

Желѣзнодорожное дѣло въ Россіи.

(Статья вторая *).

*Практическіе результаты постройки
и эксплуатаціи по концессионной си-
стемѣ.*

Разсмотрѣвъ существенные пара-
графы устава одной изъ недавно постро-
енныхъ дорогъ, включенные и въ уста-

*) См. газ. „Южн. Кр.“, № 99.

вы другихъ, и показавъ теоретическую несостоятельность концессионной системы, намъ не трудно будетъ тотъ же выводъ подтвердить фактами. Обратимъ сначала вниманіе на постройку. Казалось бы, что послѣ сооруженія первыхъ четырехъ или пяти тысячъ верстъ, у насъ могло бы столько набраться опыта, такъ подвинуться техническое образованіе, что не только крупныя, но даже второстепенныя ошибки не должны бы имѣть мѣста, и всѣ дороги, особенно за послѣдніе годы, должны бы быть выстроены образцово. Къ несчастію, на дѣлѣ вышло какъ разъ на оборотъ. При концессионномъ способѣ, гдѣ постройка каждой дороги есть совершенно отдѣльное предпріятіе, независимое отъ постройки предшествовавшей, и представляетъ для концессионера только способъ для легкой наживы на счетъ казны, составилось убѣжденіе, что *дороги можно и должно строить скверно*. Въ самомъ дѣлѣ: концессионеръ, большею частью не имѣющій ни малѣйшаго понятія о всей трудности и сложности желѣзнодорожнаго дѣла, не питающій ни малѣйшаго уваженія къ знанію и честному труду, получивъ случайно право и казенныя деньги на постройку, прежде всего стремится извлечь какъ можно болѣе барыша, безъ

малѣйшаго вниманія къ качеству постройки. Потому для управленія работами онъ выбираетъ людей не по техническимъ и административнымъ ихъ познаніямъ, а, главнымъ образомъ, по способности дѣйствовать въ какомъ угодно направленіи. За тѣмъ начинается такая процедура: производится весьма тщательно изысканіе и проектируется окончательно линія съ возможно наибольшей экономіей въ работахъ, но безъ всякаго вниманія къ удобствамъ движенія и будущимъ расходамъ эксплуатаціи. При этомъ еще до приступа къ работамъ, концессионеръ, безъ хлопотъ, присваиваетъ себѣ отъ двухъ до четырехъ тысячъ на версту за сокращенные кубы землянныхъ работъ. Въ то же время, правленіе, въ видахъ экономіи и полного пренебреженія къ техникѣ, составляетъ кое-какъ проекты и чертежи, по нимъ опредѣляетъ смѣты, часто безо всякихъ соображеній съ мѣстными обстоятельствами. Концессионеръ, отсчитавъ себѣ львиную долю, сдаетъ постройку кому-либо оптомъ; этотъ передаетъ по частямъ болѣе мелкимъ подрядчикамъ, а тѣ еще дробятъ, такъ что, наконецъ, цѣны назначенныя по правительственнымъ раздѣлочнымъ вѣдомостямъ низводятся на такія, по которымъ дѣйствительно работать нельзя. Вотъ тутъ то и начинается обыкновенно настоящая пытка для производителей работъ. Съ одной стороны, вслѣдствіе плохихъ проектов безъ детальной разработки, что ни шагъ, то споръ съ подрядчикомъ; съ другой—послѣдніе кричатъ, что, по даннымъ цѣнамъ, они не могутъ работать такъ, какъ требуютъ техники. Наступаетъ настоящій хаосъ. Люди дѣльные, энергичные разбраниваются и ихъ выжидаютъ, а покладистые и дѣльцы валяютъ черезъ пень колоду и, въ концѣ концовъ, дорога выстраивается и поступаетъ въ эксплуатацію. Тутъ то, въ первые же годы, и открываются всѣ прелести постройки въ видѣ сплывающихъ выемокъ осадки и разрушенія насыпей, глинистаго балласта, скверныхъ шпалъ и рельсъ, плохого отвода водъ, треснувшихъ или снесенныхъ водою мостовъ и трубъ, заливаемыхъ дамбъ, холодныхъ домовъ, недостатковъ водоснабженій, плохого оборудованія мастерскихъ, попорченнаго подвижнаго состава, недостаточной защиты линіи отъ снѣжныхъ заносовъ и сотни разныхъ другихъ упущеній. Все это обходится въ милліоны: эксплуатаціи—въ видѣ разныхъ передѣлокъ, поправокъ, новыхъ построекъ; промышленности—отъ

перерывовъ движенія и недостатка подвижнаго состава. Послѣ этого извольте толковать о доходности гарантированныхъ дорогъ и услугахъ гг. концессионеровъ. Къ сожалѣнію, у насъ совершенно не существуетъ технического сборника, гдѣ бы можно встрѣтить подробное систематическое описаніе всѣхъ упущеній, сдѣланныхъ при постройкѣ дорогъ. Такой сборникъ принесъ бы громадную пользу нашей technicѣ, сводя данныя, добытыя сотнею инженеровъ и техниковъ. Изъ того, что намъ извѣстно за послѣднія десять лѣтъ постройки, мы можемъ указать на такіе случаи:

1) На участкѣ одной изъ южныхъ дорогъ, въ 250 верстъ, открытомъ для движенія въ 1869 г., строитель позволилъ себѣ такія грубыя техническія отступленія, какъ одиночные откосы во всѣхъ большихъ выемкахъ и при томъ, въ мергельныхъ глинахъ. Послѣдовавшіе за тѣмъ громадные сплывы, не прекратившіеся еще и до сихъ поръ, обошлись эксплуатаціи тысячъ въ 500. Путь былъ открытъ менѣе, чѣмъ на половиномъ словъ мелкаго, глинистаго, почти негоднаго балласта, непркрытаго щебенкой. Вслѣдствіе этого, досыпка недостающаго и уносимаго вѣтромъ и водою балласта, замѣна глинистаго—неоконченныя еще и по настоящее время, излишній ремонтъ пути и подвижнаго состава стоили эксплуатаціи болѣе 500 т. Путевые деревянные дома выстроены такъ плохо, что на седьмой годъ почти сгнили и ихъ давно слѣдовало бы замѣнить. Станціонныя постройки такъ тѣсны, что на большинствѣ станцій низшихъ служащихъ пришлось помѣщать въ землянкахъ и вагонахъ, а на двухъ станціяхъ, значеніе которыхъ видно было при самой постройкѣ, пришлось потомъ эксплуатаціи израсходовать до 750 т. на расширеніе путей, постройку жилыхъ домовъ, паравозныхъ здацій, пристройки къ пассажирскимъ домамъ и т. д. Однимъ словомъ, на эти 250 верстъ эксплуатація израсходовала до двухъ милліоновъ, т. е. по 8 т. на версту, и еще предстоитъ не мало затратъ. На второй части этой линіи въ 550 верстъ, открытой для движенія только въ 1873 г., рельсы оказались до такой степени плохими, что уже на четвертый годъ пришлось замѣнить ихъ стальными, тоже произошло и со шпалами, балластъ, вовсе не прикрытый щебенкомъ и состоящій изъ песчаной пыли, смѣшанной съ глиной, требуетъ постоянной досыпки и, послѣ каждаго дождя, подбивки и рехтовки

пути; на главной станціи пришлось строить жилые дома и увеличивать мастерскія и, не смотря на постройку двѣнадцати новыхъ домовъ, большая половина низшихъ служащихъ помѣщаются до сихъ поръ въ отвратительныхъ землянкахъ. Были сдѣланы также упущенія при постройкѣ мостиковъ и выборѣ водоснабженій. Однимъ словомъ, мы не ошибемся, если скажемъ, что и здѣсь поправки грѣховъ постройки обошлись эксплуатаціи тысячъ 6 на версту.

2) На одной изъ сѣверо-восточныхъ дорогъ протяженіемъ въ 120 верстъ, не смотря на цѣну версты въ 58 тыс. метал. рублей, были допущены деревянные мосты и притомъ такой скверной постройки, что чрезъ 8 лѣтъ сгнили и ихъ пришлось замѣнить желѣзными. *) Концессионеръ, получая отъ казны поверстную плату, удлинилъ верстъ на 20 эту дорогу, вслѣдствіе чего казна приплатила лишнихъ милліонъ р. с., товаро-отправители и пассажиры платятъ за лишнихъ 20 верстъ, а множество кривыхъ, появившихся вслѣдствіе удлиненія, затрудняютъ движеніе и удорожаютъ эксплуатацію; не было сдѣлано работъ и оборудованій почти на 300 тыс., которыя потомъ пришлось дѣлать за счетъ эксплуатаціи. Эта дорога задолжала уже казнѣ, по уплатѣ гарантій, до трехъ милліоновъ.

3) На продолженіи предыдущей дороги въ 500 верстъ, чрезъ два мѣсяца послѣ открытія движенія, фермы 15 саж. желѣзнаго моста, при проходѣ товарнаго поѣзда, совершенно разрушились, и только случай спасъ поѣздъ отъ страшнаго крушенія. Посланная нарочно комиссія нашла, что фермы всѣхъ большихъ мостовъ неправильно спроектированы, что было сдѣлано въ видахъ экономіи; вѣтвь той же дороги была проведена по плывущему крутому берегу большой рѣки, безъ всякихъ предосторожностей, почему, еще до открытія движенія, полотно и путевыя сооруженія начали разрушаться.

4) На одной изъ южныхъ дорогъ, на послѣднемъ участкѣ, при проходѣ поѣзда быкъ разсѣлся на нѣсколько частей, такъ что его, во время движенія, пришлось перестраивать; путевыя и станціонныя жилия строенія разрушались еще во время постройки; большая дамба по разливу судоходной рѣки размывается водою ежегодно, нѣкоторыя станціи заливаемы; фермы моста на судоходной рѣкѣ поставлены низко,

*) На Николаевской дорогѣ, казенной постройки, мосты замѣнялись только чрезъ 20 лѣтъ.

а разводная часть такъ тѣсна, что возбужденъ вопросъ о перестройкѣ моста.

5) Какъ построены Тамбово-саратовская, цѣной въ 78,000 верста и знаменитыя поляковскія дороги: Курско-харьково-азовская и Воронежско-ростовская, объ этомъ, я полагаю, распространяться нечего; достаточно только обратить вниманіе на то, что послѣднія, при ежегодной выручкѣ отъ 7 до 8½ тыс. на версту, столько же и расходуютъ, такъ что казна полностью уплачиваетъ 5% гарантію. Желательно, чтобы правительственная комиссія, изслѣдовавшая злоупотребленія на этихъ дорогахъ, какъ о томъ было официально объявлено по станціямъ, опубликовала свои труды.

6) Всѣмъ извѣстна Одесская жел. дор. по знаменитой Тиллигульской насыпи, построенной изъ комьевъ замерзшей сырой земли. Исправленіе этой насыпи и дренажъ ея обошлись эксплуатаціи въ 100,000 руб. За эту сумму можно насыпать новую при постройкѣ. На этой же дорогѣ приходится постоянно досыпать балластъ, строить новые дома. Но еще болѣе она замѣчательна по своимъ вѣтвямъ: волочискской и кишиневской. На первой обваливаются наибольшія насыпи и плывутъ выемки, такъ что движеніе едва поддерживается и то съ большими расходами; а на второй—прорѣзана 17 саж. корнештская выемка въ плывущемъ грунтѣ. Эта выемка представляетъ грандіозный примѣръ разрушенія земляной работы и небрежности строителей (тѣмъ не менѣе правленіе ходатайствуетъ о доплатѣ за счетъ общества, но разумѣется казенными деньгами, строителямъ кишиневской вѣтви сверхъ условленной цѣны еще 800,000). Вывозъ оплывшей земли и окончательное исправленіе съ тѣмъ, что уже издержано, обойдутся болѣе милліона рубл. Неопровержимое доказательство тому, какъ дорого и скверно строятся и эксплуатируются дороги по такъ называемому концессионному способу, представляютъ намъ югозападныя и, между ними, особенно Одесская. Входящая въ составъ югозападныхъ дорогъ: Бресто-граевская—203 версты, обошлась верста 65,780 руб. кред.; Кіево-брестская—802 версты,—56,920 метал. руб. (67,720 кред. руб.) и Одесская—1,022 версты—82,680 кред. р. Казалось бы, что, при такой громадной поверстной стоимости, дороги можно выстроить такъ хорошо, что значительная выручка отъ движенія должна была бы доставить хотя 5% на

акцію. Но не то мы видим на самом деле: акции этих дорог, до гарантии, выпрошенной у правительства с половины 1878 г., стоили на бирже, Бресто-граевской дороги—26 р.: Одесской—36 р., Киево-брестской 50 р., а после получения гарантии*) оказывается, по заявлению заправителей югозападных дорог, молчавших об этом до выдачи гарантии, что дороги будто бы были до такой степени скверно построены и эксплуатируемы, что правление имело смелость просить правительство увеличить облигационный капитал еще на 50 миллионов, для приведения дорог якобы в порядок. Следовательно, если разрешение состоится, то мы будем иметь примѣръ дорог, будто бы частной постройки, стоимостью верста одного пути в 97 тыс. кред. руб. Вот без всяких лишних словъ, яркое опредѣленіе такъ называемой частной постройки дорогъ. Мы не принадлежимъ къ числу поклонниковъ спеціально казенной системы постройки. Мелочны бюрократическая система расходования и отчетности, способность гоняться за оправдательными документами на $\frac{3}{4}$ к. и крайняя централизация, безусловно вредная въ промышленности, да и во всякихъ дѣлахъ, чрезвычайно тормозитъ постройку и эксплуатацию. Свойство казны платить людямъ руководящимъ миллионными дѣлами—гроши за ихъ труды, безъ всякаго процентнаго вознаграждения также не способствуетъ развитію честности въ служащихъ и экономному веденію дѣла. Но принимая во вниманіе, что казенная постройка версты Николаевской дороги, при двойномъ пути, большомъ количествѣ подвижного состава, громаднѣхъ путевыхъ и станціонныхъ сооруженіяхъ и при весьма медленномъ ходѣ работъ, обошлась только въ 115 тыс. съ версты, мы невольно должны сказать, что *болѣе разорительной системы, какъ концессионная, трудно придумать*. Сравнимъ теперь, на томъ же примѣрѣ югозападныхъ дорогъ, результаты эксплуатации до соединенія этихъ дорогъ въ одну, т. е., до получения акціонерами абсолютной гарантии и после того.

До соединенія и гарантии за 1873, 74, 75, 76 и 77 годы средніе выручки и расходы:

	Выручка.	Расходы.	Остатокъ.
Одесской ж. дор.	8,650 р.	5,640 р.	3,010 р.
Киево-брестской . . .	8,870 „	5,050 „	3,820 „
Бресто-граевской . . .	5,240 „	4,250 „	990 „

При этомъ расходъ собственно по правленію и управленію за наиболѣе доходный 1877 г. былъ:

	На версту.	Правленіе.	Управленіе.
Одесской ж. дор.	65 р.	690 р.	
Киево-брестской . . .	110 „	680 „	

По исходатайствованіи гарантии и соединенія этихъ трехъ дорогъ въ одну юго-западную, правленіе, на прошлый годъ, составило такую смѣту:

	На одну версту.	Выручка.	Расходъ.	Остатокъ.
Сту	9,330 р.	8,380	950 р.	

Слѣдовательно, если даже предпо-

ложимъ правленіе, относительно выручки, оправдаться*), то и въ такомъ случаѣ казна приплотитъ на версту до трехъ тысячъ, а, если разрѣшится дополнительное облигационный капиталъ въ 50 миллионовъ, то ежегодная приплата дойдетъ до $4\frac{1}{2}$ тыс. на версту или 10 миллионовъ на всю линію. При этомъ слѣдуетъ обратить вниманіе на то, что, по соединеніи, назначенъ расходъ на версту: на правленіе—250 р., на управленіе—770 р., т. е., на одно правленіе, не считая наградъ, выданныхъ самому себѣ за разорительную эксплуатацию, ровно въ четверо болѣе, чѣмъ до соединенія. Отсюда мы видимъ, до какой степени тщетны надежды, что соединеніе нѣсколькихъ дорогъ въ одну большую улучшить и удешевитъ эксплуатацию. Напротивъ того централизация въ управленіи такимъ громаднымъ техническо-коммерческо-государственнымъ дѣломъ безусловно вредна, такъ какъ создавая множество ненужныхъ посредствующихъ должностей, увеличиваетъ непроизводительные расходы и страшно тормозитъ дѣло. Но, чтобы не оставить никакого сомнѣнія въ точности такого заключенія, мы приведемъ такой примѣръ: главное общество, дороги котораго: Николаевская, Петербурго-варшавская и Нижегородская общимъ протяженіемъ=2,221 вер., израсходовало (см. „Сборникъ Минист. Пут. Сообщ.“ за 1875—76 гг., табл. VIII) на версту въ годъ на правленіе, управленіе и общія издержки—1,050 руб.; юго-западные (2,023 верст.) назначили на тотъ же предметъ, на 1879 г., 1,020 р., а наилучше эксплуатируемая дорога Курско-киевская (протяженіемъ въ 440 верст.) израсходовала 510 р.; Московско-ярославская (при длинѣ только 271 верст.—550. Дальнѣйшія разсужденія по этому предмету, после приведенныхъ официальныхъ цифръ, мы считаемъ излишними, а въ подтвержденіе *прогрессивнаго упадка техники, какъ результата концессионнаго способа*, укажемъ, на примѣръ недавно построенныхъ дорогъ. На первой, открытой въ концѣ 1877 г., весной 1878 г. было снесено нѣсколько мостовъ и размыто полотно въ нѣсколькихъ мѣстахъ; на второй не успѣла коммиссія еще окончить осмотръ постройки, какъ весенніе воды снесли нѣсколько мостовъ, а вообще пришлось перестроить и вновь выстроить до 30 мостовъ и мостиковъ; на третьей, не смотря на обиліе превосходнаго камня, постройки жилыхъ зданій возводились кое-какъ, и вообще они оказались холодными, сырыми, а важнѣйшая часть пути—балласта, не смотря на высокую правительственную оцѣнку въ 9 р. 25 к. метал. за кубъ, на обиліе превосходнаго мягкаго песчанника для щебенки, былъ замѣненъ, для дешевизны (5 руб. кред. кубъ), какимъ то *подобіемъ песка съ примѣсью отъ 30% до 40% глины*. Ремонтъ пути на такомъ балластѣ обходится вдвое дороже, а движеніе въ сырое время, особенно весной, при значительной скорости, положительно опасно. Извѣстно, что не проходитъ весны, чтобы на многихъ дорогахъ не произошло значительныя поврежденія путевыхъ сооружений и останки движенія.

Такъ какъ мы пишемъ не изслѣдованіе виновности того или другого концессионера (практика показала, что за

исключеніемъ трехъ или четырехъ дорогъ, остальные, особенно поляковія, а въ настоящее время и югозападные эксплуатируются самымъ хищническимъ образомъ, то полагаемъ, что данныхъ примѣровъ совершенно достаточно для уясненія, *что такое концессионная система*. При этомъ, разумѣется, мы не беремся утверждать, что перечислили хотя бы сотую долю всѣхъ упущеній. Такое исчисленіе не по силамъ одному человѣку, но вполне доступно людямъ, служащимъ на дорогахъ и, о всякомъ случаѣ, обязательно для инспекціи. Теперь покажемъ официальными цифрами, взятыми изъ отчетовъ железнодорожныхъ правленій за 1874, 75, 76 гг., помѣщенныхъ въ извлеченіи въ министерскомъ сборникѣ, что *значитъ концессионная система эксплуатации для финансовъ государства*:

Примѣчанія.	Присоединеніе долга не обременено.	До гарантии.	Негарантированно.
Средній расходъ за 3 года съ версты.	Средній расходъ за 3 года съ версты.	Средній расходъ за 3 года съ версты.	Средній расходъ за 3 года съ версты.
Длина.	Длина.	Длина.	Длина.
Петербург-варшавская	2,221	116 метал.	2,221
Николаевская	283	80	283
Нижегородская	488	77	488
Орловско-грозненская	764	68	764
Курско-харьково-азовская	354	78	354
Тамбово-саратовская	138	47	138
Варшавско-бромбергская	199	53	199
Варшавско-грозненская	63	75	63
Тамбово-козловская	780	60	780
Ковново-орловско-роздовская	1,028	46	1,028
Московско-бременская	214	75 $\frac{1}{2}$	214
Рязанско-бутовская	802	57 метал.	802
Киево-брестская	985	83 кред.	985
Одесская	203	85	203
Бресто-граевская	271	66	271
Московско-ярославская	440	64	440
Курско-киевская	280	82	280
Рыбинско-бологовская			

(За послѣдніе 4 года дѣла шли еще хуже и приплаты казны возрастали прогрессивно).

Таблица эта, содержащая итоги отчетовъ дорогъ, эксплуатируемыхъ не менѣе десяти лѣтъ и наиболѣе задолжавшихъ, представляя существенныя показанія концессионеровъ, доказываетъ, не хуже судебного слѣдствія, что *концессионеры дошли до непереносимой степени въ растратѣ казенныхъ суммъ*. Изъ нея видно, 1) что у насъ дорогъ, не задолжавшихъ казны, есть только двѣ: Рыбинско-бологовская и Курско-киевская, а эксплуатируются сравнительно хорошо Московско-ярославская, расходующая 36% валового сбора, Курско-киевская 46%, и Рыбинско-бологовская—47%.*) Правленіе остальныхъ дорогъ дѣйствовали явно во вредъ казны, потому что, на примѣръ, расходы въ 7,000, 5,300, 5,200 руб. при доходахъ въ 6,800, 5,000 и 5,700

*) Мы ничего не упоминаемъ о такихъ дорогахъ какъ Московско-рязанская, единственной по громадной доходности и по чисто коммерческому способу эксплуатаціи.

руб.—явная несообразность; 2) ни малѣй, ни большія выручки не спасаютъ казну отъ приплаты и безвозвратныхъ займовъ; 3) стоимость версты нѣкоторыхъ дорогъ, уже только чрезъ десять лѣтъ эксплуатаціи, достигла до 110 тыс. Вопросъ: что будутъ стоить наши дороги чрезъ 81 годъ? При разсмотрѣніи статистическихъ данныхъ министерства путей сообщенія, оказывается, что всѣ вообще дороги задолжали казнѣ болѣе 450.000,0000 р. с., не смотря на слишкомъ высокую поверстную стоимость постройки и на увеличивающіеся съ каждымъ годомъ сборы по движенію. Но, къ несчастію, нельзя предвидѣть конца потерямъ государства по желѣзн. дорогъ, такъ какъ концессионеры снова требуютъ себѣ *громадныхъ субсидій* для приведенія дорогъ якобы въ порядокъ. *Очевидно, такія требованія никогда не прекратятся и представляютъ логическое послѣдствіе концессионной системы, ибо всякому концессионеру выгодно довести дорогу до послѣдней степени разстройства*, т. е. запустить ремонтъ пути, зданій и подвижного состава и потомъ поставить такую дилемму казнѣ: „или дайте денегъ, или перевозочная способность дороги уничтожится.“ Выгода эта двойная, такъ какъ теперь всѣмъ стало извѣстно, что дороги ежегодно, показывающія расходомъ всю свою значительную выручку, какъ напр., поляковскія или югозападныя, оказались и наиболѣе запущенными и въ томъ числѣ даже недавно построенная Севастопольская, такъ что всѣ вмѣстѣ требуютъ теперь болѣе 100.000,000 рублей с. дополнительнаго облигационнаго капитала для приведенія якобы въ порядокъ. Слѣдовательно, при хищнической эксплуатаціи концессионеровъ, кромѣ того, что онъ успѣлъ присвоить себѣ изъ выручки, при разрѣшеніи дополнительнаго облигационнаго капитала, еще одновременно захватить у казны, по меньшей мѣрѣ, четверть его. Это ясно изъ того, что цѣны на всѣ дополнительные работы показываются не дѣйствительныя, какъ было бы, если бы дорога эксплуатировалась за счетъ концессионера или такъ называемаго общества, а по особымъ смѣтамъ и раздѣлкамъ, гдѣ дѣйствительные расходы увеличены, по меньшей мѣрѣ, на $\frac{1}{3}$. Кромѣ того, при требованіи дополнительныхъ займовъ, концессионеры, чтобы увеличить только свои барыши, заявляютъ о такихъ работахъ, которыя составляютъ скорѣе роскошь, чѣмъ дѣйствительную потребность движенія. Такимъ образомъ ясно, что концессионеры, наживаясь на счетъ казны, *сдѣлались, въ то же время, орудіями разстройства государственныя финансы*. Къ несчастію, зло, причиняемое государству хищническимъ управленіемъ желѣзн. дорогъ, еще этимъ не ограничивается. Сущность концессионнаго способа, какъ мы видѣли, заключается въ томъ, что государство даетъ деньги и несетъ рискъ безъ малѣйшаго участія въ прибыляхъ, распоряжается же лицо владѣющее хотя половиною акцій и при томъ гарантированныхъ. А такъ какъ теперь всѣмъ сознано, что способность государства къ защитѣ, при соблюденіи другихъ условий, какъ то: хорошаго вооруженія, добросовѣстной администраціи и довольства населенія, главнымъ образомъ зависитъ отъ *быстроты* передвиженія т. е. состоянія жел. дорогъ, то становится яснымъ какъ дважды два—четыре, что

иностранному государству легко ослабить нашу военную силу: стоитъ только, чрезъ подставныхъ акціонеровъ, забрать управленіе важнѣйшими стратегическими линіями, за что будетъ еще получать отъ насъ 5% прибыли на свои акціи. Парализовать же силу жел. дороги легко. Стоитъ только запустить ремонтъ хотя подвижного состава. Въ критическій моментъ вдругъ окажется, что дорога можетъ посылать только не болѣе половины числа поездовъ, значащагося по ея полному графику да и то такихъ, которые то и дѣло что будутъ сходить съ рельсъ вслѣдствіи поломки осей и бѣдажей. Таковъ прямой вредъ, наносимый концессионной системой государству; косвенный же, причиняемый прямо промышленностью и торговлѣ, призывомъ въ тарифахъ, задержкой и почей грузовъ на станціяхъ и въ пути, пониженіемъ техническихъ знаній среди служащихъ, произвольнымъ распоряженіемъ судьбою послѣднихъ, урѣзываніемъ жалованья у низшихъ и назначеніемъ безумныхъ окладовъ и наградныхъ, изъ казеннаго сундука, нѣсколькимъ крѣатурамъ, поощреніемъ нечестной наживы путемъ хозяйственныхъ отдѣловъ и вообще развращеніемъ общества и народа—трудно высчитать. *Но громадность и существованіе его неомыслимы, и зло далеко превосходитъ вредъ откуповъ*. Возьмемъ, для примѣра, каменноугольную промышленность. Для всего нашего юга и фабричной полосы средней Россіи она имѣетъ громадное, такъ сказать, рѣшающее значеніе. Для развитія этой промышленности правительство не пожалѣло затратъ, построивъ Харьковско-азовскую, Воронежско-ростовскую и, наконецъ, Донецкую каменноуг. жел. дороги, и что же вышло? Воротиламы первыхъ двухъ дорогъ, обобравшимъ казну на постройкѣ и эксплуатаціи ихъ, кромѣ того желательнаго во что бы то ни стало забравъ *монополию* каменноугольной промышленности въ свои руки. По этому урѣзанутыя дороги почти вовсе не перевозили угля другихъ промышленниковъ, такъ что минист. пут. сообщ., чтобы столько-нибудь обуздать подобную распушенность, вынуждено было, по настоятельному требованію углепромышленниковъ, устроить наблюдательный комитетъ. Но такая мѣра, какъ всякая палліативная, особенной пользы не принесла, какъ видно изъ ежемѣсячныхъ свѣдѣній о сборѣ на Донецкой каменноугольной ж. д. Эта дорога, развѣтвляясь по мѣстности, богатѣйшей въ мірѣ каменнымъ углемъ, должна быть одной изъ самыхъ доходныхъ, теперь же не выручаетъ даже суммы, достаточной на покрытие расходовъ эксплуатаціи. Правительству приходится, кромѣ гарантии, оплачивать еще расходы управленія. Далѣе: всѣмъ извѣстно, что беспорядки въ движеніи, высокіе и произвольно мѣняемые тарифы, тормозятъ разработку нашихъ громаднѣхъ естественныхъ богатствъ и довели до того, что нашъ хлѣбъ на европейскихъ рынкахъ вытѣсняется американскимъ, а цѣна на соль, послѣ сложенія акциза, почти не понизилась. Въ концѣ концовъ, тяжело сказать, а между тѣмъ это такъ: десятокъ безимьянныхъ личностей, не обладающихъ ни знаніемъ, ни добросовѣстностью, не затративъ ни копейки своихъ денегъ и ничѣмъ не рискуя, *держатъ въ своихъ рукахъ важнѣйшую отрасль государственной дѣятельности* и, разстроивши

*) Упомянутая гарантия на завѣдомо разстроенной дорогѣ представляетъ одинъ изъ самыхъ яркихъ образцовъ неумѣренности концессионной клики. За нѣсколько дней до гарантии акція стоила среднимъ числомъ 40 р., а послѣ—100 р. Слѣд. владѣльцы акцій безъ всякаго труда увеличили свое состояніе на 250% на счетъ казны.

18-го апрѣля 1881 г. № 100-й

дороги на сколько могли, теперь снова обращаются къ правительству съ требованіемъ денегъ, денегъ и денегъ. Спрашивается: когда же будетъ конецъ?

Инженеръ А. Ф. Якубенко.