя данныя



по реформѣ пассажирскихъ тарифовъ. Подготовительныя работы по сему предмету были внесены на Общій Тарифный Съѣздъ, а, засимъ, въ 1894 г. были переданы на разсмотрѣніе особаго совѣщанія при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ. Этимъ Совѣщаніемъ было признано необходимымъ установить для перевозокъ пассажировъ дифференціальный тарифъ, который на короткихъ протяженіяхъ сохранялъ бы дѣйствовавшія ранѣе платы, а, засимъ, съ возрастаніемъ протяженія перевозки давалъ бы постепенно понижающіяся платы, достигающія на разстояніяхъ около 1000 верстъ пониженія противъ дѣйствовавшихъ около 50%. Схема этого тарифа построена была со включеніемъ въ нее Государственного сбора, установленнаго въ размѣрѣ 15% чистой желѣзнодорожной платы для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ. На основаніи сего установленная Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ пассажирская схема III кл. въ поясѣ отъ 1 до 160 верстъ давала прежнія платы, а, засимъ, постепенно понижалась по поясамъ. Взамѣнъ же дѣйствовавшаго соотношенія платъ между платами III, II и I кл. было установлено соотношеніе, какъ 1 : 1,5 : 2,5. Пересмотръ пассажирскихъ тарифовъ 1894 г. далъ весьма значительныя пониженія для всѣхъ трехъ классовъ. Такъ, на протяженіи въ 500 верстъ пониженія эти для пассажировъ III, II и I кл. соотвѣтственно составили 28%, 45% и 31%, на протяженіи въ 1000 верстъ — 41%, 55% и 44%, въ 2000 верстъ — 52%, 60% и 57% и на 3000 верстъ — 61%, 70% и 62%. Послѣ сего, въ 1895 г. были установлены значительно пониженные тарифы пригородныхъ сообщеній: разовые, обратные, абонементные (на опредѣленное число поѣздокъ), мѣсячные, сезонные (на четыре мѣсяца) и годовые.

Установленные въ 1894 г. общіе пассажирскіе тарифы просуществовали безъ какихъ-либо существенныхъ измѣненій до 1904 г., когда было признано, въ виду неблагопріятнаго финансоваго положенія желѣзныхъ дорогъ, необходимымъ, не



измѣняя основныхъ положеній реформы пассажирскихъ тарифовъ 1894 г., нѣсколько повысить выручку желѣзныхъ дорогъ по пассажирскому движенію, безъ существеннаго обремененія пассажировъ. Въ 1904 г. былъ сперва произведенъ пересмотръ пригородныхъ тарифовъ. Ближайшей задачей этого пересмотра было ограниченіе раіона примѣненія пригородныхъ тарифовъ предѣлами дѣйствительной въ томъ необходимости и устраненіе возможности обхода общаго пассажирскаго тарифа посредствомъ покупки билетовъ пригороднаго сообщенія. Засимъ, въ томъ же году былъ предпринятъ пересмотръ общаго пассажирскаго тарифа. Пересмотръ этотъ былъ законченъ лишь въ 1908 г. послѣ неоднократнаго обсужденія въ особыхъ Совѣщаніяхъ при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ и разсмотрѣнія въ Совѣтѣ по тарифнымъ дѣламъ и въ Совѣтѣ Министровъ. Введенный съ 1 Іюля 1908 г. новый пассажирскій тарифъ давалъ повышеніе платъ для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ. При этомъ для пассажировъ III кл. было сдѣлано умѣренное повышеніе стоимости билетовъ, достигавшее на разстояніяхъ до 1555 верстъ около 40 коп. и не превышавшее 1 рубля на болѣе далекихъ протяженіяхъ. Соотношеніе же между стоимостью билетовъ каждаго изъ высшихъ классовъ было нѣсколько увеличено, а именно, вмѣсто  $1 : 1\frac{1}{2} : 2\frac{1}{2}$ , было установлено  $1 : 1\frac{3}{4} : 3$  — соотвѣтственно для III кл., II кл., I кл. Опытъ примѣненія новыхъ тарифовъ вскорѣ показалъ, что по отношенію къ пассажирамъ III кл. принятое повышеніе провозныхъ платъ оказалось цѣлесообразнымъ, высокая же стоимость билетовъ высшихъ классовъ повела къ уменьшенію количества пассажировъ I и II кл. Вслѣдствіе сего съ 1 Іюля 1910 г. было признано необходимымъ вернуться къ прежнимъ соотношеніямъ между отдѣльными классами, путемъ соотвѣтственнаго пониженія тарифовъ I и II кл. до существовавшихъ ранѣе, до 1 Іюля 1908 г., соотношеній между сими классами и III кл.



Среди дальнѣйшихъ мѣропріятій въ области пассажирскихъ тарифовъ имѣетъ значеніе установленіе (съ 18 Апрѣля 1913 г.) новой системы исчисленія стоимости плацкартъ. вмѣсто существовавшего въ прежнее время расчета платъ за плацкарты по каждой дорогѣ въ отдѣльности, въ зависимости отъ разстоянія перевозки, установлена особая поясная схема, по коей исчисляется плата за общее протяженіе перевозки по всеѣмъ дорогамъ. Кромѣ того, въ томъ же 1913 г. Тарифнымъ Комитетомъ въ цѣляхъ предоставленія неимущему классу населенія возможно льготнаго проѣзда, признано необходимымъ ввести обязательную продажу единичныхъ билетовъ IV кл. какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямыхъ сообщеніяхъ всеѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. До сего же времени тарифъ IV кл. примѣнялся при отправкѣ пассажировъ партіями не менѣе 40 человекъ и лишь на отдѣльныхъ дорогахъ имѣла мѣсто и продажа единичныхъ билетовъ. Срокъ осуществленія этой мѣры поставленъ въ зависимость отъ технического приспособленія дорогъ къ исполненію перевозокъ IV класса.

Въ заключеніе обзора дѣятельности Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ по тарифному Отдѣлу необходимо отмѣтить, что Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ съ самаго его образованія принимались, на ряду съ другими вѣдомствами, мѣры къ развитію на желѣзныхъ дорогахъ ссудной, складочной и комиссіонной операцій. Образованное по соглашенію заинтересованныхъ вѣдомствъ особое Совѣщаніе при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, на разсмотрѣніе коего вносятся означенные вопросы, принимало цѣлый рядъ мѣръ для дальнѣйшаго развитія ссудной, складочной и комиссіонной операцій желѣзныхъ дорогъ. Эти побочныя операціи желѣзныхъ дорогъ съ оборудованіемъ сѣти складами, элеваторами и другими складочными помѣщеніями пріобрѣтаютъ все большее значеніе для развитія отечественнаго сельскаго хозяйства, въ виду чего правильная постановка этого дѣла составляетъ постоянную

*Ссудо-складоч-  
но - комиссіон-  
ная операція же-  
лѣзныхъ дорогъ.*



заботу Министерства Финансовъ. Для характеристики развитія ссудо-складочныхъ операцій желѣзныхъ дорогъ можно привести нижеслѣдующія данныя, относящіяся къ 1912 г. Ссудо-складочныя операціи производятся большинствомъ желѣзныхъ дорогъ какъ казенныхъ, такъ и частныхъ, а именно: Владикавказской, Екатерининской, Московско - Виндаво - Рыбинской, Николаевской, Московско - Казанской, Московско - Кіево - Воронежской, Московско-Курской, Либаво-Роменской, Пермской, Привислинскими, Рязанско-Уральской, Самаро-Златоустовской, Сибирской, Сызрано-Вяземской, Сѣверо-Западными, Южными, Юго-Восточными, Юго-Западными и Ташкентской. На этихъ дорогахъ общее количество хлѣбныхъ грузовъ, находившихся на храненіи въ элеваторахъ и зернохранилищахъ, достигало 193 милл. пудовъ. Воспользовалось ссудами 70 милл. пудовъ хлѣбныхъ грузовъ на сумму въ 44 ½ милл. руб.



### **III. Дѣятельность департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ по финансовому отдѣлу.**

Съ учрежденіемъ, въ силу закона 8 Марта 1889 г., въ составѣ Министерства Финансовъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ его финансовомъ отдѣлѣ сосредоточилось дѣлопроизводство по всѣмъ вопросамъ финансово-хозяйственнаго характера, относящимся къ нашему желѣзнодорожному дѣлу и такъ или иначе касающимся компетенціи Финансоваго вѣдомства; и дѣйствительно всѣ дѣла, относящіяся къ желѣзнодорожному хозяйству и строительству какъ казенному, такъ и частному, по которымъ требовалось заключеніе или рѣшеніе Министерства Финансовъ, стали поступать, со времени образованія Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, въ этотъ Департаментъ и въ немъ имъ давалось дальнѣйшее движеніе.

Такое сосредоточеніе въ одномъ учрежденіи всѣхъ дѣлъ подобнаго рода, при всемъ ихъ разнообразіи, дало возможность Министерству Финансовъ принять въ ихъ разрѣшеніи болѣе близкое и болѣе активное участіе.

#### **1. Желѣзнодорожное строительство.**

Раньше чѣмъ приступить къ изложенію тѣхъ результатовъ, которыхъ достигло желѣзнодорожное строительство за послѣднее двадцатипятилѣтіе, представляется полезнымъ обратить вниманіе на ту роль и на тотъ характеръ дѣятельности,



которые выпали въ этомъ дѣлѣ на долю Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ. Это представляется тѣмъ болѣе важнымъ, что изъ всѣхъ сторонъ нашего желѣзнодорожнаго дѣла въ этой именно области Министерство Финансовъ, съ учрежденіемъ Департамента, приняло наиболѣе активное участіе.

Именно, почти съ самаго учрежденія Департамента, въ Министерство Финансовъ начинается мало по малу переходить первоначальная разработка вопросовъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, составленіи уставовъ и условій сооруженія и эксплуатаціи желѣзнодорожныхъ линій. Непосредственно въ Министерство Финансовъ начинаютъ поступать проекты частныхъ предпринимателей, въ немъ сосредоточивается разсмотрѣніе и разработка всякаго рода вопросовъ, касающихся развитія рельсовой сѣти. Эта роль Департамента еще болѣе усиливается съ 1896 года, когда при Министерствѣ Финансовъ учреждается подъ предсѣдательствомъ Директора Департамента междувѣдомственная Коммиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Въ составъ этой Коммиссіи, постепенно расширяемой, вошли представители Министерствъ: Путей Сообщенія, Торговли и Промышленности, Внутреннихъ Дѣлъ, Военнаго и Юстиціи, Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія и Государственнаго Контроля. Но кромѣ правительственныхъ чиновъ для участія въ работахъ Коммиссіи приглашаются представители мѣстныхъ интересовъ. Главное значеніе ихъ для Коммиссіи состоитъ въ выясненіи, въ зависимости отъ экономическихъ мѣстныхъ условій, потребности того или другаго раіона въ рельсовомъ пути, въ установленіи того, что можно ожидать къ поступленію на проектируемую желѣзную дорогу, какое вліяніе окажетъ на экономическую жизнь края рельсовый путь и, наконецъ, болѣе подробное, если возможно, установленіе трассы.

Очевидно, выясненіе этихъ сторонъ желѣзнодорожныхъ проектовъ, при разсмотрѣніи ихъ въ центральномъ органѣ,



можетъ быть дано съ возможною полнотою лишь представителями мѣстныхъ интересовъ, знакомыхъ со всѣми условіями быта представляемыхъ ими раіоновъ и организацій.

Въ составъ подобныхъ мѣстныхъ представителей, принимавшихъ участіе въ работахъ Коммиссіи, иногда въ очень значительномъ числѣ одновременно, доходящемъ до 100 человѣкъ, обычно входятъ представители губернскихъ и земскихъ управъ, городскихъ общественныхъ самоуправленій, дворянскихъ собраній, биржевыхъ комитетовъ и торговопромышленныхъ организацій. Въ послѣднее же время въ работахъ Коммиссіи принимаютъ дѣятельное участіе члены Государственнаго Совѣта по выбору и члены Государственной Думы.

Всѣ поступающіе въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ проекты частныхъ предпринимателей, а равно предположенія Правительства относительно сооруженія новыхъ желѣзныхъ дорогъ предварительно провѣряются и разрабатываются съ экономической и финансовой сторонъ въ Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ и затѣмъ вносятся Департаментомъ на обсужденіе Коммиссіи.

По своему существу названная Коммиссія является органомъ совѣщательнымъ, дающимъ свое заключеніе по экономической и финансовой сторонамъ внесенныхъ на ея обсужденіе желѣзнодорожныхъ проектовъ и намѣчающимъ вмѣстѣ съ тѣмъ основныя финансовыя условія, на которыхъ могли бы быть разрѣшены проектируемыя линіи.

Составленіе журналовъ Коммиссіи, а также представленій въ высшія Государственныя установленія по разсмотрѣннымъ Коммиссіею вопросамъ лежитъ также на обязанности Департамента.

Какъ выше было указано, правильное функціонированіе Коммиссіи началось съ 1896 г., и съ того времени всѣ разрѣшенныя къ постройкѣ желѣзнодорожныя линіи подвергались разсмотрѣнію въ этой Коммиссіи за исключеніемъ лишь линій:



Оренбургъ—Ташкентъ, Бологое—Сѣдлецъ, Гродно—Мосты и Кегель—Гапсаль, разрѣшенныхъ къ сооруженію на основаніи особыхъ Высочайшихъ повелѣній.

Руководствуясь матеріаломъ, полученнымъ при разсмотрѣніи всѣхъ этихъ линій, Департаментъ составлялъ свои соображенія о томъ или иномъ направленіи дѣлъ, связанныхъ съ сооруженіемъ желѣзныхъ дорогъ, и постепенно вырабатывалъ новыя основанія и новыя формы для осуществленія желѣзнодорожныхъ линій распоряженіемъ частной инициативы. Эта сторона дѣятельности Департамента будетъ освѣщена въ дальнѣйшемъ изложеніи.

Переходя за симъ къ выясненію результатовъ дѣятельности Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ области развитія нашей рельсовой сѣти, необходимо указать, что ко времени учрежденія Департамента принципъ одновременнаго примѣненія казеннаго и частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства получилъ признаніе и былъ положенъ въ основу дальнѣйшей политики Министерства Финансовъ въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства. Къ тому же времени Министерствомъ Финансовъ былъ предпринятъ цѣлый рядъ мѣропріятій по упорядоченію финансоваго хозяйства желѣзнодорожныхъ обществъ, по урегулированію ихъ расчетовъ съ казною и по установленію дѣйствительнаго надзора Правительства надъ ихъ хозяйственною и коммерческою дѣятельностью.

Въ первые годы существованія, а именно съ 1889 по 1891 г. Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ не могъ проявить дѣятельности въ разработкѣ вопросовъ о постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ виду наступившаго въ концѣ 1886 г. неблагоприятнаго положенія нашихъ финансовъ желѣзнодорожное строительство было временно пріостановлено. Начиная съ 1887 г. до половины 1891 г. были разрѣшены къ сооруженію казною лишь нѣсколько небольшихъ дорогъ и вѣтвей протяженіемъ всего около 460 вер. Частнымъ же обществамъ за



это время разрѣшено къ постройкѣ около 1830 вер., изъ которыхъ въ дѣйствительности было построено около 1060 верстъ различныхъ вѣтвей мѣстнаго значенія.

Столь слабое развитіе желѣзнодорожной сѣти не могло не озабочивать Правительство, сознававшего, что отсутствіе въ достаточномъ количествѣ рельсовыхъ сообщеній задерживаетъ правильный экономическій ростъ страны, производительныя силы которой безусловно нуждались въ поддержкѣ и поощреніи. Однако, прибѣгать къ государственному кредиту для полученія средствъ на постройку новыхъ желѣзныхъ дорогъ не представлялось возможнымъ въ виду того, что суммы бюджетныхъ остатковъ, могущихъ быть удѣленными на желѣзнодорожное строительство, были настолько незначительны, что ими едва могли покрываться необходимые расходы на продолженіе работъ по желѣзнымъ дорогамъ, уже строившимся распоряженіемъ казны. Поэтому и дабы не останавливать дальнѣйшаго развитія нашей сѣти, представлялось неизбѣжнымъ обратиться къ содѣйствию въ этомъ дѣлѣ частной предпримчивости. При этомъ не было признано цѣлесообразнымъ прибѣгать для постройки желѣзнодорожныхъ линій къ образованію значительнаго количества новыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, дѣятельность коихъ могла потребовать значительныхъ приплатъ по гарантіи, а былъ избранъ другой путь, обѣщавшій не возлагать на казну никакихъ непосредственныхъ жертвъ. Сущность новаго плана желѣзнодорожнаго строительства сводилась къ тому, чтобы побудить нѣкоторыя наиболее богатые и энергичныя въ веденіи своихъ предпріятій частныя желѣзнодорожныя общества принять на себя постройку новыхъ желѣзнодорожныхъ линій за счетъ облигаціонныхъ займовъ съ казенною гарантіей, такъ какъ при данныхъ условіяхъ эта гарантія была бы лишь номинальною и не могла подвергнуть Правительство какому-нибудь риску, въ виду испытанной финансовой благонадежности такихъ ком-



паній. Если бы новопостроенныя линіи и понизили бы доходность старыхъ, то это пониженіе прежде всего отразилось бы на интересахъ акціонеровъ. Съ общегосударственной точки зрѣнія представлялось справедливымъ, чтобы тѣ желѣзнодорожныя общества, которыя извлекали значительные барыши изъ эксплуатаціи уступленнаго имъ предпріятія, поступались частію своихъ барышей для осуществленія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, прилегающихъ къ ихъ району. Осуществленіе подобныхъ линій для этихъ обществъ представляло ту выгоду, что линіи эти усиливали своими грузами доходность главныхъ путей, и такимъ образомъ недостатокъ въ доходности боковой линіи могъ бы современемъ покрыться увеличеніемъ доходности главной линіи.

Изложенныя предположенія Министра Финансовъ встрѣтили возраженія со стороны Министра Путей Сообщенія, считавшаго болѣе правильнымъ прибѣгнуть къ казенному строительству для дальнѣйшаго расширенія нашей желѣзнодорожной сѣти. Возникшее между означенными Министрами разногласіе было передано на обсужденіе Особаго Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге. Это Совѣщаніе по обсужденіи всѣхъ соображеній обѣихъ сторонъ пришло къ заключенію, что при рѣшеніи вопроса о направленіи нашей желѣзнодорожной политики въ будущемъ должно руководствоваться главнымъ образомъ цѣлью удовлетворенія насущныхъ потребностей страны, не придавая преимущественнаго значенія той или другой системѣ желѣзнодорожнаго хозяйства. Несомнѣнно, что и казенный и частный способы постройки имѣютъ каждый свои преимущества и свои слабыя стороны. Поэтому одновременное примѣненіе обѣихъ системъ представляетъ для Правительства значительныя выгоды, давая возможность направлять въ обоихъ случаяхъ дѣятельность отдѣльныхъ органовъ къ общей пользѣ Государства, путемъ сравненія между собою результатовъ той или другой системы. Вслѣдствіе сего было бы ошибкою отказаться



въ столь обширномъ дѣлѣ, какъ желѣзнодорожное, отъ частной инициативы въ тѣхъ случаяхъ, когда она, будучи должнымъ образомъ направлена, проявляетъ себя на пользу народнаго благосостоянія. Заключенія сего Совѣщанія были одобрены Комитетомъ Министровъ, мнѣніе коего удостоилось 21 Апрѣля 1891 года Высочайшаго утвержденія.

Съ этого момента дальнѣйшее развитіе желѣзнодорожной сѣти совершалось на ряду съ казеннымъ строительствомъ при посредствѣ главнымъ образомъ существующихъ обществъ, путемъ ихъ расширенія или преобразованія. Разработка всѣхъ возникающихъ по сему предмету многочисленныхъ и разнообразныхъ вопросовъ была сосредоточена въ Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, на долю котораго выпала выработка пріемлемыхъ какъ для Правительства, такъ и для желѣзнодорожныхъ обществъ условій, проектируемыхъ для представленія на разрѣшеніе высшихъ государственныхъ установленій новыхъ соглашеній между Правительствомъ и желѣзнодорожными обществами. Сущность финансовой стороны этихъ условій существенно мѣняла отношенія между казною и желѣзнодорожными обществами, сложившіяся въ эпоху процвѣтанія концессионной системы. Въ то время казна должна была изъ своихъ ресурсовъ уплачивать значительную часть расходовъ большинства желѣзнодорожныхъ компаній, теперь же оставшіяся невыкупленными въ казну компаніи, за право удержать въ своей эксплоатаціи доходныя линіи, были обязаны удѣлять Правительству часть своихъ барышей.

Первымъ опытомъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ по выработкѣ условій предоставленія постройки новыхъ линій существующимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ были начаты въ 1890 г. переговоры съ Обществомъ Московско-Рязанской желѣзной дороги, преобразованнымъ въ общество Московско-Казанской дороги, о передачѣ ему постройки новой Рязанско-Казанской желѣзной дороги протяженіемъ около 830 верстъ.



Засимъ, 15 Іюня того же 1891 года послѣдовало Высочайшее утверждение мнѣнія Государственнаго Совѣта о разрѣшеніи Обществу Владикавказской дороги постройки Петровской линіи (Бесланъ-Грозный-Петровскъ) и Высочайше утвержденными 1 Апрѣля и 4 Мая положеніями Комитета Министровъ Обществу Курско-Кіевской дороги было разрѣшено построить новый рельсовый путь между Курскомъ и Воронежомъ протяженіемъ около 230 верстъ и нѣсколько подъѣздныхъ путей (Коренево-Рыльскъ, Коренево-Суджа, Конотопъ-Пироговка съ вѣтвью къ Шостенскому пороховому заводу, Круты-Черниговъ и Круты-Пирятинъ) съ общимъ протяженіемъ въ 325 верстъ.

Въ томъ же 1891 году Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ были предприняты обширныя работы по преобразованію Общества Рязанско-Козловской дороги въ Общество Рязанско-Уральской дороги. Послѣ весьма сложнаго предварительнаго разсмотрѣнія предположеній Министерства Финансовъ по сему предмету, составленныхъ Департаментомъ, вопросъ этотъ былъ окончательно разрѣшенъ Высочайше утвержденнымъ 11 Января 1892 г. мнѣніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, образованнаго по Высочайшему повелѣнію отъ 11 Декабря 1891 года для разсмотрѣнія всѣхъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ, сопряженныхъ съ выдачею суммъ изъ средствъ Государственнаго Казначейства. Согласно выработанному соглашенію между Правительствомъ и Обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги, это общество приняло на себя эксплуатацію казенной Козлово-Саратовской линіи и постройку ширококолейныхъ линій, узкоколейныхъ дорогъ и узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей общимъ протяженіемъ около 1540 верстъ <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Линіи эти слѣдующія: ширококолейныя: а) отъ ст. Разказово до Камышина (400 вер.) и б) отъ г. Лебедяни до Ельца (80 вер.). Узкоколей-



Въ связи съ образованіемъ Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги возникъ вопросъ и о преобразованіи Общества Грязе-Царицынской дороги въ Общество Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, каковое преобразование и было осуществлено въ 1893 году. Этотъ вопросъ потребовалъ отъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ такихъ же трудовъ по подготовкѣ и разработкѣ всѣхъ сложныхъ матеріаловъ, необходимыхъ для окончательнаго рѣшенія дѣла, какъ и преобразование Общества Рязанско-Козловской дороги. По Высочайше утвержденному 15 Іюня 1893 г. уставу Общества, дороги Грязе-Царицынская и Козлово-Воронежско-Ростовская сливаются въ одно общество, которому передаются въ аренду казенныя желѣзныя дороги Орловско-Грязская и Ливенская. На Общество возлагаются постройка и эксплуатація линіи отъ Балашова до Харькова съ вѣтвью къ Донецкой дорогѣ (общимъ протяженіемъ въ 740 вер.) и съ подъѣздными путями: отъ Балашово-Харьковской линіи къ слободѣ Калачу, отъ ст. Шахтной къ Власовскимъ рудникамъ и отъ ст. Соляной до ст. Волжской.

Дальнѣйшей заботой Министерства Финансовъ по расширенію нашей рельсовой сѣти было стремленіе соединить Сѣверный край, въ видахъ поднятія его экономическаго благосостоянія, желѣзнодорожной линіей съ внутренними губерніями Россіи. Съ этой цѣлью Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ былъ разработанъ вопросъ о расширеніи Общества Московско-Ярославской дороги путемъ продолженія линіи Ярославль-Вологда до Архангельска. Предположенія по сему предмету Министерства Финансовъ были одобрены Высочайше утвержденнымъ 11 Іюня 1894 г. положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государ-  
ныя линіи: а) отъ ст. Покровской до г. Уральска (400 вер.) и б) отъ ст. Богоявленскъ до села Сосновки (80 вер.). Узкоколейные подъѣздные пути: а) къ Козлово-Саратовской дорогѣ отъ г.г. Вольска, Петровска и Сердобска и отъ сел. Баланды (330 вер.) и б) къ Уральской дорогѣ отъ г. Николаевска и отъ сел. Александровъ-Гай (250 вер.).



ственной Экономіи. Согласно сему положенію на Общество Московско-Ярославской желѣзной дороги, преобразованное въ Общество Московско-Ярославско-Архангельской дороги, возложена постройка линіи Вологда-Архангельскъ.

Наконецъ, послѣднимъ желѣзнодорожнымъ обществомъ, избраннымъ Министерствомъ Финансовъ для постройки новыхъ линій, являлось Общество Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги. Для преобразованія сего Общества пришлось прибѣгнуть къ цѣлому ряду весьма сложныхъ комбинацій, осуществленіе коихъ потребовало отъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ значительныхъ усилій и цѣлаго года подготовительныхъ работъ. Въ результатъ было достигнуто соглашеніе, вылившееся въ дополненіе къ уставу Общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги, которое было Высочайше утверждено 4 Іюня 1895 г., и на основаніи котораго Обществу Рыбинской дороги было предоставлено сооруженіе линіи отъ Бологое до Пскова протяженіемъ 332 версты.

Преобразованныя новыя желѣзнодорожныя Общества: Владикавказской, Московско-Казанской, Курско-Кіевской (переименованной въ Кіево-Воронежскую, а засимъ въ Московско-Кіево-Воронежскую), Рыбинской (впослѣдствіи Московско-Виндаво-Рыбинской), Московско - Ярославско - Архангельской, Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ не ограничились постройкой выше перечисленныхъ разрѣшенныхъ имъ линій, а продолжали развивать свои предпріятія или по собственному почину или по предложенію Правительства, которое и въ дальнѣйшій періодъ времени признавало необходимымъ развивать желѣзнодорожную сѣть путемъ привлеченія къ постройкѣ крупныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Этотъ принятый съ 1891 г. способъ желѣзнодорожнаго строительства продолжался до 1904 г., когда дальнѣйшая постройка дорогъ при посредствѣ названныхъ обществъ временно весьма значительно сократилась.



Въ виду сего представляется цѣлесообразнымъ здѣсь же привести краткій обзоръ развитія желѣзнодорожной сѣти при посредствѣ каждаго изъ названныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, а засимъ уже изложить за тотъ же періодъ съ 1891 по 1904 годъ ходъ развитія казеннаго желѣзнодорожнаго строительства.

Обществу Владикавказской желѣзной дороги за этотъ періодъ была разрѣшена постройка нижеслѣдующихъ линій. Въ 1893 г. разрѣшена вѣтвь отъ ст. Кавказская до г. Ставрополя протяженіемъ въ 143 вер. Въ 1895 году Обществу разрѣшено построить Царицынско-Тихорѣцкую линію, протяженіемъ около 506 вер., съ пристанью на р. Волгѣ, ширококолейныя вѣтви отъ ст. Желѣзноводскъ до группы Кавказскихъ минеральныхъ водъ, длиною около 5,2 вер. и отъ ст. Екатеринодаръ до ярмарочной площади, протяженіемъ 4,40 вер., и склады, элеваторы и набережныя въ г. Петровскѣ. Въ 1897—1898 г.г. разрѣшена постройка линій Петровскъ—Дербентъ и Дербентъ—Баку—общимъ протяженіемъ въ 350 вер. Наконецъ, въ 1898 г. разрѣшена постройка вѣтви отъ ст. Кавказская до ст. Екатеринодаръ, протяженіемъ въ 127 вер.

Дальнѣйшее развитіе сѣти Общества Курско-Кіевской желѣзной дороги, переименованной впослѣдствіи въ Московско-Кіево-Воронежскую желѣзную дорогу, происходило слѣдующимъ образомъ. Въ 1893 г. названному Обществу разрѣшена постройка линіи отъ Льгова до Брянска (186 верстъ) и вѣтви отъ ст. Ворожба до ст. Серединная—Буда (121 вер.). 7 Іюня 1895 г. послѣдовало дальнѣйшее расширеніе предпріятія Кіево-Воронежской желѣзной дороги съ преобразованиемъ его въ Общество Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, причемъ Обществу было предоставлено сооруженіе слѣдующихъ желѣзнодорожныхъ линій и вѣтвей: отъ ст. Брянскъ черезъ Калугу до Москвы, протяженіемъ около 365 вер.; отъ ст. Мармыжи Курско-Воронежскаго участка до ст. Ливны Ливен-



ской желѣзной дороги, длиною въ 69 вер., и отъ ст. Пирятинъ до пристани Красное на Днѣпрѣ, длиною 86 вер. Вмѣстѣ съ тѣмъ Обществу передана эксплуатація казенной Ливенской желѣзной дороги за плату по 100 тыс. руб. ежегодно. Далѣе, въ 1897 г. послѣдовало разрѣшеніе Обществу постройки вѣтви Охочевка—Колпны. Засимъ, особый характеръ носила постройка магистрали Лозовая—Кіевъ, разрѣшенная въ 1898 году. Правительство признавало настоятельно необходимымъ скорѣйшую постройку линіи Лозовая—Кіевъ, въ видахъ экономическихъ, и линіи Кіевъ—Ковель, въ видахъ стратегическихъ. Между тѣмъ линіи эти, каждая въ отдѣльности, представлялись бездоходными. Предпринимателей на постройку линіи Лозовая—Кіевъ не находилось. Лишь Общество Московско-Кіево-Воронежской дороги могло бы рѣшиться построить участокъ этой линіи отъ Полтавы до Кіева. При постройкѣ казною стратегической линіи Кіевъ—Ковель обѣ эти отдѣльныя линіи были бы прямо убыточными. Тогда Правительство рѣшилось кромѣ постройки казною линіи Кіевъ—Ковель предпринять постройку линіи Лозовая—Кіевъ совмѣстными средствами казны и Общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги: послѣднее должно было принять на себя постройку линіи отъ Полтавы до Кіева, казна же взялась за постройку участка Лозовая—Константиноградъ длиною въ 95 вер. При такой комбинаціи при посредствѣ существовавшей уже вѣтви Полтава—Константиноградъ возникла транзитная магистраль Лозовая—Константиноградъ—Полтава—Кіевъ—Ковель, прорѣзывающая южную Россію на протяженіи свыше 900 вер. и связывающая рынки нашего юго-востока, Донецкій бассейнъ и западную границу.

Дальнѣйшая строительная дѣятельность Общества Московско-Казанской желѣзной дороги за періодъ до 1904 г. выразилась въ слѣдующемъ. Въ 1893 г. разрѣшена постройка линіи отъ ст. Рузаевка Московско-Казанской желѣзной дороги



до Пензы протяженіемъ въ 130 вер. Засимъ, въ 1895—1896 г., въ виду признанной Министерствомъ Финансовъ необходимости постройки желѣзнодорожныхъ линій въ Симбирской губерніи для поддержанія пошатнушагося экономическаго положенія населенія этой губерніи, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ вошелъ въ переговоры съ обществомъ Московско-Казанской дороги относительно постройки имъ желѣзнодорожныхъ линій въ названной губерніи. Въ результатъ этихъ переговоровъ Общество приняло на себя постройку линіи Рузаевка—Сызрань длиною 279 вер. и Симбирской вѣтви (Симбирскъ—Вырышаевка) протяженіемъ въ 156 верствъ, что и было разрѣшено Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи, мнѣніемъ котораго, Высочайше утвержденнымъ 12 Мая 1896 г., соглашеніе съ Обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги было одобрено. Наконецъ, въ 1898 г. было признано необходимымъ развить сѣтъ Общества постройкой вѣтвей Ромоданово—Нижній и Кустаревка—Земетчино.

Обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги до 1904 г. разрѣшены къ постройкѣ слѣдующія линіи и вѣтви. Въ 1893—1894 гг. разрѣшены: вѣтвь Богоявленскъ—Сосновка (79 вер.), линія отъ ст. Таволжанка (близъ Балашова) до ст. Ртищево (97 вер.) и продолженіе Ртищево-Сердобской вѣтви до Пензы (130 вер.). Въ 1895—1896 гг. разрѣшены вѣтвь отъ ст. Вольскъ до Волги съ пристанью и элеваторомъ, длиною около 14 вер. и рельсовый путь отъ Раненбурга до Павельца, съ вѣтвью на Астапово, протяженіемъ въ 109 вер. Въ 1897 г. Общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги возбудило ходатайство о разрѣшеніи ему постройки новой вывозной магистрали Данковъ—Смоленскъ протяженіемъ 523 в. для выхода къ Ригѣ и Либавѣ въ обходъ загруженнаго направленія Грязи—Смоленскъ. Засимъ, въ Апрѣлѣ 1896 г. Общество Рязанско-Уральской дороги возбудило ходатайство о



предоставленіи ему новой магистрали къ Москвѣ отъ ст. Павелецъ черезъ Каширу. Съ такимъ же ходатайствомъ обратилось и Общество Московско-Казанской желѣзной дороги. По всестороннемъ разсмотрѣніи этого вопроса Высочайше утвержденнымъ 21 Мая 1897 г. положеніемъ Соединеннаго Присутствія постройка линіи Павелецъ—Москва была предоставлена Обществу Рязанско-Уральской дороги.

Общество Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ развивало свою строительную дѣятельность до 1904 г. слѣдующимъ образомъ. Въ 1895—1896 г.г. Обществу разрѣшены къ постройкѣ линіи отъ Ельца до Валукъ (309 верстъ) и отъ ст. Графская до ст. Анна (протяженіемъ въ 83 вер.). Въ 1897 г. Общество получило разрѣшеніе, въ виду нѣкоторыхъ задержекъ въ перевозкѣ желѣзными дорогами Донецкаго бассейна горнозаводскихъ грузовъ, построить двѣ линіи въ Донецкомъ бассейнѣ, а именно Луганскъ—Миллерово и Попасная—Никитовка. Вторая линія Попасная—Никитовка явилась слѣдствіемъ принятаго рѣшенія о необходимости создать въ Донецкомъ бассейнѣ поясную желѣзную дорогу, какъ обезпечивающую наибольшую отпускную способность даннаго раіона. Этого можно было достигъ постройкой линіи Попасная—Никитовка, такъ какъ съ проведеніемъ этой линіи смыкался кругъ Никитовка—Попасная—Дебальцево—Хацепетовка—Никитовка. Засимъ, въ виду наступившаго каменноугольнаго кризиса необходимо было принять мѣры къ возможному увеличенію перевозки угля Донецкаго бассейна. Въ этихъ цѣляхъ Обществу Юго-Восточныхъ дорогъ разрѣшено въ 1898 г. построить линію Восточно-Донецкую (протяженіемъ около 320 вер.) и линію Никитовка-Очеретино, образующую вторую кружную дорогу въ Донецкомъ бассейнѣ.

Дальнѣйшее развитіе Общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги заключалось въ слѣдующемъ. Въ 1895 г. Общество обратилось съ ходатайствомъ о разрѣше-



ни постройки линій Рыбинскъ—Ярославль и Нерехта—Середа, признаваемыхъ Правительствомъ необходимыми для экономического развитія прорѣзываемаго ими раіона. Вмѣстѣ съ тѣмъ Общество Московско-Ярославской желѣзной дороги договорилось приобрести отъ Общества Шуйско-Ивановской дороги принадлежащую этому послѣднему дорогу. Засимъ, Обществу Московско-Ярославско-Архангельской дороги въ 1897 г. было разрѣшено построить вѣтвь для соединенія Тейковской вѣтви съ Юрьевъ-Польскою вѣтвью протяженіемъ въ 81 вер. и линію отъ Москвы до Савелово длиною въ 125 вер. Въ 1900—1901 г.г. вслѣдствіе разстройства дѣлъ Общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги все предпріятіе было досрочно выкуплено казною.

Общество Рыбинской желѣзной дороги, переименованное въ Общество Московско-Виндаво-Рыбинской дороги, въ періодъ времени до 1904 г. весьма значительно расширило свое предпріятіе. Въ 1895—1896 г.г. Обществу Рыбинской дороги разрѣшена постройка вѣтви отъ ст. Савелово до г. Кашина, длиною въ 52 вер. Затѣмъ Высочайше утвержденнымъ 21 Мая 1897 г. положеніемъ Соединеннаго Присутствія, тому же Обществу была разрѣшена постройка слѣдующихъ линій: 1) отъ Москвы до Виндавы, по участкамъ Москва-Крейцбургъ, Крейцбургъ-Тукумъ и Тукумъ-Виндава общимъ протяженіемъ около 1030 вер.; 2) отъ ст. Ново-Сокольники до ст. Дно длиною въ 168 вер.; 3) отъ ст. Савелино до г. Краснаго Холма протяженіемъ около 35 вер. Дальнѣйшее расширение предпріятія Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги заключалось въ продолженіи вѣтви Дно—Ново-Сокольники къ сѣверу по направленію къ Петербургу и къ югу до г. Витебска. Осуществленіе этой линіи совпадало съ давно намѣченнымъ Правительствомъ прямымъ рельсовымъ путемъ, соединяющимъ Петербургъ съ Кіевомъ въ направленіи черезъ Витебскъ. Въ результатъ продолжительныхъ переговоровъ, веденныхъ



Департаментом желѣзнодорожныхъ дѣлъ съ Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской дороги о финансовыхъ условіяхъ постройки, Обществу было разрѣшено построить линію магистральнаго типа отъ ст. Дно до г. Царскаго Села, протяженіемъ въ 210 верстъ, и приспособить Царкосельскую желѣзную дорогу къ пропуску поѣздовъ нормальной колеи. Вопросъ же о сооруженіи линіи Витебскъ—Жлобинъ былъ разрѣшенъ по Высочайше утвержденному 9 Апрѣля 1899 г. положенію Соединеннаго Присутствія въ смыслѣ постройки этой линіи на средства казны.

Наконецъ, Обществу Варшавско-Вѣнской жел. дороги, въ 1900 г. было разрѣшено сооруженіе Варшавско-Калишской жел. дороги протяженіемъ въ 325 верстъ. При этомъ слѣдуетъ упомянуть, что строительному капиталу названной жел. дороги, составленному изъ акціонернаго и облигаціоннаго, правительственной гарантіи предоставлено не было.

Результаты строительной дѣятельности поименованныхъ старыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ за періодъ 1891—1904 г.г. приведены въ нижеслѣдующей таблицѣ:

НАЗВАНІЯ ОБЩЕСТВЪ.	Протяженіе въ верстахъ 1889 года.	Развитіе сѣти за періодъ 1891—1904г.г.	Состояніе сѣти къ 1905 году.
Варшавско-Вѣнская . . . . .	463	241	704
Владикавказская . . . . .	905	1.439	2.344
Московско-Виндаво-Рыбинская . . . . .	280	2.188	2.468
Московско-Казанская . . . . .	243	1.863	2.106
Московско-Кіево-Воронежская . . . . .	439	1.902	2.341
Рязанско-Уральская . . . . .	266	3.334	3.600
Юго-Восточныя . . . . .	987	2.261	3.248
<b>Итого . . . . .</b>	<b>3.583</b>	<b>13.228</b>	<b>16.811</b>



Такимъ образомъ, означенными семью желѣзнодорожными Обществами, къ услугамъ которыхъ въ отношеніи постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ Правительство сочло полезнымъ обратиться (за исключеніемъ Общества Московско-Ярославско-Архангельской дороги, выкупленнаго въ казну), рельсовая сѣть за періодъ 1891—1904 г.г. была увеличена на 13.228 верстъ, достигнувъ съ 3.583 верстъ протяженія въ 16.811 верстъ.

Въ заключеніе обзора частнаго желѣзнодорожнаго строительства за этотъ періодъ, необходимо отмѣтить, что на ряду съ обращеніемъ къ существовавшимъ обществамъ Правительствомъ было разрѣшаемо образованіе новыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Однако, большинство изъ этихъ обществъ не могли осуществиться за невозможностью реализовать необходимые капиталы безъ правительственной гарантіи. Даже Общество Тавдинской желѣзной дороги, облигаціонному капиталу которой была присвоена правительственная гарантія, испытало ту же судьбу. За этотъ промежутокъ времени образовано лишь Общество Бѣлгородъ-Сумской желѣзной дороги, построившее дорогу между городами Бѣлгородъ и Сумами длиною въ 140 верстъ, и, кромѣ того, была осуществлена Богословская желѣзная дорога, протяженіемъ въ 203 вер.; эта дорога была разрѣшена Богословскому Горнопромышленному Обществу на особыхъ условіяхъ, за счетъ правительственной ссуды.

Помимо дорогъ магистральнаго значенія, страна нуждалась въ подъѣздныхъ путяхъ къ главнымъ линіямъ для обслуживанія крупныхъ промышленныхъ предпріятій и центровъ, не имѣвшихъ возможности попасть непосредственно на магистральныя линіи. Для удовлетворенія этой потребности страны были образованы общества подъѣздныхъ путей и разрѣшено сооруженіе подъѣздныхъ путей на частныя средства отдѣльнымъ предпринимателямъ. На ряду съ этимъ былъ примѣненъ новый способъ оборудованія магистралей питательными вѣтвями. Онъ состоитъ въ томъ, что сооруженіе подобныхъ вѣтвей произ-



водится распоряженіемъ и на средства непосредственно заинтересованныхъ въ ихъ осуществленіи городовъ, промышленныхъ учрежденій и отдѣльныхъ лицъ, а по сооружеіи эти вѣтви присоединяются къ магистрали, сливаясь съ нею, какъ въ отношеніи эксплуатаціи, такъ и въ способѣ владѣнія, то-есть, если магистраль принадлежитъ казнѣ, то и вѣтвь переходитъ въ полную собственность казны, а если магистраль эксплуатируется акціонерными обществами, то и вѣтвь присоединяется къ прочему концессионному имуществу предпріятія; затраты же предпринимателей возмѣщаются имъ изъ провозныхъ платъ за пробѣги определенной въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ категоріи грузовъ какъ по вѣтви, такъ и по магистрали. Опытъ показалъ жизнность этого способа постройки питательныхъ вѣтвей и за рассматриваемый періодъ было сооружено на указанномъ принципѣ 213 верстъ подобныхъ вѣтвей. Въ результатѣ въ періодъ 1891—1904 г. построено на частныя средства различныхъ подъѣздныхъ путей и дорогъ мѣстнаго значенія и вѣтвей общимъ протяженіемъ 2.181 верста.

Переходя къ обзору казеннаго желѣзнодорожнаго строительства въ періодъ отъ 1891 до 1904 г.г., необходимо отмѣтить, что, въ виду предпринятаго въ 1890 году сооружеіи Великаго Сибирскаго пути, вся свободная наличность Государственнаго Казначейства была направлена на осуществленіе этого грандіознаго предпріятія, представляющаго собою магистраль протяженіемъ въ 6511 верстъ, стоимостью въ 562 ½ милл. руб. Въ виду сего до 1900 г. постройка дорогъ въ Европейской Россіи должна была пріостановиться и до этого года распоряженіемъ казны, кромѣ указанныхъ ранѣе двухъ случаевъ совмѣстной постройки желѣзнодорожныхъ линій казною и крупными желѣзнодорожными обществами, было построено лишь около 600 вер. отдѣльныхъ питательныхъ вѣтвей къ казеннымъ дорогамъ и сооружены стратегическія линіи Остроленка-Глуцкъ-Пилява протяженіемъ около 107 вер., со строительною стои-



мостью въ 46 тыс. руб. съ версты и Потаранцы-Гродно длиною около 193 вер., со стоимостью въ 46 тыс. руб. съ версты.

Въ 1900 г., въ виду значительныхъ затрудненій въ своевременной вывозкѣ угля изъ Донецкаго бассейна, выяснилась неотложность сооруженія новаго рельсоваго пути въ этомъ районѣ. Министры Путей Сообщенія и Финансовъ остановились на мысли о постройкѣ новой линіи, — параллельно существующей Екатерининской желѣзной дорогѣ, въ разстояніи 50—60 верстъ отъ нея. Пунктъ перехода черезъ Днѣпръ былъ выбранъ у города Александровска. Протяженіе дороги опредѣлено въ 595 вер., строительная стоимость въ 104.767 руб. съ версты. Дорогу эту, въ виду особой государственной ея важности, рѣшено было строить средствами казны. Положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи, получившимъ Высочайшее утвержденіе 26 Мая 1900 года, предположенія о постройкѣ названной линіи были одобрены.

Засимъ, 5 Мая 1901 года воспослѣдовало Высочайшее повелѣніе приступить въ 1902 г. къ сооруженію Сѣверной желѣзной дороги. По производствѣ Министерствомъ Путей Сообщенія окончательныхъ изысканій и составленія расцѣпочныхъ вѣдомостей, протяженіе линіи Петербургъ—Вятка, съ вѣтвью Буй—Даниловъ, опредѣлилось въ 1243½ верстъ, а стоимость ея (съ подвижнымъ составомъ) установлена въ 92.231.889 руб., т. е. по 74 тыс. руб. съ версты.

Далѣе, Высочайше утвержденнымъ 21 Апрѣля 1901 г. положеніемъ Соединеннаго Присутствія разрѣшена постройка средствами казны Оренбургъ-Ташкентской желѣзной дороги протяженіемъ въ 1762 версты со строительною стоимостью въ 115.370.251 р. (65 тыс. руб. съ версты).

Наконецъ, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Высочайше утвержденнымъ 1 Марта 1902 г., одобрена постройка распоряженіемъ казны линіи Бологое—Сѣдлецъ, протяженіемъ



въ 1030 верстъ и стоимостью до 144.178.734 руб. или на версту пути около 140 тыс. руб.

Изложенное выше развитіе нашей рельсовой сѣти путемъ постройки желѣзнодорожныхъ линій крупными желѣзнодорожными обществами, за удовлетвореніемъ на болѣе или менѣе продолжительное время нуждъ обслуживаемыхъ ими раіоновъ, къ 1904 г. временно пріостановилось.

Между тѣмъ и казенное желѣзнодорожное строительство за недостаткомъ свободныхъ средствъ Государственнаго Казначейства тоже было къ этому времени сокращено, а надвигавшееся вооруженное столкновеніе съ Японіей грозило вовсе его пріостановить. Кромѣ того, выяснилась необходимость дальнѣйшаго сооруженія желѣзныхъ дорогъ на окраинахъ Государства какъ для цѣлей политическихъ и стратегическихъ, такъ и для пріобщенія этихъ окраинъ къ экономической жизни страны.

Поэтому едва ли возможно было бы рассчитывать на ассигнованіе казенныхъ средствъ для постройки желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Россіи. Что же касается образованія желѣзнодорожныхъ обществъ съ негарантированными капиталами, то опытъ осуществившихся указаннымъ способомъ желѣзнодорожныхъ предпріятій обнаружилъ тщетность надежды на возможность расширенія нашей сѣти на частные капиталы, не обеспеченные ничѣмъ, кромѣ доходности самихъ желѣзныхъ дорогъ. Дѣйствительно, какъ это было отмѣчено ранѣе, до 1904 г. былъ рассмотрѣнъ и получилъ Высочайшее утвержденіе цѣлый рядъ уставовъ акціонерныхъ обществъ, предполагавшихъ предпринять сооруженіе тѣхъ или иныхъ желѣзныхъ дорогъ на негарантированные капиталы, но изъ этихъ обществъ осуществились лишь Общества Гербы-Ченстоховской и Бѣлгородъ-Сумской желѣзныхъ дорогъ, и затѣмъ нѣсколько обществъ исключительно подъѣздныхъ путей; прочія же общества не нашли возможности реализовать потребные капиталы.



Необходимость пойти на льготы, хотя бы онѣ были сопряжены съ возможностью жертвъ со стороны казны, для обезпеченія дальнѣйшей постройки нашихъ рельсовыхъ путей, стала очевидна; наиболѣе же дѣйствительнымъ средствомъ для привлеченія частныхъ капиталовъ для сооруженія желѣзныхъ дорогъ, какъ указалъ опытъ развитія нашей рельсовой сѣти, являлась гарантія опредѣленнаго дохода на вложенный въ постройку капиталъ.

Но, конечно, рѣшимость возвратиться къ гарантіи капиталовъ для сооруженія необходимыхъ желѣзныхъ дорогъ не знаменовала собой возврата къ старой концессионной системѣ.

Взаимоотношенія Правительства и желѣзнодорожныхъ обществъ подъ вліяніемъ упорной работы, направленной къ подробному выясненію всѣхъ сторонъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства во всѣхъ его стадіяхъ, начиная съ образованія желѣзнодорожныхъ обществъ, способа постройки дорогъ и расходованія собранныхъ на постройку средствъ и кончая изученіемъ всѣхъ приемовъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, привели Правительство къ созданію цѣлаго ряда законоположеній и мѣропріятій, предусматривающихъ регулировку всѣхъ сторонъ желѣзнодорожнаго хозяйства и ставящихъ всю распорядительную дѣятельность желѣзнодорожныхъ обществъ во всѣ моменты этой дѣятельности подъ бдительный контроль органовъ Правительства, снабженныхъ въ то же время достаточной властью и способами воздѣйствія для понужденія обществъ къ исполненію основанныхъ на законѣ требованій.

Въ виду сего, Правительство рѣшилось поставить во главу предполагаемыхъ мѣръ для привлеченія частныхъ капиталовъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ гарантію облигаціонной части этихъ капиталовъ. При этомъ, однако, Министерство Финансовъ сознавало, что лишеніе гарантіи акціонерной части необходимыхъ для сооруженія желѣзныхъ дорогъ капиталовъ весьма затруднитъ размѣщеніе акцій новыхъ желѣзнодорожныхъ



обществъ, если не предоставитъ имъ такихъ льготъ, которыя, помимо гарантіи, обезпечили бы акціонерамъ полученіе хотя бы умѣреннаго дохода на вложенныя ими въ предпріятіе средства. Однимъ изъ тяжелыхъ условій, по отношенію къ акціонернымъ капиталамъ, во всѣ періоды развитія нашей рельсовой сѣти, являлось то, что даже при гарантированіи акціонерныхъ капиталовъ, гарантія эта предоставлялась, за немногими исключеніями, лишь по открытіи дороги для движенія; во время же постройки дороги акціонеры не могли рассчитывать получить доходъ на вложенный ими капиталъ, что, въ концессионный періодъ, влекло за собой стремленіе вовсе не оплачивать акцій.

Такимъ образомъ, для привлеченія къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ акціонерныхъ капиталовъ, представлялось необходимымъ обезпечить за акціями нѣкоторый доходъ какъ во время постройки желѣзной дороги, такъ и съ первыхъ же лѣтъ ея эксплуатаціи. Для достиженія первой цѣли предположено было предоставить начисленіе умѣреннаго, не свыше 3%, дохода на акціонерный капиталъ во время постройки, причемъ суммы, необходимыя для выплаты означеннаго дохода, реализовать въ составѣ гарантированнаго облигаціоннаго капитала. Для обезпеченія же полученія акціонерами дохода съ первыхъ же лѣтъ эксплуатаціи дороги предположено было установить пропорціональное размѣрамъ акціонернаго и облигаціоннаго капитала дѣленіе чистаго дохода отъ эксплуатаціи дороги, и долю, соответствующую акціонерному капиталу, предоставлять въ пользу акціонеровъ съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ, если доля чистаго дохода, соответствующая облигаціонному капиталу, оказалась бы недостаточной для покрытія лежащихъ на означенный капиталъ платежей, недостающая сумма выплачивалась казной въ видѣ приплаты по гарантіи. Такимъ образомъ, акціонеры новаго желѣзнодорожнаго предпріятія только въ томъ случаѣ были бы лишены дохода на вложенныя ими деньги, если бы



расходы поглотили весь доходъ предприятия и слѣдовательно чистаго дохода вовсе бы не оказалось.

При этомъ, такъ какъ размѣръ чистаго дохода зависитъ съ одной стороны отъ размѣра валового дохода, съ другой же стороны отъ размѣра расходовъ эксплуатаціи и, такимъ образомъ, увеличеніе чистаго дохода можетъ быть достигнуто повышеніемъ дохода или пониженіемъ расходовъ или, наконецъ, совмѣстнымъ дѣйствіемъ обоихъ факторовъ, то для пониженія расходовъ эксплуатаціи предположено было освободить новообразованныя общества отъ несенія расходовъ по содержанию правительственнаго надзора, во время постройки, послѣдствіемъ чего являлось бы въ то же время уменьшеніе размѣра строительнаго капитала, а слѣдовательно и платежей по нему; для увеличенія же валового дохода предположено было предоставить новообразуемымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ право получать плату за перевозку почты, за отводъ квартиръ для почтовыхъ чиновъ и отдѣленій и для жандармской полиціи и за тому подобныя услуги, оказываемыя Государству, а равно получать отъ Правительства, въ случаѣ установленія имъ льготныхъ тарифовъ, разницу въ платѣ между дѣйствующимъ на сѣти нормальнымъ и установленнымъ безъ согласія дороги пониженнымъ льготнымъ тарифами.

Вмѣстѣ съ тѣмъ предполагалось установить, что участіе казны въ прибыляхъ новообразуемыхъ обществъ начинается лишь послѣ превышенія ею 8% на акціонерный капиталъ, а также удлинить до 25 лѣтъ срокъ, съ котораго наступаетъ право Правительства на выкупъ предприятия общества въ казну. Изложенныя предположенія Министерства Финансовъ, разработанныя въ Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, послѣ разсмотрѣнія ихъ и одобренія Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта удостоились Высочайшаго утвержденія 10 Іюня 1905 г.



Во время изданія этого закона Россія была обременена тяжелой войной, и появленіе его было тѣмъ болѣе своевременнымъ, что, въ виду огромныхъ расходовъ, вызванныхъ военными дѣйствіями, рассчитывать на дальнѣйшее развитіе сѣти распоряженіемъ и на средства казны не представлялось возможнымъ, тѣмъ болѣе, что война обнаружила чрезвычайно слабую оборудованность Сибирской желѣзной дороги, настоятельно требовавшей переустройства ея горныхъ участковъ и постройки вторыхъ путей.

Возникшія послѣ войны внутреннія волненія не могли, конечно, не воспрепятствовать возникновенію въ промежутокъ времени до 1907 г. какихъ бы то ни было новыхъ промышленныхъ предпріятій, а тѣмъ болѣе образованію новыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, хотя немедленно послѣ опубликованія закона 10 Іюня 1905 г. стали поступать ходатайства предпринимателей о разрѣшеніи имъ образовать акціонерныя общества для постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ на основаніяхъ, предусмотрѣнныхъ означеннымъ закономъ, причемъ въ 1905 г. число такихъ ходатайствъ составило 9, въ 1906 г.—17 и въ 1907 г. оно возросло уже до 24. Нѣкоторымъ изъ проектировавшихся желѣзнодорожныхъ обществъ Вторымъ Департаментомъ Государственнаго Совѣта были предоставлены льготы, предусмотрѣнныя вышеупомянутымъ закономъ, но лишь въ 1908 году, съ наступленіемъ нормальныхъ условій въ желѣзнодорожной жизни, 1 Апрѣля указаннаго года, могло образоваться, на основаніи закона 10 Іюня 1905 г., первое желѣзнодорожное общество, преобразованное изъ Общества Мелекесскаго подъѣздного пути, для постройки желѣзнодорожной линіи отъ Мелекеса до Бугульмы.

Этотъ первый опытъ оказался неудачнымъ, но не вслѣдствіе внутреннихъ недостатковъ принятой Правительствомъ системы для развитія нашей желѣзнодорожной сѣти, а вслѣдствіе дурно направленной воли предпринимателей. Однако



притокъ частныхъ капиталовъ къ дѣлу сооруженія у насъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ не остановился и въ срединѣ того же 1908 г. образовалось второе новое общество съ гарантированнымъ облигаціоннымъ капиталомъ для постройки Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги.

Но уже въ уставъ этого Общества, переговоры объ образованіи котораго длились свыше года, были включены нѣкоторыя такія льготы, которыя закономъ 10 Іюня 1905 г. не были предусмотрѣны. Льготы эти касались прежде всего соотношенія размѣровъ акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ; хотя въ означенномъ законѣ допустимое соотношеніе этихъ капиталовъ и не было предусмотрѣно, но практикой прежнихъ лѣтъ установилось, что облигаціонная часть капитала должна составлять не болѣе  $\frac{3}{4}$  основного капитала. Требовать такого соотношенія было возможно при гарантіи акціонернаго капитала; но если акціонерный капиталъ обезпечивается, какъ это предусмотрено закономъ 10 Іюня, опредѣленнымъ доходомъ только во время постройки, а во время эксплуатаціи доходъ на него можетъ быть полученъ лишь при условіи, если валовой доходъ предпріятія покроетъ расходы эксплуатаціи съ болѣе или менѣе значительнымъ избыткомъ, то представилось затруднительнымъ рассчитывать на образованіе акціонернаго капитала, въ особенности если онъ при вышеуказанномъ соотношеніи достигаетъ крупныхъ абсолютныхъ размѣровъ. Такъ какъ основной капиталъ названнаго общества былъ исчисленъ въ суммѣ около 90 милл. руб., то для соблюденія вышеуказаннаго соотношенія пришлось бы выпустить акціонерный капиталъ, обезпеченный доходомъ лишь во время постройки, въ суммѣ свыше 20 милл. руб. Рассчитывать на помѣщеніе акціонернаго капитала столь значительныхъ размѣровъ не представлялось возможнымъ и поэтому размѣръ акціонернаго капитала Общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, подлежавшаго реализаціи по нарицательной цѣнѣ, былъ фиксированъ въ суммѣ 10 милл.



руб. Затѣмъ, въ видѣ дальнѣйшей мѣры для облегченія размѣщенія акціонернаго капитала въ уставъ Общества включено разрѣшеніе обращать въ пользу акціонеровъ половину сбереженій по постройкѣ отъ исчисленной по расцѣпной вѣдомости суммы, если таковое сбереженіе окажется по окончаніи устройства желѣзной дороги во всемъ согласно съ расцѣпной вѣдомостью, съ отнесеніемъ наградъ, назначаемыхъ общимъ собраніемъ акціонеровъ лицамъ, принимавшимъ участіе въ постройкѣ, на поступающую въ пользу акціонеровъ половину сбереженій. Наконецъ, уставомъ Общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги акціонерамъ гарантирована при выкупѣ цѣлостъ непогашеннаго ко дню выкупа акціонернаго капитала.

Впослѣдствіи сама жизнь подсказала цѣлесообразность примѣненія еще новой льготы для облегченія образованія акціонернаго капитала, льготы, допущеніе которой осуществляло давнишнее стремленіе Правительства привлечь къ желѣзнодорожному строительству слои населенія, непосредственно заинтересованные въ сооружеіи данной дороги, и участіемъ ихъ въ образованіи акціонернаго капитала обезпечить хозяйственность постройки и эксплуатаціи дороги. Мѣра эта заключалась въ предоставленіи учредителямъ вновь возникавшихъ желѣзнодорожныхъ обществъ права оплачивать часть акціонернаго капитала (не болѣе половины) не наличными деньгами, а крѣпостными актами на отчуждаемую для постройки желѣзной дороги землю по цѣнамъ, не превышающимъ цѣнъ, предусмотрѣнныхъ расцѣпной вѣдомостью.

Что же касается другихъ льготъ, предусмотрѣнныхъ закономъ 10 Іюня 1905 г., то предоставленіе весьма существенной льготы, клонящейся къ уменьшенію расходовъ эксплуатаціи новыхъ желѣзныхъ дорогъ и заключающейся въ освобожденіи ихъ отъ расходовъ по содержанію правительственнаго надзора во время эксплуатаціи ихъ, въ настоящее время, въ виду отказа Государственной Думы, при разсмотрѣніи смѣтъ подле-



жащихъ вѣдомствъ, включать въ нихъ расходы на усиленіе питатовъ, вызываемое постройкой новыхъ желѣзныхъ дорогъ, не только прекращено, но даже въ тѣхъ случаяхъ, когда общества, которымъ льгота эта была предоставлена, обращались съ ходатайствами объ измѣненіи ихъ устава или о расширеніи ихъ предпріятія, въ соотвѣтственныхъ дополненіяхъ къ ихъ уставамъ, возстановлялось ихъ обязательство принимать на себя расходы по содержанію правительственнаго надзора; Общество же Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги, которое было освобождено отъ этого расхода не только во время эксплуатаціи, но и во время постройки, добровольно отказалось отъ этой льготы.

Необходимость прибѣгать къ новымъ льготамъ для образованія желѣзнодорожныхъ обществъ, а равно отказъ въ ассигнованіяхъ по смѣтамъ подлежащихъ вѣдомствъ назначеній на расходы, вызываемые надзоромъ за постройкой новыхъ частныхъ дорогъ, побудили Министерство Финансовъ пересмотрѣть законъ 10 Іюня 1905 г., съ цѣлью внести въ него необходимые коррективы.

Въ результатъ этого пересмотра, выполненнаго Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ Декабрѣ 1910 г., былъ внесенъ на законодательное разсмотрѣніе законопроектъ о нѣкоторыхъ измѣненіяхъ въ условіяхъ образованія частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Включивъ въ означенный законопроектъ заключавшіяся уже въ законѣ 10 Іюня 1905 г. льготы, въ томъ числѣ и касающуюся освобожденія желѣзнодорожныхъ обществъ отъ расходовъ по содержанію правительственнаго надзора, примѣненіе каковой льготы, какъ выше упомянуто, было прекращено, Министерство Финансовъ предполагало, сверхъ того, для облегченія собранія акціонерныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ обезпечить акціямъ не только во время постройки, но и во время эксплуатаціи умѣренный доходъ, не болѣе 3%, стоящій слѣдовательно ниже процента,



приносимаго фондами, дабы этой гарантіей не лишить въ то же время желѣзнодорожныя предпріятія хозяйскаго интереса, такъ какъ акціонеры естественно должны были бы стремиться къ тому, чтобы увеличить обезпеченный имъ процентъ путемъ бережливой эксплуатаціи и искать большей, нежели гарантированная Правительствомъ, доходности предпріятія.

Сверхъ того, упомянутымъ законопроектомъ предусматривались и другія льготы, а именно: предоставленіе желѣзнодорожнымъ обществамъ права устанавливать въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ эксплуатаціи сооруженныхъ ими линій въ мѣстномъ ихъ сообщеніи тарифы въ размѣрахъ, ими самими избираемыхъ, съ подчиненіемъ, однако, дѣйствующему закону о Тарифныхъ учрежденіяхъ; право учредителей желѣзнодорожныхъ обществъ представлять на утвержденіе Министра Путей Сообщенія расцѣпочныя вѣдомости до образованія обществъ, а въ связи съ этимъ право ихъ получать изъ строительныхъ капиталовъ образованныхъ ими обществъ возмѣщеніе произведенныхъ ими расходовъ и изъ средствъ акціонеровъ вознагражденіе за понесенные ими личные труды по организаціи обществъ; право добывать бесплатно строительные матеріалы (кромѣ лѣса) на казенныхъ земляхъ; ограниченіе размѣра акціонернаго капитала новообразуемыми обществами— $\frac{1}{10}$  частью, а существующими— $\frac{1}{20}$  частью строительнаго капитала проектируемой желѣзной дороги и обезпеченіе при выкупѣ предпріятія въ казну выкупного вознагражденія въ размѣрѣ непогашенной ко времени выкупа части акціонернаго капитала.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду того, что Государственная Дума, отказывая въ ассигнованіи по смѣтамъ подлежащихъ вѣдомствъ средствъ на содержаніе правительственнаго надзора за постройкой желѣзныхъ дорогъ, мотивировала свои отказы тѣмъ, что испрашиваемые расходы вынуждаются дѣйствіями Правительства, не подвергавшимися предварительному обсужденію Государственной Думы и не получившими ея санкціи, а также



принимая во вниманіе, что Государственная Дума, находя, что дѣйствующее нынѣ направленіе и разрѣшеніе вопросовъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ на частные капиталы въ порядкѣ Верховнаго Управленія, не даетъ гарантіи всесторонняго освѣщенія этихъ вопросовъ, высказала пожеланіе объ измѣненіи означеннаго порядка, на законодательное разсмотрѣніе былъ представленъ въ Сентябрѣ 1910 г. законопроектъ, на основаніи коего при обсужденіи Вторымъ Департаментомъ Государственнаго Совѣта вопросовъ о постройкѣ подъѣздныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ частными предпринимателями и образуемыми для сего обществами, о дополнительныхъ выпускахъ капиталовъ и др., въ составъ присутствія Второго Департамента, на правахъ членовъ его, предположено включать по четыре члена Государственной Думы и Государственнаго Совѣта изъ числа выборныхъ членовъ его.

Оба упомянутые законопроекта пока не разсмотрѣны Законодательными учрежденіями.

Тѣмъ не менѣе, частная предпріимчивость въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства, начиная съ 1908 г., замѣтно оживилась, и за время съ 1908 по 1 Января 1914 г. поступило слѣдующее количество ходатайствъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ и желѣзнодорожныхъ вѣтвей: въ 1908 г. — 36, въ 1909 — 42, 1910 г. — 55, въ 1911 г. — 72, въ 1912 г. — 63 и въ 1913 г. — 109.

Изъ разсмотрѣнныхъ въ состоящей при Министерствѣ Финансовъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ ходатайствъ частныхъ лицъ о предоставленіи имъ постройки тѣхъ или другихъ желѣзнодорожныхъ линій, которымъ было дано движеніе, въ настоящее время построены слѣдующія желѣзнодорожныя линіи съ гарантированными Правительствомъ облигаціонными капиталами.



НАИМЕНОВАНИЕ ДОРОГЪ.	Протяженіе верстъ.	Строительная стоимость безъ финанс. расход., но съ расх. на содерж. Правит. надзора.	Реализованные нарицательные капиталы.			
			Акціонер- ный.		Облигаціон- ный.	
			Р	у	б	л е й.
Волго-Бугульминская <sup>1)</sup> . . . . .	254	9.804.147	1.217.800	13.486.200		
Сѣверо-Донецкая . . . . .	610	73.546.325	10.000.000	87.859.875		
Ейская . . . . .	135	7.102.337	1.200.000	7.570.000		
Гербы-Кѣлецкая . . . . .	129	7.601.384	382.000 <sup>2)</sup>	9.280.000		
Троицкая (линія Троицкъ-Поле- таево) . . . . .	103	5.018.021	800.000	5.631.822		
Кокандъ-Наманганская . . . . .	85	4.061.859	800.000	3.799.845		
Итого . . . . .	1.316	107.134.073	14.499.800	127.609.742		

Затѣмъ, изъ числа разрѣшенныхъ къ постройкѣ желѣз-  
ныхъ дорогъ образованнымъ послѣ 1908 г. новымъ желѣзно-  
дорожнымъ обществамъ съ гарантіей ихъ облигаціонныхъ  
капиталовъ въ настоящее время находятся въ постройкѣ или  
производятся подготовительныя работы къ приступу къ по-  
стройкѣ слѣдующихъ желѣзнодорожныхъ линій.

НАИМЕНОВАНИЕ ДОРОГЪ.	Протяженіе верстъ.	Строительная стоимость.	Реализованные нарицательные капиталы.			
			Акціонер- ные.		Облигаціон- ные.	
			Р	у	б	л е й.
1) Армавирь-Туапсинская ж. д.:						
а) Линія Армавирь-Туапсе и портъ въ Туапсе . . . . .	254	31.649.919	4.000.000	33.499.872 *)		
б) Ставропольскія линіи . . . . .	344	18.858.000	3.000.000	20.999.979 *)		
в) Лабинская вѣтвь . . . . .	31	1.051.995				
2) Токмакская ж. д. . . . .	124	6.812.798	1.750.000	6.000.000		
3) Сѣверо-Донецкая ж. д.:						
а) Никитовская вѣтвь . . . . .	64	9.006.188	—	36.459.200 *)		
б) Родаково-Лихая . . . . .	114	22.855.897	—			
4) Черноморско-Кубанская ж. д. . . . .	413	21.079.979	2.813.000	18.085.032 *)		
5) Западно-Уральская ж. д. . . . .	480	32.013.599	3.816.000	33.490.875		
6) Сѣверо-Восточно-Уральская ж. д. . . . .	480	26.895.600	2.700.000	22.875.000 *)		
7) Алтайская ж. д. . . . .	764	59.968.467	7.201.000	57.000.000		

<sup>1)</sup> Протяженіе Волго-Бугульминской ж. д. 340 вер., но въ томъ числѣ  
86 верстъ существовавшей ранѣе линіи Часовня—Мелекесъ.

<sup>2)</sup> Сверхъ того акціонерный капиталъ существовавшей линіи Гербы-  
Ченстоховской—1.938.000 руб.

\*) Облигаціонные капиталы отмѣченные знакомъ \*) представляютъ не  
полную сумму разрѣшенныхъ къ выпуску капиталовъ.



НАИМЕНОВАНИЕ ДОРОГЪ.	Протяженіе верстъ.	Строительная стоимость.	Реализованные нарицательные капиталы.	
			Акціонер- ные.	Облигаціон- ные.
			Р у б л е й.	
8) Волго-Бугульминская ж. д.: Линія Бугульма—Чишмы (съ мостомъ въ Симбирскѣ) . . . . .	239	28.615.602	4.374.000	37.950.000
9) Троицкая ж. д.: а) Линія Троицкъ — Ку- станай . . . . .	157	8.843.319	894.000	29.295.000 *)
б) Линія Оренбургъ — Орскъ . . . . .	310	24.009.269	4.275.000	
10) Подольская ж. д.: а) Линія Шепетова—Каме- нецъ—Подольскъ . . . . .	608	51.639.442	3.500.000	42.258.062 *)
б) Линія Жлобинъ—Шепе- товка . . . . .			2.800.000	
11) Житомиръ—Коростень <sup>1)</sup> . . . . .	78	8.716.374	500.000 <sup>2)</sup>	8.499.750 *)
12) Кахетинская ж. д. . . . .	174	12.750.000	1.800.000	13.230.000
13) Аккерманская ж. д. . . . .	149	6.166.000	1.000.000	5.625.000 *)
14) Черноморская ж. д. . . . .	322	55.000.000	7.000.000	63.000.000
15) Кольчугинская ж. д. . . . .	187	11.252.304	1.392.000	12.528.000
16) Олонецкая ж. д. . . . .	265	14.927.358	1.622.000	10.125.000 *)
17) Семирѣченская ж. д. . . . .	550	41.235.757	5.072.000	45.648.000
18) Ачинскъ-Минусинская ж. д. . . . .	451	31.850.000	3.755.000	22.725.000 *)
19) Копорская ж. д. . . . .	78	4.335.000	269.000	—
20) Кулундинская ж. д. . . . .	296	11.800.000	—	— *)
21) Средне-Кавказская ж. д. . . . .	405	21.510.000	3.950.800	—
22) Бухарская ж. д. . . . .	585	26.900.000	3.122.000	16.875.000 *)
23) Кокандъ-Наманганская (Фер- ганская) ж. д. . . . .	183	9.000.000	907.000	10.125.000 *)
Итого . . . . .	8.205	598.742.867	73.193.800	546.293.770

Кромѣ перечисленныхъ выше желѣзнодорожныхъ линій, сооружаемыхъ новыми желѣзнодорожными обществами, образованными въ рассматриваемый періодъ, съ предоставленіемъ ихъ облигаціоннымъ займамъ гарантіи Правительства, въ настоящее время Общество Московско-Кіево-Воронежской же-

<sup>1)</sup> Постройка линіи Житомиръ—Коростень съ перестройкой на широкую колею линіи Житомиръ—Бердичевъ предоставлена Первому Обществу подъѣздныхъ путей безъ увеличенія его акціонернаго капитала для образованія строительнаго капитала.

<sup>2)</sup> Фондъ обезпеченія платежей по негарантированнымъ облигаціямъ Общества.

\*) Облигаціонные капиталы отмѣченные знакомъ \*) представляютъ не полную сумму разрѣшенныхъ къ выпуску капиталовъ.



лѣзной дороги заканчиваетъ сооруженіе линіи Одесса—Бахмачъ, протяженіемъ 619 верстъ, для постройки которой Обществу былъ разрѣшенъ выпускъ облигаціоннаго гарантированнаго Правительствомъ займа; затѣмъ Обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги открыты для правильнаго движенія линія Люберцы—Арзамасъ и мостъ черезъ Волгу у Казани, протяженіе каковой линіи составляетъ 371 версту. Къ этому же Обществу предъявлено требованіе приступить къ постройкѣ линіи Арзамасъ—Шихраны, начать сооруженіе которой на Общество возложена обязанность дополненіемъ къ его уставу по первому требованію Правительства, которое можетъ послѣдовать послѣ окончанія сооруженія моста черезъ Волгу у Казани. Протяженіе этой линіи составитъ 245 вер.

Наконецъ, въ послѣднее время образовано съ гарантіей облигаціоннаго капитала на особыхъ условіяхъ желѣзнодорожное Общество, имѣющее главной цѣлью сооруженіе желѣзнодорожныхъ путей общаго пользованія, предназначенныхъ для пополненія сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ питательными и соединительными вѣтвями, могущими служить увеличенію ихъ грузооборота.

Постройка такихъ вѣтвей къ желѣзнодорожнымъ линіямъ, эксплуатируемыхъ частными желѣзнодорожными обществами, можетъ быть осуществляема самими обществами на дополнительные выпуски облигаціонныхъ капиталовъ.

Для постройки же питательныхъ вѣтвей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, принимая во вниманіе затруднительность ассигнованія достаточныхъ средствъ для указанной цѣли изъ суммъ Государственнаго Казначейства, представилось необходимымъ изыскать другіе способы, въ виду чего и образовано разсматриваемое Общество.

До настоящаго времени означенному Обществу разрѣшено сооруженіе нижеслѣдующихъ двѣнадцати вѣтвей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ.



Наименованіе вѣтвей:	Протя- женіе версть.	Предполагае- мая строи- тельная стои- мость.	Основной капиталъ.				
			Взносъ Общества.		Облигаціон- ный капиталъ.		
		Рубли.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	
Богуславская (къ Юго-Зап. жел. дор.) . . . . .	12	413.000	}	3.048.312	50	27.434.812	—
Германовская » » » » . . . . .	48	2.820.000					
Жашковская » » » » . . . . .	95	5.563.000					
Ржищевская » » » » . . . . .	54	2.431.090					
Таращанская » » » » . . . . .	66	3.075.000					
Чигиринская » » » » . . . . .	38	1.736.000					
Гадячская (къ Южи. ж. д.) . . . . .	76	4.208.009					
Крыловская » » » » . . . . .	23	1.079.000					
Старобѣльская (къ Ек. ж. д.) . . . . .	56	2.589.000					
Чембарская (къ Сыз.-Вяз. ж. д.) . . . . .	48	1.924.000					
Ломовская » » » » . . . . .	31	1.238.000					
Слободская (къ Перм. ж. д.) . . . . .	43	1.379.000					
Итого . . . . .	590	28.455.009					

Затѣмъ, оживленіе желѣзнодорожнаго строительства за разсматриваемый періодъ выразилось въ томъ, что кромѣ желѣзнодорожныхъ обществъ съ гарантированными облигаціонными капиталами разрѣшено образованіе обществъ для постройки безъ гарантіи Правительства: Ораніенбаумской, Скерневицы - Равской, Московско - Сергіевской, Московско - Подольской, Евлахъ - Шущинской, Баусской жел. дорогъ и Кувшиновскаго подъѣзднаго пути, всего 425 версть, стоимостью 28.128.470 руб. Равнымъ образомъ образовалось Общество Вольмарскаго подъѣзднаго пути, разрѣшенное въ 1902 г., но не имѣвшее возможности внести капиталы до 1909 г., когда имъ былъ реализованъ акціонерный капиталъ—560 тыс. руб. и облигаціонный—около 1.600 тыс. руб. нар. На единоличныя средства предпринимателей разрѣшено сооруженіе подъѣздныхъ путей Сквирскаго, Либаво - Бернатенскаго, Варшаво - Ломенскаго, Чинабадь—Андижанъ, вѣтвей къ Чіатурской вѣтви Закавказскихъ жел. дор., обращены въ пути общаго пользова- нія вѣтвь Шариханъ—Федченко и подъѣздной путь Охта— Колтуши (всего 217 вер.). Наконецъ разрѣшено сооруженіе на принципѣ возврата строительной стоимости изъ провозныхъ платъ нижеслѣдующихъ 27 вѣтвей: Василевичской, Верейцов-



ской, Вѣринской, Каинской, Окуловка-Поддубье, Прищепной, Бабинской, Балашинской, Грачевской, Ертильской, Киселевской, Коропской, Низовской, Парафѣевской, Плесской, Рѣд-кинской, Суражской, Тошковской, Циглеровской, Готнянской, Нытвинской, Дзяковичи-Старушки, Переяславской, Вышеольчедаевской, Курско-Ржавской, Еринской и вѣтви Стржемищицы—Пекло. Протяженіе этихъ вѣтвей составляетъ 561 вер. и стоимость ихъ сооруженія исчислена въ 14.924.643 руб.

На ряду съ этимъ, опытъ развитія нашей сѣти при посредствѣ существующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, приведшій къ расширенію ея не только безъ существенныхъ жертвъ казны, но сопровождавшійся значительными выгодами для нея, не могъ не заставить обратиться къ изученію вопроса о повтореніи этого опыта, такъ какъ доходность этихъ обществъ достигла значительныхъ размѣровъ и, конечно, стремленіе сохранить эту доходность могло служить лучшимъ ручательствомъ, что въ случаѣ предоставленія имъ постройки новыхъ линій какъ постройка этихъ линій, такъ впоследствии и эксплуатация ихъ, будетъ производиться съ возможной бережливостью.

При этомъ то обстоятельство, что срокъ выкупа нашихъ старыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ либо наступилъ, либо былъ близокъ къ наступленію, являлось скорѣе благопріятнымъ обстоятельствомъ для обращенія къ ихъ услугамъ съ указанной цѣлью.

Такъ, съ Обществомъ Владикавказской жел. дор. были начаты переговоры (въ концѣ 1908 г.) объ условіяхъ дарованія ему отсрочки выкупа его предпріятія въ казну, закончившіеся заключеніемъ съ Обществомъ соглашенія, вылившагося въ Высочайше утвержденное 28 Февраля 1912 г. пятое дополненіе къ уставу Общества. На основаніи этого дополненія къ уставу, на Общество возложена обязанность сооруженія 604 вер. новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, а также производ-



ства работъ и поставокъ по усиленію и переустройству существующей магистрали, портовыхъ устройствъ Общества и по приобрѣтенію новаго подвижнаго состава, причемъ общая сумма предстоявшихъ въ связи съ этимъ затратъ опредѣлена въ суммѣ 51.372.000 руб. дѣйств. Хотя протяженіе новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, постройка коихъ возложена на Общество, и не представляется особенно значительнымъ, но необходимо имѣть въ виду, что входившая въ проектъ расширенія сѣти Общества Владикавказской желѣзной дороги Азовская вѣтвь, протяженіемъ въ 23 вер., была уже закончена сооруженіемъ до Высочайшаго утвержденія пятаго дополненія къ уставу, а также, что 344 вер. линій, проектировавшихся Обществомъ въ его районѣ, въ Ставропольской губерніи, сверхъ разрѣшенныхъ ему 604 вер., были предоставлены Обществу Армавирь-Туапсинской желѣзной дороги, образованному первоначально для сооруженія линіи отъ Армавира до Туапсе, протяженіемъ въ 220 верстъ. Кромѣ того, такъ какъ на Сѣверномъ Кавказѣ уже было разрѣшено сооруженіе Ейской дороги, протяженіемъ въ 120 вер., и Черноморско-Кубанской дороги, въ 398 вер., то протяженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ на Сѣверномъ Кавказѣ составило около 1.700 вер., и потому не имѣлось основаній предъявлять къ Обществу Владикавказской желѣзной дороги дополнительныя требованія въ отношеніи увеличенія протяженія проектированныхъ имъ линій, тѣмъ болѣе, что было оставлено въ силѣ постановленіе § 8 устава Общества, на основаніи котораго Правительство имѣетъ право во всякое время потребовать отъ Общества постройки питательныхъ вѣтвей; поэтому дальнѣйшее развитіе рельсовыхъ путей на Сѣверномъ Кавказѣ, когда въ томъ появится необходимость, представлялось обезпеченнымъ. вмѣстѣ съ тѣмъ, пятымъ дополненіемъ къ уставу Общества измѣнены условія распределенія чистой прибыли Общества въ смыслѣ увеличенія участія въ таковой казны, а также отдалено право Правительства на выкупъ



предпріятія до 1 Января 1924 г., причемъ измѣнены и условія опредѣленія выкупного вознагражденія за предпріятіе, въ смыслѣ облегченія ихъ для казны, въ случаѣ рѣшенія осуществить право выкупа.

Засимъ, былъ отдаленъ срокъ выкупа предпріятія Общества Московско-Казанской желѣзной дороги до 1930 г. съ предоставленіемъ ему сооруженія линій Казань—Екатеринбургъ и Нижній-Новгородъ—Котельничъ съ вѣтвями къ Воткинскому и Ижевскому заводамъ и къ г. Яранску, а также съ мостами черезъ Волгу и Оку въ Нижнемъ-Новгородѣ, протяженіемъ 1374 вер. и наложено на Общество обязательство сверхъ упомянутыхъ линій, построить въ районѣ его по первому требованію Правительства свыше 2000 вер. новыхъ линій и вѣтвей. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ распредѣленіе чистой прибыли Общества и въ условія опредѣленія выкупного вознагражденія введены измѣненія въ болѣе благопріятномъ для казны смыслѣ.

Затѣмъ, въ настоящее время заключено соглашеніе съ Обществомъ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги объ условіяхъ отсрочки выкупа предпріятія Общества въ казну и 19 Января 1914 г. Высочайше утверждено дополненіе къ уставу Общества, на основаніи котораго Общество обязано соорудить въ районѣ эксплуатируемыхъ имъ линій свыше 1200 вер. новыхъ желѣзныхъ дорогъ, произвести расходы по перестройкѣ нѣкоторыхъ узкоколейныхъ линій Общества на широкую колею, по усиленію существующихъ линій и устройствъ Общества и по приобрѣтенію новаго подвижного состава, съ затратой на означенныя работы и поставки суммы свыше 180 милл. руб.; вмѣстѣ съ тѣмъ на Общество возложена обязанность, въ случаѣ требованія о томъ Правительства, передать въ казну участокъ Одесса—Черкассы строящейся Обществомъ линіи Одесса—Бахмачъ, при условіи принятія казною на себя платежей по капиталамъ, выпущеннымъ для сооруженія назван-



наго участка, и половины платежей по капиталу, выпущенному для сооруженія моста черезъ р. Днѣпръ въ Черкассахъ. Кромѣ того, измѣнены въ благопріятномъ для казны смыслѣ размѣръ участія казны въ чистыхъ прибыляхъ Общества и условія опредѣленія выкупного вознагражденія.

Наконецъ, въ настоящее время закончены, но еще не оформлены переговоры съ Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги объ отдаленіи наступающаго въ 1915 г. срока выкупа предпріятія Общества въ казну, съ возложеніемъ на Общество обязанности соорудить около 1.667 вер. новыхъ желѣзныхъ дорогъ (С.-Петербургъ—Орель съ вѣтвями къ г.г. Болхову, Бѣлому, Демянску и Крестцамъ, Новгородъ—Луга, Смоленскъ—Юрьевъ и вѣтвь къ Опочкѣ), усилить участіе казны въ прибыляхъ Общества и измѣнить условія опредѣленія выкупного вознагражденія.

Если сгруппировать вышеприведенныя свѣдѣнія о развитіи нашей желѣзнодорожной сѣти за минувшее десятилѣтіе, то протяженіе *сооруженныхъ и сооружаемыхъ* желѣзнодорожныхъ линій и выпущенные для этой цѣли капиталы могутъ быть распредѣлены, по способу осуществленія этихъ линій, по слѣдующимъ категоріямъ.

А. Желѣзнодорожныя линіи, сооруженныя и сооружаемыя съ гарантіей Правительствомъ выпущенныхъ ими облигаціонныхъ капиталовъ:

	Протяженіе версты.	Строительная стоимость.	Реализованные капиталы.	
			Акціонерные.	Облигаціонные.
Р у б л и.				
Обществами, образованными до 1908 г.				
Открытыя для движенія . . . . .	371	29.190.268	—	34.835.194
Находящіяся въ сооруженіи . . . . .	4.304	403.054.944	3.417.000	269.693.384
Обществами, образованными послѣ 1908 г.				
Открытыя для движенія . . . . .	1.316	107.144.073	14.499.800	127.609.742
Находящіяся въ сооруженіи . . . . .	8.795	627.197.876	76.242.112	573.728.582
Итого . . . . .	14.786	1.166.577.361	94.158.912	1.005.866.902



Б. Желѣзнодорожныя линіи, сооруженныя и сооружаемыя безъ гарантіи Правительствомъ выпущенныхъ ими облигаціонныхъ капиталовъ:

	Протя- женіе версть.	Строительная стоимость.	Реализованные капиталы.	
			Акціонер- ные.	Облигаціон- ные.
Р у б л и.				
Открытыя для движенія . . . . .	159	2.694.497	1.804.950	4.935.000
Находящіяся въ сооруженіи . . . . .	119	9.443.150	5.394.750	2.433.000
Итого . . . . .	278	12.137.647	7.199.700	7.368.000
Всего . . . . .	15.064	1.178.715.008	100.037.612	1.013.234.902

В. Желѣзнодорожныя линіи и вѣтви, сооруженныя на единоличныя средства предпринимателей—81 вер.

Но кромѣ того въ Коммиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ уже рассмотрѣны и подлежатъ дальнѣйшему направленію въ установленномъ порядкѣ дѣла о сооруженіи нижеслѣдующихъ желѣзныхъ дорогъ:

	Протяженіе (версты).	Стоимость (рубли).
Орель—Петербургъ, Смоленскъ—Юрьевъ и Новгородъ—Луга, съ вѣтвями (О-ва М.-В.-Р. ж. д.) . . . . .	1.667	138.224.400
Орскъ—Троицкъ и Кисканъ—Бердяушъ (О-ва Троицкой ж. д.) . . . . .	844	57.664.000
Ея—Преградное . . . . .	90	2.250.000
Верхне-Волжская . . . . .	322	20.445.000
Южно-Сибирская . . . . .	1.803	131.835.000
Боржомъ-Карсская . . . . .	351	60.665.000
Алятъ-Астаринская . . . . .	305	21.425.000
Скадовская . . . . .	244	18.132.000
Кокчетавская . . . . .	128	9.464.000
Саратовъ—Маріуполь . . . . .	941	108.000.000
Уфа—Оренбургъ . . . . .	381	28.970.000

Что же касается казеннаго строительства за послѣднее время, то постройка дорогъ средствами казны въ Европейской Россіи производилась въ весьма скромныхъ размѣрахъ, такъ



какъ предназначенные на желѣзнодорожное строительство государственные ресурсы идутъ на постройку Амурской желѣзной дороги, второго пути Сибирской желѣзной дороги, Тюмень-Омской желѣзной дороги и Пермь-Екатеринбургской ж. дороги. Именно, за послѣднее десятилѣтіе разрѣшены къ постройкѣ средствами казны въ Европейской Россіи слѣдующія линіи: Московская Окружная (51 в.), Мерефа (Харьковъ)—Херсонъ (560 в.), Херсонъ—Николаевъ (59 в.), Шадринскъ—Синарская (110 в.), Карсъ—Сарыкамышъ (56 в.), Сарыкамышъ—Караурганъ (37 в.) и соединительная линія между Имперской и финляндской желѣзнодорожными сѣтями (20 в.).

Въ заключеніе настоящаго очерка желѣзнодорожнаго строительства съ момента образованія Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ 1889 г. представляется цѣлесообразнымъ привести таблицу развитія желѣзнодорожной сѣти, какъ казенной, такъ и частной, по годамъ за періодъ съ 1889 по 1913 гг. включительно.

Изъ этой таблицы усматривается, что сѣть нашихъ дорогъ, равнявшаяся къ 1889 г. 26.554 верстамъ, за 25-ти лѣтній періодъ увеличилась почти въ 2,5 раза и къ концу 1913 года общее протяженіе сѣти дорогъ составляло уже 65.927 верстъ. Что касается въ частности сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, то развитіе ея за это время, происходившее какъ путемъ постройки новыхъ линій, такъ и путемъ перехода частныхъ желѣзныхъ дорогъ, представляется особенно значительнымъ: съ 7.640 верстъ, бывшихъ въ распоряженіи казны къ концу 1889 года, сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ къ Декабрю мѣсяцу 1913 г. возросла до 44.590 верстъ, т. е. увеличилась въ 6 разъ. Сѣть же частныхъ желѣзныхъ дорогъ, несмотря на переходъ въ казну около 17.000 верстъ желѣзныхъ дорогъ, въ виду усиленнаго строительства, не только не уменьшилась, но, по сравненію съ протяженіемъ ея къ концу 1889 г., возросла на 2.423 версты и къ 1 Декабря 1913 г. равнялась 21.337 верстамъ.



Развитіе желѣзнодорожной сѣти за время 1889—1913 г.г.

Г О Д Ы.	Открыто для движенія.			Всего къ концу года находилось въ эксплуатаціи верстъ.	Въ томъ числѣ:	
	Всего верстъ.	Въ томъ числѣ:			казенныхъ.	частныхъ.
		казенныхъ.	частныхъ.			
1889 . . . . .	404	365	39	26.554	7.640 <sup>1)</sup>	18.914
1890 . . . . .	684	299	385	27.238	8.007 <sup>2)</sup>	19.231
1891 . . . . .	123	—	123	27.361	9.977 <sup>3)</sup>	17.384
1892 . . . . .	453	261	192	27.814	10.343 <sup>4)</sup>	17.471
1893 . . . . .	1.584	180	1.404	30.737	13.771 <sup>5)</sup>	16.966
1894 . . . . .	1.825	77	1.748	32.562	18.263 <sup>6)</sup>	14.299
1895 . . . . .	1.886	195	1.691	34.448	21.746 <sup>7)</sup>	12.702
1896 . . . . .	2.801	2.352	449	37.267	25.492 <sup>8)</sup>	11.775
1897 . . . . .	1.937	535	1.402	39.204	25.773 <sup>9)</sup>	13.431
1898 . . . . .	2.892	1.295	1.597	42.096	26.197	15.899
1899 . . . . .	4.914	2.964	1.950	47.010	29.161	17.849
1900 . . . . .	2.756	1.364	1.392	49.708	33.993 <sup>10)</sup>	15.715
1901 . . . . .	3.043	703	2.340	53.058	35.468	17.594
1902 . . . . .	1.055	861	194	54.341	36.593	17.748
1903 . . . . .	673 <sup>*)</sup>	35 <sup>*)</sup>	638	55.064	36.680	18.384
1904 . . . . .	1.252	640	612	56.582	37.497	19.085
1905 . . . . .	1.196	1.091	105	57.811	38.627	19.184
1906 . . . . .	1.753	1.554	199	59.854	40.454	19.400
1907 . . . . .	1.607	991	616	62.057	42.043	20.014
1908 . . . . .	353	345	8	62.471	42.399	20.072
1909 . . . . .	413	371	42	62.901	42.829	20.072
1910 . . . . .	65	65	—	62.987	42.915	20.072
1911 . . . . .	1.378	199	1.179	64.334	43.116	21.218
1912 . . . . .	702	87	615	65.119	43.975 <sup>11)</sup>	21.144
1913 <sup>**)</sup> . . . . .	848	672	176	65.927	44.590	21.337
	36.401	17.471	18.930	—	—	—

\*) За исключеніемъ Китайской Восточной жел. дороги = 2.346 верстамъ.

\*\*\*) Протяженіе сѣти на Декабрь 1913 года.

- 1) въ 1889 году перешла въ казну Ряжско-Вяземская, Моршанско-Сызранская и Закаспійскія ж. дороги.
- 2) » 1890 » » » Тамбово-Козловская ж. д.
- 3) » 1891 » » » Либаво-Роменская и Кур.-Хар.-Севастоп. ж. д.
- 4) » 1892 » » » Орловско-Грязская и Варш.-Тереспольская ж. д.
- 5) » 1893 » » » Балтійская, Московско-Курская, Оренбургская и Донецкая жел. дороги.
- 6) » 1894 » » » Николаевская, С.-Петербурго-Варшавская, Риго-Двинская, Двинско-Витебская, Орловско-Витебская, Митавская, Лозово - Севастопольская, Новоторжская и Московско-Нижегородская жел. дороги.
- 7) » 1895 » » » Юго-Западная и Боровичская жел. дороги.
- 8) » 1896 » » » Московско-Брестская и Риго-Тукумская ж. дороги.
- 9) » 1897 » » » Фастовская, Привислинскія и Обоянская жел. дор.
- 10) » 1900 » » » Московско-Ярославско-Архангельская жел. дорога.
- 11) » 1912 » » » Варшавско-Вѣнская жел. дорога.



## 2. Дѣятельность Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ по наблюденію за частными желѣзнодорожными обществами и за расчетами ихъ съ казной.

Существованіе рядомъ съ казеннымъ желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ такого же хозяйства частныхъ обществъ, получившихъ часть своихъ линій въ аренду отъ казны, а остальные построившихъ при ближайшемъ ея содѣйствіи и помощи, — создаетъ непрерывные и многосложные расчеты казны съ этими обществами по уступкѣ имъ казенныхъ линій, по обратной ихъ передачѣ въ казну, по выдачѣ концессій и по выкупу частныхъ линій, по участию казны въ прибыляхъ частныхъ обществъ и по гарантіи ихъ доходности.

По самому характеру своему дѣла сіи подлежатъ главнымъ образомъ компетенціи Министерства Финансовъ, и ими занималась въ семь вѣдомствъ сначала Особенная Канцелярія по кредитной части, а съ 1889 года Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Къ началу восьмидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія всѣ почти желѣзныя дороги Россіи находились въ рукахъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній. Понесшее для поддержанія этихъ компаній значительныя матеріальныя жертвы, Правительство, отчасти подъ вліяніемъ господствовавшихъ одно время идей экономической свободы и развитія самодѣятельности отдѣльныхъ общественныхъ группъ, отчасти же по новизнѣ дѣла, не обезпечило за собой съ самаго начала достаточнаго вліянія на общій ходъ желѣзнодорожнаго дѣла ни въ финансовомъ, ни въ административномъ отношеніяхъ и предоставило желѣзнодорожнымъ компаніямъ почти полную свободу дѣйствій. Совершенно неудовлетворительное веденіе дѣла такими почти безотвѣтственными компаніями, неоплатная ихъ задолженность передъ казной, полная неподготовленность сѣти къ предъявляемымъ перевозкамъ и постоянныя нареканія со стороны лицъ, нуждавшихся въ тран-



спортныхъ услугахъ,—создали въ концѣ концовъ отрицательное отношеніе къ концессіонной системѣ и привели въ началѣ 1881 года къ идеѣ выкупа такихъ дорогъ въ казну и созданія цѣлой сѣти дорогъ, непосредственно эксплуатируемыхъ самою казною.

Однако, и въ этотъ періодъ разочарованія концессіонной системой, возможность частной инициативы въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ окончательно не отвергалась, и рѣшено было, на ряду съ казеннымъ, допускать частное строительство и эксплуатацію, но лишь при условіи установленія контроля надъ частными компаніями и опредѣленной регламентаціи отношеній ихъ къ лицамъ, пользующимся желѣзнодорожными услугами. Эти послѣднія отношенія, а также и правила желѣзнодорожнаго благоустройства были регламентированы, какъ выше уже упоминалось, изданнымъ въ 1885 году Общимъ Уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Что же касается урегулированія отношеній желѣзнодорожныхъ компаній къ казнѣ, то еще въ теченіе восьмидесятихъ годовъ прошлаго столѣтія намѣченъ, а частью и выработанъ цѣлый рядъ мѣръ, клонившихся къ установленію правительственнаго надзора какъ за технической стороною сооруженія и эксплуатаціи частныхъ дорогъ, такъ и за денежными оборотами обществъ и за ходомъ ихъ хозяйства. Прежде всего въ 1884 г., сначала только на трехъ дорогахъ, въ видѣ опыта, былъ учрежденъ контрольный надзоръ надъ эксплуатационными оборотами, распространенный въ 1887 г. на всѣ вообще дороги съ менѣе удовлетворительнымъ хозяйствомъ; затѣмъ Коммиссіей подъ предсѣдательствомъ инж. д. ст. сов. Глушинскаго были выработаны, въ цѣляхъ единообразія веденія отчетности и счетоводства, нормальныя формы смѣты и отчета для желѣзнодорожныхъ компаній, каковыя формы и были преподаны къ обязательному руководству всѣмъ желѣзнодорожнымъ обществамъ. Равнымъ образомъ, была образована междувѣдомственная Коммиссія (1886 г.), которая должна была за-



кончить провѣрку необревизованныхъ еще отчетовъ частныхъ компаній за прежнее время и ревизовать отчеты, поступающіе отъ дорогъ, на которыхъ не образовано правительственнаго контроля.

Засимъ, рѣшено было въ 1887 году обязать всѣ желѣзнодорожныя общества, пользующіяся правительственной гарантіей или состоящія должниками казны, представлять въ Министерство Путей Сообщенія на разсмотрѣніе проекты эксплуатаціонныхъ смѣтъ на предстоящій годъ. Кромѣ того, обращено было вниманіе на то, что частныя дороги неправильно исчисляють свои чистые доходы, обращая валовой доходъ эксплуатаціи на такія надобности, которыя не соотвѣтствуютъ прямому его назначенію, результатомъ чего и бывають накопленія за обществами долговъ по гарантіи. Однако, лишь въ 1888 г. (25 Мая) введены были правила производства расходовъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, которыми дозволялось относить на эксплуатацію лишь нѣкоторые расходы, не принадлежащіе къ эксплуатаціоннымъ, но и то въ размѣрахъ, не превышающихъ спеціально установленнаго для сего правилами *maximum'a*.

Вышеприведенный перечень мѣропріятій, проведенныхъ въ предшествовавшій учрежденію Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ періодъ 1881—1888 годовъ, имѣлъ цѣлью ограничить произволъ частныхъ компаній и поставить ихъ хозяйство подъ контроль Правительства, но это были какъ бы первоначальныя въ указанномъ направленіи попытки, и въ будущемъ еще предстояло всѣмъ заинтересованнымъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ вѣдомствамъ (Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственнаго Контроля) провести цѣлый рядъ мѣръ, которыя, въ соотвѣтствіи съ интересами каждаго изъ сихъ вѣдомствъ, ввели бы въ ясно опредѣленныя границы отношенія частныхъ желѣзныхъ дорогъ къ Государству и третьимъ лицамъ.



Разработка и проведение тѣхъ въ указанномъ направленіи мѣръ, въ которыхъ ближе всего было заинтересовано, какъ представитель фиска, Министерство Финансовъ, и были поручены Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Конечно, первымъ залогомъ правильной постановки всякаго хозяйства является надлежаще составленная смѣта предстоящихъ операцій. Между тѣмъ эксплуатаціонныя смѣты частныхъ дорогъ сначала были внѣ наблюденія Правительства, затѣмъ разсмотрѣніе ихъ было поручено одному лишь Министерству Путей Сообщенія; нѣсколько позднѣе въ этомъ принялъ участіе Государственный Контроль, Министерство же Финансовъ находилось въ сторонѣ отъ этого дѣла. Такъ какъ такой порядокъ недостаточно ограждалъ интересы казны, несшей постоянныя приплаты по гарантіи доходности, то въ Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ были разработаны предположенія о разсмотрѣніи смѣтъ частныхъ дорогъ въ томъ же порядкѣ, какъ разсматривались уже смѣты казенныхъ линій, т. е. при ближайшемъ участіи въ Комиссіяхъ и представителей Министерства Финансовъ. По принципиальномъ одобреніи этихъ предположеній Комитетомъ Министровъ они получили осуществленіе по Высочайше утвержденному 18 Іюня 1892 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта. Равнымъ образомъ Департаментомъ было обращено вниманіе на ненормальность прежняго порядка, согласно которому выручка отъ реализаціи желѣзнодорожными обществами капиталовъ предоставлялась въ полное распоряженіе сихъ обществъ для производства предусмотрѣнныхъ расцѣпочными вѣдомостями работъ. Отчетъ въ израсходованіи этихъ средствъ общества представляли лишь вмѣстѣ съ отчетомъ по исполненію работъ. А такъ какъ составленіе такихъ отчетовъ иногда задерживалось весьма долго, то Правительство не было освѣдомлено о томъ назначеніи, какое дано реализованнымъ капиталамъ, и о размѣрѣ остающихся неизрасходованными изъ нихъ суммъ. Поэтому для



болѣе тщательнаго наблюденія за расходованіемъ обществами суммъ, вырученныхъ отъ реализаціи капиталовъ, Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ былъ выработанъ новый порядокъ, согласно коему выручка отъ реализованныхъ капиталовъ не передается, какъ прежде, въ распоряженіе обществъ, а ставится на счета подлежащихъ обществъ въ частныхъ банкахъ въ распоряженіе Министерства Финансовъ. Выдачи изъ указанныхъ суммъ производятся лишь по платежнымъ свидѣтельствамъ на исполненныя работы и поставки, удостовѣреннымъ Министерствомъ Путей Сообщенія, а въ подлежащихъ случаяхъ и Государственнымъ Контролемъ. Для предоставленія же обществамъ извѣстныхъ средствъ на приступъ къ работамъ, Министерство Финансовъ по Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ отпускаетъ изъ реализованныхъ капиталовъ авансы, размѣръ коихъ опредѣляется въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ особыми междувѣдомственными соглашеніями. Указанныя мѣры, поставившія подъ наблюденіе Департамента желѣзнодорожные капиталы, сначала касались лишь гарантированныхъ капиталовъ, а затѣмъ были распространены и на капиталы, коимъ правительственной гарантіи не присвоено. Этотъ порядокъ былъ проведенъ путемъ включенія соотвѣствующихъ указаній въ уставы обществъ вновь образуемыхъ, а по отношенію къ обществамъ существующимъ путемъ соотвѣстныхъ измѣненій или дополненій ихъ уставовъ, при первой къ тому возможности.

Другимъ весьма чувствительнымъ для казны пробѣломъ въ правилахъ, регламентировавшихъ отношенія къ ней частныхъ обществъ, было отсутствіе опредѣленныхъ постановленій о распредѣленіи обществами ихъ чистаго дохода, о погашеніи изъ него долговыхъ казнѣ обязательствъ, о взносѣ въ казну подлежащей части этого дохода и о порядкѣ выдачи дивиденда по акціямъ. Относившіяся къ этой части указанія уставовъ отличались значительной неопредѣленностью, что порождало



постоянное оспариваніе обществами требованій Правительства и попытки съ ихъ стороны смотрѣть на чистый доходъ какъ на свои оборотныя средства, а также исчислять дивидендъ по акціямъ въ преувеличенномъ размѣрѣ. Въ этомъ между прочимъ и коренилась одна изъ причинъ задолженности обществъ казнѣ.

Такой образъ дѣйствій обществъ, нарушая всѣ расчеты Министерства Финансовъ, препятствовалъ правильному исполненію государственной росписи, почему симъ вѣдомствомъ и были разработаны особыя правила, которыми съ точностью опредѣлялись долговыя отношенія желѣзнодорожныхъ обществъ къ казнѣ. Этими новыми правилами, Высочайше одобренными 10 Іюня 1890 года и введенными въ дѣйствіе сначала лишь въ качествѣ временныхъ <sup>1)</sup>, прежде всего, точно опредѣлялось, что должно разумѣть подъ терминомъ «чистый доходъ», опредѣлялся строгій порядокъ производства относимыхъ на чистый доходъ платежей; затѣмъ, указывались сроки взноса обществами въ казну платежей по оставленнымъ Правительствомъ за собой облигаціямъ и по выданнымъ обществамъ ссудамъ устанавливалось начисленіе процентовъ въ случаяхъ просрочекъ и, наконецъ, учреждалась при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ Коммиссія изъ представителей Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контроля для повѣрки предположеній обществъ о распредѣленіи чистаго дохода и о размѣрѣ причитающагося на акціи дивиденда. Съ сего времени опредѣленіе дивиденда по акціямъ зависитъ, такимъ образомъ, отъ упомянутой выше Коммиссіи, которая разсматриваетъ по существу представляемыя обществами на сей предметъ предложенія, принимая во вниманіе работу обществъ въ данномъ году и замѣчанія Государственнаго Кон-

<sup>1)</sup> По Высочайше утвержденному 26 Февраля 1896 года мнѣнію Государственнаго Совѣта эти правила затѣмъ сохранены въ силѣ въ качествѣ постояннаго закона.



троля по отчетамъ ихъ за прежнее время. Въ большемъ, чѣмъ то опредѣлила Коммиссія, размѣръ дивидендъ не можетъ быть выдаваемъ акціонерамъ.

Помимо общаго наблюденія Правительства за тѣмъ, чтобы въ желѣзнодорожныхъ обществахъ дѣйствія правленій и общихъ собраній акціонеровъ согласовались съ законами и уставными требованіями, для тѣхъ обществъ, кои состояли въ долгу передъ казною, вводилось при измѣненіи или дополненіи уставовъ постановленіе о пополненіи состава правленій такихъ обществъ правительственными директорами, пользующимися правомъ заявлять по постановленіямъ правленій протесты (въ случаѣ нарушенія правленіемъ законоположеній и уставовъ) и особыя мнѣнія (въ случаяхъ нехозяйственности и невыгодности для казны отдѣльныхъ постановленій). Отъ Министерства Финансовъ правительственные директора въ настоящее время существуютъ въ Правленіяхъ Обществъ: Владикавказской, Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ и въ Правленіи Перваго Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи. Руководство дѣятельностью названныхъ чиновъ Министерства поручено Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Наконецъ, самое учрежденіе обществъ и признаніе ихъ состоявшимися обставлено болѣе строгими требованіями, а именно учредители, по утвержденіи устава, обязаны внести въ опредѣленный уставомъ срокъ 50% акціонернаго капитала въ указанная Министерствомъ Финансовъ (по предварительному соглашенію Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ съ Особеной Канцеляріей по кредитной части) кредитныя установленія; реализація же облигаціоннаго капитала допускается лишь послѣ того, какъ обществомъ произведена полная оплата акцій наличными деньгами (въ иныхъ случаяхъ частью наличными деньгами, а частью отчужденнымъ подъ дорогу недвижимымъ имуществомъ).



Многообразіемъ существующихъ между казной и желѣзнодорожными обществами отношеній вызывается необходимость сосредоточенія въ Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ сложнаго счетоводства по возникающимъ изъ этихъ отношеній расчетамъ. Однако, за отсутствіемъ въ уставахъ обществъ соответствующихъ постановленій и въ виду многихъ неясностей въ первоначальныхъ уставахъ, существовавшихъ въ Министерствѣ Финансовъ до учрежденія Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ порядокъ счетоводства былъ основанъ на преподанныхъ въ разное время Министрами указаніяхъ и потому не могъ быть достаточно систематичнымъ.

Для урегулированія этого дѣла была образована въ 1891 г. при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ особая междуведомственная Коммиссія, которой и были выработаны: а) проектъ правилъ о порядкѣ зачета суммъ, вносимыхъ въ казну желѣзнодорожными обществами изъ ихъ чистаго дохода, и суммъ, отпущенныхъ симъ обществамъ изъ казны въ ссуды, и б) проектъ положенія о счетоводствѣ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ по упомянутымъ расчетамъ. Первый изъ упомянутыхъ проектовъ получилъ Высочайшее утвержденіе 18 Іюня 1892 года, второй же былъ утвержденъ въ томъ же 1892 году по междуведомственному соглашенію. Съ этого времени порядокъ расчета казны съ желѣзнодорожными обществами, а равно и счетоводство по этимъ расчетамъ получили вполне твердыя основанія, на которыхъ они ведутся Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ и въ настоящее время.

Совокупность вышеперечисленныхъ мѣръ, а также внесенныя Департаментомъ измѣненія и улучшенія въ уставы желѣзнодорожныхъ обществъ поставили отношенія обществъ къ казнѣ на вполне твердую основу и ввели хозяйственную ихъ дѣятельность въ столь опредѣленныя рамки, что въ настоящее время трудно уже говорить о возможности со стороны обществъ произвола въ расходованіи реализованныхъ ими съ



гарантіей Правительства капиталовъ и о безконтрольной, вовлекающей казну въ убытки дѣятельности обществъ, т. е. о тѣхъ явленіяхъ, кои были присущи прежней концессионной системѣ и вызвали столь отрицательное къ ней отношеніе.

Указанное обстоятельство въ значительной мѣрѣ объясняетъ, почему начавшійся съ 1881 года выкупъ въ казну частныхъ линій, усиленно производившійся въ теченіе восьмидесятихъ и девяностыхъ годовъ, былъ затѣмъ пріостановленъ. Приступивъ къ выкупу частныхъ дорогъ въ періодъ безконтрольнаго и разорительнаго для казны завѣдыванія ими частными компаніями и выкупивъ особенно задолжавшіяся казнѣ и неудовлетворительно эксплуатировавшіяся дороги, Правительство, благодаря цѣлому ряду мѣръ, обезпечившихъ за нимъ постоянное вліяніе на ходъ желѣзнодорожнаго дѣла и поставившихъ частныя общества подъ бдительный надзоръ, пришло къ заключенію, что существованіе на ряду съ казеннымъ желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ не только не угрожаетъ, при новой постановкѣ дѣла, интересамъ казны, но, наоборотъ, приноситъ ей существенную пользу, служа развитію желѣзнодорожной сѣти, которое однѣми затратами изъ казны не могло бы быть достигнуто, и давая казнѣ значительныя суммы по участию въ прибыляхъ такихъ обществъ.

Обращаясь къ обзоръ произведенныхъ при участіи Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ выкуповъ частныхъ дорогъ, необходимо имѣть въ виду, что хотя выкупы начались еще въ 1881 году, но до учрежденія Департамента были произведены окончательные расчеты лишь по выкупу четырехъ дорогъ: Харьковско-Николаевской, Тамбово-Саратовской, Муромской и Путиловской. Равнымъ образомъ, до учрежденія Департамента были достигнуты соглашенія, а частью производились переговоры съ акціонерами по выкупу въ казну пяти дорогъ: Уральской, Ряжско-Моршанской, Закавказской, Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской, но и по этимъ дорогамъ Департаментъ



производилъ расчеты и имѣлъ наблюденіе за ликвидаціей счетовъ. При непосредственномъ же участіи Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ произведены всѣ остальные выкупы, а именно въ періодъ 1890—1900 гг. Либаво-Роменской, Тамбово-Козловской, Курско-Харьково-Азовской, Орловско-Грязской, Варшавско-Тереспольской, Московско-Курской, Оренбургской, Балтійской, Донецкой, дорогъ Главнаго Общества (Николаевской, С.-Петербурго-Варшавской и Нижегородской), Митавской, Риги-Двинской, Орловско-Витебской, Новоторжской, Двинско-Витебской, Лозово-Севастопольской, Юго-Западныхъ, Московско-Брестской, Фастовской, Привислинской, Ивангородо-Домбровской и Московско-Ярославско-Ангангельской. Въ то же время были приняты въ казну отъ несостоятельныхъ обществъ дороги: Боровичская, Риги-Тукумская и Обоянская, при чемъ первыя двѣ были приобрѣтены казной съ публичныхъ торговъ, Обоянская же дорога, сооруженная Обоянскимъ земствомъ, перешла въ казну за долги земства казнѣ по сооруженію и эксплуатаціи дороги. Послѣ 1900 года выкуповъ въ казну частныхъ дорогъ производимо не было въ теченіе 11 лѣтъ, и лишь 1 Января 1912 года была выкуплена въ казну Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога.

Всѣ выше перечисленные выкупы, несмотря на рѣзкія индивидуальныя особенности каждаго отдѣльнаго случая, все же могутъ быть распредѣлены по группамъ, въ зависимости: а) отъ причинъ, побудившихъ Правительство на такую мѣру; б) отъ того, выкупались ли дороги въ силу наступившаго по уставамъ права Правительства на такой выкупъ, или же были досрочно выкуплены по особымъ соглашеніямъ съ акціонерами; в) отъ способа исчисленія выкупного вознагражденія, т. е. или, въ строгомъ смыслѣ, въ соотвѣтствіи съ уставными на сей предметъ условіями, или же съ допущеніемъ въ пользу бывшихъ акціонеровъ нѣкоторыхъ льготъ, и г) отъ способа уплаты выкупного вознагражденія.



Что касается причинъ выкупа, то подавляющее большинство дорогъ было выкуплено въ виду крайней неудовлетворительности ихъ эксплуатаціи почти безконтрольными компаніями, находившимися въ неоплатномъ долгу передъ Правительствомъ по выданнымъ ссудамъ и по гарантіи капиталовъ. Оставлятъ такія дороги въ рукахъ обществъ было бы равносильно дальнѣйшему накопленію упомянутыхъ долговъ и невозможности ввести на дорогахъ какія либо улучшенія.

По инымъ причинамъ выкуплены были только немногія дороги, а именно: Московско-Курская и Курско-Харьково-Азовская дороги были выкуплены изъ опасенія, что начавшееся возрастаніе ихъ чистыхъ доходовъ можетъ, при существующихъ въ уставѣ невыгодныхъ для казны условіяхъ выкупа, сдѣлать этотъ выкупъ въ послѣдствіи еще болѣе затруднительнымъ, тѣмъ болѣе, что существовавшіе на этихъ дорогахъ сравнительно низкіе тарифы возможно было повысить только при казенной эксплуатаціи, при частной же эксплуатаціи это еще болѣе отягчило бы выкупъ. Это же соображеніе, а также стремленіе устранить соперничество съ сосѣдними казенными дорогами, побудило Правительство выкупать и такія дороги, въ которыхъ было наличіе и перваго признака (значительной задолженности дорогъ), а именно дороги Главнаго Общества и Юго-Западныхъ ж. д. Соображенія политическія и общегосударственныя играли роль при выкупѣ Варшавско-Тереспольской (тоже бездоходной), Главнаго Общества, Двинско-Витебской, Орловско-Витебской и Риго-Двинской (въ уставѣ послѣдней, кромѣ того, отсутствовало указаніе на право выкупа, внутренняя же организація завѣдыванія была неудовлетворительна) и, наконецъ, Варшавско-Вѣнской жел. дороги.

До наступленія по уставамъ права казны на выкупъ были выкуплены по особымъ соглашеніямъ съ акціонерами большинство дорогъ въ періодъ 1881—1894 г.г., а позднѣе Московско-Ярославско-Архангельская ж. д.; по праву же выкупа перешли



въ казну дороги: Рязско-Моршанская, Курско-Харьково-Азовская, Варшавско-Тереспольская, Московско-Курская, Балтійская, дороги Главнаго Общества, Митавская, Орловско-Грязская, Лозово-Севастопольская, Новоторжская, Московско-Брестская, Юго-Западная, Фастовская, Привислинская, Ивангородо-Домбровская и Варшавско-Вѣнская. Но изъ сихъ дорогъ строго въ соотвѣтствіи съ уставами были выкуплены лишь четыре желѣзныя дороги, а именно: Орловско-Грязская, Лозово-Севастопольская, Новоторжская и Варшавско-Вѣнская; всѣ же остальные дороги были выкуплены въ казну по соглашенію съ акціонерами, которымъ была дана та или иная прибавка къ подлежащему вылатѣ имъ по уставамъ выкупному вознагражденію.

Наконецъ, выкупное вознагражденіе уплачивалось бывшимъ акціонерамъ или правительственными облигаціями и рентой, съ добавленіемъ опредѣленныхъ суммъ наличными деньгами, либо сими послѣдними исключительно (Митавская, Орловско-Грязская, Лозово-Севастопольская, Ивангородо-Домбровская, Московско-Ярославско-Архангельская и Варшавско-Вѣнская).

Что же касается тѣхъ льготъ и прибавокъ, которыя выговаривали себѣ по особымъ соглашеніямъ акціонеры выкупаемыхъ дорогъ, то льготы сіи не поддаются систематической группировкѣ: въ однихъ случаяхъ акціонерамъ удѣлялись добавочныя суммы на производство окончательныхъ расчетовъ съ частными кредиторами, въ другихъ—къ выкупной за акціи суммѣ присоединялось извѣстное вознагражденіе за досрочную уступку казнѣ той или иной линіи; иногда же, въ виду неудовлетворительной редакціи первоначальныхъ уставовъ, права общества и казны не были оговорены съ достаточною ясностью и опредѣленностью, а потому во избѣжаніе судебного процесса обѣ стороны приходили къ соглашеніямъ о размѣрахъ и способахъ выплаты выкупного вознагражденія, въ каковыхъ соглашеніяхъ уставныя правила служили лишь точкой отправленія для составленія первоначальныхъ расчетовъ, исправляв-



шихся затѣмъ путемъ взаимныхъ уступокъ. Въ иныхъ случаяхъ принимались во вниманіе и интересы бывшихъ акціонеровъ, не получавшихъ за время владѣнія дорогами дохода по акціямъ, а также соображенія финансовой политики, побуждавшей на нѣкоторыя уступки въ цѣляхъ поддержанія хорошихъ отношеній съ иностранными денежными рынками.

Съ принятіемъ отъ частныхъ обществъ ихъ дорогъ казна вынуждена была списать со счетовъ весьма значительныя (свыше милліарда рублей) суммы накопившихся за обществами долговъ. Несмотря на внушительность этой цифры, нельзя однако забывать, что операція эта по существу своему была неизбежной, такъ какъ большую часть списанныхъ суммъ составляли долги совершенно безнадежные, накопившіеся въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ и лишь изъ года въ годъ увеличивавшіеся отъ причисленія процентовъ на капитальную сумму. Правительство, вступая въ переговоры съ обществами о выкупѣ, предвидѣло, конечно, невозможность взысканія этого долга и лишь учитывало это обстоятельство при соглашеніяхъ съ обществами о финансовыхъ условіяхъ выкупа. Вычестъ же этотъ долгъ изъ выкупного вознагражденія не представлялось возможнымъ, такъ какъ таковое, какъ выше упомянуто, главнымъ образомъ опредѣлялось соглашеніями съ акціонерами, имѣвшими возможность, въ случаѣ ненаступленія еще срока выкупа, отказаться отъ слишкомъ тягостныхъ для нихъ условій. Въ тѣхъ же немногочисленныхъ случаяхъ, когда выкупъ производился по уставнымъ условіямъ, выкупное вознагражденіе, въ виду невысокой доходности дорогъ, исчислялось по размѣру гарантированнаго Правительствомъ дохода, который не могъ уже подвергаться какимъ либо умаленіямъ.

Передача въ казну прежнихъ неудовлетворительно эксплуатировавшихся дорогъ не только избавила ее отъ дальнѣйшаго накопленія долговъ по гарантіи, но, давъ возможность внести въ желѣзнодорожное хозяйство должный порядокъ, позволяетъ



теперь Государству получать отъ казенной эксплуатаціи выкупленныхъ линій значительныя выгоды.

Равнымъ образомъ, и съ чисто финансовой, или вѣрнѣе— бюджетной точки зрѣнія, произведенные выкупы принесли казнѣ выгоду, такъ какъ выплата выкупного вознагражденія правительственными облигаціями, выпущенными на срокъ болѣе продолжительный, чѣмъ гарантированныя бумаги прежнихъ обществъ, требовала отъ казны на ежегодную уплату процента и погашенія суммъ меньшихъ, чѣмъ требовалось по гарантіи выкупленныхъ акцій.

Въ приложенной къ настоящему отчету таблицѣ показаны какъ время Высочайшихъ повелѣній на выкупъ въ казну желѣзныхъ дорогъ, въ выкупныхъ расчетахъ или въ выкупахъ коихъ принималъ участіе Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, такъ равно и время перехода ихъ въ казенное управленіе, размѣръ выкупной суммы, способъ ея выплаты, а также размѣръ долговъ по гарантіи, сложенныхъ со счетовъ казны вслѣдствіе перехода дорогъ въ казенное управленіе.

За произведеннымъ въ истекшее двадцатипятилѣтіе выкупомъ указанныхъ выше предпріятій, наше частное желѣзнодорожное хозяйство, если не считать вновь образовавшихся предпріятій мелкихъ или еще не отстроившихъ своихъ линій, сосредоточилось нынѣ въ рукахъ слѣдующихъ крупныхъ акціонерныхъ обществъ, работающихъ преимущественно на гарантированныя облигаціонныя капиталы: Владикавказской, Лодзинской-Фабричной, Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Казанской, Московско-Кіево-Воронежской, Рязанско-Уральской, Сѣверо-Донецкой и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ. За исключеніемъ недавно образованнаго Общества Сѣверо-Донецкой жел. дороги, по остальнымъ этимъ обществамъ предусмотрѣнное первоначальными ихъ уставами право казны на выкупъ уже наступило или близко къ наступленію. Однако, съ установленіемъ надзора и контроля за дѣятельностью частныхъ компа-



ній и съ признаніемъ, что Государство, нуждаясь въ постоянномъ расширеніи рельсовой сѣти, не можетъ осуществлять такое исключительно собственными средствами, Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ, на которомъ лежитъ обязанность разработки для дальнѣйшаго направленія вопросовъ о выкупѣ, пришлось входить въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ въ самое тщательное и детальное выясненіе того, надлежитъ ли казнѣ осуществить принадлежащее ему право выкупа такихъ предпріятій, или же является болѣе предпочтительнымъ въ интересахъ какъ казны, такъ и общегосударственныхъ отложить таковой, выработавъ новое соглашеніе съ подлежащимъ обществомъ, въ каковомъ соглашеніи въ компенсацію за предоставление отсрочки выкупа, на общество возможно было бы возложить новыя обязательства сооруженія въ тяготеющемъ къ его дорогамъ районѣ новыхъ, по указанію Правительства, линій и усиленія существующихъ, а также внести путемъ дополненія устава такія въ него измѣненія, которыми за казной устанавливалось бы большее ея участіе въ прибыляхъ компаніи и устранялись бы прежнія обременительныя для казны условія выкупа<sup>1)</sup>.

Путемъ сопоставленія, слѣдуя указанному выше методу, всѣхъ обстоятельствъ каждаго отдѣльнаго случая и было признано возможнымъ за послѣднія 13 лѣтъ осуществить выкупъ одной лишь Варшавско-Вѣнской жел. дороги, ростъ доходовъ которой угрожалъ казнѣ болѣе тяжелыми условіями выкупа впоследствии, порученіе же ей сооруженія новыхъ линій не представлялось настоящимъ и, наоборотъ, могло бы отразиться невыгодно на интересахъ смежныхъ казенныхъ дорогъ—Привислинскихъ.

Разсмотрѣніе однороднаго вопроса въ отношеніи Лодзинской-Фабричной жел. дороги приводитъ также къ заключенію,

<sup>1)</sup> См. главу о желѣзнодорожномъ строительствѣ.



что оставленіе ея въ рукахъ частнаго общества не соотвѣтствовало бы интересамъ государства, почему и подготавливается представленіе въ законодательныя учрежденія о выкупѣ дороги съ 1 Января 1915 года.

Что же касается остальныхъ обществъ, срокъ выкупа коихъ или наступилъ уже, или наступаетъ въ ближайшемъ будущемъ, то въ рѣшеніи вопроса о дальнѣйшей судьбѣ сихъ предпріятій имѣлъ значеніе, помимо чисто финансовыхъ соображеній о выгодахъ или невыгодахъ для казны осуществленія ею своего права на выкупъ, вопросъ объ обезпеченіи новыми рельсовыми путями раіоновъ, обслуживаемыхъ этими старыми обществами.

Такъ какъ казенное строительство послѣднихъ лѣтъ было направлено по соображеніямъ общегосударственнымъ на оборудованіе дорогами окраинъ, то Европейская Россія и особенно старожильческіе ея раіоны, обслуживаемые преимущественно старыми желѣзнодорожными обществами, испытываютъ, при увеличившейся плотности населенія, острую нужду въ проведеніи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій. Для удовлетворенія такой потребности естественнѣе всего было воспользоваться услугами старыхъ обществъ, такъ какъ эти общества, имѣя готовую организацію и кредитъ, могли соорудить скорѣе, а слѣдовательно и дешевле, порученныя имъ линіи, чѣмъ вновь образованныя для сего общества. Кромѣ того, близость выкупа старыхъ обществъ подготавливала весьма удобную почву для достиженія болѣе выгоднаго для казны соглашенія съ акціонерами какъ относительно принятія ими сооруженія новыхъ, хотя и мало доходныхъ, но необходимыхъ съ точки зрѣнія народнаго хозяйства линій<sup>1)</sup>, такъ и относительно введенія въ уставы измѣненій, клонящихся къ усиленію участія казны въ прибыляхъ и къ обезпеченію за нею въ будущемъ болѣе выгодныхъ условій выкупа, ограждающихъ Государство отъ переплаты

---

<sup>1)</sup> См. главу о желѣзнодорожномъ строительствѣ.



излишнихъ суммъ (напр., путемъ установленія предѣльнаго вознагражденія за акцію).

Въ настоящее время заключены уже такія соглашенія съ обществами Владикавказской, Московско-Казанской и Московско-Кіево-Воронежской жел. дорогами, и готовится соглашеніе съ обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги.

Отсрочка выкупа предпріятія общества Владикавказской жел. дороги до 1 Января 1924 г. <sup>1)</sup> обусловлена постройкой обществомъ 604 верстъ новыхъ дорогъ и усиленіемъ существующихъ линій и портовыхъ сооружений; вмѣстѣ съ тѣмъ измѣнены въ интересахъ казны условія распредѣленія чистой прибыли общества и условія опредѣленія выкупного вознагражденія (по V дополненію къ Уставу общества).

Выкупъ Московско-Казанской жел. дороги отсроченъ до 1 Января 1930 года съ возложеніемъ на общество сооруженія 1.374 верстъ новыхъ линій и обязательства соорудить по первому требованію Правительства еще свыше 2.000 верстъ рельсовыхъ путей въ районѣ дороги. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ распредѣленіе чистой прибыли общества введено измѣненіе, заключающееся въ томъ, что изъ означенной прибыли, послѣ отчисленія подлежащей суммы въ погасительный фондъ акціонеровъ, 15% будутъ поступать въ казну за участіе въ прибыляхъ; въ случаѣ же превышенія дивидендомъ размѣра 28 руб. на акцію, <sup>3</sup>/<sub>4</sub> упомянутаго излишка (а не <sup>2</sup>/<sub>3</sub>, какъ было ранѣе) поступаютъ въ казну. Сверхъ того въ условія опредѣленія выкупной суммы включено ограниченіе размѣра выкупного воз-

<sup>1)</sup> Воспользоваться своимъ правомъ на выкупъ дороги въ 1905 и въ ближайшіе затѣмъ годы, казна не могла въ виду переживавшихся страной событій и необходимости съ особой бережливостью относиться къ ресурсамъ Государственнаго Казначейства. Въ послѣдующіе же годы, въ виду роста доходности предпріятія, выкупъ его, при современныхъ уставныхъ условіяхъ, былъ бы обременительнымъ для казны.



награжденія за акцію (625 рублей за непогашенную акцію) и Правительствомъ выговорено право выплатить, по его усмотрѣнію, выкупную сумму единовременно, а не только въ видѣ ежегодной ренты, какъ это было предусмотрѣно ранѣе дѣйствовавшими условіями.

Общество Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги получило отсрочку выкупа до 1 Января 1930 года, съ возложеніемъ на него обязанности построить 1.200 верстъ новыхъ линій, перешить на широкую колею 120 верстъ узкоколейныхъ участковъ, произвести усиленіе и улучшеніе дороги, а равно передать въ казну, по первому требованію Правительства, сооружаемую обществомъ линію Одесса—Черкасы. Вмѣстѣ съ тѣмъ, введено въ уставъ условіе усиленнаго участія казны въ прибыляхъ компаніи, выражающагося въ томъ, что по превышеніи дивидендомъ 17 р. на акцію изъ превышенія поступаетъ въ казну не  $\frac{2}{3}$ , какъ было ранѣе, а  $\frac{4}{5}$  этого превышенія (VII дополненіе къ Уставу).

Что касается другихъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, срокъ выкупа коихъ наступаетъ въ ближайшемъ будущемъ, то еще въ 1912 году было предпринято обсужденіе проектовъ новыхъ линій, постройку которыхъ возможно было бы поручить Обществу Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги при условіи отсрочки выкупа этой дороги, такъ какъ по дѣйствующему уставу, выкупное вознагражденіе ея опредѣляется съ принятіемъ въ расчетъ средняго чистаго дохода, но во всякомъ случаѣ не меньшаго, чѣмъ бывшій въ предшествовавшемъ выкупу году, что, въ виду возрастающей изъ года въ годъ доходности Общества, дѣлаетъ выкупъ дороги въ настоящее время невыгоднымъ для казны. Поэтому нынѣ вырабатывается соглашеніе съ Обществомъ объ отсрочкѣ выкупа до 1 Января 1931 г., при условіи сооруженія обществомъ 1.667 верстъ новыхъ линій, потребность въ коихъ давно уже ощущается въ обслуживаемомъ обществомъ районѣ, а равно при условіи уси-



ленія участія казны въ прибыляхъ предпріятія и устраненія изъ способа опредѣленія выкупного вознагражденія упомяну- таго условія.

Параллельно съ продленіемъ существованія старыхъ желѣзнодорожныхъ компаній и въ зависимости отъ принятаго рѣшенія привлечь къ дѣлу желѣзнодорожнаго строительства частные капиталы, за время существованія Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ и особенно подъ вліяніемъ закона 10 Іюня 1905 года, въ періодъ наступившаго, послѣ войны и внутреннихъ волненій, успокоенія, возникъ цѣлый рядъ новыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Въ періодъ 1892—1908 г.г. возникло 17 мелкихъ об- ществъ для сооруженія путей второстепеннаго значенія, а въ періодъ 1908—1913 г.г.—27 предпріятій, въ томъ числѣ такія значительныя, какъ Общества: Сѣверо-Донецкой, Армавирь-Туапсинской, Алтайской, Западно-Уральской, Сѣверо-Восточно-Уральской, Подольской и Черноморско-Кубанской ж. д.

За происшедшимъ затѣмъ сліяніемъ нѣкоторыхъ компаній, всѣхъ акціонерныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, считая въ томъ числѣ и ранѣе образованныя, имѣется въ настоящее время 45. Для новыхъ обществъ Департаменту пришлось проектировать уставы, а при расширеніи существующихъ об- ществъ составлять къ ихъ уставамъ дополненія, иногда объемомъ своимъ, при сложности и многочисленности предусмотрѣнныхъ ими правоотношеній, не уступавшія новымъ самостоятельнымъ уставамъ. Таковы напримѣръ: Условія преобразованія Обще- ства Рязанско-Козловской ж. д. въ Общество Рязанско-Ураль- ской ж. д., V-е дополненіе Устава Общества Владикавказской и VII-е—Московско-Кіево-Воронежской.

Переходя затѣмъ къ вопросу о реализованныхъ обществами за истекшее 25-лѣтіе капиталахъ, необходимо имѣть въ виду, что старыми обществами были реализованы облигаціонные капиталы на расширеніе, усиленіе и улучшеніе ихъ линій



на общую сумму въ 1.685.107 тыс. руб. Болѣе мелкими компаниями, образованными въ періодъ до 1908 г., реализовано негарантированныхъ Правительствомъ акцій на 23.457.000 р. нарицательныхъ и облигацій на 59.045.266 р. нариц. (въ сей послѣдней суммѣ гарантированныхъ Правительствомъ только 8.499.750 р.). Обществами же, образовавшимися во вторую очередь послѣ 1908 г. реализовано негарантированныхъ Правительствомъ акцій на 97.941.612,5 руб. нарицательныхъ, гарантированныхъ облигацій на 701.338.324 руб. нар. и негарантированныхъ облигацій на 7.368 тыс. руб.

Наблюдая, какъ выше было отмѣчено, за своевременной оплатой акціонернаго капитала, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ отношеніи реализаціи облигаціонныхъ капиталовъ прежде всего, по соглашенію съ Особенной Канцеляріей по кредитной части, входитъ въ разсмотрѣніе договоровъ между обществами и капиталистами относительно условій выпуска облигацій, размѣра приносимаго ими процента, ихъ цѣны, времени уплаты банками за нихъ денегъ и пр. По утвержденіи же Министромъ Финансовъ упомянутыхъ договоровъ, Департаментъ имѣетъ наблюденіе за поступленіемъ денегъ отъ кредитныхъ учрежденій на счета обществъ въ этихъ учрежденіяхъ и затѣмъ ведетъ эти счета параллельно съ сими послѣдними, провѣряя представляемые ими ежегодно выписки изъ означенныхъ счетовъ.

Составленные Правленіями Обществъ проекты облигацій разсматриваются Департаментомъ по соглашенію съ Кредитной Канцеляріей и представляются на утвержденіе Министра Финансовъ.

Порядокъ же выдачи подлежащихъ облигацій, а равно пересылка ихъ за границу, въ случаѣ реализаціи ихъ на иностранныхъ рынкахъ, устанавливается Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ по соглашенію съ той же Канцеляріей. Для сей цѣли Департаментомъ были выработаны особыя правила, утвержденныя Министромъ Финансовъ въ 1905 году.



Равнымъ образомъ, на обязанности Департамента лежитъ наблюденіе за отпускомъ въ распоряженіе обществъ всѣхъ реализованныхъ ими суммъ на тѣхъ основаніяхъ, о которыхъ упоминалось выше.

Помимо надзора за желѣзнодорожными обществами, имѣющаго цѣлью согласованіе дѣятельности ихъ съ интересами казны, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ входитъ по ходатайствамъ обществъ въ разсмотрѣніе тѣхъ или иныхъ нуждъ, стѣсняющихъ иногда финансовое положеніе частныхъ дорогъ.

Въ результатѣ, по представленіямъ Департамента, желѣзнодорожнымъ обществамъ были оказываемы разнаго рода воспособленія, а равно даруемы льготы для облегченія эксплуатаціи принадлежащихъ имъ линій. Напримѣръ, обществамъ отпущались изъ казны ссуды для расчетовъ по сооруженію и усиленію линій, и въ особенности по отчужденію имущества, въ тѣхъ случаяхъ, когда имѣвшіяся въ распоряженіи обществъ средства были недостаточны. Ссуды эти погашались потомъ изъ прибылей обществъ. Равнымъ образомъ, нѣкоторымъ обществамъ давались отсрочки погашенія ихъ долговъ казнѣ. Такого рода воспособленія и льготы были оказываемы Первому и Московскому Обществамъ подъѣздныхъ путей и Обществу Бѣлгородъ-Сумской жел. дороги. Для улучшенія финансоваго положенія обществъ, эксплуатировавшихъ подъѣздные пути, предоставлялась льгота въ смыслѣ освобожденія ихъ отъ обязанности вносить въ казну 15% Государственный сборъ съ пассажировъ и грузовъ пассажирской скорости.

Льгота эта предоставлялась преимущественно на извѣстные сроки, отъ 5 до 10 лѣтъ. Когда же оказалось, что внесеніе этого сбора представляется вообще непосильнымъ для такихъ обществъ, по ихъ малой доходности, то явилась мысль освободить ихъ отъ этихъ взносовъ на весь срокъ концессіи. Равнымъ образомъ, признавалась слишкомъ обременительной для такихъ обществъ обязанность перевозить по ихъ линіямъ без-



платно почту и чиновъ, ее сопровождающихъ. Вопросъ объ освобожденіи обществъ подъѣздныхъ путей отъ указанныхъ обязанностей, по разработкѣ его въ Департаментѣ, былъ представленъ затѣмъ на законодательное разсмотрѣніе, и 26 Іюня 1912 года получилъ Высочайшее утвержденіе законъ «объ облегченіи условій эксплуатаціи подъѣздныхъ путей», коимъ и разрѣшено оказывать подъѣзднымъ путямъ такія льготы въ подлежащихъ случаяхъ.

Заканчивая обзоръ дѣятельности Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ области частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, нельзя не вспомнить, что главнымъ мотивомъ недовольства прежней концессіонной системой и рѣшенія выкупить въ казну принадлежавшія компаніямъ дороги было накопленіе за этими компаніями неоплатныхъ долговъ Правительству и полная неупорядоченность ихъ хозяйства. Что касается частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, нынѣ еще не выкупленныхъ или вновь образовавшихся, то дѣло ведется ими на началахъ, совершенно отличныхъ отъ прежней концессіонной системы, и едва ли возможно ожидать тѣхъ послѣдствій отъ частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, какъ раньше.

Конечно и теперь существуютъ еще долги Правительству со стороны нѣкоторыхъ обществъ, возможно появленіе и новыхъ долговъ по гарантіи, особенно въ случаяхъ сооруженія обществами тѣхъ порученныхъ имъ линій, доходность которыхъ можетъ развиваться лишь постепенно, но во всякомъ случаѣ установленныя теперь мѣры надзора и воздѣйствія на общества обезпечиваютъ казну отъ систематическаго неплатежа обществами своихъ долговъ.

За время существованія Департамента частными дорогами уплачено въ казну:

по оставленнымъ Правительствомъ	
за собой облигаціямъ . . . . .	331.361.000 р. кр.
въ возмѣщеніе долговъ по гарантіи	79.711.000 » »



платежей по ссудамъ . . . . .	13.774.000 р. кр.
аренды за казенныя линіи . . . . .	30.647.000 » »

Что касается долговъ по гарантіи, то въ настоящее время Общества Юго-Восточныхъ, Лодзинской-Фабричной и Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дорогъ расплатились уже съ своими долгами. Означенные долги, равно какъ и долги по процентамъ, начисленнымъ на выданныя изъ казны ссуды, числятся лишь за Владикавказской, Рязанско-Уральской и Волго-Бугульминской жел. дорогами. Долгъ Владикавказской желѣзной дороги, образовавшійся въ первые годы эксплуатаціи, изъ года въ годъ уменьшается (съ 60.500.763 руб. въ 1910 году до 38.855.875 руб. въ 1913 году) и, въ случаѣ, если доходность Общества не понизится, будетъ погашенъ черезъ 6 лѣтъ; задолженность же Рязанско-Уральской желѣзной дороги возрастаетъ (въ 1913 году она составила 178.423.077 р.), но собственно по гарантіи акцій и облигацій Общества Рязанско-Уральской жел. дор. казною было выдано 85.567.733 руб.; послѣдняя такая выдача состоялась въ 1911 году, и съ тѣхъ поръ долгъ по гарантіи остается безъ измѣненія, остальную же часть долга составляютъ невыплаченные за аренду Козлово-Саратовской линіи суммы и проценты на капитальную сумму долга.

Накопившіеся за Рязанско-Уральской жел. дор. долги вызваны первоначальной бездоходностью сооруженныхъ Обществомъ при его преобразованіи линій, а также паденіемъ доходовъ по арендуемой Козлово-Саратовской жел. дорогѣ.

Что касается тѣхъ выгодъ, которыя казна извлекаетъ отъ участія въ прибыляхъ частныхъ обществъ, то таковыя за время существованія Департамента выразились поступленіемъ въ казну 133.376.000 руб. Поступленіе это, въ виду значительныхъ улучшеній результатовъ эксплуатаціи, особенно замѣтныхъ послѣ 1909 года, возрастаетъ изъ года въ годъ, составивъ въ 1909 г.—3.868.325 руб., въ 1910 г.—19.479.994 руб., въ



1911 году—19.922.215 руб., въ 1912 г.—26.308.645 руб., и въ 1913 г.—33.976.000 руб.

Если къ этимъ суммамъ, выплаченнымъ казнѣ въ видѣ участія ея въ чистой прибыли частныхъ дорогъ, прибавить суммы, полученныя казной изъ той же чистой прибыли въ возвратъ ссудъ, въ погашеніе долговъ по гарантіи и по арендѣ, то окажется, что въ дивидендъ акціонерамъ отчисляются суммы значительно меньшія, главная же часть прибыли частныхъ дорогъ поступаетъ въ казну, что можно усмотрѣть изъ слѣдующихъ данныхъ:

	Въ 1910 г.	Въ 1911 г.	Въ 1912 г.	Въ 1913 г.
	Въ тысячахъ рублей.			
Выдано въ дивидендъ акціонерамъ . . .	16.590	15.720	18.509	21.500
Поступило въ казну .	29.058	29.872	36.142	45.666
Вся чистая прибыль составляла . . .	45.648	45.592	54.651	67.166

Однако, денежные выгоды, извлекаемыя казной отъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, не ограничиваются тѣми суммами, которыя она получаетъ изъ чистыхъ прибылей этихъ дорогъ. Необходимо имѣть въ виду, что дивидендъ по акціямъ большинства желѣзныхъ дорогъ (за исключеніемъ Лодзинской и Московско-Кіево-Воронежской), а также доходъ по облигаціямъ обложены 5% сборомъ съ доходовъ отъ капиталовъ <sup>1)</sup>. Кромѣ того, изъ валового дохода частныхъ дорогъ (за исключеніемъ оборотныхъ и безденежныхъ поступленій) отчисляется въ доходъ казны на содержаніе инспекціи ½%, каковая сумма для 1912 года составила около 1½ милл. рублей, а равно обществами, въ правленіяхъ коихъ состоятъ правительственные директора, вносятся въ казну суммы на ихъ содержаніе.

<sup>1)</sup> Хотя отъ этого налога освобождены облигаціи, выпускаемыя въ иностранной валютѣ, но собственно эта льгота касается лишь держателей облигацій, общество же обязано падающую на такія облигаціи часть налога уплачивать казнѣ или изъ эксплуатаціонныхъ средствъ, или изъ строительныхъ капиталовъ, по принадлежности.



**3. Дѣятельность Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ и представителей Министерства Финансовъ въ коллегіальныхъ учрежденіяхъ Министерства Путей Сообщенія въ области эксплуатаціи казенныхъ жел. дорогъ и въ отношеніи къ работающимъ на сіи дороги металлургическимъ заводамъ.**

Въ виду особой заинтересованности какъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ вообще, такъ и въ результатахъ эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ частности, одновременно трехъ вѣдомствъ—Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственнаго Контроля, казенное желѣзнодорожное хозяйство организовано на такихъ началахъ, что къ нему привлечены всѣ три указанная вѣдомства, при чемъ Министерство Путей Сообщенія, являясь органомъ отвѣтственнымъ за успѣшность, безопасность и непрерывность движенія, входитъ во всѣ стороны эксплуатаціи, преимущественно же въ стороны административную и техническую, Контрольное вѣдомство имѣетъ ближайшей задачей ревизію предварительную и послѣдующую, и вѣдомство Финансовое, на коемъ лежитъ сведеніе государственной росписи, заинтересовано правильнымъ исчисленіемъ ожидаемаго по казенной сѣти дохода, мѣрами къ его увеличенію, исчисленіемъ предстоящихъ расходовъ сообразно съ дѣйствительными потребностями сѣти и съ общимъ состояніемъ финансовъ и правильнымъ расходованіемъ отпущенныхъ кредитовъ,—иными словами вопросами смѣтнымъ, финансовымъ, хозяйственнымъ и коммерческимъ.

Эти дѣла въ Министерствѣ Финансовъ раньше были распределены, по принадлежности, между Департаментомъ Государственнаго Казначейства и Особенной Канцеляріей по кредитной части, съ учрежденіемъ же Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ были переданы сему Департаменту.



Въ виду того, что при изданіи смѣтныхъ правилъ (1862 г.) и Положенія о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ (1830 г.) не была предусмотрѣна возможность веденія казною столь сложной хозяйственной операціи, какъ эксплуатація желѣзнодорожной сѣти, эти законы предоставили мѣстнымъ распорядителямъ права по смѣтно-кредитной и хозяйственной частямъ весьма незначительныя.

Это обстоятельство, а равно и вышеупомянутая причастность къ желѣзнодорожному дѣлу трехъ вѣдомствъ, и были причиной того, что завѣдываніе казенной желѣзнодорожной сѣтью, со времени открытія въ первой половинѣ 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія первыхъ казенныхъ линій и до 1898 года, было построено на началахъ централизаціи, а именно, всѣ сколько-нибудь важные вопросы разсматривались находившимся въ центрѣ сначала временнымъ, а потомъ постояннымъ Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и разрѣшались имъ или окончательно, или поступали въ порядкѣ междувѣдомственныхъ сношеній на заключеніе Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля; стоявшіе же во главѣ каждаго отдѣльнаго желѣзнодорожнаго управленія начальникъ дороги и общее при управленіи присутствіе (изъ начальниковъ отдѣльныхъ службъ) пользовались правами весьма незначительными.

Не имѣя въ этотъ періодъ времени своихъ представителей въ мѣстныхъ управленіяхъ, Министерство Финансовъ не имѣло прямого касательства къ разрѣшаемымъ на мѣстахъ вопросамъ, и отношеніе вѣдомства къ эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ выражалось въ участіи его представителей въ центральномъ временномъ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ <sup>1)</sup> и въ образуемыхъ при Министерствѣ Путей

---

<sup>1)</sup> Сначала въ лицѣ одного постояннаго члена Вр. Упр. каз. ж. д., а съ 1890 года въ лицѣ двухъ постоянныхъ членовъ.



Сообщенія междуведомственныхъ комиссіяхъ для разсмотрѣнія, предварительно представленія смѣты Министерства Путей Сообщенія на законодательное утвержденіе, проектовъ эксплуатаціонныхъ смѣтъ отдѣльныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Независимо сего, Министерство Финансовъ давало свои заключенія по всѣмъ тѣмъ возникающимъ при желѣзнодорожной эксплуатаціи вопросамъ и дѣламъ, которые по существовавшему порядку требовали междуведомственныхъ сношеній.

Даже при незначительномъ сначала протяженіи казенныхъ линій, порядокъ разрѣшенія въ центрѣ большинства возникавшихъ при эксплуатаціи вопросовъ вызывалъ, помимо медленности производства, загроможденіе центрального Управленія текущими дѣлами и отвлекалъ его отъ разработки вопросовъ принципиальныхъ.

Начавшійся затѣмъ усиленный выкупъ частныхъ дорогъ, развитіе казеннаго строительства и особенно завершеніе сооруженія Сибирской магистрали довели казенную сѣть къ концу девяностыхъ годовъ прошлаго столѣтія до такого протяженія (въ 1897 г. 25.773 верстъ), что завѣдываніе этими дѣлами на началахъ централизаціи оказалось совершенно невозможнымъ, несмотря на допущенное еще ранѣе утвержденной въ 1893 году Инструкціей начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ нѣкоторое расширеніе полномочій мѣстныхъ управленій, съ введеніемъ въ составъ общихъ присутствій представителя Государственного Контроля. Вопросъ о расширеніи полномочій мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій сталъ настолько насущнымъ, что, несмотря на предпринятые уже въ Министерствѣ Путей Сообщенія работы по выработкѣ постоянного учрежденія Министерства, было признано невозможнымъ откладывать реформу мѣстныхъ управленій до законодательнаго утвержденія новаго Положенія о Министерствѣ Путей Сообщенія, и посему, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, удостоившемуся Высочайшаго утвержденія



нія 24 Апрѣля 1898 года, было разрѣшено ввести въ дѣйствіе по междувѣдомственному соглашенію новую Временную Инструкцію мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ предоставленіемъ симъ управленіямъ болѣе широкихъ полномочій, а также учредить по числу мѣстныхъ управленій должности непремѣнныхъ Членовъ Совѣтовъ сихъ управленій отъ Управленія желѣзныхъ дорогъ и Членовъ Совѣтовъ отъ Министерства Финансовъ. Вышеупомянутая Временная Инструкція, оставившая въ вѣдѣніи прежняго общаго присутствія лишь вопросы техническіе и административные и передавшая вопросы смѣтные, хозяйственные и коммерческіе вѣдѣнію междувѣдомственной коллегіи—Совѣта, была утверждена 22 Мая 1898 года, а съ 1 Іюня того же года исправленіе должностей Членовъ отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтахъ мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ было поручено командированнымъ на мѣста Чиновникамъ Особыхъ Порученій Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, которые засимъ, по закрѣпленіи закономъ 3 Мая 1899 года принциповъ новой организаціи мѣстныхъ управленій, были утверждены окончательно въ должностяхъ Членовъ Совѣтовъ.

Въ 1898 году такихъ должностей, по числу мѣстныхъ управленій, было учреждено 19, въ настоящее же время, въ зависимости отъ перегруппировки сѣти по отдѣльнымъ управленіямъ и открытія новыхъ дорогъ, существуетъ 22 должности Членовъ Совѣтовъ отъ Министерства Финансовъ.

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, принимавшій дѣятельное участіе въ разработкѣ вопросовъ о новой организаціи мѣстныхъ управленій, долженъ былъ прежде всего озаботиться выработкой Наказа вышеупомянутымъ мѣстнымъ представителямъ Министерства Финансовъ, а затѣмъ, въ виду новизны дѣла, тщательно слѣдить за дѣятельностью упомянутыхъ чиновъ и согласовывать ее съ общими взглядами Министерства. Эти новыя задачи вызвали, какъ это указано было выше



въ главѣ 3 части I, необходимость образованія въ составѣ Департамента новаго (VI) отдѣленія, которому была поручена, кромѣ и ранѣе проходившей по Департаменту переписки по эксплуатаціоннымъ вопросамъ, вытекавшимъ изъ междувѣдомственныхъ сношеній, вся переписка съ Членами Совѣтовъ. Кромѣ разъясненій по возбуждаемымъ названными чинами или вытекавшимъ изъ дѣятельности Совѣтовъ вопросамъ, изданія цѣлаго ряда циркуляровъ, Департаментъ созывалъ периодически спеціальныя сѣзды названныхъ представителей. Такихъ сѣздовъ было четыре, и ими разсмотрѣно было свыше 170 вопросовъ.

Учрежденіе указанныхъ должностей, создавъ непосредственную связь Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ съ мѣстными управленіями и приблизивъ финансовое вѣдомство къ эксплуатаціи казенной сѣти, значительно облегчало вѣдомству наиболѣе для него существенную задачу критической оцѣнки желѣзнодорожныхъ смѣтъ. Въ прежнее время такія смѣты составлялись на мѣстахъ безъ участія органовъ Министерства Финансовъ, и согласованіе заявленныхъ на мѣстахъ требованій съ общими бюджетными условіями представляло для Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ и его представителей, при разсмотрѣніи такихъ смѣтъ въ центрѣ, задачу весьма трудную, такъ какъ вынести убѣжденіе въ дѣйствительной необходимости какъ указываемыхъ смѣтой потребностей, такъ и испрашиваемыхъ на нихъ суммъ Министерство Финансовъ могло лишь путемъ наведенія при посредствѣ Министерства Путей Сообщенія потребныхъ справокъ по всеѣмъ тѣмъ частямъ смѣты, которыя мѣстными составителями не были достаточно освѣщены и оправданы. При такихъ условіяхъ и не имѣя непосредственнаго отношенія къ эксплуатаціи, трудно было получить твердую увѣренность въ томъ, что достигнутыя при разсмотрѣніи смѣты въ центрѣ сокращенія заявленныхъ составителями смѣты требованій являются достаточными и цѣ-



лесообразными, т. е. всегда возможны были ошибки или въ сторону излишняго преувеличенія смѣты, или въ сторону ея преуменьшенія. При новой же организаціи эксплуатаціонная смѣта подвергается первоначально разсмотрѣнію въ Совѣтѣ мѣстнаго управленія при ближайшемъ участіи постоянного Члена сего Совѣта отъ Министерства Финансовъ—лица, посвятившаго все свое время и трудъ изученію какъ района дороги, такъ и ея особенностей и освѣдомленнаго вмѣстѣ съ тѣмъ съ общими взглядами Министерства Финансовъ. Такой представитель, согласовывая въ мѣстномъ Совѣтѣ цифры, даетъ Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ какъ въ письменныхъ рапортахъ, такъ и лично при пріѣздѣ въ С.-Петербургъ для участія въ разсмотрѣніи смѣты подробныя объясненія и мотивировку необходимости или желательности занесенныхъ ассигнованій, въ случаяхъ же недостиженія имъ на мѣстѣ соглашенія, принимаетъ всѣ мѣры къ тому, чтобы спорный вопросъ былъ освѣщенъ со всѣхъ сторонъ и чтобы въ распоряженіи смѣтной въ С.-Петербургѣ Комиссіи и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ имѣлись всѣ необходимыя для окончательныхъ сужденій данныя.

Такимъ образомъ при тѣхъ сравнительно уже незначительныхъ измѣненіяхъ въ смѣтахъ, которыя вводятся въ нихъ при разсмотрѣніи въ центрѣ и вызываются главнымъ образомъ лишь соображеніями бюджетными или общегосударственными, является увѣренность, что смѣты составлены съ разумной экономіей и въ предвидѣніи всѣхъ предстоящихъ дорогъ потребностей.

Кромѣ постоянного представительства въ мѣстныхъ Управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Министерство Финансовъ, какъ было указано, имѣетъ такое же представительство въ центральномъ Управленіи, въ лицѣ двухъ Членовъ отъ Министерства Финансовъ въ Комитетѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ—органѣ, который по отношенію ко всей казенной сѣти



выполняетъ тѣ функціи, какія Совѣтъ мѣстнаго управленія имѣеть въ отношеніи одной данной дороги. Представители Министерства Финансовъ въ центральномъ управленіи, будучи постоянно освѣдомляемы Департаментомъ какъ о дѣятельности Членовъ мѣстныхъ Совѣтовъ, такъ и о взглядахъ и перепискѣ Министерства Финансовъ, своимъ постояннымъ участіемъ въ Комитетѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ и въ междувѣдомственныхъ коммиссіяхъ и личными объясненіями по возникающимъ въ Департаментѣ вопросамъ значительно облегчаютъ, а въ иныхъ случаяхъ и сокращаютъ переписку Министерства Путей Сообщенія съ Министерствомъ Финансовъ по дѣламъ, имѣющимъ отношеніе къ казенной сѣти.

Въ связи съ отношеніемъ Министерства Финансовъ къ эксплуатаціи казенной сѣти, нельзя не отмѣтить и той дѣятельности сего вѣдомства по Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ, которая была направлена къ урегулированію работы заводовъ, изготовлявшихъ для желѣзныхъ дорогъ рельсы и подвижной составъ. Эти заводы, въ виду усиленнаго спроса на желѣзнодорожные матеріалы въ періодъ развившагося въ концѣ прошлаго вѣка желѣзнодорожнаго строительства, довели свою производительность до такихъ размѣровъ, что съ послѣдовавшимъ затѣмъ сокращеніемъ постройки дорогъ оказались въ критическомъ положеніи, такъ какъ спеціально желѣзнодорожные заказы сократились до minimum'a, а къ работѣ на рынокъ заводы еще не успѣли приспособиться. Дабы вывести заводы изъ этого положенія и предотвратить пагубную между ними конкуренцію, которая повлекла бы за собой крахъ цѣлаго ряда предпріятій, Министерство Финансовъ, на которомъ до учрежденія въ 1905 году отдѣльнаго Министерства Торговли и Промышленности лежала и обязанность попеченія о нуждахъ отечественной промышленности, было озабочено упорядоченіемъ дѣла желѣзнодорожныхъ заказовъ. По инициативѣ и при ближайшемъ участіи Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ былъ



выработаны тогда въ этомъ направленіи цѣлый рядъ мѣръ, сводившихся прежде всего въ фиксированію цѣнъ на заказываемые желѣзными дорогами предметы—рельсы и подвижной составъ. Цѣны эти были сообразованы съ себѣстоимостью издѣлій за прибавленіемъ разумной коммерческой прибыли.

Далѣе рѣшено было равномерно распредѣлять между всѣми допущенными къ желѣзнодорожнымъ заказамъ заводами все возможное быть заказаннымъ для желѣзныхъ дорогъ количество рельсовъ, скрѣпленій и подвижного состава. Для этой цѣли при Министерствѣ Путей Сообщенія былъ учрежденъ въ 1902 году временно, сначала на срокъ трехъ лѣтъ, Особый Комитетъ по распредѣленію желѣзнодорожныхъ заказовъ, съ участіемъ въ немъ представителей Министерства Финансовъ. На Комитетъ были возложены распредѣленіе между заводами, сообразно ихъ производительности и ранѣе исполнявшимся заказамъ, всѣхъ казенныхъ заказовъ на подвижной составъ, рельсы и скрѣпленія и учетъ заказовъ, имѣющихся отъ частныхъ дорогъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, во избѣжаніе излишняго дробленія заказовъ и въ предупрежденіе нежелательнаго тогда появленія новыхъ предпріятій, рѣшено было ограничить кругъ поставщиковъ на желѣзныя дороги, допустивъ къ казеннымъ заказамъ на рельсы и подвижной составъ лишь тѣ заводы, которые изготовленіемъ такихъ заказовъ для желѣзныхъ дорогъ занимались и ранѣе.

Независимо сего, въ цѣляхъ удержанія заводской работы на извѣстномъ, обезпечивающемъ существованіе заводовъ, уровнѣ, приходилось иногда казенные желѣзнодорожные заказы на подвижной составъ выдавать, сообразуясь не только съ потребностями дорогъ, но, въ извѣстной степени, и съ тѣмъ, чтобы обезпечить заводамъ хотя бы минимальную работу.

Благодаря этимъ мѣрамъ и льготамъ, которыя въ значительной своей части не могутъ быть рассматриваемы иначе, какъ временными, вызванными обстоятельствами исключительнаго характера, заводы получили возможность пережить тяжелое для



нихъ время безъ особыхъ потрясеній. Наступившее затѣмъ послѣ войны и смуты общее успокоеніе и рядъ урожаевъ вызвали подъемъ промышленной дѣятельности и усилили желѣзнодорожное строительство; заводы выведены уже изъ прежняго тяжелаго положенія, и, наоборотъ, современная работа ихъ, повидимому, не соотвѣтствуетъ уже усилившемуся со стороны какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и рынка, спросу на металлургическія издѣлія, почему и возникаютъ нынѣ обвиненія желѣзнодорожной промышленности въ незаинтересованности полученіемъ новыхъ заказовъ, въ нежеланіи сообразовать свое производство съ требованіями заказчиковъ, въ неисправности поставки и въ чрезмѣрности заявляемыхъ цѣнъ. Эти жалобы нашли себѣ наиболѣе яркое отраженіе въ поданной представителями частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Министерство Финансовъ запискѣ о необходимости внесенія измѣненій въ дѣло заготовки желѣзными дорогами потребныхъ имъ матеріаловъ. По подробномъ разсмотрѣніи этой записки въ Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, Министерство Финансовъ возбудило вопросъ о необходимости самаго серьезнаго обслѣдованія возникшихъ между желѣзными дорогами и промышленностью трений, въ виду чего и была образована въ концѣ минувшаго 1913 года Особая междувѣдомственная коммиссія подъ председательствомъ Г. Товарища Министра Путей Сообщенія тайн. сов. Шукина. Въ сей коммиссіи выяснилась необходимость реорганизаціи существующаго Комитета по распредѣленію желѣзнодорожныхъ заказовъ на такихъ началахъ, чтобы въ семъ Комитетѣ, ранѣе главнымъ образомъ распредѣлявшемъ лишь казенные заказы, производилось распредѣленіе заказовъ и частныхъ дорогъ, съ привлеченіемъ къ ближайшему участію въ Комитетѣ представителей какъ частныхъ дорогъ, такъ и промышленности, для возможности такимъ путемъ вырабатывать общій планъ дѣятельности заводовъ, сообразно могущимъ быть предъявленными къ нимъ требованіямъ.



#### **IV. Штаты и личный составъ Тарифныхъ учреждений и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.**

##### **1. Измѣненія въ штатахъ Тарифныхъ учреждений и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.**

Согласно закону 8 Марта 1889 года на содержаніе Тарифнаго Комитета и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ было ассигновано 219 тыс. руб. Эта сумма распредѣлялась слѣдующимъ образомъ. На содержаніе Тарифнаго Комитета 25 тыс. руб. На содержаніе высшихъ чиновъ Департамента до V класса включительно 24 тыс. рублей. На содержаніе штатныхъ чиновъ Департамента, количество коихъ по каждой должности было ограничено опредѣленнымъ числомъ, 85 тыс. руб. На канцелярскихъ чиновниковъ и вольнонаемныхъ служащихъ 20 тыс. руб. На канцелярскіе расходы 18 тыс. руб. На вознагражденіе за экстренныя занятія и командировки и на пособія и награды 30 тыс. руб. На наемъ помѣщенія и отопленіе его 12 тыс. руб. и на освѣщеніе помѣщенія, на содержаніе курьеровъ, сторожей и на курьерскихъ лошадей 5 тыс. руб.

По этимъ штатамъ, если исключить суммы на содержаніе личнаго состава Тарифнаго Комитета и суммы на наемъ помѣщенія для Департамента, каковая сумма (12 тыс. руб.) съ переводомъ Департамента въ принадлежащій Министерству Финансовъ домъ была исключена съ 1 Января 1895 г. изъ смѣты Департамента, то на содержаніе исключительно Департамента предназначено 182 тыс. рублей.

Засимъ, приведенная на содержаніе Департамента сумма въ 1892 г., въ виду передачи находившихся въ вѣдѣніи Департамента дѣлъ по разработкѣ матеріаловъ объ организациі хлѣбной торговли на русскихъ и иностранныхъ рынкахъ и по



составленію данныхъ о валовыхъ выручкахъ вывозной хлѣбной торговли въ б. Департаментъ Торговли и Мануфактуръ, была на основаніи Высочайше утвержденнаго 14 Декабря того же года мнѣнія Государственнаго Совѣта, сокращена съ 1 Января 1893 года на 4.660 руб. и составила сумму въ 177.340 руб.

Дальнѣйшія измѣненія въ штатахъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ заключались въ слѣдующемъ. Въ виду состоявшейся по Высочайшему повелѣнію отъ 1 Іюля 1893 года передачи составленія и изданія статистики перевозокъ пассажировъ и грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ изъ Общаго Тарифнаго Съѣзда въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, Высочайше утвержденнымъ 9 Мая 1894 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта штаты Департамента были увеличены на 30 тыс. руб., каковая сумма вносилась желѣзными дорогами въ доходъ казны на веденіе статистики. Тогда же было сдѣлано весьма существенное измѣненіе въ штатахъ, въ томъ смыслѣ, что штатнымъ росписаніемъ были опредѣлены точнымъ числомъ лишь высшія должности, начиная съ V класса. Количество же другихъ штатныхъ должностей штатнымъ росписаніемъ не было опредѣлено, а лишь была указана общая сумма, предназначенная на содержаніе этихъ должностей.

Однако, указанныхъ 30 тыс. руб. на веденіе и изданіе статистики оказалось недостаточно, въ виду расширенія программы разработки статистики, а равно увеличенія сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Вслѣдствіе сего мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, Высочайше утвержденнымъ 3 Февраля 1897 г., сумма эта была увеличена до восьмидесяти шести тысячъ рублей въ годъ и соотвѣтственно съ этимъ было произведено дальнѣйшее увеличеніе средствъ, отпускаемыхъ на содержаніе Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Помимо сего, въ виду увеличенія къ этому времени числа членовъ Тарифнаго Комитета съ 5 до 8 человекъ, сумма на содержаніе сего Комитета была увеличена на 15 тыс. рублей.



По измѣненному штатному росписанію размѣръ расходовъ на содержаніе Тарифнаго Комитета и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ составилъ сумму въ 303.340 руб., каковая сумма осталась безъ измѣненія до настоящаго времени.

Сумма эта распредѣляется слѣдующимъ образомъ: 1) 40.000 р. на содержаніе 8 членовъ Тарифнаго Комитета, 2) 18.000 руб. на содержаніе высшихъ членовъ Департамента до V класса включительно <sup>1)</sup>, 3) 124.740 руб. на содержаніе начальниковъ Отдѣленій Департамента, чиновниковъ особыхъ порученій, секретаря, бухгалтера, столоначальниковъ, счетныхъ чиновниковъ, казначея (онъ же экзекуторъ), архиваріуса, журналиста и его помощниковъ, оклады содержанія этихъ должностныхъ лицъ установлены штатнымъ росписаніемъ, число же должностей, согласно примѣчанію 2 къ сему росписанію, устанавливается Министромъ Финансовъ въ предѣлахъ общей суммы, назначенной на содержаніе сихъ должностей, 4) 55,600 руб. на канцелярскихъ чиновниковъ и вольнонаемныхъ служащихъ, 5) 30.000 руб. на канцелярскіе расходы 6) 30.000 руб. на вознагражденіе за экстренныя занятія и командировки и на пособія и награды и 7) 5.000 руб. на освѣщеніе помѣщенія, на содержаніе курьеровъ, сторожей и на курьерскихъ лошадей. Если исключить изъ общей суммы въ 303.340 руб. назначенныя на содержаніе Тарифнаго Комитета средства въ 40 тыс. р. и 86 тыс., вносимыхъ желѣзными дорогами на составленіе и изданіе желѣзнодорожной статистики, то средства, предоставленныя Департаменту на осуществленіе всѣхъ возложенныхъ на него закономъ 8 Марта 1889 г. обязанностей выразятся въ прежней сокращенной съ 1893 года, суммѣ въ 177.340 руб.

<sup>1)</sup> Сокращеніе означенной суммы противъ штатнаго ассигнованія 1889 года на 6 тыс. руб. объясняется упраздненіемъ должности Консультанта-Техника, каковая должность оставалась незамѣщенной съ основанія Департамента.



## 2. Личный составъ Тарифныхъ учреждений и Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.

Предсѣдатели и предсѣдательствующіе въ Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ за 25 лѣтіе его существованія.

### Министры Финансовъ:

Тайн. сов. *Вышнеградскій* . . . . . съ 1889 по 1892 г.  
Статсъ-секретарь, тайн. сов. (нынѣ графъ)  
*Витте* . . . . . » 1892 » 1903 »  
Д. ст. сов. *Плеске* . . . . . » 1903 » 1904 »  
Тайн. сов. (нынѣ ст.-секр., д. т. сов., графъ)  
*Коковцовъ* . . . . . » 1904 » 1905 »

### Министръ Торговли и Промышленности.

Тайн. сов. *Тимирязевъ* съ 27 Октября 1905 г. по 29 Марта 1906 г.

### Министры Финансовъ:

Д. ст. сов. *Шиповъ* съ 29 Марта 1906 г. по 24 Апрѣля 1906 г.  
Статсъ-секретарь, д. тайн. сов. (нынѣ графъ)  
*Коковцовъ* . . . . . съ 1906 г. по 30 Января 1914 »

### Управляющій Министерствомъ Финансовъ.

Д. ст. сов. *Баркъ* . . . . . съ 30 Января 1914 г. по наст. вр.

### Товарищи Министра Финансовъ:

Тайн. сов. *Тернеръ* . . . . . съ 1889 по 1892 г.  
Тайн. сов. *Иващенко* . . . . . » 1892 » 1897 »  
Тайн. сов. *Романовъ* . . . . . » 1897 » 1905 »  
Тайн. сов. *Чистяковъ* . . . . . » 1905 » 1909 »  
Тайн. сов. *Веберъ* . . . . . » 1909 » наст. вр.



**Составъ Совѣта по Тарифнымъ Дѣламъ въ 1914 г.**

Предсѣдатель—Управляющій Министерствомъ Финансовъ дѣйствительный статскій совѣтникъ *Баркз.*

Члены:

**Отъ Министерства Финансовъ:**

Вр. исп. обяз. Товарища Министра тайный совѣтникъ *Веберз.*  
Директоръ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ тайный  
совѣтникъ *Гіацинтовз.*

Дѣйствительный статскій совѣтникъ *Загорскій.*

Замѣститель—Дѣйствительный статскій совѣтникъ  
*Шапошниковз.*

**Отъ Министерства Торговли и Промышленности:**

Дѣйствительный статскій совѣтникъ *Сибилевз.*

Дѣйствительный статскій совѣтникъ *Литвиновз-Фалинскій.*

Замѣстители:—Тайный совѣтникъ *Ивановз.*

Дѣйствительный статскій совѣтникъ  
*Прилежаевз.*

**Отъ Министерства Путей Сообщенія:**

Дѣйствительный статскій совѣтникъ *Шабуневичз.*

Дѣйствительный статскій совѣтникъ *Викторовз.*

Замѣститель—Дѣйствительный статскій совѣтникъ  
*Красновз.*

**Отъ Министерства Императорскаго Двора и Удѣловъ:**

Дѣйствительный статскій совѣтникъ *Хамратз.*

Замѣститель—Дѣйствительный статскій совѣтникъ  
*Никифоровз.*

**Отъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія:**

Тайный совѣтникъ *Шульцз.*

Замѣститель—Тайный совѣтникъ *Терне.*



**Отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ:**

Камергеръ Высочайшаго Двора дѣйствительный статскій  
совѣтникъ *Анциферовъ*.

Замѣститель—Тайный совѣтникъ *Пшерадскій*.

**Отъ Государственного Контроля:**

Дѣйствительный статскій совѣтникъ *Архангельскій*.

**Представители:**

**Сельскохозяйственной Промышленности:**

*С. И. Зубчаниновъ*.

Камергеръ Высочайшаго Двора статскій совѣтникъ  
*Ветчининъ*.

Графъ *И. И. Капнистъ*.

**Мореходной Промышленности:**

Дѣйствительный статскій совѣтникъ *Лысковскій*.

**Торговли и Мануфактуръ:**

Отставной коллежскій секретарь *Веенеръ*.

Замѣстители:—*Г. И. Жуковъ*.

*В. В. Уржумцевъ*.

**Горнозаводской Промышленности:**

Дѣйствительный статскій совѣтникъ *Авдаковъ*.

Замѣститель—Статскій совѣтникъ *Эрдели*.

**Частныхъ желѣзныхъ дорогъ:**

*М. П. Федоровъ*.

*И. П. Зайцевъ*.

Коллежскій совѣтникъ *Лазаревъ*.

Замѣстители:—*Г. Г. Кобылинскій*.

*Е. А. Мошленскій*.

Надворный совѣтникъ *Липскій*.



## С о с т а в ъ

Тарифнаго Комитета съ 1889 г. по настоящее время.

### Отъ Министерства Финансовъ:

Д. с. с. Максимовъ . . . . .	съ 1889 г. по 1892 г.
Д. с. с. Ковалевскій . . . . .	» 1889 » » 1892 »
Д. с. с. Тимирязевъ . . . . .	» 1892 » » 1894 г.
Колл. сов. Вилинскій . . . . .	» 1893 » » 1897 »
С. с. Гіацинтовъ . . . . .	» 1894 » » 1902 »
Въ званіи Камергера Высоч. Двора	
д. с. с. Кн. Голицынъ . . . . .	» 1897 » » 1899 »
Д. с. с. Загорскій . . . . .	» 1899 » » наст. вр.
Д. с. с. Шапошниковъ . . . . .	» 1902 » » наст. вр.
Д. с. с. Бржескій . . . . .	» 1903 » » 1906 г.

### Отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ:

Д. с. с. Кабатъ . . . . .	съ 1891 г. по 1892 г.
Д. с. с. Дунинъ-Борковскій . . . . .	» 1892 » » 1903 »
Д. с. с. Засядко . . . . .	» 1903 » » 1904 »
Въ званіи Камергера Высоч. Двора	
д. с. с. Бурдуковъ . . . . .	» 1904 » » 1911 »
Ст. сов. Ефремовскій . . . . .	» 1911 » » 1912 »
Д. с. с. Вишняковъ . . . . .	» 1912 » » наст. вр.



**Отъ Министерства Государственныхъ Имуществъ:**

(нынѣ Главное Управление Землеустройства и Земледѣлія).

Д. с. с. Шульцъ . . . . .	съ 1889 г. по 1894 г.
Въ званіи Камергера Высоч. Двора	
д. с. с. Кн. Голицынъ . . . . .	» 1894 » » 1897 »
Д. с. с. Семеновъ . . . . .	» 1897 » » 1902 »
Д. с. с. Пономаревъ . . . . .	» 1902 » » 1906 »
Д. с. с. Котляровъ . . . . .	» 1906 » » наст. вр.

**Отъ Министерства Путей Сообщенія:**

Д. с. с. Изнаръ . . . . .	съ 1889 г. по 1892 г.
Д. с. с. Шабуневичъ . . . . .	» 1892 » » 1911 »
Ст. сов. Маакъ . . . . .	» 1911 » » наст. вр.

**Отъ Государственного Контроля:**

Надв. сов. Гіацинтовъ . . . . .	съ 1889 г. по 1894 г.
Ст. сов. Троицкій . . . . .	» 1894 » » 1902 »
Ст. сов. Годзишевскій . . . . .	» 1902 » » 1910 »
Д. с. с. Скачевскій . . . . .	» 1910 » » наст. вр.

**Отъ Министерства Торговли и Промышленности:**

Д. с. с. Поузнеръ . . . . .	съ 1903 г. по 1909 г. <sup>1)</sup>
Д. с. с. Бржескій . . . . .	» 1906 » » 1909 »
Колл. сов. Штрупъ . . . . .	» 1909 » » 1914 »
Д. с. с. Бѣлелюбскій . . . . .	» 1909 » » наст. вр.
Колл. сов. Жуковскій . . . . .	» 1914 » » наст. вр.

**Составъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ съ 1889 г. по настоящее время <sup>2)</sup>.**

**Директора.** (Они же Предсѣдатели Тарифнаго Комитета).

Д. ст. сов. Витте

(нынѣ Ст.-Секр., д. т. сов., графъ) съ 1889 г. по 1892 г.

<sup>1)</sup> До 1906 г. отъ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ.

<sup>2)</sup> Нижеприведенныя даты, относятся ко времени пребыванія чиновъ Департамента въ данной должности.



Тайн. сов. Максимовъ . . . . . съ 1892 г. по 1899 г.  
Д. ст. сов. Циглеръ-фонъ-Шафгаузенъ . » 1899 » » 1908 »  
Тайн. сов. Гіацинтовъ . . . . . » 1908 » » наст. вр.

**Вице-Директора.**

Ст. сов. Ягубовъ . . . . . съ 1889 г. по 1896 г.  
Д. ст. сов. Романовъ . . . . . » 1889 » » 1892 »  
Д. ст. сов. Ратьковъ-Рожновъ . . . . . » 1892 » » 1902 »  
Д. ст. сов. Тышинскій . . . . . » 1896 » » наст. вр.  
Д. ст. сов. Гіацинтовъ . . . . . » 1902 » » 1908 г.  
Д. ст. сов. Старынкевичъ . . . . . » 1908 » » наст. вр.

**Начальники Отдѣленій.**

**I Отдѣленіе.**

Надв. сов. Тышинскій . . . . . съ 1889 г. по 1896 г.  
Д. ст. сов. Прангъ . . . . . » 1896 » » наст. вр.

**II Отдѣленіе.**

Надв. сов. Былимъ-Колосовскій . . . . . съ 1889 г. по 1898 г.  
Д. ст. сов. Крамской . . . . . » 1898 » » 1912 »  
Ст. сов. Мальмгренъ . . . . . » 1912 » » наст. вр.

**III Отдѣленіе.**

Тит. сов. Шабуневичъ . . . . . съ 1889 г. по 1892 г.  
Ст. сов. Бяловескій . . . . . » 1892 » » 1902 »  
Ст. сов. Ковалевъ . . . . . » 1902 » » 1911 »  
Ст. сов. Софіано . . . . . » 1911 » » наст. вр.



IV Отдѣленіе.

Надв. сов. Жаннинъ-Перро . . . . .	съ 1898 г. по 1901 г.
Колл. асс. Чернышевскій . . . . .	» 1901 » » 1904 »
Колл. сов. Войцеховскій . . . . .	» 1904 » » 1912 »
Ст. сов. Дорофѣевъ . . . . .	» 1912 » » наст. вр.

V Отдѣленіе.

Надв. сов. Липскій . . . . .	съ 1894 г. по 1899 г.
Тит. сов. Тихоцкій . . . . .	» 1899 » » 1901 »
Ст. сов. Жаннинъ-Перро . . . . .	» 1901 » » наст. вр.

Хлѣбное отдѣленіе<sup>1)</sup>.

Ст. сов. Загорскій . . . . .	съ 1893 г. по 1899 г.
------------------------------	-----------------------

VI Отдѣленіе.

Колл. асс. Соломатинъ . . . . .	съ 1898 г. по 1900 г.
Ст. сов. Гутманъ . . . . .	» 1900 » » 1905 »
Ст. сов. Бѣльковскій . . . . .	» 1905 » » 1909 »
Ст. сов. Науменко . . . . .	» 1909 » » наст. вр.

VII Отдѣленіе.

Надв. сов. Ратьковъ-Рожновъ . . . . .	съ 1889 г. по 1892 г.
Надв. сов. Печковскій . . . . .	» 1892 » » 1899 »
Надв. сов. Липскій . . . . .	» 1899 » » 1900 »
Ст. сов. Старынкевичъ . . . . .	» 1900 » » 1908 »
Д. ст. сов. Опенгеймъ . . . . .	» 1908 » » наст. вр.

<sup>1)</sup> Въ виду состоявшагося въ концѣ 1899 года новаго распредѣленія дѣлъ по опредѣленіямъ Департамента, хлѣбное отдѣленіе было упразднено, съ передачей дѣлопроизводства во II Отдѣленіе.



VIII Отдѣленіе.

Д. ст. сов. Козловскій . . . . .	съ 1889 г. по 1902 г.
Ст. сов. Бершадскій . . . . .	» 1902 » » 1912 »
Ст. сов. Тихоцкій . . . . .	» 1912 » » наст. вр.

Чиновники особыхъ порученій.

Тит. сов. Мерингъ . . . . .	съ 1889 г. по 1891 г.
Колл. асс. Вилинскій . . . . .	» 1889 » » 1893 »
Надв. сов. Никольскій . . . . .	» 1889 » » 1893 »
Тит. сов. Циглеръ фонъ Шафгау- зенъ . . . . .	» 1890 » » 1892 »
Ст. сов. Хитрово . . . . .	» 1890 » » 1899 »
Надв. сов. Зельмановъ . . . . .	» 1891 » » 1899 »
Губ. секр. Дювре . . . . .	» 1892 » » 1899 »
Надв. сов. Чернышевскій съ 1892 г. по 1901 г. и вновь	» 1904 » » 1905 »
Надв. сов. Томашевскій . . . . .	» 1893 » » 1896 »
Ст. сов. Кн. Мещерскій . . . . .	» 1894 » » 1899 »
Ст. сов. Гулишамбаровъ . . . . .	» 1894 » » 1900 »
Д. ст. сов. фонъ-Дрейеръ . . . . .	» 1894 » » 1910 »
Надв. сов. Бржоско . . . . .	» 1895 » » 1903 »
Колл. сов. Лазаревъ . . . . .	» 1897 » » 1907 »
Колл. сов. Печковскій . . . . .	» 1898 » » 1899 »
Надв. сов. Старынкевичъ . . . . .	» 1898 » » 1900 »
Д. ст. сов. Жандръ . . . . .	» 1898 » » наст. вр.
Ст. сов. Тихоцкій . . . . .	» 1901 » » 1912 г.
Ст. сов. Бѣльковскій . . . . .	» 1901 » » 1905 »
Ст. сов. Оппенгеймъ . . . . .	» 1901 » » 1908 »
Надв. сов. Брянчаниновъ . . . . .	» 1903 » » 1908 »
Колл. сов. Ляшкевичъ . . . . .	съ Января 1905 г. по Апр. 1905 г.
Ст. сов. Земцовъ . . . . .	съ 1905 г. по 1909 г.



Ст. сов. Кн. Хилковъ . . . . .	съ 1907 г. по наст. вр.
Колл. сов. Соколовъ Василій . . . . .	» 1908 » » 1910 г.
Ст. сов. Соколовъ Владиміръ . . . . .	» 1908 » » 1914 »
Ст. сов. Кн. Друцкой-Соколин- скій . . . . .	» 1909 » » наст. вр.
Ст. сов. Гуцевичъ . . . . .	» 1909 » » »
Колл. сов. Маакъ . . . . .	» 1910 » » 1911 г.
Ст. сов. Друри . . . . .	» 1910 » » наст. вр.
Колл. сов. Соханевъ . . . . .	» 1910 » » »
Ст. сов. Дамичъ . . . . .	» 1911 » » »
Ст. сов. Бершадскій . . . . .	» 1912 » » »
Колл. сов. Владиміровъ . . . . .	» 1914 » » »

**Редакторы Сборника Тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.**

Тит. сов. Тышинскій . . . . .	съ 1892 г. по 1898 г.
Д. ст. сов. Серебренниковъ . . . . .	» 1898 » » наст. вр.

**Секретари.**

Колл. секр. Мерингъ . . . . .	съ 1889 г. 20 Мар. по 25 Окт. 1889 г.
Тит. сов. Бржескій . . . . .	» 1889 » — — 1891 »
Колл. секр. Тамара . . . . .	» 1891 » — — 1892 »
Колл. асс. Загорскій . . . . .	» 1893 » 1 Февр. по 22 Юля 1893 »
Колл. сов. Гутманъ . . . . .	» 1894 » — — 1899 »
Колл. асс. Брянчаниновъ . . . . .	» 1900 » — — 1903 »
Колл. асс. Друцкой-Соко- линскій . . . . .	» 1903 » — — 1909 »
Ст. сов. фонъ-Денферъ . . . . .	» 1909 » — — по наст. вр.

**Бухгалтера.**

Д. ст. сов. Щанкинъ . . . . .	съ 1889 г. по 1912 г.
Колл. секр. Плеханъ . . . . .	» 1912 » » наст. вр.



**Казначей.**

Надв. сов. Леоновъ . . . . .	съ 1889 г. по 1901 г.
Колл. асс. Пузановъ . . . . .	» 1901 » » 1902 »
Колл. рег. Квѣтко . . . . .	» 1902 » » 1906 »
Колл. сов. Миллеръ . . . . .	» 1906 » » наст. вр.

**Журналистъ.**

Колл. сов. Комша . . . . . съ 1889 г. по наст. вр.

**Чины Министерства Финансовъ, состоящiе въ вѣдѣнiи  
Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.**

**Члены отъ Министерства Финансовъ въ Комитетѣ Управленiя  
желѣзныхъ дорогъ:**

Д. с. с. инж. пут. сообщ. *Жандръ.*

Д. с. с. *Былимъ-Колосовскiй.*

**Правительственные Директора отъ Министерства Финансовъ въ  
Правленiяхъ Обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ:**

**Владикавказской.**

Д. с. с. инж. пут. сообщ. *Гусевъ.*

**Юго-Восточныхъ.**

Д. с. с. *Щанкинъ.*

**Рязанско-Уральской.**

Д. с. с. *Крамской.*

**Перваго Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ  
путей въ Россiи.**

Колл. сов. *Чернышевскiй.*

**Члены отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтахъ управленiй казен-  
ныхъ желѣзныхъ дорогъ:**

**Николаевской.**

Д. с. с. инж. пут. сообщ. *Князь Мещерскiй.*



Закавказскихъ.

Надв. сов. *Дювре.*

Сѣверо-Западныхъ.

Д. с. с. *Бѣльковскій.*

Сѣверныхъ.

Д. с. с. инж. пут. сообщ. *Датиевъ.*

Полѣскихъ.

С. с. инж.-мех. *Мейеръ.*

Александровской (быв. Московско-Брестской).

Д. с. с. *Вильчекъ.*

Московско-Курско-Нижегородской и Муромской.

Д. с. с. *Гутманъ.*

Самаро-Златоустовской.

С. с. *Трабша.*

Сибирской.

Д. с. с. инж. пут. сообщ. *Янушковскій.*

Забайкальской.

Неим. чина *фонъ-Эссенъ.*

Сызрано-Вяземской.

Надв. сов. инж.-техн. *Краузе.*

Екатерининской.

Д. с. с. инж. пут. сообщ. *Астафьевъ.*

Юго-Западныхъ.

Д. с. с. *Тальбергъ.*

Привислинскихъ.

С. с. инж. пут. сообщ. *Потемкинъ.*



Либаво-Роменской.

Д. с. с. меж. инж. *Джежелей.*

Пермской.

Д. с. с. *Кукель-Краіевскій.*

Южныхъ.

С. с. *Ляшкевичъ.*

Риго-Орловской.

Д. с. с. инж. пут. сообщ. *Соколовскій.*

Ташкентской.

Ст. сов. *Белюстинъ.*

Варшавско-Вѣнской.

Д. с. с. *Антиповъ.*

Омской.

Надв. сов. инж. пут. сообщ. *Фесенковъ.*

---



## ТАБЛИЦА

о размѣрахъ выкупного вознагражденія и сложенныхъ со счетовъ казны долговъ выкупленныхъ въ казну частныхъ дорогъ.

*Примѣчаніе I.* Показанные въ настоящей таблицѣ размѣры выкупного вознагражденія приняты въ суммахъ какъ выплаченныхъ по акціямъ, такъ и выданныхъ въ награду членамъ правленій и служащимъ.

*Примѣчаніе II.* Сумма капитальнаго долга по гарантіи, а равно и процентовъ на сей долгъ приняты въ размѣрахъ дѣйствительно записанныхъ долговъ за обществами по гарантіи ихъ капиталовъ и процентовъ, начисленныхъ какъ на эти долги, такъ и на выданныя обществамъ изъ казны ссуды.



Наименованіе дорогъ.	Высочайшее повелѣніе о выкупѣ.	Время перехода дороги въ казну.	Размѣръ выкупного вознагражденія (рублей)
Уральская . . . . .	30 марта 1887 г.	1 іюня 1887 г.	10.358.000
Рязско-Моршанская . . . . .	26 марта и 14 іюня 1887 г.	1 января 1888 г.	3.464.200
Закавказская . . . . .	20 апрѣля 1889 г.	1 августа 1889 г.	10.292.250
Рязско-Вяземская . . . . .	21 іюня 1889 г.	1 октября 1889 г.	5.143.312,50
Моршанско-Сызранская . . . . .			
Либаво-Роменская . . . . .	1 іюня 1890 г.	1 мая 1891 г.	4.554.700
Тамбово-Козловская . . . . .	30 іюня 1890 г.	1 августа 1890 г.	3.528.400
Курско-Харьково-Азовская . . . . .	24 декабря 1890 г.	1 февраля 1891 г.	10.606.312,50 838.558,45
Орловско-Грязская . . . . .	10 ноября 1891 г.	1 января 1892 г.	
Варшавско-Гереспольская . . . . .	18 апрѣля 1892 г.	1 іюня 1892 г.	11.600
Московско-Курская . . . . .	31 октября 1892 г.	1 января 1893 г.	8.350.300
Оренбургская . . . . .	11 декабря 1892 г.	»	47.716
Балтійская . . . . .	13 марта 1893 г.	1 апрѣля 1893 г.	53.983.800
Донецкая . . . . .	12 іюня 1893 г.	1 іюля 1893 г.	840.405
Николаевская . . . . .	14 ноября 1893 г.	1 января 1894 г.	10.125.300
С.-Петербурго-Варшавская . . . . .			
Московско-Нижегородская . . . . .	1 декабря 1893 г.	»	24.335.000
Митавская . . . . .			
Риго-Двинская . . . . .	30 декабря 1893 г.	»	522.700
Орловско-Витебская . . . . .	25 января 1894 г.	1 февраля 1894 г.	10.409.250
Новоторжская . . . . .	18 марта 1894 г.	1 іюля 1894 г.	165.072.375
Двинско-Витебская . . . . .	6 іюня 1894 г.	15 іюня 1894 г.	5.000.000
Лозово-Севастопольская . . . . .	»	1 ноября 1894 г.	2.160.750
Юго-Западныя . . . . .	»	1 января 1895 г.	13.362.562,50
Московско-Брестская . . . . .	12 мая 1896 г.	1 іюля 1896 г.	901.312,50
Фастовская . . . . .	15 декабря 1896 г.	1 января 1897 г.	17.130.000
Привислинская . . . . .	30 мая 1897 г.	1 іюля 1897 г.	—
Ивангородо-Домбровская . . . . .	25 декабря 1899 г.	10 января 1900 г.	28.620.664,80
Московско - Ярославско - Архангельская . . . . .	30 марта 1900 г.	1 апрѣля 1900 г.	1.693.500
Варшавско-Вѣнская . . . . .	19 декабря 1911 г.	1 января 1912 г.	50.000.000
Боровичская . . . . .	17 ноября 1895 г.	Общество объявлено	1.215.000
Риго-Тукумская . . . . .	10 мая 1896 г.	Общество объявлено	11.305.400
Обоянская . . . . .	6 іюня 1897 г.	Дорога принята въ	339.160
			5.400.840
			190.100,22
			7.021.300
			569.363
			11.017.638
			14.237.233,67
			32.203.169
			несостоятельнымъ
			несостоятельнымъ
			казну за долги



Способъ уплаты выкуп- ного вознагражденія.	Списанные со счетовъ долги по гарантіи ко времени выкупа.		
	Капитальная сумма.	Проценты.	И Т О Г О.
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> правит. обл.	28.055.944,16	4.733.774,29	32.789.718,75
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> »	6.722.232,36	3.344.129,01	10.066.361,37
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> »	40.850.094,93	13.148.396,04	53.998.490,97
3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> »	35.310.998	12.019.715,41	47.330.713,41
3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> »	22.756.839,20	9.043.425,85	31.800.265,05
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> »	43.519.956,55	17.798.349,43	61.318.305,98
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> »	642.469,89	333.248,03	975.717,92
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> »	37.640.807,43	23.937.870,13	61.578.677,56
наличные деньги			
»	23.436.282,39	12.201.974,03	35.638.256,42
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> рента	9.374.149,47	4.962.875,21	14.337.024,68
наличные деньги			
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> рента	—	—	—
наличные деньги	—	—	—
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> правит. обл.	29.112.392,86	10.688.204,19	39.800.597,05
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> рента	34.133.159,51	15.443.707,26	49.576.866,77
наличные деньги			
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> правит. обл.	34.396.692,04	13.093.889,56	47.490.581,60
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> »	76.465.026,64	93.304.587	169.769.613,64
наличные деньги			
»	7.907.496,59	4.130.831,92	12.038.328,51
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> правит. обл.	10.567.285,04	4.571.548,90	15.138.833,94
наличные деньги			
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> правит. обл.	39.782.740,79	16.849.079,03	56.631.819,82
—	2.744.201,10	1.646.078,65	4.390.279,75
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> правит. обл.	20.397.722,93	11.769.220,61	32.166.943,54
наличные деньги	54.018.096,50	28.678.337,35	82.696.433,85
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> рента	65.234.910,12	44.539.355,30	109.774.265,42
наличные деньги			
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> рента	52.335.887,30	37.348.292,17	89.684.179,47
наличные деньги			
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> рента	10.246.300,38	6.908.332	17.154.632,38
наличные деньги			
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> рента	25.526.965,44	14.602.282,87	40.129.248,31
наличные деньги			
»	18.296.942,41	9.432.427,77	27.729.370,18
»	—	—	—
»	—	—	—
должникомъ и дорога пр должникомъ и дорога ку ея въ размѣрѣ около	инята въ казну за дол плена казною на торго 250.000 рублей.	гь Государствен. Банк у въ хъ за 800.000 рублей.	1.362.167 руб.



No.	Name	Address	Remarks
1	John Doe	123 Main St	
2	Jane Smith	456 Elm St	
3	Robert Brown	789 Oak St	
4	Mary White	101 Pine St	
5	James Green	202 Cedar St	
6	Elizabeth Black	303 Birch St	
7	William Gray	404 Spruce St	
8	Anna King	505 Willow St	
9	Thomas Lee	606 Poplar St	
10	Sarah Hall	707 Sycamore St	
11	George Young	808 Magnolia St	
12	Patricia King	909 Dogwood St	
13	Richard Hill	1010 Redwood St	
14	Laura Scott	1111 Cypress St	
15	Edward Adams	1212 Juniper St	
16	Frances Baker	1313 Fir St	
17	Charles Evans	1414 Hemlock St	
18	Elizabeth King	1515 Larch St	
19	Joseph Hill	1616 Alder St	
20	Anna King	1717 Spruce St	
21	Thomas Lee	1818 Cedar St	
22	Sarah Hall	1919 Birch St	
23	George Young	2020 Pine St	
24	Patricia King	2121 Oak St	
25	Richard Hill	2222 Elm St	
26	Laura Scott	2323 Main St	
27	Edward Adams	2424 Broadway St	
28	Frances Baker	2525 Market St	
29	Charles Evans	2626 State St	
30	Elizabeth King	2727 Union St	
31	Joseph Hill	2828 Madison St	
32	Anna King	2929 Franklin St	
33	Thomas Lee	3030 Washington St	
34	Sarah Hall	3131 Adams St	
35	George Young	3232 Jefferson St	
36	Patricia King	3333 Jackson St	
37	Richard Hill	3434 Madison St	
38	Laura Scott	3535 Monroe St	
39	Edward Adams	3636 Taylor St	
40	Frances Baker	3737 Lincoln St	
41	Charles Evans	3838 Clark St	
42	Elizabeth King	3939 Adams St	
43	Joseph Hill	4040 Washington St	
44	Anna King	4141 Madison St	
45	Thomas Lee	4242 Jackson St	
46	Sarah Hall	4343 Monroe St	
47	George Young	4444 Taylor St	
48	Patricia King	4545 Lincoln St	
49	Richard Hill	4646 Clark St	
50	Laura Scott	4747 Adams St	
51	Edward Adams	4848 Washington St	
52	Frances Baker	4949 Madison St	
53	Charles Evans	5050 Jackson St	
54	Elizabeth King	5151 Monroe St	
55	Joseph Hill	5252 Taylor St	
56	Anna King	5353 Lincoln St	
57	Thomas Lee	5454 Clark St	
58	Sarah Hall	5555 Adams St	
59	George Young	5656 Washington St	
60	Patricia King	5757 Madison St	
61	Richard Hill	5858 Jackson St	
62	Laura Scott	5959 Monroe St	
63	Edward Adams	6060 Taylor St	
64	Frances Baker	6161 Lincoln St	
65	Charles Evans	6262 Clark St	
66	Elizabeth King	6363 Adams St	
67	Joseph Hill	6464 Washington St	
68	Anna King	6565 Madison St	
69	Thomas Lee	6666 Jackson St	
70	Sarah Hall	6767 Monroe St	
71	George Young	6868 Taylor St	
72	Patricia King	6969 Lincoln St	
73	Richard Hill	7070 Clark St	
74	Laura Scott	7171 Adams St	
75	Edward Adams	7272 Washington St	
76	Frances Baker	7373 Madison St	
77	Charles Evans	7474 Jackson St	
78	Elizabeth King	7575 Monroe St	
79	Joseph Hill	7676 Taylor St	
80	Anna King	7777 Lincoln St	
81	Thomas Lee	7878 Clark St	
82	Sarah Hall	7979 Adams St	
83	George Young	8080 Washington St	
84	Patricia King	8181 Madison St	
85	Richard Hill	8282 Jackson St	
86	Laura Scott	8383 Monroe St	
87	Edward Adams	8484 Taylor St	
88	Frances Baker	8585 Lincoln St	
89	Charles Evans	8686 Clark St	
90	Elizabeth King	8787 Adams St	
91	Joseph Hill	8888 Washington St	
92	Anna King	8989 Madison St	
93	Thomas Lee	9090 Jackson St	
94	Sarah Hall	9191 Monroe St	
95	George Young	9292 Taylor St	
96	Patricia King	9393 Lincoln St	
97	Richard Hill	9494 Clark St	
98	Laura Scott	9595 Adams St	
99	Edward Adams	9696 Washington St	
100	Frances Baker	9797 Madison St	







