



Л.М. Гольдмерштейн

## Война и очередные задачи нашей железнодорожной политики

Фрагменты [\[20.217\]](#)

После окончания гимназии в Конотопе автор поступил в Оксфордский университет, где проходил обучение в колледже святого Иоанна. В 1896 году за успехи в учёбе ему была присуждена престижная стипендия Casberd Exhibitioner. В 1898 году поступил на юридический факультет Санкт-Петербургского университета; ревизор Департамента кредитной отчётности Государственного контроля.

Родился в 1875, дата смерти неизвестна.

Из истории русской железно-дорожной политики.....	5
Казенное и частное железнодорожное хозяйство в России.....	8
Казенное железнодорожное хозяйство в Пруссии.....	9

Значительная часть этой книги была написана в лучшие дни — в Августе, Сентябре и отчасти Октябре 1903 г. Правда, и тогда уже поговаривали о каких-то странных заказах и приготовлениях Японии, начала уже распространяться тревога в хорошо всегда осведомленных высших деловых кругах Лондона, а по Петербургу ходили слухи о каких-то совещаниях у Наместника в Порт-Артуре, но под влиянием успокоительных известий из под арки на Морской улице настроение у всех было вполне спокойное, и, казалось, маленькая Япония пошумит и успокоится на том, что не шутка уж и «полаять на слона».

Совершенно не то у нас. „Политика“ наша на Дальнем Востоке в сущности очень молода, и начинается с вмешательства России в Японо-Китайскую войну, но и это было сделано по постановлению секретного совещания Министров, и были приняты меры, чтобы газеты об этом „болтали“ поменьше. Затем началась постройка Манчжурской дороги, а с нею и полная смута в умах общества, непривыкшато к решению трудных политических задач, и потому оказавшагося решительно не в состоянии разобраться в сложной и необычной политико-юридической комбинации, представляемой постройкой железной дороги в Китае частным акционерным обществом на



гарантированный русским правительством капитал, да еще с бесплатным переходом дороги через 80 лет в собственность Китая.

Постройка Манчжурской дороги, на которую были затрачены громадные суммы русских денег, должна-бы, казалось, неизбежно содействовать ознакомлению русского общества с Китаем, но в действительности и этого не произошло. Правда, Министерство Финансов издало очень толстую и очень дорогую книгу о Манчжурии, которой конечно никто не читал, в повременной-же прессе появлялись только иногда циркуляры Правления и Управления дороги о воспрещении служащим корреспондировать в газеты.

Главными из предстоявших Министру Финансов задач явились «исправление денежного обращения», как официально называлась валютная реформа, и упорядочение дела займов, в особенности внешних, так как низкой расценке русских займов всего более способствовало их крайнее разнообразие и связанная с этим для большой публики затруднительность разобраться в относительной выгодности той или другой бумаги. Были займы от шестипроцентных до трехпроцентных, были государственные, частных обществ с абсолютной гарантией правительства и гарантией на срок, были наконец займы выпущенные без гарантии правительства, но по которым правительство признавало себя обязанным платить. Само собою разумеется, что заключать новые займы при таких условиях, когда никто не знал действительного размера уже существующей задолженности государства, было делом и трудным, и невыгодным, что и сказалось в полной силе в кредитных операциях И.А. Вышнеградского. Между тем России, с ее постоянно пассивным расчетным балансом, еще более ухудшившимся благодаря неурожаем начала 90-х годов, предстояла валютная реформа и огромная работа по подготовке обороны страны...

Вторая половина девяностых годов далеко не была однако так спокойна и благоприятна, как первая. Волнения на Крите, греко-турецкая, а затем и испано-американская войны, громадный отлив денег из Европы в Америку, Африку и на Дальний Восток — все это, в связи с некоторыми местными причинами, привело во второй половине 1898 г. к крайнему вздорожанию денег в тех странах, где до сих пор размещались наши займы, и откуда к нам приливали промышленные капиталы. К этому присоединились еще у нас неурожаи 1897 и 1898 гг., благодаря которым сократился вывоз хлеба за границу, а следовательно и получение оттуда золота, и, как результат всего этого, у нас наступил кризис.

Как мы видели, повышение учетного процента и стеснение денежного рынка, во второй половине 1898 и в 1899 г. вызвавшая почти полное прекращение займов и прилива иностранных капиталов в нашу промышленность, привели в 1899 г. и в особенности в



1900 г. у нас к некоторой приостановке в постройке железных дорог, сокращению заказов и кризису.

Но уже в 1901 г. положение начинает улучшаться и Министерство Финансов немедленно пользуется этим для того, чтобы реализовать целый ряд займов (Варш.–Вен., Ю.–В., Лодз., Моск.–Каз., Ротшильдовского и Китайского), и немедленно-же приступает к сооружению ряда новых и важных дорог — СПб.–Вятской, Бологое–Седлецкой, Оренбург–Ташкентской и др. Известно однако, что покупательная способность населения за этот короткий период в один–два года не повысилась весьма значительно, особенных урожаев, как и исключительно выгодных цен, за время с 1900 г. тоже не было, а между тем в промышленности кризис к 1903 г. значительно ослабел, и опять начало появляться многообещающее бодрое и веселое настроение.

Рыба ожила не оттого, что ее коснулась прекрасная дама, а оттого что ее затем бросили в воду.

Связь между состоянием промышленности и обеспеченностью размена состоит в том, что чем лучше идут дела, тем более денежных знаков нужно для населения; иными словами, тем более денег завязано в народном обороте внутри страны, и след. тем менее вероятия их предъявления к размену. Вопрос этот имеет очень серьезное значение для прочности денежной реформы, что видно напр., из того, сколько споров вызвала максимальная цифра непокрытых золотом кредитных билетов в 1898 г.

Министр Финансов в своем представлении в комитет финансов определял эту цифру в 500 мил. р., комитет финансов сократил ее до 400 мил. р., но и эта цифра встретила затем горячие возражения в Государственном Совете со стороны лиц, указывавших на то, что принимаемая норма — 3 р. на душу — слишком высока. Правда, до сих пор количество непокрытых кредитных билетов никогда не достигало предельной нормы, а потому и не было возможности убедиться в том, насколько удачно выбрана эта цифра, но прочность валюты настолько важна для всей государственной жизни, что никогда нельзя с достаточной настоятельностью указать на крайнюю необходимость тщательнейшим образом избегать всего, что может хотя бы в самой незначительной степени ей повредить. На любимое, но от природы болезненное дитя и ветерок не смеет пахнуть.

Еще сложнее положение государственного банка, и о нем то, к сожалению, и всего труднее говорить, так как по причинам отчасти понятным, а отчасти и совсем непонятным Государственный Банк весьма неохотно сообщает сведения о выданных им промышленных ссудах. Тем не менее из сведений государственного контроля видно, что таких ссуд было во всяком случае не менее в 1900 г. — 40 мил. р., в 1901 г. — 65 м. р., и в 1902 г. — 100 м. р.. в действительности же вероятно значительно больше, причем весьма характерной особенностью этих ссуд являлось то, что оне давались



почти всегда предприятиям слабым, часто видевшим в этих ссудах единственное средство спастись от гибели.

Уже в 1898 году совещание под председательством гр. Д.М. Сольскаго постановило: в течение пяти лет довести пропускную способность на головном участке Западно-Сибирской линии до 14 пар поездов в сутки: на дальнейшем участке до р. Оби до 10 пар, и на среднесибирской дороге до 8 пар.

Но жизнь не ждала, пока будет приведено в исполнение постановление Совещания. В 1900 г. разразилось то, что нашей дипломатии угодно было называть боксерским возманием, и, как водится, внезапно потребовалось доставить на Дальний Восток некоторое количество войск. Часть их и была отправлена по морю, и эта доля перевозки была выполнена вполне благополучно и успешно. Что-же касается перевозки войск по железной дороге, то в конце концов была конечно выполнена и она, но с какими невероятными затруднениями! Было прекращено всякое движение частных грузов, на дорогу был передан подвижной состав с Европейских линий, и все-же можно считать весьма благоприятным обстоятельством, что иметь дело нам пришлось только с Китаем, да и то не совсем государством, а с довольно несмело организованным и подготовленным полународным движением в немногих его провинциях.

Чиновники Министерства Финансов еще в 1894 г. делали подсчеты имеющих поступить на дорогу грузов, и опять таки достойна изучения точность и правильность этих подсчетов: достаточно, напр., указать на то, что в «Отчете об избытках хлеба в Западной Сибири» Н. Д. Былим-Колосовскаго (СПб. 1895 г. в продажу не поступал), где указан вероятный сбор хлеба за период 1895–1904 г. г., на 1902 г. дана цифра 28.000.000 пуд. по Барнаульскому и Бийскому уездам, в действительности-же оказалось около 30 милл. пуд.!

Но «знать что делать» и «делать» — вещи весьма различны, и это лучше всего доказано у нас сооружением Сибирской дороги, которая как-бы для того и сооружена, чтобы дразнить население и путать все его расчеты. С одной стороны существует железная дорога, и одного этого факта было вполне, достаточно для полного переворота всей промышленной жизни края и, прежде всего, уничтожения организованного веками и дававшего немалые заработки населению гужевого извоза. С другой-же стороны железная дорога с самага начала далеко не была в состоянии перевозить грузы, а теперь и совсем отказалась от этой непосильной для нея при существующих условиях задачи.

Есть в вопросе о второй колее и еще одна сторона — необходимость принять меры против громадной убыточности Сибирской дороги, не только не дающей средств на оплату процентов на затраченный капитал, но и не покрывающей расходов по эксплуатации. И само-же Министерство Финансов которое всегда знает, что и как надо сделать, поучало нас в свое время, что для безубыточной эксплуатации дороги по ней



надо перевезти 370 мил. пуд. грузов, а для того, чтобы покрыть и проценты на затраченный капитал, надо перевезти 600 мил. пуд. в год. А в тоже время Министерство Путей Сообщения любезно удостоверяет, что, несмотря на весьма значительная залежи и частые случаи отказа в приеме грузов, и при довольно неисправной доставке перевозимых грузов, до войны не удалось достигнуть даже цифры 100 мил. пуд. в год. Иными словами, дорога построена так, что не может не давать убытка в десятки миллионов рублей в год.

## Из истории русской железно-дорожной политики

Колебания из стороны в сторону и возведение в вековечный принцип того, что только вчера было усвоено, начались с первых же дней нашей железнодорожной истории. Веско и убедительно звучат слова указа о постройке С.-Петербургско-Московской ж. д. «Мы положили возвести железную дорогу от С.-Петербурга до Москвы и, по примеру других держав, возвести оную на счет казны», но тем, кто пытается на основании этого делать выводы о предпочтении, отданном казенному способу постройки, не мешает помнить, что только за год до этого правительство по договору передало постройку и эксплуатацию этой именно линии лейпцигским банкирам Дюфуру и Герворту. По этому есть полное основание предполагать, что следование «примеру других держав» явилось в значительной мере вынужденным.

Совершенно иное положение заняло образовавшееся вскоре после этого «Главное Общество Российских железных дорог». Его деятельность оказала огромное влияние на дальнейший ход нашего железнодорожного дела, но в то-же время вызвала такое раздражение во всех слоях общества, что отголоски его слышатся подчас и до сего дня, а между тем это общество имело все задатки для хорошего и правильного развития. Во главе его стояли крупнейшие банкирские дома Европы, с которыми Российское Правительство давно уже имело сношения по заключению иностранных займов, и правительство могло верить, что это Общество, находившее для него деньги всегда, сумеет найти их и теперь. Указом 26 Января 1856 года было возвещено, что «для удобства и скорости лучше обратиться, по примеру всех других стран, предпочтительно к промышленности частной».

Основание Главного Общества, было лишь началом частного железнодорожного хозяйства в России, и за ним не только быстро последовал ряд других частных дорог, но и казенные дороги начали переходить в частные руки. Сперва передали частному обществу убыточную в руках казны Варшаво-Венскую железную дорогу, которая под новым руководством быстро стала одной из самых доходных в Империи, а затем перешла к частному обществу и Николаевская железная дорога. История этого перехода достаточно известна теперь, но все же будет нелишне отметить, что ни один

голос не поднялся в то время за казенное хозяйство, и все повидимому равно боялись постройки дорог распоряжением казны, «способа медленного, дорогого и обременяющего государственный кредит непрерывными займами», как энергично выражались тогда. Затем наступил тяжелый финансовый период конца 50-х и начала 60-х годов, вызванный всеобщим недоверием к тому, как будет проведена и что даст отмена крепостного права. О реализации капиталов в России на нормальных до тех пор условиях нечего было и думать, а заграничные рынки еще не были открыты для русских железнодорожных бумаг, и Правительство, ясно сознавая затруднительность положения обществ, принимает все меры к тому чтобы им помочь и дарует им гарантию на капитал сперва в размере 4 ½ %, а потом даже 5 %. Этот последний размер гарантии долго оставался типичным.

Стоимость сооружения железных дорог в России также не могла не быть значительной в то время, когда не только подвижной состав, но и рельсы, скрепления, стрелки и т. и. приходилось получать из заграницы, и оплачивать все это золотом, что было весьма невыгодно при существовавшем тогда разменном курсе. Чрезвычайно низкий курс реализации выпускаемых частными обществами бумаг с одной стороны, и очень высокая стоимость сооружения не позволяли рассчитывать по крайней мере на первое время на удовлетворительные финансовые результаты предприятий, и потому правительству, которое ясно сознавало необходимость сооружения обширной сети, и решительно не имело средств сделать это своими силами, не оставалось ничего иного как привлекать строителей какими-нибудь особыми выгодами при постройке.

Стоимость дороги назначалась обыкновенно значительно выше действительной, причем ни для кого не было секретом, что часть денег пойдет совсем не на дорогу, а в карманы строителей; более того, Комитет Министров иногда даже брал на себя труд вычислить сколько именно: так например во время переговоров с графом Барановым о концессии на Курско–Таганрогскую дорогу Комитет Министров следующим образом определял поверстную стоимость этой дороги: действительная стоимость с процентами за время сооружения (по изысканиям произведенным правительственными инженерами) 59375 р. м., комиссионных — 2½%, потерь по реализации и непредвиденных расходов — 15%, премии 20%, а всего 84037 р. м. (см. журнал Комитета Министров 1 февраля 1866 года).

Уже в 1873 г. граф А.П. Бобринский, сменивший графа В.А. Бобринского на посту Министра Путей Сообщения, так рисует «противуестественное» состояние образованных этими строителями обществ: «существование многих наших железнодорожных обществ — мнимо; фирмы их — фальшивы; правления их неправильны; акционеры их подставные; акции их — не реализованы». Но граф А.П. Бобринский тут же немного приподнимает и завесу, покрывающую тайну существования таких казалось бы «противуестественных» явлений: «в тех же случаях, когда законная формы недостаточны для прикрытия незаконных действий учредителей, и когда, вследствие сего является опасность разоблачения дела перед

публикою и даже перед судебными учреждениями Правительство вынуждено, во избежание огласки... изыскивать особые средства... для содействия учредителям к устранению последствий их незаконных действий». Само собою разумеется, что железнодорожное хозяйство не могло идти хорошо, раз железнодорожные дельцы знали, что для них закон не писан, и правительство «вынуждено» «изыскивать средства» помогать им прятать концы в воду...

Совершенно иное положение заняло образовавшееся вскоре после этого «Главное Общество Российских железных дорог». Его деятельность оказала огромное влияние на дальнейший ход нашего железнодорожного дела, но в то-же время вызвала такое раздражение во всех слоях общества, что отголоски его слышатся подчас и до сего дня, а между тем это общество имело все задатки для хорошего и правильного развития. Во главе его стояли крупнейшие банкирские дома Европы, с которыми Российское Правительство давно уже имело сношения по заключению иностранных займов, и правительство могло верить, что это Общество, находившее для него деньги всегда, сумеет найти их и теперь. Указом 26 Января 1856 года было возвещено, что «для удобства и скорости лучше обратиться, по примеру всех других стран, предпочтительно к промышленности частной».

Если мы сравним стоимость постройки железных дороги при Вышнеградском, то мы увидим следующее:

Ч а с т н ы я:	Руб. въ верст.
Костромской уч. М.-Я. . . . .	25.290
Киржачская вѣтвь . . . . .	27.500
Уманскія вѣтви Ю.-З. . . . .	32.802
Рязанско-Сіяжская линія . . . . .	35.156
К а з е н н ы я:	Руб. въ верст.
Джанкой-Оеодосійская . . . . .	28.480
Псково-Рижская . . . . .	34.742
Ряжско-Вяземская. . . . .	38.631
Ромны-Кременчугская . . . . .	41.859
Самаро-Златоустовская . . . . .	53.227

Исключая из сравнения выдающуюся по трудности сооружения Самаро-Златоустовскую дорогу, остальные можно принять почти равными по техническим условиям. Несмотря на это казенная постройка обошлась значительно дороже частной, а если принять при этом во внимание, что в громадном большинстве случаев и при



частной постройке расходы по отчетам более или менее превосходят действительные, будет казаться законно предположить, что тоже самое, но быть может еще в большей мере, имело место и при казенном сооружении рельсовых путей. В виду этого могла легко образоваться партия, имевшая достаточно „веския" основания стоять за дальнейшее сооружение железных дорог средствами казны, в случае же с Ромны–Кременчугской железной дорогой для этого были и чисто практические соображения: раз Правительство „приобрело" Харьковско–Николаевскую железную дорогу, то ему ничего не оставалось делать как производить дальнейшие затраты, чтобы как-нибудь благополучно справиться со своим приобретением. Коготок увяз, всей и птичке пропасть, говорит народ.

## Казенное и частное железнодорожное хозяйство в России

Вопрос о предпочтительности казенного или частного железнодорожного хозяйства в России отличается тем, что на него приходится отвечать руководствуясь соображениями весьма отличными от тех, которые приводятся в пользу того или другого его решения в других странах.

Министерств Финансов поддерживало до некоторой степени заграницей уверенность в том, что займы, выпускаемые для целей частного железнодорожного строительства, в действительности идут на надобности казенные. Как пример этой политики можно указать на заем официально именуемый «российской 4% консолидированной рентой для возмещения государственному казначейству выданных ссуд обществам железных дорог в 1900 году, а равно для выдачи таковых в 1901 г.» (Высочайший указ 28 Апреля 1901 г.), во всеподданнейшем же докладе на 1902 г. Министр Финансов говорит: «заключение последнего 4% займа вызвано было исключительно лишь предусмотрительным желанием иметь готовые средства на предстоящее сооружение целого ряда железных дорог столь важнаго значения, как Оренбург–Ташкентская, Северная и т. д. Но и на эти дороги будет обращено из займа в течение 1902 года лишь 29,4 милл. руб., остальные-же 97,8 милл. руб. остаются свободными», т. е. гласно признает, что заем употреблен на совершенно иные цели, не приводя при этом в объяснение такой перемены ничего кроме „предусмотрительнаго желания".

За 11 лет министерства С. Ю. Витте было выпущено государственных займов на сумму далеко более миллиарда рублей из 4% нарицательных и почти 4 ½% действительных, всего-же на рынке имеется до трех миллиардов русских государственных займов. Само собою разумеется, что при таких условиях рынок можно считать насыщенным ими, и помещение из такого-же процента займа с менее надежною гарантиею (напр. частного общества) мало возможным. Тем не менее, в тех случаях, где финансовый мир уверен

в доходности частного железнодорожного предприятия, его облигации удастся реализовать не только не ниже, но даже выше гарантированных правительством, как видно из следующей таблицы:

Гарантированные из 4% займы:

Гарантированные изъ 4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> займы:		курсъ реализ.
1849	Владикавказской жел. дор. . . . .	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1894	Рязанско-Уральской жел. дор. . . . .	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
	Негарантированный 4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> .	
1894	Варшавско-Вѣнской жел. дор. . . . .	96 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

Таким образом гарантия правительства имеет для частных обществ важное значение, но далеко не такое существенное как то которое ему приписывает. Кроме того и дается она обществам совсем не даром, а за те отчисления, которыя правительство выговорило себе почти во всех уставах.

Таковы аргументы в пользу казенного железнодорожного хозяйства.

## Казенное железнодорожное хозяйство в Пруссии

Излюбленный аргумент сторонников казенного железнодорожного хозяйства со времен если не Очакова, то почти покоренья Крыма — ссылка на „пример других стран“.

И уже 3 Ноября 1838 года издало знаменитый, до сих пор не совсем потерявший силу „Закон о железнодорожных предприятиях“, удивительный образец глубокого и быстрого проникновения в новое и сложное финансово-юридическое явление.

По этому закону правительство предоставляло железнодорожным предприятиям от себя только право принудительного отчуждения и занятия частных недвижимых имуществ, но выговаривало в свою пользу массу важных прав. Прежде всего стояло право инспекции и ревизии счетоводства дорог, затем право вполне свободного по усмотрению правительства издания своих законов и постановлений, с тем только ограничением, что если такие законы противоречат концессиям обществ, то правительство обязано возместить обществам происшедший от их применения ущерб; удержало за собою правительство и право требовать от дорог понижения тарифов как только их дивиденд превысит 10% на акционерный капитал и право выкупа дорог в казну после 30 лет эксплуатации на небезвыгодных по тому времени условиях. Если сравнить эти условия с нашими концессиями 60-х п 70-х годов, то станет сразу понятным, почему государство, сумевшее без финансовых жертв выговорить в свою пользу такая условия, сумело затем и справиться с постройкой и эксплуатацией железных дорог.



Россия в это время была, по словам поэта,  
В судах черна неправдой и черной,  
И игом рабства клеймена,  
Безбожной лести, лжи тлетворной,  
И лени мертвой п позорной,  
И всякой мерзости полна!

Есть наконец еще одно важное соображение, которое слишком часто упускается из виду: самая задачи железнодорожного хозяйства в Пруссии легче чем в России. Там железные дороги идут за промышленностью, давая ей возможность быстро идти вперед, но не пытаясь ее создавать. Пустынь, которая нужно было-бы оживлять, в Пруссии в XIX веке уже более не было, тогда как у нас термин „оживление края" в значительной мере характеризует цели железнодорожного строительства последних 10–15 лет. Что как не оживление края является целью дорог Закаспийской, Сибирской, Пермской, Вятской, Архангельской, Черноморской, С.-Пб.–Витебской и др.? Но если и простая сравнительно задача построить линию там, где указывают уже выяснившиеся требования жизни, и более или менее прилично возить те товары, которые сами просят об этом, оказывается не всегда посильной для чиновников (отчего и происходят залежи), то еще менее по силам окажется им несравненно более трудная задача найти наиболее выгодный коммерчески путь, создать грузы, сделать дорогу во истину коммерческим нервом страны.

Собою разумеется, конечно, что такое положение не вечно, и со временем, когда изменятся условия, препятствующие ныне здоровому народному развитию, правительство без всякого труда сможет составить кадры столь-же добросовестных и распорядительных чиновников каких уже имеет Пруссия. Говоря словами поэта,

Лишь Бог помог-бы русской груди  
Вздохнуть пошире, повольней,  
Покажет Русь, что есть в ней люди,  
Что есть грядущее у ней...

но пока всего этого нет, о казенном хозяйстве нельзя и думать.