



РИФЫ

Н А

~~8582~~

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ

МОСКОВСКО-КУРСКОЙ, КУРСКО-ХАРЬКОВО-АЗОВСКОЙ, ДОНЕЦКОЙ,
ЛОЗОВО-СЕВАСТОПОЛЬСКОЙ, МОСКОВСКО-ЯРОСЛАВСКОЙ И ЯРО-
СЛАВСКО-ВОЛОГОДСКОЙ.

По матеріаламъ бывшей Московской Подкоммисіи для изслѣ-
дованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

МОСКВА.

Типо-литографія Н. С. Скворцова, Мясницкая, Юшковъ пер. д. № 185.

1881.

А 1196

ТАРИФЫ

НА

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ

МОСКОВСКО-КУРСКОЙ, КУРСКО-ХАРЬКОВО-АЗОВСКОЙ, ДОНЕЦКОЙ,
ДОЗОВО-СЕВАСТОПОЛЬСКОЙ, МОСКОВСКО-ЯРОСЛАВСКОЙ И ЯРО-
СЛАВСКО-ВОЛОГОДСКОЙ.

По матеріаламъ бывшей Московской Подкомиссіи для изслѣ-
дованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.



МОСКВА.

Типо-литографія Н. С. Скворцова, Мясницкая, Юшковъ пер. д. № 185.

1881

ТАРНЫ

И А

ЖЕЛЪЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ

МОСКОВО-КАРЕНСКОЙ, КАЗАНСКО-НИЖЕГОРСКОЙ, ДОБРО-УРАЛЬСКОЙ И ПРО-
ЧЕЛОВЕЧЕВСКОЙ, МОСКОВО-ВОЛОГОДСКОЙ.

27969

По матеріаламъ бывшаго Московскаго Подкомиссіона для наблю-
денія за желѣзнодорожною дѣлою въ Россіи.

Дозволено цензурою. Москва, 20-го марта 1881 года.

МОСКВА.

Таво-агитрофін Н. С. Олорлова, Мясникова, Юшкова пер. д. № 185.

1881

О Г Л А В Л Е Н І Е.

	<i>Стран.</i>
I. Тарифное дѣло по уставамъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Предѣльные тарифы. Пониженные предѣльные тарифы для нѣкоторыхъ предметовъ. Пониженіе предѣльныхъ тарифовъ при извѣстной высотѣ чистаго дохода. Порядокъ утвержденія тарифовъ	3— 8
II. Порядокъ составленія, измѣненія и оглашенія тарифовъ въ внутреннемъ и въ прямыхъ сообщеніяхъ.—Недостатки настоящаго порядка. Мѣры къ улучшенію	8—11
III. Нормальные или классификаціонные тарифы. А. Формальные недостатки. Различіе въ числѣ тарифныхъ разрядовъ.—Недостатки тарифной номенклатуры: а., неполнота; б. неясность и сбивчивость наименованій товаровъ.—Разницы въ распредѣленіи товаровъ по классамъ тарифа.—Неправильное изчисленіе разстояній.—Желаніе однообразной тарифной классификаціи. Возможныя мѣры для объединенія тарифовъ.	11—24
IV. Б. Несоотвѣтствіе тарифовъ съ цѣнностью товаровъ и его послѣдствія. Примѣры на дорогахъ Московско-Курской, Московско-Ярославской, Лозово-Севастопольской, Донецкой и Курско-Харьково-Азовской. Мѣры къ уменьшенію этого недостатка тарифовъ	25—34
V. Дифференціальные и спеціальные тарифы и рефакціи. 1. Дифференціальные тарифы. 2. Спеціальные тарифы 3. Пониженія въ извѣстное время года.—Различіе платы по тарифамъ нормальнымъ и пониженнымъ и его послѣдствія. 4. Пониженіе провозной платы въ пользу отдѣльныхъ отправителей (рефакціи). Примѣры на Лозово-Севастопольской дорогѣ. Вредныя послѣдствія рефакцій.	34—44
VI. Дополнительные сборы. Перечисленіе существующихъ сборовъ. Вліяніе этихъ сборовъ на стоимость перевозки. Желательныя мѣры по отношенію къ дополнительнымъ сборамъ	44—49
VII. Вліяніе тарифовъ на производство, торговлю и желѣзнодорожное движеніе. 1. Вліяніе тарифовъ на производство. Примѣръ Перекопской солепромышленности.—2. Вліяніе тарифовъ на условія потребленія.—3. Вліяніе тарифовъ на торговлю. Упадокъ Геническа и Александровска на Днѣпрѣ. Затрудненіе соперничества русскихъ товаровъ съ иностранными. Примѣръ съ желѣзомъ на Югѣ Россіи.—4. Вліяніе тарифовъ на размѣры движенія по желѣзнымъ дорогамъ. Невозможность перевозки нѣкоторыхъ грузовъ подъ вліяніемъ тарифовъ.—Вліяніе тарифовъ на условія соперничества путей сообщенія. а) Конкурен-	

ція другихъ желѣзныхъ дорогъ. б) Конкуренція водяныхъ путей. Водяное сообщеніе между Вологдой и Петербургомъ. Примѣръ перехода грузовъ съ водянаго пути на Ярославско-Вологодскую дорогу, вслѣдствіе удачнаго пониженія тарифовъ. Соперничество Дона и Волги съ Курско-Харьково-Азовскою дорогою. в) Конкуренція гужеваго провоза.—Соперничество на короткихъ разстояніяхъ. Подмосковныя дороги.—Конкуренція на большихъ разстояніяхъ. Примѣры на дорогахъ: Московско-Ярославской, Курско-Харьково-Азовской, Лозово-Севастопольской и Донецкой.—Польза участія представителей промышленности въ выработкѣ тарифовъ. Необходимость включать данныя о тарифныхъ распоряженіяхъ въ годовые отчеты Правленій 49—77

Приложеніе 1. Спеціальный тарифъ Одесско-Московского сообщенія. 78—80

Приложеніе 2. Спеціальный тарифъ Московско-Севастопольскаго сообщенія. 81—82

I. Тарифное дѣло по уставамъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Тарифное дѣло составляетъ одну изъ важнѣйшихъ сторонъ желѣзнодорожнаго хозяйства. Отъ свойствъ тарифныхъ распоряженій зависитъ какъ высота доходовъ дороги, такъ и судьба промышленности въ ея районѣ. Размѣръ провозной платы, при данныхъ цѣнахъ на рынкѣ потребленія, опредѣляетъ разстояніе, съ котораго товаръ можетъ подвозиться къ рынку, а при данномъ разстояніи устанавливаетъ цѣну товара на мѣстѣ производства. Пониженіе тарифа даетъ возможность подвозить къ рынку грузы изъ такихъ мѣстностей, для которыхъ этотъ рынокъ ранѣе былъ недоступенъ, а для мѣстъ, находившихся уже въ связи съ рынкомъ, повышаетъ рыночныя цѣны продуктовъ и, слѣдовательно, выгоды производителей. Наоборотъ, повышение тарифовъ иногда вовсе закрываетъ для товара извѣстный рынокъ, а во всякомъ случаѣ, при неизмѣняемости остальныхъ обстоятельствъ, уменьшаетъ прибыльность производства. Чѣмъ ниже торговая цѣнность товаровъ, чѣмъ значительнѣе разстояніе между мѣстами производства и потребленія грузовъ, тѣмъ могущественнѣе это вліяніе тарифовъ на размѣры сбыта, производства и потребленія, а слѣдовательно и самой перевозки грузовъ. Повышеніе тарифа на 5—10% можетъ пройти незамѣтно для фабрикаціи шелковыхъ тканей; но въ каменноугольномъ или соляномъ районѣ такой перемѣны достаточно для того, чтобы вызвать цѣлый переворотъ въ производствѣ. При перевозкѣ груза на 100 верстъ промышленность легче перенесетъ прибавку тарифа, нежели при отправкѣ на 1000 верстъ.

Русскимъ желѣзнымъ дорогамъ приходится имѣть дѣло преимущественно съ товарами малоцѣнными и притомъ отправляемыми на отдаленныя разстоянія. Хлѣбъ, топливо растительное и минеральное, строительные матеріалы, соль, — вотъ грузы, на которые приходится въ среднемъ выводѣ до $\frac{3}{4}$, а на нѣкоторыхъ

дорогахъ даже $\frac{9}{10}$ всего товарнаго движенія. Вслѣдствіе отдаленности мѣстъ производства отъ рынковъ, этимъ товарамъ приходится пробѣгать нерѣдко болѣе тысячи верстъ, прежде нежели они достигнутъ мѣстъ назначенія. Поэтому въ Россіи тарифныя распоряженія болѣе, нежели гдѣ-либо, отражаются на судьбахъ желѣзнодорожнаго и всего народнаго хозяйства.

Не смотря на тѣсную зависимость производства и потребленія товаровъ отъ высоты провозной платы, опредѣленіе этой платы находится у насъ почти всецѣло въ рукахъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Лишь въ рѣдкихъ случаяхъ желѣзной дорогѣ приходится испытывать соперничество другихъ средствъ сообщенія; обыкновенно же желѣзная дорога пользуется въ своемъ районѣ монополіей перевозки, и можетъ, поэтому, произвольно назначать цѣну за свои услуги. Публика, при настоящей организаціи желѣзнодорожнаго дѣла, лишена всякаго участія въ обсужденіи и выработкѣ тарифныхъ нормъ. Единственнымъ огражденіемъ интересовъ страны въ тарифномъ дѣлѣ служатъ назначенныя въ уставахъ желѣзнодорожныхъ Обществъ предѣльныя нормы провозной платы (максимальныя тарифы) и нѣкоторыя правила относительно порядка утвержденія тарифовъ. Однако, оба эти способа на практикѣ мало достигаютъ цѣли.

Предѣльные тарифы. Предѣльные тарифы на большей части русскихъ дорогъ, въ томъ числѣ и на линіяхъ, изслѣдованныхъ Московской Подкоммиссіей, обозначены въ уставахъ чрезъ ссылку на соотвѣтствующіе пункты устава Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденнаго въ 1861 году. Въ такой именно формѣ выражено положеніе о предѣльныхъ тарифахъ въ § 22 устава Общества Курско-Харьково-Азовской дороги, утвержденнаго въ 1869 году, въ § 22 устава Константиновской дороги, утвержденнаго въ 1870 году, въ § 36 устава Общества Лозово-Севастопольской дороги, утвержденнаго въ 1871 году, въ § 12 устава Донецкой дороги, утвержденнаго въ 1876 году. Въ уставѣ Московско-Ярославской дороги, утвержденномъ въ 1859 году, хотя нѣтъ прямой ссылки на уставъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, но назначенныя въ немъ (§ 7) предѣльныя нормы тождественны съ тѣми, которыя приняты для Главнаго Общества. Единственное исключеніе представляетъ находившаяся ранѣе въ казенномъ управленіи Московско-Курская дорога, по уставу которой (§ 21), утвержденному въ 1871 году,

„тарифная плата ни въ какомъ случаѣ не можетъ превышать „платы, взимаемой на этой дорогѣ во время передачи ея Обществу“.

Въ § 12 Устава Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, который во всемъ существенномъ составляетъ буквальную перепечатку изъ утвержденнаго 27 января 1857 года „Положенія объ основныхъ условіяхъ для устройства первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи“, назначены слѣдующія предѣльныя нормы тарифной платы: для пассажировъ—3 коп., $2\frac{1}{4}$ к. и $1\frac{1}{4}$ к. соответственно тремъ классамъ вагоновъ; для товаровъ большой скорости— $\frac{1}{6}$ коп. съ пуда и версты; для товаровъ малой скорости— $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{18}$ и $\frac{1}{24}$ коп. съ пуда и версты, смотря по родамъ товаровъ, перечисленныхъ въ § 12; для багажа— $\frac{1}{20}$ к. съ версты за каждые 10 фунтовъ сверхъ одного пуда, перевозимаго бесплатно; для скота крупнаго 3 к.,—мелкаго 1 к. и $\frac{1}{2}$ к. со штуки и версты.

Уже то обстоятельство, что перечисленные предѣльные тарифы назначены 24 года тому назадъ, въ такое время, когда въ нашей странѣ едва началось сооруженіе желѣзныхъ дорогъ и не существовало еще почти такого опыта относительно передвиженія по нимъ грузовъ, даетъ основаніе заключать о малой примѣнмости максимальныхъ тарифовъ русскихъ дорогъ къ настоящимъ условіямъ перевозки. Въ двадцатилѣтіе, протекшее со времени выработки тарифовъ Главнаго Общества, произошли столь крупныя перемѣны въ разстояніяхъ и направленіяхъ перевозки, равно какъ въ относительной цѣнности товаровъ, что тогдашнія тарифныя ставки для важнѣйшихъ отраслей перевозки потеряли теперь всякое практическое значеніе. Вліяніе предѣльныхъ тарифовъ въ настоящее время сказывается лишь на платѣ за перевозку пассажировъ, багажа, товаровъ большой скорости и перваго разряда товаровъ малой скорости: за эти роды перевозки желѣзныя дороги берутъ обыкновенно по предѣльному тарифу; и если бы такого тарифа въ уставѣ опредѣлено не было, то дѣйствительно взимаемая провозная плата была бы, по всей вѣроятности, еще выше. Но затѣмъ, что касается остальныхъ родовъ товаровъ малой скорости, то въ примѣненіи къ нимъ предѣльные тарифы потеряли всякое значеніе, такъ какъ желѣзныя дороги въ собственномъ интересѣ ни въ какомъ случаѣ не могутъ поднять провозной платы до размѣровъ, допускаемыхъ уставами. Желѣзнодорожное Правленіе, которое въ настоящее время назначило бы

за перевозку руды, строеваго лѣса, досокъ, желѣза, чугуна не въ дѣлѣ, тесанаго камня $\frac{1}{18}$ к., или за доставку дровъ, кирпича, мостоваго камня $\frac{1}{24}$ к. съ пуда и версты, какъ это допускается предѣльными тарифами, доказало бы тѣмъ самымъ очевидное незнакомство со свойствомъ и цѣнностью передвигаемыхъ товаровъ. Поэтому въ дѣйствительности подобныхъ тарифныхъ ставокъ не существуетъ.—На всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, кромѣ устанавливаемыхъ предѣльными тарифами трехъ разрядовъ платы за грузы малой скорости, существуетъ еще нѣсколько пониженныхъ разрядовъ, по которымъ перевозится большая часть товаровъ, какъ это видно изъ слѣдующихъ данныхъ, заимствованныхъ изъ отчетовъ Правленій:

	Перевезено грузовъ въ поѣздахъ малой скорости.	Въ томъ числѣ по тарифамъ ниже $\frac{1}{24}$ коп. съ версты.	Процентное отношеніе грузовъ низшихъ разрядовъ ко всей перевозкѣ.
Москов.-Ярославск. 1878	34.906.666	26.801.921	77%
Ярослав.-Вологодск. 1878	3.778.297	1.948.202	52%
Московско-Курская 1879	96.554.784	65.475.004	68%
Курско-Харьк.-Азов. 1879	72.329.665	41.041.791	57%
Лозово-Севастопол. 1878	20.701.877	17.445.969	84%
Донецкая. . . . 1879	13.996.707	13.353.652	95%

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что по тарифамъ низшихъ разрядовъ перевозится по дорогамъ, изслѣдованнымъ Подкоммиссіей, отъ $\frac{1}{2}$ до $\frac{9}{10}$ всѣхъ грузовъ.

Вѣроятно сознавая непригодность тарифовъ Главнаго Общества, правительство въ послѣднее время стало вводить въ уставы желѣзныхъ дорогъ нѣкоторыя новыя постановленія относительно предѣльной платы. Эти нововведенія заключаются, во-первыхъ, въ установленіи особыхъ пониженныхъ тарифовъ на нѣкоторые предметы перевозки и, во-вторыхъ, въ требованіи общаго уменьшенія провозной платы при извѣстной высотѣ чистаго дохода дороги.

Пониженные предѣльные тарифы для нѣкоторыхъ предметовъ. На дорогахъ, изслѣдованныхъ Московской Подкоммиссіей, определены согласно уставамъ пониженные тарифы для слѣдующихъ родовъ грузовъ: на Московско-Курской дорогѣ—для хлѣба въ зернѣ и соли $\frac{1}{30}$ коп., для минеральнаго топлива и удобритель-

ныхъ туковъ $\frac{1}{60}$ к. съ версты и пуда (§ 21 устава); на Лозово-Севастопольской дорогѣ—для соли $\frac{1}{45}$ коп., для минеральнаго топлива и удобрительныхъ туковъ $\frac{1}{65}$ коп.; на Карабановской вѣтви Московско-Ярославской дороги—для минеральнаго топлива $\frac{1}{65}$ коп.; на Донецкой дорогѣ—для соли и удобрительныхъ туковъ $\frac{1}{45}$ коп., для минеральнаго топлива $\frac{1}{55}$ коп. съ версты и пуда (§ 14 устава). Въ уставахъ дорогъ Московско-Ярославской, Курско-Харьковско-Азовской и Константиновской, хотя на двухъ послѣднихъ минеральное топливо составляетъ главный предметъ перевозки, никакихъ пониженныхъ предѣльныхъ тарифовъ для малоцѣнныхъ грузовъ не назначено. На Курско-Харьковско-Азовской дорогѣ съ 1876 года былъ установленъ распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія тарифъ на каменный уголь въ $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда и версты; но Правленіе этой дороги, хотя и примѣняетъ означенный тарифъ, тѣмъ не менѣе до сихъ поръ оспариваетъ его правомѣрность.

Пониженіе предѣльныхъ тарифовъ при известной высотѣ чистаго дохода. Кромѣ пониженія предѣльныхъ тарифовъ на известные предметы, по уставамъ нѣкоторыхъ Обществъ, правительство предоставило себѣ право понизить всѣ предѣльные тарифы, какъ скоро чистый доходъ Общества достигнетъ известной нормы, опредѣленной на Московско-Ярославской дорогѣ въ 50% а на всѣхъ остальныхъ въ 15%. Это требованіе въ уставахъ выражается обыкновенно въ слѣдующихъ словахъ: «когда чистый доходъ на акціи достигнетъ 15%, то правительство предоставляетъ себѣ право потребовать отъ Общества *соразмѣрнаго* пониженія провозной платы по дорогѣ». —Формулированное такимъ образомъ правило исключаетъ въ дѣйствительности всякую надежду на исправленіе максимальныхъ тарифовъ въ будущемъ. Большая часть дорогъ еще слишкомъ долго не будетъ приносить 15%-наго дивиденда на акціи, а 50%-наго чистаго дохода, какъ назначено въ уставѣ Московско-Ярославской дороги, едва-ли придется дожидаться до истеченія концессионнаго срока. Но даже съ того момента, когда акціи начнутъ давать 15% дохода, правительство будетъ вправѣ произвести лишь ничтожную перемену въ тарифныхъ нормахъ. По буквальному смыслу фразы о соразмѣрномъ пониженіи, предѣльные тарифы могутъ быть уменьшены правительствомъ не болѣе какъ на 15% противъ прежняго размѣра. Это пониженіе настолько незначительно, что, даже

осуществившись въ настоящее время, оно для большей части перевозимыхъ товаровъ не имѣло бы никакого практическаго значенія. Болѣе дѣйствительнымъ представляется условіе, включенное въ уставъ Донецкой дороги (§ 12), по которому правительство предоставляетъ себѣ право пересматривать и измѣнять высшій предѣлъ платы чрезъ каждыя пять лѣтъ; но такое условіе не вошло ни въ одинъ изъ прочихъ уставовъ.

Порядокъ утвержденія тарифовъ. Сверхъ указанныхъ правилъ, во всѣхъ уставахъ находится требованіе, чтобы проекты поверстнаго тарифа, равно какъ платы за дополнительные сборы (нагрузку и выгрузку и т. п.) представлялись на разсмотрѣніе и утвержденіе Министра Путей Сообщенія. Но какой смыслъ имѣетъ это разсмотрѣніе, — въ уставахъ точно не опредѣляется. Такъ какъ желѣзнодорожныя Общества въ силу уставовъ имѣютъ право взимать плату въ какомъ угодно размѣрѣ, лишь бы не выше предѣльнаго; то разсмотрѣніе тарифовъ въ Министерствѣ сводится къ свѣркѣ назначенныхъ ставокъ съ предѣльными, т.-е. къ чистой формальности.

Такимъ образомъ ни опредѣленные въ уставахъ максимальные тарифы, ни правила относительно утвержденія Министерствомъ проектовъ провозной платы не ограничиваютъ въ дѣйствительности простора желѣзнодорожныхъ Обществъ въ установленіи тарифныхъ нормъ для большей части товарнаго движенія. Правленія желѣзнодорожныхъ Обществъ, равно какъ съѣзды представителей желѣзныхъ дорогъ, по своему усмотрѣнію назначаютъ, передѣлываютъ и отмѣняютъ провозную плату. Какъ сложилось при такихъ условіяхъ тарифное дѣло, какіе недостатки въ настоящемъ его устройствѣ заявлены Подкоммиссіи и замѣчены ею самою, — это будетъ изложено въ послѣдующихъ частяхъ доклада.

II. Порядокъ составленія, измѣненія и оглашенія тарифовъ.

Изъ отвѣтовъ, представленныхъ Подкоммиссіи Правленіями желѣзныхъ дорогъ, видно, что тарифы въ внутреннемъ сообщеніи назначаются Правленіями. О всякой перемѣнѣ тарифа, согласно циркуляру техническо-инспекторскаго департамента отъ 7 іюля 1879 г. за №

6265, не менѣе какъ за мѣсяць производится публикація въ установленныхъ правительствомъ изданіяхъ, а по К.-Х.-Азовской дорогѣ, сверхъ того, вывѣшивается на станціяхъ объявленіе. Назначеніе провозной платы производится иногда на срокъ, а чаще безъ обозначенія срока— „впредь до публикаціи объ отмѣнѣ“. Правленіе Московско-Курской дороги заявило въ своихъ отвѣтахъ, (отд. XV п. 6) что „со времени введенія въ дѣйствіе упомянутаго выше циркуляра о заблаговременномъ сообщеніи перемѣнъ въ тарифахъ, оно при каждомъ пониженіи тарифа не опредѣляетъ заранее срока его дѣйствія, оставляя за собою право снова высить тарифы въ границахъ первоначально-установленнаго предѣла во всякое время, при условіи заблаговременнаго предупрежденія“.

По *прямымъ сообщеніямъ* назначеніе и измѣненіе тарифовъ, кромѣ Правленій, производятся еще желѣзнодорожными сѣздами (Конв. III груп. изд. 1879 г. Отд. I. § 7), которые рѣшаютъ дѣла о тарифахъ по единогласному постановленію представителей всѣхъ заинтересованныхъ дорогъ. (§ 9 и 10). Тарифы каждой изъ отдѣльныхъ дорогъ группы должны доставляться предсѣдателю сѣзда въ опредѣленномъ конвенціею количествѣ экземпляровъ. При расчетахъ причитающихся дорогамъ платежей, признаются обязательными лишь тарифы, сообщенные такимъ порядкомъ. Затѣмъ, о всѣхъ послѣдующихъ перемѣнахъ тарифовъ Правленія дорогъ, входящихъ въ группу, должны сообщать предсѣдателю сѣзда, который публикуетъ о сообщенныхъ измѣненіяхъ въ ближайшемъ номерѣ циркуляра дорогъ III группы. Спустя 15 дней со дня выхода номера съ такой публикаціей, сдѣланное измѣненіе въ тарифѣ становится обязательнымъ для всѣхъ станцій договорившихся дорогъ, кромѣ случаевъ, когда въ публикаціи срокъ введенія тарифа назначенъ позже. Изъ этихъ публикацій предсѣдатель сѣзда составляетъ два раза въ годъ сводъ измѣненій въ тарифахъ и сообщаетъ такой сводъ каждой изъ дорогъ группы. (Конв. § 15). Каждая изъ дорогъ, независимо отъ объявленій въ циркулярѣ, публикуетъ объ измѣненіяхъ тарифа, для свѣдѣнія отправителей, въ одной изъ газетъ обѣихъ столицъ (§ 15 прим. 3).

Изложенный порядокъ составленія и оповѣщенія тарифомъ вызываетъ жалобы товарохозяевъ. Отправители товаровъ въ Ростовѣ на Дону (заявл. № 256) указывали Подкоммиссіи на неудобства обычнаго назначенія специальныхъ тарифовъ не на срокъ, а впродъ «до публикаціи объ отмѣнѣ.» Такія условныя пониженія лишаютъ возможности строить правильные торговые расчеты.

Но особенное неудовольствіе лицъ, пользующихся дорогами, возбуждаютъ принятыя способы извѣщеній о перемѣнахъ тарифовъ. Эти перемѣны сообщаются по станціямъ въ служебныхъ циркулярахъ, которыхъ набирается такая масса, что въ ней часто запутываются сами станціонные агенты. (Заявл. № 256). Кромѣ того сообщеніе тарифныхъ перемѣнъ по станціямъ производится слишкомъ поздно, вслѣдствіе чего прежніе тарифы примѣняются иногда долгое время послѣ ихъ отмѣны. (Пут.ж. Курскъ стр. 37, Вологда стр. 91, Севастополь стр. 271). Такъ какъ притомъ тарифы, въ особенности другихъ дорогъ, не всегда продаются на станціяхъ (Пут. ж. стр. 37, 91), то отправителямъ крайне мудрено знакомиться съ перемѣнами провозной платы и провѣрять расчеты станціонныхъ агентовъ. Все это естественно ведетъ къ переборамъ, составляющимъ предметъ повсемѣстныхъ жалобъ. Какое вліяніе имѣетъ на переборы эта причина, видно изъ слѣдующихъ двухъ заявленныхъ Подкоммиссіи характерныхъ фактовъ. Въ Севастополѣ было сообщено Подкоммиссіи, что на станціяхъ Курско-Харьково-Азовской дороги Борки и Алексѣевка, при отправкѣ хлѣба на Лозово-Севастопольскую дорогу, въ періодъ разѣздовъ Подкоммиссіи, взымали провозную плату по $\frac{1}{30}$ коп., хотя эта плата два года какъ отмѣнена. (Пут. ж. 271). Въ Вологдѣ купецъ Волковъ, одинъ изъ крупнѣйшихъ участниковъ въ торговлѣ колониальными товарами съ Сѣвернымъ краемъ, года три получалъ сахаръ съ Курско-Кіевской дороги по нормальному тарифу, послѣ того какъ былъ установленъ пониженный спеціальныи тарифъ, вслѣдствіе чего ему сразу пришлось предъявить къ дорогѣ огромное требованіе о возвратѣ перебора.

Другимъ послѣдствіемъ изображеннаго состоянія свѣдѣній о тарифахъ служитъ неизвѣстность, сколько возьмутъ за перевозку, затрудняющая расчеты. Г. Фелькнеръ, славяносербскій углепромышленникъ (№ 345) заявляетъ, что при отправленіи имъ угля со станціи Бѣлая въ Екатеринославъ, въ продолженіе 22 мѣсяцевъ выдали половину расчетныхъ листовъ съ обозначеніемъ цѣнъ перевозки по 34 р. 69 к. съ вагона; другая часть содержала цѣну—36 р. 37 к.; въ Екатеринославѣ дали справку 36 р. 07 к. съ вагона; въ дѣйствительности же взыскивали нѣкоторое время 38 р. 93 к., потомъ 41 р. 93 коп., затѣмъ 49 р. 07 коп. Шестъ различныхъ цѣнъ въ два мѣсяца и разница между ними для разстоянія въ 374 версты, достигаетъ почти 15 р. на вагонъ, или $2\frac{1}{2}$ коп. на пудъ. «Какъ,» спрашиваетъ г. Фелькнеръ, «назна-

чить цѣну подряда, когда весь барышъ углепромышленника не превышаетъ часто копѣйки въ пудѣ?»

Нельзя не согласиться съ тѣмъ, что трудность ознакомленія съ тарифами представляетъ существенное неудобство для торговли, порождающее путаницу въ коммерческихъ расчетахъ, произволь желѣзнодорожныхъ агентовъ, равно какъ безчисленные споры, жалобы и переписку по переборамъ. Желѣзныя дороги почти ничего не сдѣлали для устраненія этого неудобства, которое вредитъ не только товарохозяевамъ, но и самимъ дорогамъ, вызывая необходимость лишней затраты труда на станціонные расчеты, на контроль и переписку. Между тѣмъ придать большую гласность тарифамъ дѣло не трудное. Для этого стоило бы только обязательно публиковать о всѣхъ перемѣнахъ въ одномъ какомъ-нибудь журналѣ, доступномъ по цѣнѣ большинству отправителей, и затѣмъ чаще издавать своды тарифовъ, которые и продавать на каждой станціи желающимъ. Сверхъ того станціи прямого сообщенія должны имѣть въ запасѣ и продавать желающимъ, независимо отъ тарифовъ своей дороги, также тарифные сборники всѣхъ дорогъ, на которыя принимаются грузы. Такъ какъ однако, даже при выполненіи этого условія, отправителямъ мудрено разобраться въ массѣ разнообразныхъ тарифныхъ книжекъ и безчисленныхъ къ нимъ дополненій, то, въ видахъ удобства публики, было бы полезно, по примѣру германскихъ дорогъ, публиковать, хотя бы разъ въ годъ, сводъ всѣхъ дѣйствующихъ на желѣзныхъ дорогахъ тарифовъ. Если бы составленіе такихъ сводовъ по цѣлой русской сѣти представилось на первое время затруднительнымъ, то можно было бы рекомендовать хотя бы своды по дорогамъ одной группы, изданіе которыхъ могло бы быть возложено на конторы желѣзнодорожныхъ съѣздовъ.

III. Нормальные или классификаціонные тарифы.

A. Формальные недостатки.

Для обозначенія тарифныхъ ставокъ въ товарной перевозкѣ употребляются на нашихъ дорогахъ двѣ системы. Господствующій способъ состоитъ въ томъ, что устанавливается нѣсколько рядовъ провозной платы и затѣмъ всѣ перевозимые товары рас-

предѣляются по этимъ разрядамъ. Такой приѣмъ опредѣленія тарифной платы освященъ требованіями уставовъ, въ которыхъ обыкновенно говорится, что „плата, взимаемая за перевозку, должна быть распределена по классамъ пассажировъ и разрядамъ клади“. Соотвѣтственно съ этимъ требованіемъ и предѣльные тарифы обозначены въ уставахъ по классамъ. Такъ въ уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, послужившаго образцомъ для всѣхъ позднѣйшихъ дорогъ, товарные тарифы распределены на три класса, по которымъ затѣмъ и разнесены всѣ товары, упоминаемые въ приложенной къ уставу номенклатурѣ. Такой способъ обозначенія принятъ на всѣхъ дорогахъ по отношенію къ такъ называемымъ нормальнымъ тарифамъ, примѣняемымъ преимущественно къ перевозкамъ внутренняго сообщенія. Но въ прямыхъ сообщеніяхъ классификаціонная система во многихъ случаяхъ нарушается; здѣсь часто устанавливаются спеціальныя тарифныя ставки для каждаго отдѣльнаго товара и разстоянія. Чѣмъ далѣе идетъ развитіе прямыхъ сообщеній, тѣмъ болѣе развивается система спеціальныхъ тарифовъ, такъ что на нѣкоторыхъ дорогахъ нормальные тарифы имѣютъ въ настоящее время лишь второстепенное значеніе.

Классификаціонная система тарифовъ представлялась бы самымъ совершеннымъ по простотѣ и ясности способомъ обозначенія провозной платы, если бы при ней были соблюдены три условія: во-первыхъ, если бы на всѣхъ дорогахъ существовало одинаковое число классовъ съ одними и тѣми же тарифными ставками для каждаго класса; во-вторыхъ, если бы всѣ перевозимые товары были однообразно распределены по классамъ; въ третьихъ, если бы номенклатура товаровъ не заключала въ себѣ пробѣловъ. При соблюденіи этихъ условій, каждому отправителю стоило бы отыскать въ номенклатурѣ названіе товара, и онъ тотчасъ узналъ бы его разрядъ по тарифу; помноживъ затѣмъ тарифную ставку на число верстъ перевозки, онъ безъ труда вычислилъ бы сумму провозной платы. Но къ сожалѣнію, классификаціонные тарифы нашихъ дорогъ не удовлетворяютъ ни одному изъ названныхъ условій.

Различіе въ числѣ тарифныхъ разрядовъ. Хотя предѣльными тарифами назначены для товарной перевозки всего три класса по $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{18}$ и $\frac{1}{24}$ коп. съ версты и пуда; но на самомъ дѣлѣ желѣзныя дороги имѣютъ большее, и притомъ неодинаковое, число

разрядовъ нормальныхъ товарныхъ тарифовъ, какъ это видно изъ слѣдующаго сопоставленія классовъ, существующихъ на дорогахъ, изслѣдованныхъ Подкомиссiею.

	Нормальные классы.					Повиженные классы.					
	I	II	III	IV	V						
Московско-Яросл.	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{18}$	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{40}$						
Лозово-Севастопол.	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{18}$	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{36}$						
Московско-Курская	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{20}$	$\frac{1}{25}$	$\frac{1}{50}$							
Донецкая	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{18}$	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{36}$	»	»	»	$\frac{1}{45}$	»	$\frac{1}{55}$
Курск.-Хар.-Азов..	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{18}$	$\frac{1}{24}$	»	»	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{36}$	$\frac{1}{40}$	$\frac{1}{45}$	$\frac{1}{50}$	$\frac{1}{65}$

полными вагонами.

Такимъ образомъ каждая изъ дорогъ, кромѣ трехъ упоминаемыхъ въ уставахъ классовъ товарнаго тарифа, допускаетъ большее или меньшее число разрядовъ съ различными ставками. Не предусмотрѣнные уставами низшіе классы тарифа отличаются особеннымъ разнообразіемъ. Такъ IV классъ, обыкновенно таксиремый по $\frac{1}{30}$ коп., на Московско-Курской платитъ $\frac{1}{50}$ коп.; между III разрядомъ по $\frac{1}{24}$ коп. и IV разрядомъ по $\frac{1}{50}$ коп. на этой дорогѣ нѣтъ никакихъ промежуточныхъ тарифныхъ платъ. Курскіе торговцы указывали на неудобство столь крупнаго различія въ платѣ двухъ смежныхъ тарифныхъ классовъ (Пут. ж. 37). Справедливо, напримѣръ, брать съ муки, какъ съ обработаннаго товара, нѣсколько высшую провозную плату, нежели съ хлѣба въ зернѣ; но когда, какъ на Московско-Курской дорогѣ, мука таксируется вдвое выше нежели зерновой хлѣбъ, то такая разница становится несоразмѣрною съ относительною стоимостью муки и зерна, и поощряя вывозъ зерна, тормозитъ мѣстное мукомольное производство.—Во избѣжаніе подобныхъ неудобствъ, было бы желательно, чтобы тарифныя ставки понижались отъ одного класса до другаго въ извѣстной постепенности, примѣромъ которой можетъ служить градація, принятая въ предѣльныхъ тарифахъ.

Недостатки тарифной номенклатуры. При классификаціонныхъ тарифахъ неизбѣжнымъ требованіемъ является перечисленіе товаровъ, съ указаніемъ, по какимъ тарифнымъ классамъ они перевозятся. Такія номенклатуры находятся въ тарифныхъ книжкахъ всѣхъ дорогъ, изслѣдованныхъ Подкомиссiею. Но внимательное изученіе этихъ номенклатуръ приводитъ къ заключенію, что онѣ

страдаютъ существенными недостатками, свидѣтельствующими о маломъ вниманіи Правленій къ этому важному предмету.

а) Неполнота номенклатуръ. Первый недостатокъ существующихъ номенклатуръ заключается въ ихъ неполнотѣ; множество товаровъ въ нихъ иногда вовсе не бывають поименованы. Насколько тарифныя номенклатуры и въ неполнотѣ своей разнообразны, — видно изъ слѣдующаго сравненія. Курско-Кіевская дорога имѣетъ въ своей номенклатурѣ до 2,400 статей или наименованій товаровъ, Московско-Курская—409, Московско-Ярославская и Ярославско-Вологодская—1,312, Курско-Харьково-Азовская—712, Лозово-Севастопольская—812, Константиновская—598, Николаевская—1,209, Ряжско-Вяземская—768, Ряжско-Моршанская—574, Риго-Динабургская—597, Ливенская—613, Оренбургская—2,029, Московско-Нижегородская—1,723, Московско-Брестская—786, Югозападные дороги—796, Тамбовско-Козловская—1,432, Тамбовско-Саратовская—1,277, Московско-Рязанская—1,329, Рязанско-Козловская—1,469, Козлово-Воронежско-Ростовская—906, Грязе-Царицынская—1,262, Ростово-Владикавказская—947, Орловско-Грязская—906, Ландварово-Роменская—1,138, Балтійская—592 и т. д.

Послѣдствіемъ неполноты тарифныхъ номенклатуръ являются недоразумѣнія и пререканія между товароотправителями и агентами желѣзныхъ дорогъ, ибо въ тѣхъ случаяхъ, когда предъявленный къ отправкѣ товаръ оказывается не поименованнымъ въ тарифѣ, таковой классифицируется уже начальникомъ станціи или другимъ замѣняющимъ его служащимъ дороги по своему личному усмотрѣнію, или вѣрнѣе, произволу, при чемъ, во избѣжаніе отвѣтственности за недоборъ, товары относятся къ высшимъ разрядамъ. Въ Тулѣ было заявлено Подкомиссіи, что при неопредѣленности тарифа послѣдній опредѣляется начальникомъ станціи, или товаръ относится къ 1-му разряду. Въ Ростовѣ было заявлено что всѣ неклассифицированные товары отправляются по 1 разряду.

Существенная невыгода для товароотправителей, происходящая отъ неполноты товарныхъ классификацій, заключается въ томъ, что во всѣхъ почти тарифахъ желѣзныхъ дорогъ товары особенно поименованные отнесены къ 1 разряду; слѣдовательно, чѣмъ менѣе классифицировано товаровъ, или чѣмъ менѣе полна номенклатура товаровъ, тѣмъ выгоднѣе для дороги, такъ какъ всѣ товары непоименованные поступаютъ въ 1-й разрядъ. При такомъ условіи желѣзныя дороги ничѣмъ конечно не побужда-

ются къ пересмотру своихъ тарифовъ и пополненію товарныхъ классификацій. Если бы, — что было бы весьма желательно, — всѣ непоименованные товары были отнесены къ 3 или 4 разряду, тогда собственный интересъ желѣзныхъ дорогъ вызывалъ бы ихъ къ пополненію товарныхъ номенклатуръ въ своихъ тарифахъ.

Нужно впрочемъ замѣтить, что Правленія желѣзныхъ дорогъ сами иногда сознаютъ неудобство неполныхъ номенклатуръ. Такъ Правленіе Московско-Курской дороги въ представленныхъ отвѣтахъ по XV отдѣлу программы пишетъ: „Классификація, имѣющаяся при тарифѣ, составлена во время казеннаго управленія и по своей неполнотѣ вызывала и продолжаетъ вызывать недоразумѣнія со стороны отправителей. Правленіе Общества составило въ 1872 г., на основаніи указаній опыта, новую, болѣе подробную классификацію и препроводило ее на утвержденіе въ техническо-инспекторскій комитетъ; но комитетъ сообщилъ, что классификація товаровъ по Московско-Курской дорогѣ разсматривается совмѣстно съ общей классификаціей товаровъ, перевозимыхъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, для разработки которой учреждена особая коммиссія, и что возложенный на эту коммиссію трудъ, по сложности и обширности работы, потребуетъ еще не малаго времени. Такимъ образомъ классификація товаровъ до сего времени остается въ прежнемъ неудовлетворительномъ состояніи и продолжаетъ быть источникомъ недоразумѣній и нареканій со стороны товаротправителей.“

б) *Неясность и сбивчивость наименованій товаровъ.* Другой недостатокъ тарифныхъ номенклатуръ — неясность и сбивчивость товарныхъ наименованій. Составляемая обыкновенно лицами, мало свѣдущими въ товаровѣдѣніи, и притомъ небрежно, эти номенклатуры сплошь и рядомъ относятъ къ разнымъ классамъ одинъ и тотъ же товаръ, или же признаютъ за однородные такіе предметы, которые различаются и по свойствамъ и по цѣнности, или, наконецъ, вводятъ столь широкія и неопредѣленные наименованія товаровъ, что агентамъ представляется возможность подводить подъ нихъ то тѣ, то другіе предметы. Вотъ нѣкоторые примѣры для каждаго изъ указанныхъ недостатковъ.

Въ тарифахъ *Московско-Ярославской и Ярославско-Вологодской* дорогъ дерево кипарисное, красное, палисандровое, пальмовое и друг., въ доскахъ, полѣньяхъ и чуркахъ, отнесено къ 3 и 4 разряду, а лѣсъ иностранный (вышепоименованное дерево то-

же иностранное) для рѣзной, столярной и токарной работы, въ полѣньяхъ и чуркахъ, — ко 2 разряду. — Пряжа бумажная причислена ко 2 разряду, а свѣтильня, таже бумажная пряжа, къ 1 разряду.

По Вологодской дорогѣ огарки кислотные отнесены ко 2 разряду, а огарки селитренные къ 3-му, тогда какъ это одинъ и тотъ-же матеріаль.

По Московско-Ярославской дорогѣ соль англійская отнесена къ 5 разряду, а Глауберова къ 3-му, тогда какъ это одинъ и тотъ-же товаръ, имѣющій одинаковую цѣну, съ разницею только въ томъ, что первая имѣетъ мелкій кристалъ, а послѣдняя крупный. — Въ тарифѣ упомянутой дороги въ статьѣ 699 сказано: «мѣдянка—синій купоросъ». Дорога, какъ видно, считаетъ мѣдянку и синій купоросъ за одинъ товаръ; между тѣмъ это два различныхъ товара, имѣющихъ значительную разницу въ цѣнѣ: мѣдянка стоитъ отъ 17 до 24 рубл. пудъ, купоросъ синій—отъ 3¹/₂ до 4¹/₂ рублей, т. е. въ 5—6 разъ дешевле, но дорога, признавая ихъ за одинъ товаръ, отнесла къ одному разряду. Точно также «крапъ-гарансинъ» дорога считаетъ за одинъ товаръ; но крапъ есть тертый корень марены, стоящій отъ 4 до 5 руб. пудъ, а гарансинъ—экстрактъ, добываемый изъ крапа, посредствомъ химической его обработки, и стоитъ отъ 13 до 18 рублей пудъ; между тѣмъ тотъ и другой отнесены ко 1 разряду.

По тарифу Ярославско-Вологодской дороги на 48 стр., въ статьѣ овощи огородные, рѣпа отнесена къ 3 разряду, а на 56 страницѣ та же рѣпа отнесена къ 4 разряду.

Въ тарифѣ *Московско-Курской* дороги, какъ заявлено было тульскими торговцами (№ 86), бревна отнесены къ 4 разряду, а дерево (березовое, дубовое, липовое и т. д.) къ 3 разряду, вслѣдствіе чего станціонные агенты имѣютъ возможность причислять лѣсной матеріаль то къ тому, то къ другому классу. — На той же дорогѣ соль химическая отнесена ко 2 разряду, а москательный товаръ ко 3-му, тогда какъ въ числѣ москательныхъ товаровъ весьма много химическихъ солей. Купоросъ, тоже химическая соль, отнесена къ 4 разряду. — Ракеты на Московско-Курской дорогѣ отнесены къ 2 разряду, а зажигательныя спички къ 3-му; между тѣмъ въ томъ-же тарифѣ, на страницѣ 24 и 25, подъ рубрикою «вещества опасныя» поименованы фейерверки и зажигательныя спички, и провозная плата съ нихъ опредѣлена по 0,16 коп. съ пуда и версты, т. е. по 1-му разряду вдвое.

На *Курско-Харьково-Азовской дороге* дерево красильное отнесено къ 1 разряду, а сандалъ, тоже красильное дерево, ко 2-му. Крупа перловая ко 2-му, а ячная, та же перловая, къ 3-му, а повагонно даже къ 4-му разряду.

На *Лозово-Севастопольской дороге* кукуруза отнесена къ 4-му, а маисъ, таже кукуруза, ко 2-му разр.—Сѣмя конопляное, горчичное, маковое, подсолнечное, сурѣпное отнесено къ 3-му, льняное къ 4-му и тутъ же сѣмя масличное ко 2-му разр.— Крупа ячменная отнесена къ 4-му разр., а перловая, та же ячменная, ко 2-му.—Селитра и селитроокислый натръ, поименованный въ тарифѣ подъ буквою С., отнесены къ 3-му разр., а натръ селитро-кислый, поименованный подъ буквою Н., къ 1-му разр.—Нить помещена въ 1-мъ разрядѣ, а ушивка, та же нить—въ 3-мъ.—Смола въ 3-мъ разрядѣ, а канифоль—та же смола, стоящая въ Одессѣ 1 р. 20 к. за пудъ, — въ 1 разр. (Заявл. въ Екатеринославѣ. Пут. жур. стр. 212).

На *Константиновской дороге* деревянные издѣлія, плотничныя работы отнесены къ 2-му разр., а деревянные издѣлія разныя къ 1-му.—Стеклянная посуда и стеклянныя издѣлія упакованныя — къ 1-му разряду, а не упакованныя—ко 2-му.

На *Донецкой дороге* ветчина отнесена къ 1-му разряду, а свинина копченая—ко 2-му.—Натръ всякій отнесенъ ко 2-му разр., а повагонно къ 3-му, а соль англійская (натръ сѣрноокислый) къ 1-му.—Огарки кислотныя (кислый сѣрноокислый натръ) поименованы въ статьѣ подъ рубрикой «камни не въ дѣлѣ и въ отдѣлкѣ» и отнесены къ 4-му разряду.

Подобная сбивчивость наименованій естественно ведетъ къ недоразумѣніямъ и произволу агентовъ, въ чемъ можетъ убѣдить слѣдующій фактъ. Во время объѣзда дороги Подкомиссіей, на станціи Славянскъ Курско-Харьк.-Азовской дороги, къ ней обратился г. Вержбицкій съ заявленіемъ о неправильномъ возвышеніи провозной платы за перевозимыя имъ дрова съ $\frac{1}{36}$ до $\frac{1}{30}$ к. Изъ распросовъ станціонныхъ агентовъ выяснилось, что г. Вержбицкій отправляетъ 3-хъ-аршинныя дубовыя, липовыя и ясеновыя полѣнья, которыя могутъ идти и на отопленіе и на подпорки для каменно-угольныхъ шахтъ. Эти полѣнья отправлялись обыкновенно начальникомъ станціи, какъ дрова, по тарифу $\frac{1}{36}$ к.; но затѣмъ контролеръ дороги призналъ такую таксировку неправильною и причисливъ полѣнья къ лѣснымъ матеріаламъ, предписалъ взимать за нихъ впродъ по $\frac{1}{30}$ к. Такъ какъ внѣшнихъ признаковъ, по ко-

торымъ можно было бы различить дрова отъ лѣсныхъ матеріаловъ, въ тарифахъ не указано, то спорившія стороны вынуждены были сослаться на употребленіе, какое дѣлается изъ отправляемыхъ Вержбицкимъ матеріаловъ, при чемъ оказалось, что на Югѣ дрова обыкновенно продаются трехъ-аршинными полѣньями, которыя могутъ идти какъ для отопленія такъ и для подпорокъ. Такимъ образомъ, вопросъ остался нерѣшеннымъ, единственно вслѣдствіе неясности наименованій.

Въ докладной запискѣ московскихъ товаротправителей (№ 66) приведено еще нѣсколько примѣровъ произвола агентовъ, къ которому приводитъ сбивчивость номенклатуры. Къ числу мануфактурныхъ товаровъ нерѣдко относятъ простой бумажный холстъ. Названіе «фрукты» и «ягоды» безъ опредѣленія, что именно подразумѣется подъ этимъ названіемъ, ведетъ къ тому, что, наприм., при отправкѣ чернослива изъ Кишинева въ Москву, станція отправленія рассчитывала стоимость доставки, относя черносливъ къ разряду «ягодъ», въ 390 р., а станція назначенія «Москва» Московско-Курской дороги, причисляя черносливъ къ «фруктамъ», брала съ получателя 516 руб.

Разницы въ распредѣленіи товаровъ по классамъ тарифа. Недостатки нашихъ классификаціонныхъ тарифовъ увеличиваются различіемъ взглядовъ желѣзныхъ дорогъ при распредѣленіи грузовъ по разрядамъ тарифа. Каждая дорога разноситъ товары по классамъ тарифа по своему усмотрѣнію, вслѣдствіе чего на нѣсколькихъ, часто смежныхъ, дорогахъ одинъ и тотъ же товаръ причисляется къ разнымъ разрядамъ. Подкомиссіи было заявлено множество примѣровъ подобнаго неравенства, иногда съ указаніемъ происходящихъ отъ него послѣдствій.

Крапивенскій купецъ Юдинъ въ заявленіи № 53 сообщаетъ, что за картофельную патуку и деревянные гвозди на Московско-Курской дорогѣ берутъ по 3 разряду, а на Курско-Харьково-Азовской по 2 разряду.—Владѣльцы машиностроительнаго склада бр. Орбекъ въ заявленіи (№ 428) указываютъ, что земледѣльческія орудія относятся на однихъ дорогахъ къ 1-му, на другихъ ко 2-му, на иныхъ къ 3-му разряду.—По заявленію Ростовскихъ на Дону торговцевъ, свѣчи перевозятся на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ по 1-му разряду, на Московско-Курской по 3-му; шерсть: на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ, грязная по 2 му разряду, а мытая по 1-му, на Московско-Курской всякая

шерсть по 2-му разряду; между тѣмъ на смежной Харьковско-Николаевской дорогѣ грязная шерсть отнесена къ 3-му разряду, а мытая ко 2-му.

Какое вліяніе можетъ имѣть подобное различіе тарифовъ, выяснено въ заявленіи Харьковскаго Биржеваго Комитета (№ 233). «Курско-Харьково-Азовская желѣзная дорога беретъ плату за перевозку сахара до собственныя станціи по 1-му и 2-му разряду; между тѣмъ, дороги Курско-Кіевская, Курско-Московская, Лозово-Севастопольская, Харьковско-Николаевская, Кіево-Брестская, Одесская и многія другія перевозятъ сахаръ по 3-му разряду. Курско-Харьково-Азовская желѣзная дорога взимаетъ по 3-му разряду лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда сахаръ бываетъ направляемъ прямымъ сообщеніемъ въ Саратовъ, Царицынъ, Урюпино, Сызрань, Воронежъ, Кузнецкъ, Ртищево и Кирсановъ. Такое разногласіе Азовской желѣзной дороги съ основаніями, принятыми уже для тарифа съ сахара почти на всѣхъ другихъ дорогахъ, даетъ ложное направленіе торговлѣ сахаромъ изъ Харькова, и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ торговлю этимъ продуктомъ дѣлаетъ невозможною, какъ напр., въ Ростовѣ, за Ростовомъ, на Кавказѣ и въ Крыму, куда съ меньшею платою за провозъ, вступаетъ сахаръ изъ пунктовъ болѣе удаленныхъ, чѣмъ Харьковъ. Отъ этой главнымъ образомъ, причины, торговля Харькова сахаромъ въ названныхъ мѣстахъ не увеличилась съ открытіемъ Азовской дороги, а уменьшилась. Кромѣ сего тарифомъ Азовской дороги затруднена торговля Харькова съ Москвою, такъ какъ сахаръ провозится въ Москву изъ всѣхъ мѣстъ, за исключеніемъ Азовской дороги, по 3-му разряду, а Азовская дорога, при направленіи сахара изъ Харькова въ Москву и по прямому сообщенію, взимаетъ отъ Харькова до Курска по 2-му разряду.»

Подобное же заявленіе было сдѣлано Подкомиссіи въ Курскѣ, который по своему географическому положенію между кіевскими и харьковскими заводами съ одной стороны и потребительными районами сахара съ другой, призванъ служить мѣстомъ склада сахара. (Пут. ж. 37). Высокіе тарифы Курско-Харьково-Азовской дороги мѣшаютъ Курску выполнять его естественное торговое назначеніе.

Неправильное исчисленіе разстояній. Къ числу недостатковъ нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ надлежитъ отнести невѣрное исчисленіе разстояній при расчетѣ провозной платы. Въ та-

рифныхъ таблицахъ плата разчисляется отъ станціи до станціи по числу верстъ. Но съ теченіемъ времени, вслѣдствіе потребностей движенія, между главными станціями устраиваются полустанціи, въ центральныхъ пунктахъ учреждаются особыя товарныя станціи, иногда на значительномъ разстояніи отъ пассажирскихъ. Желѣзнодорожныя управленія по большей части игнорируютъ эти перемѣны при тарифныхъ разчетахъ, и перевозя грузы отъ полустанцій или до нихъ, берутъ тѣмъ не менѣе тарифную плату, какъ за полныя станціи. Подкомиссія получила по этому предмету нѣсколько заявленій. Такъ относительно Московско-Курской дороги въ докладной запискѣ г. Александрова (№ 45) и заявленіи московскихъ товароотправителей (№ 46) сообщается слѣдующее: „Въ тарифѣ Московско-Курской дороги определено общее протяженіе линіи отъ Москвы до Курска въ 502¹/₂ версты и указаны разстоянія между 26 поименованными въ тарифѣ станціями. Въ настоящее же время является станцій Москва двѣ: одна пассажирская, въ центрѣ города, другая товарная, за городомъ; разстояніе между этими станціями не менѣе трехъ верстъ; а такъ какъ въ тарифѣ эти станціи не подраздѣлены, то отправителямъ и приходится платить по расчету за разстояніе, указанное въ тарифѣ. Кромѣ того, въ настоящее время на Московско-Курской дорогѣ находится гораздо болѣе 26 поименованныхъ въ тарифѣ станцій, и при передвиженіи между этими вновь открытыми станціями снова приходится платить деньги по произволу агентовъ желѣзной дороги“.—На неправильность взиманія платы съ товаровъ до станціи Москва пассажирская, тогда какъ грузъ везется только до станціи Москва товарная, указано было Подкомиссіи и хлѣбными торговцами села Сергіевскаго. (Пут. ж. 20).

Изъ приведеннаго разбора нашихъ классификаціонныхъ тарифовъ видно, что они не удовлетворяютъ ни одному изъ тѣхъ условій, при которыхъ только и возможно удобное пользованіе такими тарифами. При неодинаковости числа тарифныхъ разрядовъ и соотвѣтствующихъ этимъ разрядамъ ставокъ, при неполнотѣ и неясности номенклатуры товаровъ, при полномъ произволѣ въ распредѣленіи товаровъ по классамъ,—тарифное дѣло становится сложной наукой, усвоить которую бываетъ нерѣдко не подъ силу не только товарохозяевамъ, иногда малограмотнымъ,

но и агентамъ самихъ дорогъ. Такая запутанность тарифовъ приводитъ съ одной стороны къ постояннымъ переборамъ, составляющимъ истинную язву нашей желѣзнодорожной перевозки, съ другой стороны—къ появленію излишнихъ посредниковъ между желѣзными дорогами и товарохозяевами. Объ этомъ послѣднемъ вліяніи московскій торговый домъ братьевъ Малкіель въ заявленіи № 420 пишетъ: „Направленіе разнородной клади по желѣзнымъ дорогамъ, при постоянно развивающихся у насъ новыхъ сѣтяхъ таковыхъ, при разнородности тарифовъ, составляетъ само по себѣ очень важную спеціальность. Специалистами этой отрасли бывають только нѣкоторыя общества и такъ называемыя транспортныя конторы. Это главная изъ причинъ, побуждающая частныхъ отправителей прибѣгать къ посредничеству конторъ, чрезъ которыя нерѣдко провозная плата обходится имъ дешевле, нежели при отправкѣ прямо отъ себя“.

Желаніе однообразной тарифной классификаціи. Съ жалобами на тарифную путаницу Подкомmissія встрѣчалась на каждомъ шагу; но во многихъ случаяхъ торговцы указывали и на средства для ея устраненія. Такимъ средствомъ торговцы считаютъ установленіе *однообразной тарифной классификаціи*, при которой на всѣхъ дорогахъ товары были бы одинаково распределены по разрядамъ тарифа, и на каждый разрядъ была установлена одинаковая плата. Однообразная классификація составляетъ повсемѣстный предметъ желаній торговцевъ, о которомъ, безъ всякаго предварительнаго соглашенія, заявлялось Подкомmissіи всюду, отъ Вологды до Севастополя. Такое желаніе выражено въ Москвѣ Комитетомъ московскаго Биржеваго Общества въ его запискѣ по желѣзнодорожному дѣлу (стр. 41), въ поданной въ Подкомmissію запискѣ московскихъ торговцевъ (№ 46), въ заявленіи г. Малкіель (№ 420); въ Вологдѣ, въ заявленіи купца Соковикова (№ 442); въ Ростовѣ-на-Дону, въ запискѣ торговцевъ (№ 256); въ Севастополѣ, въ запискѣ торговцевъ (№ 413). Заявители ждуть отъ этой мѣры упрощенія расчетовъ, большей ясности и вѣрности торговыхъ соображеній, устраненія ненужнаго посредничества, и, что главное, уменьшенія переборовъ. При выработкѣ однообразной классификаціи, Комитетъ московскаго Биржеваго Общества рекомендуетъ привлечь къ участию въ дѣлѣ Биржевые Комитеты, въ виду того, что Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ не могутъ вполне быть извѣстны цѣны и наименованія товаровъ.

Выполненіе означеннаго общаго желанія разбивается на нѣсколько частныхъ задачъ. Чтобы осуществить однообразную тарифную классификацію, требуется, во-первыхъ, установить однообразную номенклатуру товаровъ, и, во-вторыхъ, одинаковымъ образомъ распредѣлить товары по разрядамъ тарифа.

Что касается исправленія и уравниенія номенклатуры, то относительно справедливости и удобоисполнимости такого требованія не можетъ быть сомнѣній. Желѣзной дорогѣ рѣшительно все равно, будетъ-ли въ ея номенклатурѣ числиться 400 или 2,400 товаровъ; а между тѣмъ для товароотправителей подробное, исчерпывающее всѣ статьи перевозки, перечисленіе представляетъ важное удобство. Точно также не можетъ быть препятствій къ тому, чтобы номенклатура была одинакова на всѣхъ дорогахъ; ибо, какъ ни различны роды перевозимыхъ товаровъ на отдѣльныхъ дорогахъ, исчерпывающая номенклатура непременно будетъ содержать всѣ эти роды. При единствѣ номенклатуры и отправители, и желѣзнодорожные агенты привыкнутъ однообразно называть повсюду товары, чрезъ что избѣгнется множество ошибокъ, происходящихъ отъ неправильной терминологіи. Однако, установленіе полной и притомъ однообразной товарной номенклатуры требуетъ обширныхъ спеціальныхъ знаній по части товаровѣдѣнія, которыя не всегда имѣются у желѣзнодорожныхъ Правленій. Потому выработка такой номенклатуры должна быть поручена какому либо центральному правительственному или желѣзнодорожному органу, съ участіемъ представителей торговаго класса.

Гораздо труднѣе выполнить вторую часть задачи, — одинаковое распредѣленіе вошедшихъ въ номенклатуру товаровъ по разрядамъ тарифа. Желаніе торговаго класса имѣть однообразную классификацію найдетъ, конечно, полное удовлетвореніе лишь въ томъ случаѣ, когда на всѣхъ дорогахъ будутъ установлены не только одинаковое число тарифныхъ классовъ, но и однообразныя тарифныя ставки для cadaго класса. Такое объединеніе равняется въ сущности назначенію однообразной тарифной платы за одни и тѣ же товары на всѣхъ дорогахъ. Но такое единство платы не мирится съ различіемъ собственныхъ издержекъ перевозки на желѣзныхъ дорогахъ. Если желѣзнодорожное предпріятіе должно покрывать всѣ свои расходы сборами за перевозимые грузы, то оно естественно поставлено въ необходимость сообразовать провозную плату съ расходами. Между тѣмъ

издержки перевозки пуда на версту подвергаются значительнымъ видоизмѣненіямъ не только на различныхъ дорогахъ, но даже на одной и той же дорогѣ въ разные годы. Установить однообразную плату за перевозимые грузы—значитъ лишить желѣзнодорожное предпріятіе возможности принаровляться къ мѣняющимся издержкамъ перевозки и къ разнообразнымъ условіямъ движенія.

Относительно способовъ примирить справедливое стремленіе торговли къ введенію большей простоты въ тарифномъ дѣлѣ и требованіе свободы желѣзнодорожныхъ предпріятій въ назначеніи провозной платы, существуетъ повсюду въ Европѣ разнообразіе мнѣній и споры. Но только въ одной Англии такой способъ найденъ и примѣненъ къ практикѣ. Благодаря участию Центральной Разсчетной Палаты (Railway Clearing House), тамъ выработалась для всѣхъ дорогъ однообразная классификація товаровъ на разряды по ихъ цѣнности. Всѣ товары, перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ Англии, однообразно раздѣлены на 7 классовъ, изъ которыхъ 5 первыхъ называются „товарными“, 6-й—„спеціальнымъ“ классомъ, а 7-й—„минеральнымъ“ классомъ. Какъ ни трудно уловить существующія въ торговлѣ разновидности товаровъ, но Разсчетная Палата составила номенклатуру, въ которой перечислены всѣ грузы, встрѣчающіяся въ англійской желѣзнодорожной перевозкѣ, причемъ, въ случаѣ необходимости обращаться къ родовымъ названіямъ, приведено указаніе на чаще встрѣчающіеся въ торговлѣ виды товаровъ. Однако введя у себя одинаковое число тарифныхъ классовъ, общую номенклатуру товаровъ и одинаковое распредѣленіе грузовъ по классамъ, англійскія дороги оставили за собою право: во-первыхъ, опредѣлять и измѣнять провозную плату для каждого тарифнаго класса, и во-вторыхъ, устанавливать, на ряду съ нормальными классами, спеціальныя тарифы для отдѣльныхъ товаровъ. На практикѣ, впрочемъ, желѣзныя дороги довольствуются обыкновенно послѣднимъ правомъ, удерживая для нормальныхъ классовъ одинаковыя тарифы, установленныя по общему соглашенію ¹⁾.

Описанный порядокъ объединенія тарифовъ могъ бы быть удобно примѣненъ и на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Какъ скоро была бы составлена общая номенклатура товаровъ, то общему

¹⁾ Подробности объ устройствѣ англійскихъ тарифовъ можно найти въ книгѣ *Reitzenstein, Ueber einige Verwaltungs-einrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands. Berlin 1876. Kap. IV.*

желѣзнодорожному съѣзду или иному центральному учрежденію, при участіи представителей торговли, возможно было бы поручить выработать для всѣхъ дорогъ однообразное число тарифныхъ классовъ и распределить всѣ, помѣщенные въ номенклатурѣ, товары по этимъ классамъ, на основаніи ихъ относительной цѣнности, громоздкости и другихъ важныхъ для перевозки признаковъ. По установленіи такой общей классификаціи, переменны въ ней должны были бы производиться не иначе, какъ при соглашеніи всѣхъ дорогъ и съ вѣдома правительства. Что же касается до самыхъ тарифныхъ ставокъ для товарныхъ классовъ, то въ этомъ отношеніи желѣзнымъ дорогамъ могла бы быть предоставлена свобода дѣйствій, съ тѣмъ, однако, чтобы ихъ ставки не превышали предѣльныхъ тарифовъ и чтобы ставки для низшаго тарифнаго класса не были больше, нежели для высшаго, Этого права въ извѣстныхъ предѣлахъ свободно назначать и изменять провозную плату для каждаго тарифнаго класса, вмѣстѣ съ полномочіемъ устанавливать для отдѣльныхъ товаровъ спеціальныя тарифы, было бы вполне достаточно для того, чтобы желѣзнодорожныя общества могли видоизмѣнять свои сборы въ соотвѣтствіи съ расходами и условіями движенія. Подобное объединеніе удовлетворило бы и большую долю желаній товароотправителей, такъ какъ при однообразномъ числѣ классовъ и одинаковой классификаціи товаровъ, имъ оставалось бы только ознакомиться съ принятыми на дорогѣ ставками для каждаго тарифнаго класса. Что такое преобразование тарифной части не представляетъ собою какихъ либо особыхъ трудностей для желѣзныхъ дорогъ, можетъ служить доказательствомъ примѣръъ дорогъ II группы. Недавно 20 желѣзнодорожныхъ Правленій II групп. приняли для себя въ прямомъ сообщеніи однообразную номенклатуру и классификацію, и даже одинаковыя тарифныя ставки, при чемъ согласились на будущее время производить переменны какъ въ классификаціи, такъ и въ самыхъ размѣрахъ провозной платы, не иначе какъ по постановленію съѣзда. Такой объединенный тарифъ будетъ введенъ въ дѣйствіе на всѣхъ согласившихся дорогахъ съ 15 мая 1881 года.

IV. Б. Несоотвѣтствіе тарифовъ съ цѣнностью товаровъ и его послѣдствія.

Цѣнность товаровъ обыкновенно служитъ для желѣзныхъ дорогъ главнымъ основаніемъ для распредѣленія грузовъ на разряды тарифа. Какъ желѣзнодорожныя управленія, такъ и отправители привыкли къ тому, чтобы за перевозку товаровъ болѣе дорогихъ плата была выше, нежели за доставку дешевыхъ. Въ отношеніи большей части товаровъ, помѣщаемыхъ въ тарифахъ, соотвѣтствіе съ цѣнностью выдержано въ большей или меньшей степени. Но желаніе привлечь новые роды грузовъ, равно какъ соперничество другихъ путей, сплошь и рядомъ располагаетъ Правленія желѣзныхъ дорогъ отступать отъ основнаго принципа классификаціи и устанавливать тарифы, явно несообразные съ цѣнностью товаровъ. Однако, помимо указанныхъ соображеній, которыя въ извѣстной степени оправдываются интересами дорогъ, хотя и не всегда удачно понимаемыми, существуетъ множество отступленій отъ основнаго начала цѣнности, зависящихъ или отъ невниманія къ тарифному вопросу или отъ малаго знакомства составителей тарифовъ съ свойствами и стоимостью товаровъ. Изученіе тарифовъ отдѣльныхъ дорогъ, равно какъ многочисленныя заявленія, сдѣланныя Подкоммиссіи и словесно и письменно, указываютъ на множество ставокъ, очевидно несогласованныхъ съ стоимостью товаровъ. Въ нижеслѣдующемъ изложеніи факты расположены по дорогамъ, къ которымъ они относятся.

Московско-Курская дорога. На Московско-Курской желѣзной дорогѣ, по заявленіямъ крапивенскаго купца Юдина (№ 51 и 53), неправильно разцѣнены въ тарифѣ лѣсные матеріалы. Дерево березовое, липовое и др. отнесены къ 3-му разряду, а доски и бревна къ 4-му. Въ Тульской губерніи во многихъ мѣстахъ избы строятся изъ липоваго дерева, а между тѣмъ дорога, считая липу столярнымъ матеріаломъ, отнесла ее къ 3-му разряду, наравнѣ съ орѣховымъ и розовымъ деревомъ. Ясневья чурки и дубовыя бревна считаются то „деревомъ“, то „бревнами“, и соотвѣтственно съ тѣмъ относятся то къ 3-му, то къ 4-му разряду, по волѣ агентовъ, вслѣдствіе чего нерѣдко бываетъ, что доски и тесъ перевозятся по 4-му разряду, а служащій для нихъ матеріаль по 3-му разряду. — Въ Орлѣ было заявлено Подкоммиссіи, что на той же дорогѣ,

за пшеницу и гречу берутъ $\frac{1}{30}$ коп. по 4-му разр., а за пшеничную муку и крупу гречневую $\frac{1}{23}$ к., вслѣдствіе чего приходится, въ ущербъ мѣстной промышленности, отправлять хлѣбъ необдѣланнымъ и обрабатывать его на мѣстѣ назначенія. (Пут. ж. с. 30).— Въ Курскѣ было указано на высоту тарифа для сушеныхъ грушъ, которыхъ вывозится изъ Курска до 100,000 пудовъ. Мѣстныя сушенныя груши отнесены къ 3-му разряду ($\frac{1}{23}$ к.) на ряду съ молдаванскими, стоящими впятеро дороже. При такомъ тарифѣ провозъ въ Москву обходится въ 21 коп., тогда какъ цѣна сухихъ грушъ на мѣстѣ 40 коп. пудъ. Оттого сухихъ грушъ изъ Курска идетъ на сѣверъ немного; большая же часть этого товара уходитъ на Ростовскую и на Курско-Кіевскую дорогу, которыя держатъ низкіе тарифы. (Пут. ж. 37).

При изученіи тарифа Московско-Курской дороги, оказалось не мало примѣровъ того, что товары явно различной цѣнности помѣщены въ одномъ разрядѣ. Желѣзо не въ дѣлѣ, машины и желѣзныя издѣлія, а также и опилки желѣзныя отнесены, къ одному разряду. — Мѣдь не въ дѣлѣ и мѣдныя издѣлія въ одномъ разрядѣ. — Свинецъ не въ дѣлѣ и свинцовыя издѣлія въ одномъ разрядѣ. — Сало и свѣчи сальныя и стеариновыя въ одномъ разрядѣ. — Сахарный песокъ и сахаръ рафинадъ въ одномъ разрядѣ. — Сѣмя конопляное и льняное и масла изъ этихъ сѣмянъ въ одномъ разрядѣ. — Рожь, овесъ, мука ржаная, овсяная и отруби въ одномъ разрядѣ. — Напитки вообще, слѣдов. вина иностранныя, въ одномъ разрядѣ съ виномъ хлѣбнымъ. — Глина всякая и глиняныя (гончарныя) издѣлія отнесены къ одному разряду. — Шерсть всякая (мытая и не мытая), войлочные издѣлія, валеная обувь—сапоги, ковры отнесены къ одному разряду, а войлока даже къ низшему. — Москательные товары и краски вообще, за нѣкоторыми, весьма незначительными исключеніями отнесены къ 3-му разряду, тогда какъ число красокъ и товаровъ, именуемыхъ москательными, очень значительно и цѣны ихъ такъ разнообразны, что причисленіе всѣхъ красокъ и товаровъ, именуемыхъ москательными, къ одному разряду тарифа представляется крайне неравномѣрнымъ.

Московско-Ярославская. Въ еще большемъ количествѣ такія же отступленія отъ соотвѣтствія съ цѣнностью заявлены Подкоммисіи и отысканы ею самою въ тарифахъ другихъ дорогъ. На Московско-Ярославской дорогѣ; въ Ростовѣ, составляющемъ, какъ извѣст-

но, важнѣйшій центръ для огородничества, было заявлено о несообразности и малой разработанности тарифовъ на огородныя овощи, травы и сѣмяна. Такъ всѣ лѣкарственныя травы отнесены къ 1 разряду, между тѣмъ въ числѣ этихъ травъ есть весьма дешевыя, напримѣръ, трефоль (80 к. за пудъ), полынь (60 к.), мелисса (2 р.), шалфей, тимьянъ. Изъ сѣмянъ, перевозимыхъ вообще по 2 разряду, слѣдовало бы понизить тарифъ на сѣмяна свеклы и шпината, какъ дешевыя. Отнесеніе зеленаго горошка къ 1 разряду также не соотвѣтствуетъ невысокой цѣнности этого товара. Кромѣ того торговцы признавали высокимъ тарифъ по 3 разряду на цикорій, пудъ котораго стоитъ 1 рубль, и на картофельную муку, стоящую отъ 50 к. (сырая) до 1 р. (сухая). (Пут. ж. 78).

Въ Ярославлѣ торговцы указывали на неправильность отнесенія ко 2 разряду табаку, цѣна котораго отъ 1 р. до 1 р. 50 к. за пудъ (П. ж. 81). Въ Вологдѣ купецъ Нечаевъ заявилъ (№ 198) о несправедливости требованія Ярославско-Вологодской дороги отправлять багажемъ или товаромъ большой скорости мѣха лисьи и енотовыя, цѣнностью до 70 р., и не выдѣланныя шкуры тѣхъ же звѣрей, не свыше 5 р. за штуку; на Николаевской дорогѣ тѣже шкуры и мѣха перевозятся съ товарными поѣздами.

Кромѣ того въ тарифахъ оказываются слѣдующія несоотвѣтствія съ цѣнностью.—Мука ржаная, крупчатая, овсяная, гречневая и хлѣбъ всякій въ зернѣ отнесены къ одному разряду.—Желѣзо сортовое не въ дѣлѣ и чугуны отнесены къ 4 разряду, а руда желѣзная къ 3-му.—Тулупы и полушубки равно какъ овчины выдѣланныя отнесены ко 2 разряду; къ тому же разряду отнесены и овчины сырыя и не выдѣланныя, шкуры лошадиныя, волковыя, собачьи и оленьи.—Вино иностранное виноградное въ бутылкахъ и хлѣбное отнесены къ одному разряду. Глина красная и гончарныя издѣлія, какъ-то: посуда, кафли, изразцы и трубы, отнесены къ одному разряду.—Веревки отнесены ко 2-му разряду, а маты, издѣліе изъ веревокъ, къ 3-му.—Кожина выдѣланныя и мездра кожевенная находятся въ одномъ разрядѣ.—Дерево кипарисное, красное, палисандровое, пальмовое въ полѣньяхъ, чуркахъ и доскахъ, и желуди, корни деревъ, прутья и даже шишки еловыя отнесены къ одному разряду.—Сандалъ въ чуркахъ въ 2 разрядѣ, а тертый по Московско-Ярославской въ 3 разрядѣ.—Сахарный песокъ перевозится по 2 разряду, а сахаръ-рафинадъ отъ Москвы до Вологды по 4-му, тогда какъ первый дешевле послѣдняго отъ 35 до 45%.—Свѣчи стеариновыя и салныя въ одномъ разрядѣ.—Селитра, стоящая отъ 3 до 6½ р. за пудъ,

огарки кислотные цѣною въ 75 к., окшара, отъ 60 к. до 1 р. 50 к. за пудъ, отнесены къ одному разряду.—Пряжа бумажная, льняная и пеньковая и нитки отнесены къ одному разряду.—Сурикъ, бѣлила, купоросъ мѣдный, стоящій отъ 4 до 5 р. умбра до 1 р. 50 к., хромпикъ отъ 10 до 14 р., мѣдянка отъ 17 до 24 р., отнесены къ одному разряду.—Деревянные издѣлія какъ-то: ободья, полозья, спицы, ступицы, колеса, корыта, обручи, лопаты, метлы, вѣники, и деревянная посуда: ковши, савки, чашки, ведра, ложки и т. п., а также корзины изъ прутьевъ—отнесены одни къ 3 разряду, а другія, наприм., колеса, ведра, бороны и др. ко—2-му, корзины же къ 1 разряду, что совершенно не соотвѣтствуетъ цѣнѣ этихъ издѣлій, составляющихъ главный промыселъ крестьянъ богатой еще лѣсомъ Вологодской губ.

Лозово-Севастопольская. На Лозово-Севастопольской дорогѣ было заявлено о нераціональности тарифовъ на шерсть—важный мѣстный продуктъ края. Въ тарифѣ Лозово-Севастопольской дор. шерсть причислена къ двумъ разрядамъ: мытая къ 1 разряду ($\frac{1}{12}$ к.), не мытая ко 2-му ($\frac{1}{13}$ к.). Екатеринославскіе отправители въ заявленіи (№ 273) справедливо указываютъ на необходимость дополнить тарифъ назначеніемъ особой платы за шерсть «перегонъ», которая нынѣ причисляется къ мытой, а по цѣнности гораздо ниже ея. Извѣстный овцеводъ Г. Филибертъ въ поданномъ заявленіи (№ 384) настаиваетъ кромѣ того на пониженіи тарифа для грязной шерсти по крайней мѣрѣ на 60%, противъ приведенной выше платы по 2 разряду. Въ подкрѣпленіе своего ходатайства г. Филибертъ указываетъ на то, что изъ $2\frac{1}{2}$ пудовъ грязной шерсти выходитъ только 1 пудъ мытой. Поэтому при настоящихъ тарифахъ перевозка шерсти въ грязномъ видѣ обходится вдвое дороже мытой; между тѣмъ наши фабриканты предпочитаютъ грязную шерсть, такъ какъ она будтобы выгоднѣе для производства.

Въ Екатеринославѣ группою торговцевъ желѣзнымъ товаромъ было заявлено о несообразности тарифа на подѣлочное желѣзо. Такъ гвоздь кованый и проволочный идетъ изъ Москвы по 1 и 2 разрядамъ тарифа. Грубыя издѣлія—подковы, петли, лемешы и пр. (изъ Касимова),—предметы первой нужды въ земледѣльческомъ хозяйствѣ,—идутъ по 2 разряду. При стоимости на мѣстѣ производства въ 2—3 р. за пудъ, доставка ихъ до Екатеринослава обходится отъ 60 до 70 к., не считая издержекъ на подвозъ и упаковку, что составитъ еще расходъ въ 80 к. съ пуда. (Заявл. № 372).

Изъ другихъ примѣровъ несоразмѣрности тарифовъ съ цѣнностью, на Лозово-Севастопольской дорогѣ можно отмѣтить слѣдующіе. Табакъ всякій и издѣлія изъ него—сигары, папирсы, помѣщены въ 1 разр. махорка же во 2-мъ; иностранный табакъ и сигары стоятъ отъ 40 до 400 руб. а махорка отъ 1 р. до 1 р. 50 к. за пудъ.—Шерсть овечья, коровья, козья и пр. мытая и шелкъ въ одномъ разрядѣ.—Охра, стоящая отъ 50 до 80 к., и нашатырь стоящій 8 р., отнесены къ одному 3-му разряду. Индиго, стоящее до 150 р., шафранъ—до 30 р. мѣдянка—отъ 10 до 24 р. и умбра—до 1 р. 50 коп. помѣщены въ одномъ разрядѣ.—Масло благовонное, орѣховое, маковое и керосинъ, равно какъ смазочное масло, въ одномъ разрядѣ.—Вино всякое виноградное и хлѣбное въ одномъ разрядѣ.—Желѣзо разнаго рода, а также опилки и руда отнесены къ одному классу.—Хлѣбъ въ зернѣ и издѣлія изъ него, мука и крупа, въ одномъ разрядѣ. Сѣмя конопляное, подсолнечное, сурѣпное и масло изъ нихъ зачислены въ одномъ разрядѣ.

Донецкая дорога. Нѣсколько характерныхъ случаевъ несоотвѣтствія тарифовъ со стоимостью товаровъ было указано и на Донецкой дорогѣ.—Отправители ст. Бахмутъ Донецкой дороги, Новиковъ и Французовъ, заявляютъ (№ 310), что существующій на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ тарифъ на алебастръ—по $\frac{1}{30}$ к., чрезвычайно высокъ. Цѣна алебастра на мѣстахъ добычи съ подвозкой къ станціи—3 коп. за пудъ. Отправка алебастра производится исключительно въ открытыхъ вагонахъ. На уголь существуетъ тарифъ въ $\frac{1}{65}$, на соль отъ $\frac{1}{45}$ до $\frac{1}{80}$ к.; а между тѣмъ уголь стоитъ на мѣстѣ 8 к., и при томъ эти товары въ прямомъ сообщеніи грузятся въ закрытомъ товарномъ составѣ. Вслѣдствіе высокаго тарифа, районъ для сбыта бахмутскаго алебастра, не смотря на высоту его качества,—ограниченный; именно онъ доходитъ по Азовской дорогѣ до Курска, по Харьковско-Николаевской до Полтавы и Сумъ и по Курско-Кіевской до Нѣжина; Екатеринославъ же и города по Днѣпру до Кіева пользуются алебастромъ изъ Браилова. Пониженіе тарифовъ дастъ возможность мѣстному алебастру выдерживать конкуренцію, вслѣдствіе чего Бахмутскій край, столь богатый залежами, получитъ должное развитіе. Высота тарифовъ усугубляется еще потерями, зависящими отъ приема груза безъ вѣса. Недостачи случаются отъ 30—70 пуд. на вагонъ, что увеличиваетъ стоимость алебастра на мѣстѣ назначенія до 3 к. въ пудѣ.

Горный начальник Луганскаго округа, г. Подымовскій, въ заявленіи (№ 353) сообщаетъ, что артиллерійскіе не снаряженные снаряды на ближайшихъ къ Луганскому заводу желѣзныхъ дорогахъ причислены къ товарамъ 1-го разряда. Не входя въ разсмотрѣніе, насколько выгодно при такомъ тарифѣ перевозить снаряды съ Луганскаго завода на подводахъ, г. Подымовскій указываетъ на несообразность отнесенія вышеупомянутыхъ издѣлій къ товарамъ 1-го разряда. Артиллерійскіе снаряды, по стоимости своей отъ $3\frac{1}{4}$ р. до $4\frac{1}{2}$ р. за пудъ, не могутъ быть причислены къ цѣннымъ товарамъ; для перевозки своей они не требуютъ особаго приспособленія, а напротивъ, самаго простаго подвижнаго состава, даже могутъ быть перевозимы на платформахъ, ни спеціальнаго въ пути ухода и присмотра. Поэтому, справедливо причислить артиллерійскіе снаряды, если не къ 4-му, то къ 3-му разряду товаровъ, къ которому они и отнесены на нѣкоторыхъ дорогахъ.

Курско-Харьково-Азовская дорога. Всего больше заявленій о несоотвѣтствіи тарифовъ съ цѣнностью Подкоммиссія встрѣтила на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ, которая, при обширномъ протяженіи, соприкасается съ разнообразными районами производства и служить въ то же время важнымъ передаточнымъ путемъ для сообщенія центральной и юго-западной Россіи съ Южнымъ краемъ, Кавказомъ и Черноморьемъ.

Харьковскіе торговцы кондитерскими товарами подали Подкоммиссіи заявленіе (№ 367), въ которомъ жалуются на неправильность отнесенія всѣхъ видовъ этихъ товаровъ къ 1 разряду. Въ Харьковѣ существуетъ издавна весьма обширное производство кондитерскихъ издѣлій, въ числѣ которыхъ высокихъ сортовъ, отъ 6 до 12 р. за пудъ, выработывается не болѣе 2%; главная же масса издѣлій состоитъ изъ пряниковъ отъ 2 р. 50 к. до 3 р. 50 к. за пудъ, и конфектъ отъ 5 р. до 6 руб. за пудъ. Товары эти отправляются изъ Харькова по разнымъ направленіямъ, преимущественно на югъ, въ количествѣ до 500 тыс. пуд. При средней стоимости кондитерскаго товара на мѣстѣ въ 4 руб. за пудъ, отправка ихъ на станцію Гниловскую, куда они идутъ по преимуществу, влечетъ слѣдующіе расходы: за провозъ по 1 разр. съ нагрузкой—39 к. съ пуда; за провозъ тары, подвозъ на станцію, страхованіе и пр.—около 11 коп. съ пуда; т. е. въ суммѣ около 50 к. или 12% стоимости. Справедливо признавая такіе

расходы чрезмѣрно высокими, торговцы просятъ о пониженіи тарифа на кондитерскія издѣлія до 3-го разряда, тѣмъ болѣе, что кондитерскій товаръ не обременяетъ желѣзныхъ дорогъ небольшою нагрузкой, такъ какъ его входитъ въ вагонъ до 700 пудовъ.

Мѣщанинъ посада Климова Черниг. губ. Карасевъ въ заявленіи (№ 343), пересланномъ Предсѣдателемъ Харьковской Подкомиссіи, сообщаетъ о крайне высокомъ тарифѣ Курско-Харьково-Азовской дороги на деревянныя клещи для простыхъ крестьянскихъ хомутовъ. Этотъ товаръ приходитъ въ Ростовъ на Дону для мѣстныхъ надобностей, а равно для сбыта на Кавказъ и Черноморье, въ количествѣ до 15.000 паръ, изъ посада Злынки (Черниговской губ.), Брянска и Болхова. По дорогамъ Либаво-Роменской, Курско-Кіевской и Московско-Курской онъ причисленъ къ 3 разряду ($\frac{1}{24}$), а по Курско-Харьково-Азовской къ 2 разряду ($\frac{1}{18}$). Такой тарифъ г. Карасевъ признаетъ несоотвѣтствующимъ цѣнности товара, такъ какъ простыя клещи, выдѣлываемыя изъ ветлы, покупаются въ Болховѣ по 15 коп. за пару а провозъ отъ Болхова до Ростова обходится въ 10 коп. на пару. Притомъ клещи укупориваются въ деревянныя сахарныя бочки и слѣдовательно по самой грубости и тяжеловѣстности тары не соотвѣтствуютъ товарамъ 2 разряда.

Въ Таганрогѣ было указано на неравенство провозной платы для разныхъ привозныхъ товаровъ до Москвы. Такъ хлопокъ, который стоитъ самое меньшее 10 руб. за пудъ и грузится въ вагонъ въ количествѣ не болѣе 200—300 пуд., платитъ отъ Таганрога до Москвы 25 коп. за пудъ, а рожки, стоящія не болѣе 1 руб. 50 коп. за пудъ, и нагружаемые въ вагонъ болѣе 600 пудовъ, перевозятся по 52 коп. съ пуда.—Тамъ же было заявлено о несправедливости отнесенія къ 2 разряду дешевой рыбы, которая въ множествѣ отправляется изъ Таганрога, съ Азовскаго побережья и съ Дона; цѣна мерзлой бѣлой рыбы на мѣстѣ отъ 80 коп. до 2 руб. Икра паюсная, стоящая 20 руб. и красная (1 р.) перевозятся по одному и тому же 1 разряду.—Льняное сѣмя, стоящее 16 руб. за четверть, и овесъ (3 руб. за четв.) причислены къ одному разряду. (П. ж. 152).—Овчины и кожи, нынѣ перевозимыя по 3 разряду, надлежало бы, по мнѣнію торговцевъ, отнести къ 2 классу вслѣдствіе малоцѣнности товара.

Въ Ростовѣ на Дону торговцами былъ сдѣланъ цѣлый рядъ новыхъ заявленій по тарифу. Прежде всего тамъ было указано на неправильность отнесенія шерсти перегона, наравнѣ съ мытою, къ 1 разряду, такъ какъ перегонъ стоитъ вдвое дешевле мытой

шерсти. Далѣе указывалось на слѣдующія неправильности таксировки товаровъ въ тарифѣ. Табакъ кавказскій, бессарабскій и крымскій, стоящій отъ 6 до 14 руб. за пудъ, перевозится по спеціальному тарифу въ $\frac{1}{18}$ коп. наравнѣ съ иностраннымъ табакомъ, стоящимъ 40—150 руб. за пудъ (въ томъ числѣ одна пошлина 16 руб.). Поэтому является невыгоднымъ отправлять табакъ русскаго производства на фабрики внутренней Россіи и приходится по необходимости передѣлывать его въ Ростовѣ. Отсюда происходитъ монополія Ростовскихъ фабрикъ. Вопросъ этотъ имѣетъ большую важность для Кубанскаго края, который съ каждымъ годомъ развиваетъ табаководство, и теперь уже продаетъ въ Ростовъ до 50,000 пуд. табаку. — Табачныя издѣлія, безъ различія ихъ цѣнности, перевозятся Курско-Харьково-Азовской дорогой по 1-му разряду. Такимъ образомъ выходитъ, что махорка и корешки, стоящіе со включеніемъ платы за бандероль не болѣе 4 руб. за пудъ, идутъ по одному тарифу съ высшими сортами турецкаго табаку. Неправильность такого тарифа на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ видна изъ того, что на сосѣдней Московско-Курской дорогѣ русскій табакъ и издѣлія изъ него перевозятся по 3-му разряду. — Виноградное вино, кавказское, крымское и донское перевозится по 1-му разряду, наравнѣ съ иностранными винами, что служитъ задержкой его распространенія. — Крахмальныя свѣчи Ростовскаго производства, цѣнностью наравнѣ съ салными отъ 5 руб. до 5 руб. 50 к. за пудъ, перевозятся по одному тарифу съ стеариновыми (1 разр.). — Миткаль суровый, дешевые сорта тика, серпянка по цѣнности ($7\frac{1}{2}$ —8 коп. за аршинъ) ниже холста (15 коп.); между тѣмъ перевозятся по 1-му разряду какъ мануфактурный товаръ, тогда какъ холстъ отнесенъ ко 2-му и 3-му разрядамъ. — Бумага цвѣтная отнесена къ 1-му разряду, а оберточная ко 2-му разряду; оберточная бумага для табаку, какъ цвѣтная, причисляется къ 1-му разряду, а между тѣмъ стоитъ не болѣе 6 руб. за пудъ.

Кромѣ заявленныхъ отправителями, самой Подкомиссіи попалось на глаза въ тарифахъ Курско-Харьково-Азовской дороги не мало статей, не соотвѣтствующихъ началу классификаціи по цѣнности. — Мука, хлѣбъ въ зернѣ и даже отруби помѣщены Курско-Харьково-Азовскою дорогою въ одномъ тарифномъ разрядѣ, такъ что, на примѣръ, овесъ, стоящій втрое, вчетверо дешевле пшеницы или крупчатой муки, перевозится за ту же плату, какъ и эти послѣднія. — Желѣзо не въ дѣлѣ, руда желѣзная и желѣзныя издѣлія гру-

бой отдѣлки отнесены къ одному разряду. — Вина виноградныя и вино хлѣбное въ одномъ разрядѣ. — Масло благовонное, какъ на примѣръ: розовое, миндальное, лимонное и т. п., отнесено къ тому же разряду, какъ и орѣховое, деревянное, керасинъ и масло смазочное. — Кожи выдѣланныя и не выдѣланныя и даже кожевенныя обрѣзки отнесены къ одному разряду. — Глина всякая, гончарныя или глиняныя издѣлія и горшечныя осколки (черепки) отнесены къ одному разряду. — Баритъ или шпатъ, стоящій отъ 70 до 80 к., антимоній (сюрма), стоящая отъ 3 до 4 р., и альбуминъ, стоящій, особенно яичный, дороже 20 руб., отнесены къ одному разряду. — Пенька, канаты, снасти и бичева всякая отнесены къ одному 2-му разряду, а вязка, самый дорогой сортъ бичевы, отнесена къ 3-му разряду. — Волось отъ телятъ и скота, войлоки и войлочныя издѣлія, какъ-то: валенки, шапки для простонародья и проч. отнесены къ одному разряду. — Сѣмя конопляное, подсолнечное, сурѣпное и масло изъ этихъ сѣмянъ, и даже выжимки отнесены къ одному разряду. — Бумага картонная и обрѣзки картонныя въ одномъ разрядѣ. — Сѣрная кислота (масло купоросное), стоящая отъ 1 р. 15 к. до 1 р. 30 к., перевозится по 1-му разряду вдвое.

Изъ приведеннаго подробнаго анализа тарифовъ видно, какъ часто въ нихъ не выдерживается основное начало, принятое для распредѣленія грузовъ по разрядамъ провозной платы. Предметы, различающіеся по цѣнности въ пять, даже въ десять разъ, помѣщаются въ одномъ классѣ; предметы низшей цѣнности перевозятся по болѣе возвышенной платѣ, нежели товары, стоящіе дороже; сырые матеріалы, въ родѣ руды, простаго табаку, таксируются наравнѣ съ выдѣланными изъ нихъ цѣнными издѣліями, въ родѣ машинъ. Такія отступленія лишь въ исключительныхъ случаяхъ мотивируются какими либо интересами дорогъ; обыкновенно же они происходятъ отъ малаго знакомства желѣзнодорожныхъ управленій съ товаровѣдѣніемъ и отъ кабинетнаго бюрократическаго способа составленія тарифовъ. Всего рѣзче и чаще бываютъ отступленія въ такихъ классахъ товаровъ, которые, при общемъ родовомъ названіи, слагаются изъ множества видовъ съ различными свойствами и цѣнностью. Таковы, на примѣръ, москательныя, бокалейныя, колониальныя товары. Знакомство съ безчисленными подраздѣленіями и сортами этихъ товаровъ есть своего рода наука, ко-

торая рѣдко бываетъ извѣстна желѣзнодорожнымъ агентамъ, проектирующимъ тарифы.—Торговцы, представляя Подкомиссіи перечисленные выше заявленія, по большей части ясно сознавали эту причину неправильности тарифовъ. Поэтому не разъ Подкомиссіи приходилось встрѣчаться съ мыслью о пользѣ участія торговаго класса въ оцѣнкѣ товаровъ для распредѣленія ихъ въ тарифахъ. Такъ Комитетъ Московскаго Биржеваго Общества предлагаетъ для этой цѣли Биржевые Комитеты; тульскіе торговцы—оцѣнщиковъ Городской Управы. Конечно, полное соотвѣтствіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ цѣнностью есть дѣло недостижимое ни при какомъ порядкѣ, такъ какъ градаціи товаровъ по цѣнности безчисленны, а тарифныхъ разрядовъ рѣдко встрѣчается болѣе 5-ти; но помощь свѣдущихъ людей изъ торговаго класса могла бы способствовать предупрежденію по крайней мѣрѣ грубыхъ противорѣчій съ началомъ цѣнности, возмущающихъ чувство справедливости и вредно дѣйствующихъ на промышленность. Такъ какъ желѣзнодорожныя управленія помѣщаются въ большихъ городахъ, то выполнение желанія торговаго класса участвовать въ столь важномъ для него дѣлѣ, какъ правильная выработка тарифовъ, не могло бы представить на практикѣ значительныхъ трудностей. При проведеніи единства тарифной номенклатуры и классификаціи на всѣхъ дорогахъ, участіе торговцевъ могло бы ограничиться обсужденіемъ вопроса въ центральномъ учрежденіи, которому поручена будетъ выработка общаго тарифа.

V. Дифференціальные и спеціальные тарифы и рефакціи.

1. *Дифференціальные тарифы.* Желѣзнодорожныя Общества, у которыхъ предѣльные тарифы обозначены чрезъ ссылку на уставъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, обязаны понижать провозную плату на всѣ товары при перевозкѣ этихъ послѣднихъ на значительныя разстоянія. Размѣръ этихъ обязательныхъ пониженій опредѣленъ для перевозокъ далѣе 200 верстъ въ 10%, далѣе 500 верстъ въ 15%, далѣе 1000 верстъ въ 20%, съ тѣмъ однако, чтобы провозная плата за бѣльшія разстоянія ни въ какомъ случаѣ не была менѣе той, какая причиталась бы за разстояніе меньшее.

Введенное такимъ образомъ самими уставами начало дифференціальныхъ тарифовъ нашло широкое примѣненіе на дорогахъ,

изслѣдованныхъ Подкомиссіею. За единственнымъ исключеніемъ Московско-Ярославской и Московско-Курской дорогъ, которыя, не будучи обязаны по уставамъ дѣлать скидку при перевозкѣ на дальнихъ разстояніяхъ, практикуютъ такую скидку лишь для нѣкоторыхъ грузовъ, (См. отвѣты М.-К., дор. Отв. XV), на остальныхъ дорогахъ для всѣхъ товаровъ, перевозимыхъ на отдаленныя разстоянія, плата понижается иногда даже въ большей степени, чѣмъ назначено уставами.

На Курско-Харьково-Азовской и Лозово-Севастопольской дорогахъ назначенныя въ уставахъ ставки примѣняются только къ товарамъ первыхъ трехъ тарифныхъ классовъ. (Усл. пер. Лозово-Севастоп. дор. § 86; Прав. о пер. по Кур.-Хар.-Азов. дор. § 113). Что же касается до грузовъ, перевозимыхъ по пониженнымъ повагоннымъ тарифамъ, то для нихъ на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ плата уменьшается при увеличеніи разстоянія слѣдующимъ образомъ:

Для товаровъ перевозимыхъ повагонно по $\frac{1}{30}$ коп.:

При разстояніи 176—250 вер.	на 10 ⁰ / ₀
” ” 251—325 ” ”	20 ⁰ / ₀
” ” 326—400 ” ”	30 ⁰ / ₀
” ” 401—и болѣе ” ”	40 ⁰ / ₀

Для товаровъ перевозимыхъ повагонно по $\frac{1}{36}$ коп.:

При разстояніи отъ 126—200 в.	—10 ⁰ / ₀	отъ 276—350 в.	—30 ⁰ / ₀
” ” ” 201—275 ”	—20 ⁰ / ₀	” 351 и далѣе	—40 ⁰ / ₀

Въ примѣненіи къ отдѣльнымъ родамъ грузовъ, на изслѣдованныхъ дорогахъ встрѣчаются еще большія дифференціальныя пониженія нормальныхъ тарифовъ. Такъ на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ для хлѣбныхъ грузовъ, перевозимыхъ повагонно въ внутреннемъ сообщеніи по $\frac{1}{24}$ коп. (III кл.), плата понижается при разстояніи:

отъ 200—275 в.	на 10 ⁰ / ₀	отъ 501—575 в.	на 30 ⁰ / ₀
” 276—350 ” ”	15 ⁰ / ₀	” 576—650 ” ”	35 ⁰ / ₀
” 351—425 ” ”	20 ⁰ / ₀	” 651—725 ” ”	40 ⁰ / ₀
” 426—500 ” ”	25 ⁰ / ₀	” 726—и далѣе ” ”	45 ⁰ / ₀

(Прилож. къ тарифу № 1).

На Московско-Ярославской дорогѣ за перевозку дровъ и торфа полными вагонами взимается:

за разстояніе менѣе	100 верстъ	по 20 к.	съ вагона и версты
„ „	отъ 100—120	„ „	18 „ „ „ „
„ „	120—150	„ „	16 „ „ „ „
„ „	болѣе 150 верстъ	14 „ „	„ „ „ „

За тѣ же предметы на Ярославско-Вологодской:

за разстояніе менѣе	50 вер.	по 10 к.	съ вагона и версты
„ „	болѣе 50	„ „	8 „ „ „ „

За перевозку строительнаго лѣса на Московско-Ярославской:

за разстояніе до	100 в.	по 22 к.	съ вагона и версты
„ „	отъ 100—150	„ „	19 „ „ „ „
„ „	болѣе 150	„ „	17 „ „ „ „

По Ярославско-Вологодской за перевозку строительнаго лѣса:

за разстояніе до	50 в.	по 12 к.	съ вагона и версты
„ „	болѣе 50	„ „	10 „ „ „ „

Кромѣ того существуютъ пониженія при увеличеніи разстоянія на Московско-Ярославской и Ярославско-Вологодской дорогахъ для кирпича, а на Ярославско-Вологодской, для кирпича и булыжнаго камня.

2. *Спеціальныя тарифы.* Кромѣ указанныхъ отступленій отъ нормальныхъ тарифныхъ ставокъ, на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ существуетъ еще множество специальныхъ тарифовъ, устанавливаемыхъ для поощренія перевозки какихъ-либо отдѣльныхъ товаровъ въ извѣстныхъ направленіяхъ. Поводомъ къ установленію такихъ поощрительныхъ тарифовъ служатъ обыкновенно или желаніе привлечь новые не поступавшіе дотолѣ грузы, или стремленіе направить товары по выгоднѣйшему для дороги пути, или потребности прямого сообщенія съ другими линіями, а чаще всего конкуренція желѣзныхъ дорогъ между собою и съ другими путями сообщенія. Количество специальныхъ тарифовъ на дорогахъ, изслѣдованныхъ Подкомиссіею, настолько значительно, что въ настоящемъ докладѣ приходится указать только на нѣкоторые изъ нихъ, важнѣйшіе по обширности регулируемой перевозки.

На *Московско-Курской* дорогѣ установленъ спеціальныи тарифъ такъ называемаго *Одесско-Московскаго* прямого сообщенія, относящагося къ перевозкѣ разнаго рода грузовъ отъ Одессы до Курска, Орла, Тулы, Серпухова и Москвы, въ направленіи на Кіевъ. Въ этомъ тарифѣ, обнимающемъ 74 рода товаровъ, преимущественно изъ категоріи колониальныхъ, москательныхъ и матеріа-

ловъ для фабричной обработки, грузы раздѣлены по размѣру платы на 4 класса, изъ которыхъ 1-й платитъ за все разстояніе отъ Одессы до Москвы 85.₅₇ коп., 2-й—54.₆₄ коп., 3-й—46.₈₃ коп., 4-й—32.₇₈ коп., кромѣ 1½ коп. за нагрузку и выгрузку. Самый тарифъ помѣщенъ въ Прилож. № 1.

На этой же дорогѣ, по соглашенію съ Лозово-Севастопольской, съ 1-го августа 1879 г. впредь до измѣненія, введенъ тарифъ на перевозку грузовъ со станцій Лозово-Севастопольской дороги *Севастополь-Тагананъ* до Курска и до станцій отъ Орла до Москвы и за Москву. Этотъ тарифъ обнимаетъ до 100 родовъ товаровъ, преимущественно изъ разряда фабричныхъ матеріаловъ, бакалейныхъ и москательныхъ, металловъ и издѣлій изъ нихъ. Важнѣйшіе изъ предметовъ, перевозимыхъ по этому тарифу: машины, табакъ, чай, масло, керосинъ, сахарный песокъ, хлопокъ. Товары раздѣлены на 4 разряда, изъ которыхъ 1-й платитъ до Москвы 79.₁₈ коп., 2-й—50.₃₆ коп., 3-й—43.₄₀ коп., 4-й—30.₃₄ коп. Сверхъ того берется за нагрузку и выгрузку 2 коп. съ пуда. (См. Прилож. № 2).

На той же Московско-Курской желѣзной дорогѣ установлены спеціальныя тарифы для разнаго рода товаровъ, преимущественно колониальныхъ, бакалейныхъ и москательныхъ, отправляемыхъ изъ *Таганрога, Азовской гавани и ст. Гниловской* до станцій Московско-Курской дороги. Товары, числомъ болѣе 50 наименованій, раздѣлены на 3 разряда, съ платою: за 1-й классъ по $\frac{1}{18}$ коп. съ версты и пуда, за 2-й классъ — по $\frac{1}{24}$ коп., за 3-й классъ — по $\frac{1}{30}$ к. Важнѣйшіе предметы: въ 1-мъ классѣ—табакъ иностранный листовой; во 2-мъ классѣ—виноградныя вина въ бочкахъ, бакалейныя товары, красильныя вещества, чай; въ 3-мъ классѣ — хлопокъ прессованный, деревянное масло, керосинъ.

Кромѣ приведенныхъ выше тарифовъ, относящихся къ цѣлымъ группамъ товаровъ, существуетъ множество спеціальныхъ тарифовъ, устанавливающихъ пониженную плату для отдѣльныхъ грузовъ въ извѣстныхъ направлепіяхъ. Особеннымъ обиліемъ такихъ тарифовъ отличаются южныя дороги въ отношеніи перевозки хлѣбныхъ грузовъ.

На *Курско-Харьково-Азовской* дорогѣ для перевозки хлѣбныхъ грузовъ существовали въ 1879 г. слѣдующіе спеціальныя тарифы: а) отъ всѣхъ станцій Азовской дороги до Кенигсберга, чрезъ Курскъ и Бахмачъ, б) отъ всѣхъ станцій до Либавы, чрезъ

Курскъ и Бахмачъ, в) отъ Азовской гавани и Таганрога на Москву, Ревель, и Балтійскій портъ, чрезъ Козловъ, г) для перевозки пшеницы отъ станцій Алексѣевка и Краснопавловка до Таганрога, по $\frac{1}{37}$ съ пуда и версты.

На *Лозово-Севастопольской дорожѣ* для хлѣбныхъ грузовъ установлены спеціальныя тарифы, а) на перевозку до Лозовой отъ всѣхъ станцій, начиная съ Михайлова (6,8 к. съ пуда), до Севастополя (14,23 к. съ пуда); б) на перевозку отъ всѣхъ станцій до Севастополя (отъ Лозовой до Севастополя 11,4 к. съ пуда) и Симферополя (отъ Лозовой до Симферополя 13,8 к. съ пуда).

На *Московско-Ярославской*—хлѣбъ всякій въ зернѣ изъ Москвы въ Ярославль и обратно перевозится по $5\frac{1}{4}$ к. съ пуда.

3) *Пониженія въ извѣстное время года.* На желѣзныхъ дорогахъ встрѣчаются пониженія тарифовъ на перевозку нѣкоторыхъ товаровъ въ извѣстное время года. Такого рода пониженія особенно развиты на *Московско-Ярославской* и *Ярославско-Вологодской* дорогахъ, въ видахъ соперничества съ водяными путями. Такъ хлѣбные товары изъ Ярославля въ Москву и обратно, въ періодъ съ 1 апрѣля по 15 октября, перевозятся вмѣсто $\frac{1}{30}$ по $\frac{1}{50}$ коп. съ пуда ($5\frac{1}{4}$ к. за весь путь).—Рыба, при перевозкѣ между тѣми же станціями и въ то же время, относится къ 4-му разряду, вмѣсто 3-го.—Птица битая и свѣжее мясо, въ періодъ съ 15 мая по 15 октября, перевозятся въ поѣздахъ большой скорости съ пониженною платою по $\frac{1}{12}$ к. съ пуда и версты, при разстояніяхъ, превышающихъ 200 верстъ.—Цикорій изъ Ростова въ Ярославль, съ 15 апрѣля по 10 октября, перевозится, вмѣсто 2-го, по 3-му разряду.—Чугунное литье въ тотъ же періодъ, вмѣсто 4 разряда ($\frac{1}{30}$ к.) таксирруется по $\frac{1}{50}$ к. съ пуда и версты.—На дрова съ 1-го апрѣля по 15-е октября дѣлается 10% -ная скидка, при разстояніяхъ болѣе 100 верстъ. (Тарифъ Моск.-Яросл. дор.).

На *Лозово-Севастопольской дорожѣ* мануфактурные товары, въ періодъ съ 1-го декабря по 1-е марта, перевозятся отъ Лозовой до Севастополя по 1-му разряду ($\frac{1}{12}$ к.), а съ 1 марта по 1 декабря по 2-му разр. ($\frac{1}{18}$ к.)

Разнообразіе и измѣнчивость дифференціальныхъ и спеціальныхъ тарифовъ составляютъ существенную причину путаницы, замѣчаемой въ нашемъ тарифномъ дѣлѣ, какъ о томъ было упо-

мянуто выше. Но сверхъ того такіе тарифы сопровождаются, согласно сдѣланнымъ Подкомиссіи заявленіямъ, цѣлымъ рядомъ неблагоприятныхъ послѣдствій для производства и торговли.

Нѣкоторое пониженіе тарифныхъ ставокъ, при значительности разстояній, проходимыхъ грузами, въ особенности, когда такое пониженіе обѣщаетъ привлечь къ дорогѣ новые грузы,—представляется справедливымъ и естественнымъ, такъ какъ перевозка грузовъ длиннаго пробѣга самимъ дорогамъ обходится дешевле. Но на нашихъ дорогахъ встрѣчается нерѣдко такое неравенство провозной платы на одни и тѣже товары по тарифамъ нормальнымъ и спеціальнымъ, которое не находится ни въ какомъ соотвѣтствіи съ уменьшеніемъ издержекъ дороги при длинномъ пробѣгѣ грузовъ.—Такъ изъ Таганрога и Ростова хлопокъ перевозится прямымъ сообщеніемъ до Москвы по $\frac{1}{30}$ коп.; по тарифамъ-же внутренняго сообщенія, на всѣхъ тѣхъ дорогахъ, по которымъ хлопокъ слѣдуетъ до Москвы, онъ отнесенъ ко 2 разряду, по $\frac{1}{18}$ коп., т. е. на 200% выше.—Масло деревянное отъ тѣхъ же станцій до Москвы платитъ въ прямомъ сообщеніи около $\frac{1}{35}$ к., а во внутреннемъ— $\frac{1}{12}$ коп., что опять составляетъ разницу въ 200%.—За чай по прямому сообщенію до Москвы берется $\frac{1}{31}$ коп., по внутреннему $\frac{1}{12}$ коп.; разница на 160%.—Бакалейные товары, виноградныя вина, камедь, краски, москательные товары особо не поименованныя, пряности и фрукты въ прямомъ сообщеніи съ Москвой перевозятся по $\frac{1}{25}$ к., а въ внутреннемъ $\frac{1}{12}$ коп.; разница—100%.—На Московско-Ярославской и Ярославско-Вологодской дорогахъ сахаръ отнесенъ вообще ко 2-му разряду, а при перевозкѣ отъ Москвы до Вологды—къ 4 разряду, что составляетъ разницу въ 100%.

Можно было бы въ значительной степени увеличить число примѣровъ подобнаго неравенства, но и приведенныхъ достаточно для того, чтобы судить, какъ велики бываютъ иногда разницы между нормальными и спеціальными тарифными ставками. Прямымъ послѣдствіемъ такихъ неравенствъ является то противорѣчащее обычному здравому смыслу и требованіямъ уставовъ явленіе, что за болѣе короткія разстоянія приходится платить высшую провозную плату, нежели за болѣе длинныя. Подкомиссіи былъ сообщенъ цѣлый рядъ фактовъ такого рода. Такъ въ Симферополѣ было указано, что по тарифамъ Лозово-Севастопольской дороги перевозка вагона пшеницы изъ Екатеринослава въ Симферополь обходится на 32 руб. дороже, нежели изъ Екатеринослава

въ Севастополь, хотя Севастополь лежитъ отъ Екатеринослава на 73 версты далѣе. При такой разницѣ выгоднѣе доставлять хлѣбъ отъ Екатеринослава до Севастополя и затѣмъ обратно отправлять его въ Симферополь (Пут. жур. 248). — Тамъ-же было заявлено, что провозъ въ поѣздахъ малой скорости фруктовъ изъ Севастополя въ Москву стоитъ 64 коп. съ пуда, а до Петербурга 60 коп. Въ Орлѣ выгоднѣе получать изъ Севастополя фрукты черезъ Москву, нежели прямо (Заявл. г. Смѣлова № 398). — Разница нормальныхъ и специальныхъ тарифовъ ведетъ также къ тому, что между одними и тѣми же пунктами перевозка въ одну сторону обходится дороже, нежели въ другую. Такъ, доставка хлопка отъ Таганрога до Москвы чрезъ Воронежъ стоила въ 1879 г. по специальному тарифу— $25\frac{1}{2}$ коп., а въ обратную сторону, отъ Москвы до Таганрога, по нормальнымъ тарифамъ,—74 к. за пудъ, т. е. втрое дороже. Масло деревянное по тому же пути можно было отправить изъ Таганрога въ Москву за $36\frac{1}{3}$ коп., а изъ Москвы въ Таганрогъ за 1 р. $2\frac{3}{4}$ коп. съ пуда; бакалейные товары—въ Москву за $50\frac{1}{4}$ к., а изъ Москвы за 1 р. $2\frac{3}{4}$ коп. съ пуда.

4. *Пониженіе провозной платы въ пользу отдельныхъ отправителей (рефакции)*. Независимо отъ рассмотрѣнныхъ въ предъидущихъ отдѣлахъ исключеній изъ нормальныхъ тарифовъ, на нѣкоторыхъ дорогахъ встрѣчаются примѣры пониженія провозной платы въ пользу отдельныхъ крупныхъ отправителей. Пониженіе это дѣлается обыкновенно въ формѣ возврата части провозной платы, въ случаѣ если перевозка одного отправителя достигнетъ известнаго, заранее опредѣленнаго размѣра.

Правленіе Московско-Курской дороги въ своихъ отвѣтахъ (Отд. XV п. 13) сообщило, что имъ былъ допущенъ пониженный тарифъ въ пользу крупныхъ отправителей каменнаго угля. Было объявлено, что если одна фирма въ теченіе года перевезетъ не менѣе 1 мил. пудовъ угля, то плата съ нея вмѣсто $\frac{1}{60}$ коп., будетъ взята въ размѣрѣ $\frac{1}{70}$ коп. съ пуда и версты. Съ 1880 года это правило отмѣнено, какъ покровительствующее только крупнымъ промышленникамъ и создающее въ ихъ пользу монополію. — На Московско-Ярославской дорогѣ возвращается часть провозной платы при крупныхъ отправкахъ льна.

Самые важные случаи частныхъ пониженій встрѣтились Подкомиссіи на Лозово-Севастопольской дорогѣ. — Въ 1876 году Правле-

ніемъ этой дороги было постановлено, что при перевозкѣ однимъ отправителемъ, въ теченіе времени съ 1 августа 1876 года по 1 августа 1877 года, болѣе 500,000 пудовъ хлѣба, возвращается отправителю по $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, отправленнаго имъ сверхъ 500,000 пудовъ (Приказъ Упр. по Лозово-Севаст. дор. № 37).—Въ томъ же 1876 году было постановлено: за провозъ лѣса съ Екатеринославской пристани до Лозовой, при отправкѣ въ теченіе года не менѣе 1000 вагоновъ, взимать по $\frac{1}{45}$ коп. съ пуда и версты, вмѣсто существовавшаго тогда тарифа въ $\frac{1}{36}$ коп. Расчетъ съ отправителемъ дѣлался по существующему тарифу $\frac{1}{36}$ коп., а по истеченіи года, если перевозка была не менѣе 1000 вагоновъ, ему возвращалась разница между $\frac{1}{36}$ и $\frac{1}{45}$ коп. (Приказъ Управл. Лозово-Севаст. дор. № 39). Эта льгота практиковалась до 1 августа 1879 года, послѣ чего была отмѣнена.

На Лозово-Севастопольской дорогѣ былъ даже примѣръ пониженія тарифа прямо въ пользу отдѣльной фирмы. Въ 1876 году Правленіе дороги согласилось понизить тарифъ на соль для Товарищества Чонгарскихъ соляныхъ промысловъ съ $\frac{1}{45}$ к. до $\frac{1}{50}$ коп., если этимъ послѣднимъ будетъ вывезено соли со станцій Чонгаръ и Таганашъ въ Лозовую или Екатеринославъ не менѣе 800,000 пудовъ,—и до $\frac{1}{55}$ коп., въ случаѣ отправки не менѣе 1,300,000 пуд. Плата должна была взиматься по существующему тарифу, а затѣмъ по истеченіи года возвращаться разница. (Отнош. Правл. Лоз.-Севаст. дороги къ Управл. дор. № 50).

По поводу перечисленныхъ льготъ, установленныхъ Лозово-Севастопольскою дорогой въ пользу отдѣльныхъ отправителей, Подкомиссія получила нѣсколько жалобъ. Въ Екатеринославѣ г. Курилинъ, въ заявленіи № 375, сообщилъ, что скидка за провозъ лѣса въ количествѣ болѣе 1000 вагоновъ поставила въ привилегированное положеніе лѣснаго торговца Файнберга. Эта скидка вынудила другихъ товароотправителей вступать съ г. Файнбергомъ въ сдѣлку объ отправкѣ ихъ товаровъ подъ именемъ г. Файнберга, съ уплатой за то послѣднему части тарифной разницы. Этотъ фактъ былъ подтвержденъ агентами дороги въ засѣданіи Подкомиссіи въ Екатеринославѣ (Пут. ж. 207).—То же самое было заявлено относительно льготъ по перевозкѣ соли въ пользу Товарищества Чонгарскихъ промысловъ. Изъ донесенія Управляющаго Акцизными Сборами Таврической губерніи въ Департаментъ неокладныхъ сборовъ, доставленнаго Подкомиссіи въ копіи (№ 421) видно, что право отправлять соль по $\frac{1}{50}$ к., вмѣсто

$\frac{1}{43}$ к., было предоставлено доверенному Товариществу, г. Хесину, еще въ 1875 году. Главнымъ поводомъ къ этой льготѣ выставлялось то, что г. Хесинъ обязывался вывезти по желѣзной дорогѣ въ теченіе года не менѣе 1 милліона пудовъ, и что всякому другому, кто приметъ на себя подобное же обязательство, будетъ предоставлено то же право. Но очевидно это обѣщаніе не могло быть признано серьезнымъ: всѣ 40 солепромышленниковъ не могли отправить 40 мил. пудовъ, такъ какъ въ годъ отправляется Крымской соли не болѣе 10 милл. пудовъ. Самъ г. Хесинъ также не могъ вывезти условленнаго количества, а сталъ показывать отправленными отъ своего имени такія партіи соли, на вывозъ которыхъ разрѣшенія выданы были Акцизнымъ Управленіемъ другимъ лицамъ. Эти послѣднія лица вынуждены были идти въ обманъ, ибо начальство дороги преимущественно передъ другими давало вагоны г. Хесину. За оказываемую такимъ образомъ услугу г. Хесинъ получалъ разницу, составлявшую, на разстояніи отъ Таганаша до Лозовой, около 1 к. въ пудѣ. Съ 1 января 1877 года, вслѣдствіе протеста солеотправителей, привилегія г. Хесина отмѣнена.

Представители желѣзныхъ дорогъ, при своихъ объясненіяхъ съ Подкоммиссіею, выставляли въ пользу пониженія тарифа при крупныхъ отправкахъ то соображеніе, что этимъ путемъ товароотправители побуждаются серьезнѣе относиться къ своимъ просьбамъ о тарифныхъ сбавкахъ. Ходатайства о сбавкѣ тарифа по большей части испрашиваются товароотправителями и предпринимаются дорогою въ расчетѣ на прибавку чрезъ то количества грузовъ; но въ этомъ расчетѣ дорога всегда можетъ ошибиться; чтобы избавить себя отъ такого риска, дорога перекладываетъ его на отправителя. Съ другой стороны сбавка съ тарифа при очень крупныхъ отправкахъ побуждаетъ будто бы торговцевъ заботиться, въ надеждѣ на нее, о расширеніи своихъ оборотовъ, чрезъ открытіе новыхъ мѣстъ сбыта или поощреніе производства.—Однако, при ближайшемъ разсмотрѣніи дѣла, эти доводы перевѣшиваются соображеніями противоположнаго характера. Сбавка въ пользу крупныхъ отправителей создаетъ для извѣстныхъ лицъ привилегированное положеніе въ ущербъ остальнымъ конкурентамъ,—положеніе, которое при извѣстныхъ обстоятельствахъ можетъ превратиться въ полную монополію, какъ это, на примѣръ, случилось въ Екатеринославѣ по лѣснымъ и въ Таганашѣ по солянымъ отправкамъ.

Лицо, захватившее такую монополию, имѣетъ въ своихъ рукахъ гораздо болѣе легкое средство довести свою перевозку до количества, обуславливающаго тарифную льготу, нежели рискованныя попытки открытія новыхъ путей сбыта: стоитъ только ему уступить часть тарифной скидки другимъ товароотправителямъ и послѣдніе охотно повезутъ свой товаръ подъ его именемъ. Къ этому нужно присовокупить, что тарифное покровительство крупному промышленнику обыкновенно влечетъ за собою разныя другія льготы, на первый взглядъ менѣе важныя, но на самомъ дѣлѣ доставляющія ему важныя выгоды передъ соперниками. Такъ на примѣръ съ г. Файнберга, который одинъ пользовался на Лозово-Севастопольской дорогѣ тарифной скидкой по лѣснымъ перевозкамъ, не взималось кромѣ того платы за нагрузку и выгрузку лѣса, перевозимаго въ прямомъ сообщеніи, тогда какъ другіе должны были платить за эти операціи по 6 р. съ вагона; тому же г. Файнбергу удалось захватить на Екатеринославской пристани большую часть бечевника; ему легче чѣмъ другимъ доставались вагоны. (Пут. жур., 207.208).—Совокупность подобныхъ льготъ передаетъ въ руки одной фирмы фактическую монополию на рынкѣ и вмѣсто поощренія убиваетъ промыселъ. Стоитъ продержаться такой монополіи два три года, и послѣдствія ея остаются на долгое время. Въ Екатеринославѣ до сихъ поръ на каждомъ шагу даетъ себя знать созданное усиліями желѣзной дороги господство г. Файнбера въ лѣсномъ дѣлѣ.

Въ Западной Европѣ которая раньше и въ большей степени испытала вредъ, наносимый промышленности системою тарифныхъ сбавокъ, въ послѣднее время образовалась настолько сильная реакція противъ такого порядка, что предоставленіе особыхъ льготъ отдѣльнымъ лицамъ рассматривается какъ одно изъ важнѣйшихъ правонарушеній въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Въ законопроектѣ относительно желѣзнодорожныхъ тарифовъ, представленномъ въ Германскій Союзный Совѣтъ, преимущество или снисхожденіе предъ другими, въ какой бы то ни было формѣ оказанное отдѣльному отправителю, влечетъ для предпринимателей и членовъ правленія дороги или уголовное преслѣдованіе или высокіе штрафы (до 3000 марокъ); въ случаѣ же двукратнаго повторенія подобнаго взысканія, учреждается принудительное управленіе предпріятіемъ, съ участіемъ и при содѣйствіи государственной инспекціи.

Въ виду русскаго и заграничнаго опыта существуютъ прочныя основанія къ воспрещенію желѣзнымъ дорогамъ вводить какія бы

За остальную половину мѣсяца, въ каждыя
сутки..... 1 к. съ пуда.

На Московско-Ярославской и Ярославско-Вологодской дорогѣ всѣ грузы, по истеченіи льготнаго срока, исчисляемаго для товаровъ большой скорости въ 24 часа, для товаровъ же малой скорости на станціяхъ: Московской, Сергіевской, Александровской, Ростовской, Ярославской, Волжской и Вологодской—въ 48 час., а на остальныхъ въ 7 сутокъ, подвергаются платежу за храненіе въ первые 3 сутокъ по $\frac{1}{3}$ к. съ пуда, а въ послѣдующіе дни по $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда.

На всѣхъ дорогахъ плата за храненіе не можетъ быть менѣе 10 к. съ каждой отправки.

7) За *нагрузку и выгрузку* по внутреннему сообщенію берется съ товаровъ, перевозимыхъ поудно: на дорогахъ Курско-Харьково-Азовской, Лозово-Севастопольской и Донецкой по 1 коп. съ пуда; на Московско-Курской—по $\frac{3}{4}$ к. съ пуда; на Московско-Ярославской и Ярославско-Вологодской—по $\frac{3}{4}$ к. съ пуда для каждой дороги отдѣльно.

Съ товаровъ, перевозимыхъ повагонно:

на Московско-Курской	1 р. 50 к. съ вагона.
на Московско-Ярославской.....	2 „ 50 „ „ „ „
на Курско-Харьково-Азовской и Лозово-Севастопольской.....	3 „ 50 „ „ „ „
на Донецкой	4 „ — „ „ „ „

По прямому сообщенію на дорогахъ III группы съ пуда..... $1\frac{1}{2}$ коп.
сверхъ того за каждую перегрузку..... $\frac{1}{2}$ „

По прямому сообщенію дорогъ III группы съ дорогами I группы, ведущими къ Ригѣ, съ пуда..... $2\frac{1}{2}$ „

По прямому сообщенію дорогъ III группы съ дорогами II группы, съ пуда..... $1\frac{1}{2}$ „

По прямому сообщенію дорогъ III группы съ дорогами II группы черезъ Москву, сверхъ платы за нагрузку и выгрузку, берется еще за пользованіе соединительной вѣтвью, съ пуда..... 1 „

8) За *простой вагоновъ* сверхъ допущеннаго срока, при предоставленіи нагрузки и выгрузки самимъ отправителямъ, взимается: на Московско-Курской дорогѣ 3 руб. въ сутки; на Московско-Ярославской дорогѣ 5 руб.; на Курско-Харьково-Азовской и Лозово-Севастопольской 3 руб.; на Донецкой дорогѣ 1 руб. 50

коп. за каждые 12-ть часовъ, при чемъ меньшее число часовъ простоя оплачивается какъ полные 12 часовъ.— Для нагрузки предоставляется отправителямъ: на Московско-Ярославской—4 часа; на Курско Харьковско-Азовской, Лозово-Севастопольской и Донецкой—12 час.; на Московско-Курской—24 часа. Для выгрузки опредѣляется на Московско-Ярославской 2 часа; на Курско-Харьково-Азовской и Лозово-Севастопольской—12 час., на Московско-Курской и Донецкой—1 сутки.

9) *Гербовый сборъ* до 20 к. съ отправки.

Перечисленные сборы составляютъ весьма существенную прибавку къ провозной платѣ, которая особенно тяжело ложится на грузы малоцѣнные и отправляемые на небольшія разстоянія. Вопросъ о вліяніи дополнительныхъ сборовъ на стоимость перевозки подробно разработанъ въ запискахъ, представленныхъ Подкоммиссіи московскими товаротправителями (№ 46) и г. Александровымъ (№ 49). Въ этихъ запискахъ приведенъ расчетъ, изъ котораго видно, что сборы, безусловно вносимые при каждой отправкѣ, составятъ на 100 пудовъ товара на разныхъ дорогахъ отъ 1 р. 76 к. до 10 р. 84 к., что, при среднемъ пробѣгѣ товара въ 210 верстъ, увеличитъ стоимость доставки для товаровъ 1 разряда, перевозимыхъ по $\frac{1}{12}$ к., на $10,6\%$ — 65% , а для товаровъ, перевозимыхъ по $\frac{1}{45}$ к., на $37,7\%$ до $232,1\%$. Изъ этого расчета выводится заключеніе, что, при существованіи дополнительныхъ сборовъ, опредѣленные въ уставахъ максимальные тарифы теряютъ всякое значеніе.

Хотя указанные расчеты нельзя не признать нѣсколько преувеличенными въ примѣненіи къ линіямъ, изслѣдованнымъ Московскою Подкоммиссіей; но тѣмъ не менѣе и на этихъ линіяхъ особые сборы играютъ важную роль въ стоимости перевозки. Со 100 пудовъ груза малой скорости, отправляемаго по одной накладной, обязательные особые сборы составятъ, на примѣръ, на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ:

за записку и бланки.....	— р. 5 к.
„ гербовый сборъ.....	— „ 20 „
„ нагрузку и выгрузку.....	1 „ — „
<hr/>	
Итого.....	1 р. 25 к.

При отправкѣ груза на 100 верстъ, провозная плата съ 100 пудовъ составитъ: для товаровъ 1-го разряда—8 р. 33 к., 2 разряда—

5 р. 55 к., 3 разряда—4 р. 16 коп., для грузовъ перевозимыхъ по $\frac{1}{40}$ к.—2 р. 50 коп. Въ отношеніи къ этой платѣ, указанная сумма обязательныхъ особыхъ сборовъ будетъ равняться: для товаровъ 1-го разряда—15%, 2 разряда,—22%, 3 разряда—30%, для товаровъ, перевозимыхъ по $\frac{1}{40}$ —50%.—Чѣмъ длиннѣе пробѣгъ груза и чѣмъ крупнѣе отправляемая партія, тѣмъ меньшею долей падутъ на перевозку особые сборы. Такимъ образомъ эта новая прибавка еще болѣе увеличиваетъ и безъ того значительныя выгоды крупныхъ отправителей передъ мелкими, прямыхъ сообщеній передъ внутренними.

Многочисленныя заявленія, сдѣланныя Подкоммиссіи относительно добавочныхъ сборовъ, особенно сборовъ за храненіе, нагрузку и выгрузку, переданы уже ея докладѣ о жалобахъ и претензіяхъ (стр. 73—75 и 86—87.) Считаемо нужнымъ дополнить эти свѣденія указаніемъ на одинъ фактъ, изъ котораго видно, какое вліяніе могутъ имѣть иногда дополнительные сборы на перевозку.—Высота платы за нагрузку и выгрузку по прямому сообщенію Московско-Курской дороги съ Орловско-Витебской, сравнительно съ платой тѣхъ же дорогъ по внутреннему сообщенію, имѣетъ послѣдствіемъ задержку грузовъ въ Орлѣ и перевозку значительной части грузовъ гужемъ изъ одного вокзала въ другой. При передачѣ грузовъ съ Московско-Курской на Орловско-Витебскую дорогу въ прямомъ сообщеніи берется по $2\frac{1}{2}$ коп. съ пуда или 15 р. съ вагона; во внутреннемъ же сообщеніи Московско-Курская взимаетъ захлѣбъ 1 р. 50 к., и Орловско-Витебская—6 р. съ вагона. За провозъ груза по соединительной вѣтви между станціями помянутыхъ дорогъ платится 2 руб. Такимъ образомъ отправитель хлѣба, выгрузивъ товаръ на Орловской станціи Московско-Курской дороги, и затѣмъ снова сдавъ его на станціи Орловско-Витебской, выигрываетъ, сравнительно съ отправкой въ прямомъ сообщеніи, 5 р. 50 коп. на вагонъ, а если не воспользуется соединительною вѣтвью, даже 7 р. 50 коп. Отсюда между прочимъ происходитъ, что по отчетамъ Орловской станціи, значится въ привозѣ отъ 3 до $4\frac{1}{2}$ мил. хлѣбныхъ грузовъ, хотя, какъ извѣстно, Орель самъ отправляетъ массу этихъ грузовъ. Вслѣдствіе малой провозной способности соединительной вѣтви, значительная доля этого груза перевозится между вокзалами гужемъ. Едва ли нужно прибавлять, что такое нерасчетливое назначеніе платы за нагрузку и выгрузку служитъ причиною бесполезной затраты множества лишняго труда на станціяхъ, загрожденія станціонныхъ платформъ, равно какъ потери и

порчи грузовъ при лишней выгрузкѣ, нагрузкѣ и гужево́й перевозкѣ. (Ср. Пут. ж. 26.)

Изъ приведенныхъ указаній видно, насколько дополнительные сборы, взимаемые на желѣзныхъ дорогахъ подъ разными наименованіями, могутъ возвышать стоимость перевозки. При помощи этихъ сборовъ открывается для желѣзныхъ дорогъ легкая возможность обходить опредѣленные въ уставахъ максимальныя тарифы—обстоятельство, давно уже замѣченное за границею, особенно въ Англіи. Поэтому, представляется прежде всего настоятельная необходимость установить въ законѣ максимальныя нормы для дополнительныхъ сборовъ, по примѣру тѣхъ нормъ, какія существуютъ для провозной платы, и затѣмъ требовать, чтобы таксы дополнительныхъ сборовъ представлялись по утвержденіе правительства.—Кромѣ того нѣкоторые изъ нынѣ существующихъ сборовъ надлежало бы вовсе отмѣнить, другіе же понизить до размѣра дѣйствительной стоимости оплачиваемыхъ ими операций. По мнѣнію Комитета при Московскомъ Биржевомъ Обществѣ, отмѣнѣ долженъ подлежать сборъ за записку грузовъ въ книги (стр. 43); но сверхъ того не имѣетъ никакого основанія и сборъ за бланки, который тоже надлежало бы уничтожить.—Уменьшеніе размѣровъ было бы справедливо примѣнить къ сборамъ за нагрузку и выгрузку, такъ какъ многими заявленіями несомнѣнно доказано, что эти сборы иногда вдвое и втрое превышаютъ дѣйствительные расходы желѣзныхъ дорогъ на эти операціи. Всего яснѣе свидѣтельствуется о возможности понизить плату за нагрузку и выгрузку то обстоятельство, что желѣзныя дороги сдаютъ эти операціи артелямъ или подрядчикамъ за плату, несравненно низшую, чѣмъ получаютъ сами. Такъ Лозово-Севастопольская дорога беретъ за нагрузку и выгрузку 6 р. съ вагона, а сама сдаетъ ихъ начальникамъ станцій за 1 р. 30 к.—1 р. 50 к. съ вагона. Правда издержки нагрузки и выгрузки неодинаковы на разныхъ желѣзныхъ дорогахъ, вслѣдствіе различныхъ цѣнъ на рабочія руки; но несомнѣнно, что даже на южныхъ линіяхъ, гдѣ трудъ всего дороже, сборъ за нагрузку и выгрузку все таки выше дѣйствительной цѣнности этихъ операций, и могъ бы быть сильно пониженъ.

VII. Вліяніе тарифовъ на производство, торговлю и желѣзнодорожное движеніе.

Въ предшествующихъ отдѣлахъ было показано, насколько разнообразна тарифная практика на нашихъ дорогахъ, и какъ часто представляетъ она примѣры отступленій отъ правильныхъ началъ тарифнаго дѣла. Каждое тарифное распоряженіе дорогъ отражается извѣстнымъ образомъ на передвиженіи грузовъ, а чрезъ то и на обмѣнѣ и производствѣ товаровъ. Въ дѣлахъ Московской Подкомиссіи собрано много фактовъ, характеризующихъ такое вліяніе тарифовъ. Считаемъ полезнымъ изложить эти факты въ настоящемъ докладѣ, такъ какъ они даютъ важный матеріалъ для оцѣнки тарифной дѣятельности желѣзнодорожныхъ правленій.

1. *Вліяніе тарифовъ на производство.* Высота провозной платы на нѣкоторые товары, а еще болѣе разница въ платѣ за одни тѣ же грузы на соперничающихъ дорогахъ, и въ особенности частыя перемѣны тарифовъ оказываютъ иногда самое рѣшительное вліяніе на судьбу народныхъ промысловъ, то задерживая, то поощряя ихъ развитіе, то насильственно передвигая промышленную дѣятельность изъ однихъ пунктовъ страны въ другіе. Нѣсколько примѣровъ подобнаго вліянія было указано уже ранѣе. Такъ слишкомъ значительная разница въ провозной платѣ за хлѣбъ въ зернѣ и муку на Московско-Курской дорогѣ, поощряя вывозъ зерна, задерживаетъ развитіе мукомольнаго промысла въ районѣ этой дороги. (Стр. 11). — Поощрительный тарифъ Лозово-Севастопольской дороги на перевозку хлѣба въ Севастополь, при сравнительно высшей провозной платѣ до Симферополя, препятствуетъ размолкѣ хлѣба для заграничной отправки въ этомъ городѣ, хотя водяная сила рѣки Салгира представляетъ для того самыя благопріятныя естественныя условія. — Затрудненія въ сбытѣ Бахмутскаго алебастра по причинѣ высокихъ тарифовъ мѣшаютъ развиваться его добычѣ. — Высокая плата Курско-Харьково-Азовской дороги на перевозку русскаго табаку изъ Ростова на Дону препятствуетъ продуктамъ Кубанскаго и Черноморскаго табаководства идти во внутреннія губерніи, и передаетъ монополию ихъ переработки въ руки Ростовскихъ табачныхъ фабрикантовъ.

О значеніи для производства различій въ тарифахъ смежныхъ дорогъ на одни и тѣ же товары можно судить по слѣдующему примѣ-

ру. Большая часть желѣзныхъ дорогъ относятъ кислоты сѣрную, селитрянную и соляную къ веществамъ легко воспламеняющимся и берутъ за провозъ ихъ по $\frac{1}{6}$ коп. съ пуда и версты. Нѣкоторыя же дороги перевозятъ ихъ по пониженнымъ тарифамъ, на примѣръ, Московско-Курская—по $\frac{1}{25}$ коп., Курско-Кіевская—по $\frac{1}{30}$ коп., т. е. въ 4—5 разъ дешевле противъ Курско-Харьково-Азовской, Московско-Ярославской и другихъ. При такихъ тарифахъ перевозка, на разстояніи, на примѣръ, 400 верстъ, обойдется на Курско-Кіевской дорогѣ 13,₃ коп. за пудъ, на Московско-Курской—16 коп., а на Курско-Харьково-Азовской—66,₇ коп., что, при цѣнѣ кислотъ сѣрной и соляной отъ 1 р. 10 к. до 1 р. 25 коп. за пудъ, возвышаетъ стоимость ихъ отъ 40% до 50%. При такой рѣзкой разницѣ въ стоимости перевозки кислотъ, химическій заводъ, устроенный, на примѣръ, на линіи Курско-Харьково-Азовской дороги, при сбытѣ кислотъ въ Курскѣ, не въ силахъ конкурировать съ таковыми же заводами, устроенными на одинаковомъ разстояніи отъ Курска по линіямъ Московско-Курской или Курско-Кіевской дорогъ, хотя бы эти заводы находились въ другихъ отношеніяхъ въ вполнѣ одинаковыхъ условіяхъ.

Какое вліяніе оказываетъ иногда на промышленность вызываемая соперничествомъ игра желѣзныхъ дорогъ на спеціальныхъ тарифахъ, видно изъ слѣдующихъ любопытныхъ свѣдѣній относительно судьбы Перекопскаго солянаго дѣла. Свѣдѣнія эти сообщены въ прошеніи (№ 389) Перекопскихъ солепромышленниковъ, переданномъ въ Московскую Подкомиссію г. Управляющимъ Акцизныхъ Сборовъ въ Таврической губерніи.

„Соль Перекопской группы озеръ до 1871 г. имѣла единственный путь чрезъ Перекопскую контрольную заставу, чрезъ которую вывозилась чумаками въ разныя губерніи Россіи. Количество вывозимой соли до соединенія Одессы съ Кременчугомъ среднимъ числомъ доходило до 5 мил. пуд. Но съ открытіемъ этого пути, съ 1869 года, для Перекопской соли настало другое время. Всѣ оптовые покупатели, ѣздившіе ежегодно въ Перекопъ изъ Кременчуга и Крюкова для покупки соли, съ открытіемъ желѣзнаго пути изъ Одессы до Кременчуга, имѣя возможность скорѣе, удобнѣе и главное дешевле имѣть соль Евпаторійскую и Одесскую, совершенно оставили Перекопъ. Значительная часть чумаковъ (самовозовъ), вслѣдствіе тѣхъ же обстоятельствъ, тоже прекратили покупку соли на Перекопскихъ озерахъ. Подъ вліяніемъ этихъ

перемѣнъ, вывозъ соли чрезъ Перекопскую контрольную заставу дошелъ до 2 мил. пудовъ, а въ послѣднее время до 1 мил. пуд. Открытіе въ 1871 году давно ожидаемой Сарыбулатской пристани не оправдало надеждъ солепромышленниковъ: опытъ показалъ, что, отправляя нашу соль моремъ въ Одессу и Николаевъ, мы все-таки не можемъ успѣшно конкурировать съ солью Евпаторійской группы, такъ какъ Евпаторійская соль, мало уступающая качествомъ Перекопской, стоитъ много дешевле.

„Съ 1875 г., т.-е. съ открытія Лозово-Севастопольской дороги, явилась возможность перевозить Перекопскую соль, частью въ Екатеринославъ, частью внутрь Россіи по линіямъ желѣзныхъ дорогъ—Лозово-Севастопольской, Курско-Харьково-Азовской, Харьковско-Николаевской, Курско-Кіевской и Ландварово-Роменской. Съ 1876 года, т.-е. съ открытія соляныхъ промысловъ на Сивашахъ при станціяхъ Лозово-Севастопольской дороги Джанкой, Таганашъ, Чонгаръ и Алексѣевка, Перекопской соли пришлось конкурировать съ солью этихъ промысловъ, и хотя соль намъ стоитъ гораздо дороже, нежели владѣльцамъ помянутыхъ промысловъ (соль Сивашская), но все-таки достоинства Перекопской соли и привычка народа къ ней давали возможность сбывать ее чрезъ станцію Таганашъ до милліона и болѣе пудовъ въ годъ.

«До 1-го января 1879 г. всякая соль Евпаторійскихъ и Одесскихъ промысловъ имѣла свой районъ исключительно въ западныхъ губерніяхъ, а Перекопская, выдерживая конкуренцію только одной Сивашской соли, проходила во внутреннія губерніи. Съ 1-го января 1879 г. настало для Перекопской соли самое тяжелое положеніе. Съ этого времени Евпаторійская соль, благодаря значительно пониженному тарифу на Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, явилась въ нашъ районъ за низшую цѣну [и совершенно вытѣсняетъ Перекопскую соль. Юго-западные дороги установили съ 1-го января 1879 г. слѣдующій тарифъ:

При разстояніи	до 350 верстъ	$\frac{1}{45}$ коп.	съ пуда и версты.
„	отъ 351 до 505	7.78	„ съ пуда.
„	506 „ 550	$\frac{1}{65}$	„ съ пуда и версты.
„	551 „ 677	8.46	„ съ пуда.
„	678 и болѣе	$\frac{1}{80}$	„ съ пуда и версты.

«Неговоря уже о томъ, что по тарифу $\frac{1}{80}$ к. Евпаторійская соль можетъ дойти до Варшавы, куда наша соль, ни при какихъ условіяхъ попасть не можетъ; но она, проходя отъ Одессы до Кіева разстояніе въ 608 верстъ (за 8.46 к. съ пуда, по линіямъ 3-й

группы желѣзныхъ дорогъ, явилась въ тѣ мѣста, гдѣ до сихъ поръ мы торговали Перекопской солью, и обходясь на 10 к. въ пудѣ дешевле, положительно вытѣснила ее».

«И въ самомъ дѣлѣ. Если взять Евпаторійскую соль въ Одессѣ а Перекопскую въ Таганашѣ и повезти до одного и того же пункта, на примѣръ Ромны, то провозъ соли отъ Одессы до Ромень обойдется въ 103 р. 23 к., а изъ Таганаша до Ромень въ 145 р. 58 к. съ вагона, т. е. изъ Одессы по 7 коп. въ пудѣ дешевле, чѣмъ изъ Таганаша. Между тѣмъ разстояніе изъ Одессы до Ромень—857 в., а изъ Таганаша до Ромень—902 в., т. е. Одесса ближе всего на 45 вер. Если же прибавить къ этому, что Евпаторійская соль въ Одессѣ всегда можетъ быть продана на 5 коп. дешевле, нежели Перекопская въ Таганашѣ, то разница въ цѣнности той и другой соли въ Ромнахъ будетъ на 12 к. въ пудѣ.

«Само собою разумѣется, что при такихъ условіяхъ нѣтъ возможности конкурировать, и если условія не будутъ измѣнены, Перекопскихъ солепромышленниковъ ожидаетъ полное разореніе. Съ 1 января 1878 г. по 1 іюня того же года Таганашскіе склады нагрузили Перекопской соли 550 тыс. пуд., а въ 1879 г., въ теченіе тѣхъ же пяти мѣсяцевъ,—только 230 тыс. пуд., т. е. на половину менѣе противъ прошлаго года, когда дѣйствовалъ на Юго-западныхъ дорогахъ прежній тарифъ.

«Тарифъ Юго-западныхъ дорогъ выгоденъ еще тѣмъ для Евпаторійскихъ и Одесскихъ солепромышленниковъ, что даетъ имъ возможность имѣть дѣло съ однимъ Управленіемъ; Перекопскіе же солепромышленники перевозятъ свою соль по желѣзнымъ дорогамъ 3-й группы на разстоянія, по каждой дорогѣ незначительныя. Потому они находятъ единственнымъ средствомъ для спасенія своего промысла установить на всѣхъ дорогахъ 3-й группы одинаковый тарифъ для перевозки соли въ $\frac{1}{60}$ к. При такихъ условіяхъ Евпаторійская и Одесская соли будутъ имѣть свой районъ—Западный край, а Перекопская—внутреннія губерніи Россіи. Только при такихъ условіяхъ ни Евпаторійскіе, ни Одесскіе, ни Перекопскіе промыслы не будутъ процвѣтатъ одинъ на счетъ другаго».

Съ цѣлю дополненія и разъясненія фактовъ, сообщаемыхъ Перекопскими солепромышленниками, приведемъ еще нѣсколько выдержекъ изъ интересной записки по тому же предмету, представленной въ Московскую Подкоммиссію г. Управляющимъ акцизными сборами Таврической губерніи (№ 488).

«Вслѣдствіе взиманія таможенной пошлины золотомъ съ иностранной соли и пониженія курса нашей валюты, русская соль могла бы имѣть значительный сбытъ въ Сѣверо-западномъ краѣ. Едва ли самый ярый протекціонистъ можетъ требовать для отечественной соли большаго покровительства, чѣмъ то, которое заключается во взиманіи золотомъ таможенной пошлины съ иностранной соли. По таможенному тарифу пошлина эта назначена въ $38\frac{1}{2}$ к. съ пуда, что при лажѣ на золото въ 60% составляетъ 61,6 коп., а съ расходами по выгрузкѣ, очисткѣ пошлиною, и коммиссіонными не менѣе 62 коп. Одна эта пошлина составляетъ цѣну, по которой Крымская, оплаченная акцизомъ въ 30 к., соль могла бы быть доставляема не только въ Минскъ и Вильно, но даже въ Динабургъ и Ригу, если бы тарифъ за перевозку соли по желѣзнымъ дорогамъ былъ пониженъ и если бы устранены были разныя затрудненія, съ которыми сопряжена теперь эта перевозка. Въ настоящее же время Крымская соль въ Литовскихъ и Бѣлорусскихъ губерніяхъ можетъ проникать только въ мѣста, расположенныя по Днѣпру и его притокамъ Припети и Сожи, въ Мозырь, Пинскъ, Гомель, Вятку и нѣкоторыя другія.

«Главная причина, препятствующая расширенію района сбыта Крымской соли, заключается въ высокомъ тарифѣ и неравномѣрности его на разныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Только разницею въ тарифѣ можетъ быть объяснено то, что доставка соли въ Минскъ и Вильно изъ Царицына, Саратова и Сызрани обходится дешевле, чѣмъ изъ Крыма, не смотря на то, что разстояніе Вильно и Минска отъ здѣшнихъ соляныхъ источниковъ значительно меньше, нежели отъ названныхъ Волжскихъ пристаней. Разстояніе отъ Царицына до Вильно чрезъ Грязи, Орель, Смоленскъ и Минскъ составляетъ 1,704 версты, отъ Саратова—1,621 версту и отъ Сызрани—1,727 вер., а отъ самой дальней станціи Лозово-Севастопольской желѣзной дороги, гдѣ грузится соль, Таганаша—1,477 в. Тѣмъ не менѣе доставка вагона соли изъ Саратова въ Вильно стоитъ 184 р. 50 к. и изъ Сызрани—202 р. 68 к., а изъ Таганаша одного фрахта слѣдуетъ 194 р. 90 к. не считая 2 к. съ пуда за нагрузку и перегрузку въ Лозовой и выгрузку на мѣстѣ доставки, что составитъ 12 р., а всего 206 р. 90 к. съ вагова, т. е. на 22 р. 40 к. дороже, чѣмъ изъ Сызрани, не смотря на то, что сія послѣдняя пристань отстоитъ отъ Вильно на 250 вер. дальше чѣмъ Таганашъ.—Но разница тарифовъ на перевозку соли особенно замѣтна и чувствительна при сравненіи желѣзныхъ дорогъ, веду-

щихъ изъ Крыма въ Литву и Бѣлоруссію, съ Юго-западными дорогами, на которыхъ въ прошедшемъ году введенъ для соли пониженный тарифъ въ $\frac{1}{80}$ к. съ пуда и версты, при перевозкѣ на разстоянія болѣе 500 вер. и кромѣ того Правленіе Общества Юго-западныхъ дорогъ вошло въ соглашеніе съ дорогами Московско-Брестскою и Курско-Кіевскою о перевозкѣ соли по пониженной цѣнѣ отъ Одессы чрезъ Брестъ-Литовскъ до самой Москвы и чрезъ Кіевъ до Курска. На основаніи этого соглашенія за все разстояніе отъ Одессы до Курска, составляющее 1,055 вер., взимается съ пуда соли 15,12 к., а съ вагона 90 р. 72 к., тогда какъ изъ Таганаша въ Курскъ всего за 761 вер., взимается 17,6 к. съ пуда или 102 руб. 36 коп. съ вагона. Отъ Одессы чрезъ Брестъ-Литовскъ до Минска за 1,248 вер. взимается съ пуда соли 19,23 коп., а съ вагона 115 р. 38 к., тогда какъ изъ Таганаша, отстоящаго отъ Минска на 1,295 вер., т. е. всего на 47 вер. далѣе чѣмъ Одесса, — перевозка пуда соли въ Минскъ стоитъ $28\frac{2}{3}$ коп., что составляетъ 170 р. $62\frac{2}{3}$ к. съ вагона. Разница фрахта слишкомъ въ 9 к. съ пуда, при разницѣ разстоянія всего въ 47 вер., совершенно ненормальна и дѣлаетъ невозможною отправку соли изъ Таганаша въ Литву по прямому пути.

„Богатѣйшія и лучшія изъ всѣхъ Крымскихъ озеръ по количеству и качеству доставляемой соли — Перекопскія — находятся вдали отъ пароваго сообщенія, именно на разстояніи 50—60 вер. отъ желѣзнодорожной станціи Таганашъ, и 60—70 вер. отъ пристани Сарыбулатъ, на Черномъ морѣ, въ Киркинитскомъ заливѣ, верстахъ въ 70 къ югозападу отъ Перекопа. Доставка соли отъ Перекопскихъ озеръ на чумацкихъ фурахъ въ Таганашъ или Сарыбулатъ стоитъ почти одно и тоже, и потому соледобывателямъ Перекопскихъ озеръ выгоднѣе отправлять свою соль чрезъ Сарыбулатъ въ Одессу, чѣмъ въ Таганашъ; такъ какъ фрактъ изъ Сарыбулата въ Одессу стоитъ всего 5—6 коп. съ пуда, иногда и дешевле, и затѣмъ доставка соли отъ Перекопскихъ озеръ, чрезъ Сарыбулатъ, Одессу и Брестъ-Литовскъ, въ Минскъ и Вильно обойдется копѣйки на три съ пуда, или рублей на 18 съ вагона дешевле, чѣмъ по прямому пути чрезъ Таганашъ. Разница эта будетъ еще значительнѣе для всѣхъ станцій, лежащихъ между Брестъ-Литовскомъ и Минскомъ.“

„Изъ вышеизложеннаго оказывается, что у насъ, для того чтобы соль стоила дешевле, необходимо везти ее отъ источника до мѣста потребленія путемъ не кратчайшемъ, а болѣе длиннымъ. Этимъ

и объясняется то, что въ Сѣверозападномъ краѣ выгоднѣе получать соль изъ болѣе отдаленныхъ источниковъ — Астраханскихъ, чѣмъ изъ ближайшихъ Крымскихъ. Такое антиэкономическое явленіе должно быть устранено въ интересахъ какъ населенія, такъ и казны, которая въ концѣ концовъ приплачиваетъ крупныя суммы къ оказывающимся на желѣзныхъ дорогахъ недоборамъ, составляющимъ прямое послѣдствіе существованія такихъ порядковъ“.

„Послѣ тарифовъ важную помѣху въ производствѣ соляной торговли составляетъ отсутствіе на нѣкоторыхъ дорогахъ прямаго сообщенія и неизбежное послѣдствіе этого отсутствія — перегрузка въ мѣстахъ передачи товара на другія линіи. На Лозово-Севастопольской желѣзной дорогѣ существуетъ прямое сообщеніе со многими линіями, но съ условіемъ непремѣнной перегрузки въ Лозовой всякаго товара, въ томъ числѣ и соли. За каждую нагрузку и выгрузку взимается $\frac{1}{2}$ к. съ пуда, что составляетъ съ перегрузкою въ Лозовой 2 к. съ пуда. Но всѣ эти операціи производятся самими хозяевами товара и при томъ за цѣну гораздо низшую противъ взимаемаго желѣзною дорогою сбора, именно — нагрузка стоитъ обыкновенно 1 руб. съ вагона, а желѣзная дорога взимаетъ за это 3 руб. На Лозово-Севастопольской дорогѣ существуетъ номинально правило, что взятые за перегрузку въ Лозовой деньги должны быть возвращаемы хозяину соли, если перегрузка произведена собственными его средствами, но до сихъ поръ ни одинъ отправитель соли этихъ денегъ обратно не получалъ и въ чью пользу таковыя обращаются — неизвѣстно; между тѣмъ уплата лишнихъ двухъ коп. съ пуда возвышаетъ на 12 р. съ вагона издержки провоза соли. — Кромѣ этого лишняго расхода, перегрузка сопряжена съ еще большимъ неудобствомъ, происходящимъ вслѣдствіе воровства соли на перегрузочныхъ станціяхъ. Болѣе крупные торговцы держатъ въ Лозовой особыхъ людей для надзора за перегрузкой и, не смотря на это, въ каждомъ вагонѣ оказывается недостатокъ не менѣе какъ въ 20, а часто въ 30 и 40 пудовъ, т. е. отъ 3 до 7%, а какъ въ Лозовой соль уже оплачена акцизомъ, и слѣдовательно съ издержками по перевозкѣ представляетъ цѣнность около 60 к. въ пудѣ, то недостача только 30 пудовъ составляетъ напрасную надбавку цѣны болѣе 3 коп. на каждые изъ остающихся 570 пудовъ. Прибавивъ къ этому напрасно взимаемые за нагрузку, перегрузку и выгрузку 2 к., оказывается, что Крымскому солеторговцу, кромѣ непомѣрно высокаго фрахта, приходится еще нести напрасныхъ расходовъ болѣе

5 к. съ каждаго пуда отправляемой по желѣзной дорогѣ соли и вслѣдствіе этого Крымская соль, по доставкѣ ея въ Вильно, обходится самому торговцу не дешевле 80 к. за пудъ“.

Въ интересахъ устраненія изложенныхъ неудобствъ авторъ записки считаетъ необходимыми между прочимъ слѣдующія мѣры: „1. Ввести одинъ общій тарифъ для перевозки соли по всѣмъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, для того чтобы потребителямъ соли выгодно было получать ее изъ источниковъ ближайшихъ, а не болѣе отдаленныхъ, какъ это дѣлается теперь. 2. За норму для этого однообразнаго тарифа принять тарифъ, существующій нынѣ на Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, т. е. постановить, что при отправкѣ соли далѣе 510 верстъ взимается за провозъ по $\frac{1}{80}$ коп. съ версты и пуда за все разстояніе до мѣста назначенія. Противъ такой нормы тарифа желѣзно-дорожняго управленія не могутъ ничего возразить, такъ какъ если на Юго-западныхъ дорогахъ выгодно возить соль за $\frac{1}{80}$ к. съ версты и пуда, то такая плата не можетъ быть убыточна и для другихъ дорогъ. 3. Перевозить соль въ вагонахъ прямого сообщенія до мѣста назначенія безъ перегрузки“.

„Съ осуществленіемъ выше изложенныхъ предположеній, доставка соли изъ Таганаша въ Вильно будетъ стоить только $18\frac{9}{20}$ к., а въ Минскѣ всего $16\frac{3}{16}$ к. съ пуда, со станцій же Соляная, Чонгаръ и Алексѣевка еще на $\frac{1}{4}$ и $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда дешевле, и слѣдовательно Крымская соль, оплаченная акцизомъ въ 30 коп. съ пуда, обойдется съ доставкою въ Вильно отъ 60 до 65 коп., а въ Минскѣ отъ 58 до 63 коп. съ пуда, смотря по сорту. При такихъ цѣнахъ иностранная соль, подлежащая таможенной пошлинѣ въ 60 коп. кредитныхъ съ пуда не можетъ соперничать на Литовскихъ рынкахъ съ Крымскою солью“.

Приведенные выше факты показываютъ, какое могущественное вліяніе оказываютъ тарифныя распоряженія желѣзныхъ дорогъ на судьбы промышленности. Старинныя, искони сложившіяся направленія промышленныхъ занятій, какъ показываетъ примѣръ Перекопской соляной добычи, могутъ потерпѣть быстрое разстройство только отъ того, что управленію дороги придетъ на мысль, ради какихъ либо случайныхъ интересовъ, перетасовать тарифы. Можно съ увѣренностью сказать, что тарифъ на соль въ $\frac{1}{80}$ к., нынѣ примѣняемый Обществомъ Югозападныхъ дорогъ въ инте-

ресѣ привлеченія обратныхъ грузовъ продержится не долго, такъ какъ онѣ едва ли въ состояніи окупить издержки транспорта; а между тѣмъ двухъ трехъ лѣтъ достаточно для того, чтобы разрушить Перекопскіе и Сивашскіе соляные промыслы и погубить сдѣланныя въ нихъ затраты капитала. Съ этимъ фактомъ можно было бы примириться, если бы существовала увѣренность, что низкіе тарифы Югозападнаго Общества будутъ существовать всегда; тогда на мѣсто Перекопскихъ развились бы Евпаторійскіе промыслы. Но такъ какъ никто не можетъ поручиться, что черезъ два три года не измѣнятся взгляды управленія, то быть можетъ послѣ короткаго промежутка времени придется снова вкладывать новые капиталы въ Перекопскіе промыслы, а Евпаторійскимъ суждено будетъ упасть. Такое непроизводительное перемѣщеніе труда и капитала находится въ полной зависимости отъ воли и взглядовъ нѣсколькихъ лицъ, завѣдующихъ управленіемъ дорогъ.

2. *Вліяніе тарифовъ на условія потребленія.* Нераціональные тарифы желѣзныхъ дорогъ имѣютъ иногда своимъ послѣдствіемъ гибель или порчу предметовъ потребленія, въ которые уже затраченъ человѣческій трудъ. Въ Ярославлѣ былъ сообщенъ Подкомиссіи интересный случай этого рода. Ярославль и Рыбинскъ, славящіеся своимъ мукомольнымъ производствомъ, имѣютъ большіе избытки отрубей. Отъ каждой четверти перемолотаго хлѣба получается до $1\frac{1}{2}$ пуда отрубей, которые на мѣстѣ продаются по 25 коп. Большая часть отрубей перевозится въ Петербургъ, для прокормленія скота, снабжающаго молокомъ столицу. До 1877 года Рыбинская желѣзная дорога брала за перевозку отрубей $12\frac{1}{2}$ коп. съ пуда за все разстояніе отъ Рыбинска до Петербурга. При такомъ тарифѣ отруби изъ Ярославля шли въ Петербургъ желѣзною дорогою и подвозились къ Рыбинску круглый годъ. Но въ 1877 г. Рыбинская дорога повысила тарифъ до 17 коп. съ пуда, вслѣдствіе чего перевозка отрубей по желѣзной дорогѣ прекратилась и перешла на водяной путь. При отправкѣ водою, мельницамъ приходится копить отруби въ теченіе цѣлой зимы, вслѣдствіе чего они являются въ Петербургъ порченными и начинаютъ терять тамъ прежній кредитъ.

Подобнымъ же образомъ дѣйствуетъ водяная перевозка на Кавказскія вина, которыя, вслѣдствіе дороговизны желѣзнодорожныхъ тарифовъ, перевозятся на Нижегородскую ярмарку изъ Ростова на Дону чрезъ Донъ и Волгу. Этотъ длинный и медленный путь

требуетъ иногда не менѣе двухъ мѣсяцевъ, и портитъ вино, которое, по особымъ его природнымъ свойствамъ, вообще трудно переносить продолжительную перевозку.

Въ Симферополь Подкомиссіи было заявлено о томъ вліяніи, какое оказало на перевозку Крымскихъ фруктовъ возвышеніе провозной платы вслѣдствіе государственнаго сбора. Нѣжные Крымскіе фрукты могутъ перевозиться на отдаленныя разстоянія только съ поѣздами большой скорости, такъ какъ при продолжительной перевозкѣ они портятся. По ходатайству Таврическаго земства, въ 1876 году былъ пониженъ тарифъ на повагонную перевозку фруктовъ въ поѣздахъ большой скорости, вслѣдствіе чего перевозка значительно увеличилась. Но объявленный въ 1879 г. государственный сборъ, поднявъ на 25% плату съ товаровъ большой скорости, вынудилъ отправлять фрукты съ поѣздами малой скорости. Продолжительность перевозки, при неисправности дорогъ, повела въ теченіе 1879 г. къ порчѣ множества фруктовъ. (Пут. ж. 250, 252, заявл. г. Филиберта № 384).

3. Вліяніе тарифовъ на торговлю. Еще могущественнѣе вліяніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ на условія и направленія торговли. Здѣсь опять имѣютъ значеніе какъ абсолютная высота провозной платы, такъ и ея различія на соперничающихъ дорогахъ и между отдѣльными пунктами одной и той же линіи.—Поднятіе провозной платы въ поѣздахъ большой скорости, вслѣдствіе введенія государственнаго сбора, вызвало переходъ многихъ грузовъ изъ пассажирскихъ въ товарные поѣзда, и чрезъ то замедлило оборотъ торговыхъ капиталовъ. Такъ Екатеринославскіе купцы заявили, что, вмѣсто полученія колоніальныхъ и бакалейныхъ товаровъ изъ Харькова нѣсколько разъ, по немногу, съ поѣздами большой скорости, они перевозятъ теперь за разъ большіе запасы товаровъ съ малою скоростью. (Заявл. № 373).

Разница въ тарифахъ на перевозку грузовъ между отдаленными и короткими разстояніями искусственно притягиваетъ торговлю къ немногимъ крупнымъ центрамъ, въ ущербъ промежуточнымъ мѣстностямъ. Такъ низкіе тарифы на провозъ колоніальныхъ, бакалейныхъ, москательныхъ товаровъ, чая и сахара до Москвы монополизируютъ ея и безъ того огромную торговую силу. Если бы не существовало столь крупныхъ разницъ въ тарифахъ, могли бы устроиться мѣстные склады этихъ товаровъ, тогда какъ при настоящемъ порядкѣ выгоднѣе дѣлать закупки въ Москвѣ.

Разница тарифовъ на смежныхъ дорогахъ нерѣдко закрываетъ для товаровъ вѣрные рынки. Такъ, если справедливо приведенное выше (стр. 17) сообщеніе Харьковскаго Биржеваго Комитета, Харьковскій сахаръ лишился сбыта на Кавказъ только потому, что Курско-Харьково-Азовская дорога перевозитъ сахаръ по 1-му и 2-му разрядамъ, тогда какъ соперничающія дороги причисляютъ его къ 3-му разряду тарифа.

Особенно замѣтно вліяніе тарифовъ на условія соперничества морскихъ портовъ и рѣчныхъ пристаней. При обычной дешевизнѣ водяной перевозки, разница въ провозной платѣ по желѣзнымъ дорогамъ, соединяющимъ приморскіе и прирѣчные пункты съ внутренностью страны, производитъ то, что на томъ же морѣ или рѣкѣ, въ однихъ портахъ и пристаняхъ торговля растетъ и развивается, а въ другихъ падаетъ.—По заявленію Таганрогскаго Комитета Торговли и Мануфактуръ, провозная плата Курско-Харьково-Азовской дороги на привозные товары, отправляемые изъ Таганрога въ Москву и Петербургъ, не смотря на спеціальныя тарифы, —значительно выше, нежели стоимость доставки въ тѣ же города изъ Одессы и Севастополя. Оттого привозная торговля Таганрога падаетъ. Дѣйствительно, изъ отчетовъ Курско-Харьково-Азовской дороги видно, что отправка изъ Азовской гавани бокалейныхъ товаровъ, простиравшаяся въ 1875 г. до 247 тыс. пуд., спустилась въ 1878 г. до 177 тыс. пудовъ; отправка деревяннаго и сѣмяннаго масла за то же время уменьшилась отъ 109 тыс. пуд. до 29 тыс. пуд.

Лозово-Севастопольская дорога, поощряя пониженными тарифами движеніе товаровъ на Севастополь, приводитъ въ упадокъ Геничскій портъ, который между тѣмъ, по своимъ естественнымъ удобствамъ, могъ бы играть довольно важную роль въ отпускной торговлѣ. По заявленіямъ мѣстныхъ торговцевъ, съ устройствомъ желѣзной дороги обороты Геническаго порта уменьшились не мѣнѣе какъ на 80%. Такой упадокъ есть, по ихъ мнѣнію, прямое слѣдствіе того обстоятельства, что при отправленіи до Севастополя Лозово-Севастопольская дорога беретъ за провозъ $\frac{1}{50}$ к., а до Геническа— $\frac{1}{36}$ коп. Еслибы не этотъ низкій тарифъ, хлѣбъ изъ мѣстностей, лежащихъ сѣвернѣе станціи Ново-Алексѣевки, отъ которой отдѣляется 14-верстная вѣтвь къ Геническу, подвозился бы къ этому послѣднему пункту, такъ какъ Севастополь отстоитъ отъ означенныхъ мѣстностей на 216 верстъ далѣе, и притомъ поѣзда на нѣкоторыхъ перегонахъ Севастопольскаго участка могутъ хо-

дять въ составѣ всего 12—15 вагоновъ, тогда какъ въ Геническѣ они приходятъ въ составѣ 25 вагоновъ (Пут. жур. 236). Нужно впрочемъ замѣтить, что, кромѣ болѣе низкаго тарифа, грузы привлекаются къ Севастополю и большими преимуществами его порта, болѣе низкими накладными расходами и болѣею дешевизною морскихъ фрахтовъ сравнительно съ Геническомъ. Изъ статистическихъ свѣдѣній, доставленныхъ Лозово-Севастопольскою дорогою видно, что съ самаго открытія Генической вѣтви подвозъ по ней грузовъ къ порту былъ незначителенъ и уменьшился подъ вліяніемъ тарифовъ не сильно. Въ Геническѣ прибыло пшеницы въ 1876 г. 222.807 пудовъ; въ 1877 году, когда былъ пониженъ тарифъ на Севастополь, — 167.087 пудовъ; въ 1878 г. — 186.502 п.; въ первые пять мѣсяцевъ 1879 г. — 58.871 пудъ.

Гораздо значительнѣе былъ упадокъ хлѣбнаго привоза на Александровскую пристань, на Днѣпрѣ, подъ вліяніемъ пониженныхъ тарифовъ до Севастополя. Въ первые годы по открытіи дороги, множество хлѣбныхъ грузовъ, какъ изъ района Лозово-Севастопольской дороги, начиная отъ Павлограда, такъ съ Днѣпра изъ Екатеринослава, во избѣжаніе пороговъ, подвозилось по желѣзной дорогѣ въ Александровскъ для слѣдованія внизъ по Днѣпру къ Херсону и Одессѣ. Съ 1877 года, когда Севастопольская дорога, оставивъ до Александровска нормальный тарифъ по $\frac{1}{30}$ к., понизила тарифъ на Севастополь до $\frac{1}{50}$ к., подвозъ хлѣбныхъ грузовъ на Александровскую пристань сразу упалъ, и до сихъ поръ держится на весьма низкой нормѣ. Эти перемѣны ясно видны изъ слѣдующихъ, доставленныхъ Управленіемъ дороги, статистическихъ данныхъ:

Прибыло въ Александровскѣ пудовъ:

	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 (6м.)
Пшеницы.	908.597	2.842.142	1.712.402	652.130	375.312	471.780
Ржи	263.082	376.831	289.231	109.285	101.460	139.520
Ячменя.	40.554	60.961	16.563	8.286	24.020	27.597
Сѣмени льнян..	94.978	44.982	17.087	56.616	26.855	—
Итого	1.307.211	3.324.916	2.035.383	826.317	527.647	638.897

Такимъ образомъ, начиная съ 1877 года, привозъ хлѣбныхъ грузовъ падаетъ, и въ 1878 г. былъ въ 6 разъ ниже противъ 1875 г., не смотря на то, что послѣдовавшее въ 1878 году открытіе послѣ войны Черноморскихъ портовъ сопровождалось общимъ оживленіемъ хлѣбной торговли.

Говоря о связи желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ направленіями торговли, нельзя не отмѣтить того вліянія, какое оказываютъ иногда они на условія соперничества внутренняго производства съ заграничнымъ. Такъ какъ наши желѣзныя дороги большую часть грузовъ перевозятъ, для отправки за границу, по направленію къ портамъ и пограничнымъ пунктамъ, то, въ интересахъ привлеченія обратныхъ грузовъ, онѣ нерѣдко понижаютъ до возможныхъ предѣловъ провозную плату на привозные изъ-за границы товары, между тѣмъ какъ во внутренней перевозкѣ товары того же рода оплачиваются высшимъ тарифомъ. При такой комбинаціи тарифовъ, даже существующія высокія таможенныя пошлины не всегда въ состояніи бываютъ охранить интересы отечественнаго производства и торговли. — Выше было приведено извлеченіе изъ записки Управляющаго Акцизными Сборами въ Таврической губерніи, изъ котораго видно, что Крымская соль не можетъ конкурировать въ Западномъ краѣ съ заграничною, единственно вслѣдствіе дороговизны провозной платы на дорогахъ III группы и высокой цѣнности нагрузки и перегрузки. — Въ Екатеринославѣ было заявлено, что доставка графита, добываемаго близъ Криваго Рога, въ Москву обходится 60 к. съ пуда, а между тѣмъ перевозка графита моремъ съ острова Цейлона въ Петербургъ стоитъ всего 40 коп. съ пуда, такъ что заграничный графитъ обойдется въ Москвѣ дешевле внутренняго (Пут. ж. 212).

Разсматриваемое вліяніе особенно обнаруживается на конкуренціи иностраннаго желѣза съ внутреннимъ на югѣ Россіи. Желѣзная торговля въ Екатеринославѣ, согласно заявленію тамошнихъ торговцевъ (№ 372), простирается ежегодно по привозу болѣе чѣмъ до 100 тыс. пуд. „Въ этой массѣ получается русскаго желѣза не болѣе 50%, остальное — заграничное. Причиной тому служитъ высокій тарифъ. Такъ провозъ желѣза не въ дѣлѣ, получаемого черезъ Ростовъ на Дону, обходится, менѣе чѣмъ на 500-верстномъ разстояніи до Екатеринослава, до 25 коп. за пудъ, тогда какъ отъ Нижняго до Москвы, при томъ же почти разстояніи (402 в.), — всего до 10 к. за пудъ. Бельгійское желѣзо получаемое въ Екатеринославѣ черезъ Одессу, не смотря на отдаленность доставки, на примѣръ, изъ Льежа, сначала желѣзной дорогой, потомъ моремъ, отъ Одессы судами, и, наконецъ, отъ Никополя на 120 верстъ до Екатеринослава на фурахъ, обходится въ провозѣ всего до 35 к. за пудъ, а нерѣдко и дешевле. Покупка русскаго желѣза въ Ростовѣ происходитъ потому, что тамъ

имѣется контора Демидовскаго завода, отпускающая его на весь Южный край. Если же выписывать русское желѣзо чрезъ Москву и Харьковъ, то провозная плата достигнетъ баснословной цѣны до 60 коп. на пудъ. Очевидно выгоднѣе получать русское желѣзо изъ Ростова на Дону, когда оно совершило уже свой длинный путь отъ мѣста разработки. По причинѣ дороговизны доставки, русское желѣзо не можетъ соперничать съ заграничнымъ, не смотря на сравнительную недоброкачественность послѣдняго.

4. *Вліяніе тарифовъ на размѣры движенія по желѣзнымъ дорогамъ.* Тарифныя распоряженія, затрагивая разнообразныя интересы примыкающихъ къ нимъ мѣстностей, ближе всего, однакоже, отражаются на состояніи самой желѣзнодорожной перевозки. Высокіе тарифы, не соображенные съ требованіями производства и потребленія грузовъ, равно какъ съ условіями соперничества другихъ путей сообщенія, лишаютъ желѣзную дорогу части возможнаго товарнаго движенія. Грузы, обложенные чрезмѣрно высокою провозной платой, или вовсе не поступаютъ въ торговлю, или уходятъ на другіе, конкурирующіе пути. Но стоитъ измѣнить нераціональныя тарифы, и перевозка, прежде ускользавшая, начинаетъ приливать къ дорогѣ и усиливать ея движеніе и доходы. Изъ матеріаловъ Подкомиссіи можно привести не мало доказательствъ, подтверждающихъ изложенныя положенія.

Невозможность перевозки нѣкоторыхъ грузовъ подъ вліяніемъ тарифовъ. Высокіе тарифы препятствуютъ передвиженію грузовъ въ тѣ мѣста, гдѣ на нихъ существуетъ наибольшій спросъ и чрезъ то задерживаютъ эти грузы на мѣстѣ производства. Въ Бахчисараѣ было заявлено Подкомиссіи (№ 396), что, начиная съ мая мѣсяца, Крымъ могъ бы доставлять въ сѣверную и центральную Россію разнаго рода южныя овощи и зелень, какъ-то: кабачки, капусту, горошекъ, перецъ и пр.; но при настоящей провозной платѣ, отправка этихъ продуктовъ невозможна. Чтобы устранить это препятствіе, Бахчисарайскій городской голова ходатайствовалъ о пониженіи тарифа на овощи до размѣра, равнаго съ тарифомъ на фрукты.

Въ особенности важно разсматриваемое вліяніе тарифовъ на перевозку малоцѣнныхъ товаровъ, каковы, напримѣръ, дрова и лѣсные матеріалы. Московско-Ярославская дорога сравнительною высотой провозной платы на лѣсные грузы затруд-

няетъ подвозъ ихъ въ Москву изъ Ярославля, куда они могли бы въ огромныхъ количествахъ поступать по Волгѣ съ богатыхъ еще лѣсами ея притоковъ — Шексны, Мологи, Унжи и другихъ. Въ настоящее время изъ Ярославля лѣсные матеріалы перевозятся по тарифу 31 р. 80 к. съ вагона, что составляетъ около 12.₂ к. съ вагона и версты; дрова же, согласно общимъ тарифнымъ правиламъ, перевозятся на разстояніи болѣе 150 верстъ по 14 коп. съ вагона и версты. При такомъ тарифѣ, по заявленію Ярославскихъ лѣсныхъ торговцевъ, идутъ до Москвы только болѣе цѣнные матеріалы—тесъ и доски, круглый же лѣсъ вовсе не отправляется. Торговцы утверждаютъ, что, при пониженіи тарифа на 5 руб. съ вагона, двинулись бы въ Москву всѣ роды лѣсныхъ матеріаловъ. (Пут. ж. 84). Тѣмъ менѣе могутъ при такомъ тарифѣ перевозиться изъ Ярославля въ Москву дрова; между тѣмъ, если бы оказалась возможность получать дрова съ означенныхъ притоковъ Волги, снабженіе Москвы топливомъ было бы обезпечено на многія поколѣнія.—Что тарифъ Московско-Ярославской дороги допускаетъ значительное пониженіе, это доказывается примѣромъ Московско-Курской дороги, которая перевозитъ лѣсной матеріалъ, на разстояніяхъ свѣше 100 верстъ,—по 10.₈ коп., а дрова на разстояніяхъ, превышающихъ 55 верстъ — по 8.₄ коп. съ вагона и версты. (Ст. 128 тар.).—Нужно, впрочемъ, замѣтить, что Управленіе Московско-Ярославской дороги, которому было предъявлено изложенное мнѣніе, отрицало цѣлесообразность и выгоду пониженія провозной платы на лѣсные матеріалы и дрова изъ Ярославля. Во-первыхъ, эта малоцѣнная перевозка упадетъ преимущественно на лѣтній періодъ, когда дорога и безъ того бываетъ загромождена болѣе выгодными грузами. Во-вторыхъ, толки объ обилии лѣсовъ на Волжскихъ притокахъ, будто бы, преувеличенны; въ послѣднее время тамъ идетъ сильная вырубка, и цѣны ближайшихъ къ водѣ участковъ сильно поднялись.

Вліяніе тарифовъ на условія соперничества путей сообщенія. Значеніе тарифовъ для размѣровъ перевозки всего замѣтнѣе проявляется въ тѣхъ случаяхъ, когда желѣзной дорогѣ приходится конкурировать съ другими путями сообщенія,—рельсовыми же, или водяными и гужевыми. При этомъ условіи часто бываетъ достаточно незначительной разницы въ тарифахъ, для того чтобы отклонить или привлечь движеніе.

а) *Конкуренція друиыхъ желѣзныхъ дорогъ.* Согласно заявленію Ярославской комиссіи по желѣзнодорожному дѣлу, перевозка по Московско-Ярославской дорогѣ приходящихъ съ Волги хлѣбныхъ грузовъ сильно тормозится тѣмъ, что тарифы этой линіи не сообразены съ тарифами Московско-Нижегородской дороги. Хлѣбные грузы отнесены по Московско-Ярославской дорогѣ къ 4-му разряду ($\frac{1}{30}$ к.), и только на лѣтнее время переводятся въ 5 разрядъ ($\frac{1}{40}$ к.). Ярославскіе торговцы признаютъ необходимымъ, въ видахъ конкуренціи, причислить хлѣбные грузы, въ томъ числѣ крупчатую муку, къ 5 разряду, независимо отъ времени года. Кромѣ того, они считаютъ нужнымъ, въ тѣхъ же цѣляхъ, понизить плату за провозъ крупчатки по прямому сообщенію съ Петербургомъ до той нормы, какая установлена на провозъ этого товара Московско-Нижегородскою дорогою. Отъ Нижняго провозъ муки до Петербурга во всякое время года стоитъ $20\frac{1}{2}$ к. съ пуда, а отъ Ярославля, который на 144 версты ближе къ Петербургу, чѣмъ Нижній, — 27 к. лѣтомъ и $30\frac{1}{2}$ к. зимою (Заявл. № 189).

Изъ свѣдѣній, собранныхъ Подкомиссіею, выяснилось, что конкуренція Московско-Ярославской дороги съ Нижегородскою по грузамъ, переходящимъ съ Волги, въ значительной степени затрудняется политикою Николаевской дороги. Состоя, какъ извѣстно, въ завѣдываніи одного Общества съ Московско-Нижегородскою, Николаевская дорога дѣлаетъ для этой послѣдней разныя облегченія, и напротивъ отказывается въ нихъ Московско-Ярославской. Николаевская дорога не соглашается на пониженія тарифа по прямому сообщенію съ Московско-Ярославской дорогою, и кромѣ того, владѣя вѣтвью, служащею для соединенія Московско-Ярославской дороги съ Московско-Брестскою, затрудняетъ сношенія этихъ двухъ дорогъ. Такъ при перевозкѣ муки Николаевская дорога въ сообщеніи съ Рыбинскою беретъ $\frac{1}{50}$ к., а въ сообщеніи съ Московско-Ярославскою — $\frac{1}{40}$ к., почему большая часть муки изъ подъ Ярославля отправляется въ Петербургъ или водою или чрезъ Рыбинскую дорогу. Препятствія къ сообщенію Ярославской съ Брестскою дорогою задерживаютъ движеніе льна на станціи этой линіи и за границу, на что заявлялось будто бы не мало требованій.

Высота тарифовъ Николаевской дороги по сношенію съ Ярославскою оказываетъ особенное вліяніе на движеніе грузовъ Вологодскаго района. Въ зимнее время множество товаровъ подвозится изъ Вологды гужемъ къ Рыбинску для дальнѣйшаго слѣдованія по Рыбинской дорогѣ къ Петербургу. По сообщеніямъ Воло-

годскихъ торговцевъ, такимъ путемъ уходитъ отъ Ярославской дороги до 500,000 пудовъ, въ томъ числѣ топленого масла до 50,000 пудовъ. Доставка масла гужемъ отъ Вологды до Рыбинска и оттуда желѣзной дорогой въ Петербургъ стоитъ 45 коп., а по желѣзнымъ дорогамъ черезъ Москву 65 коп. съ пуда.

б) *Конкуренція водяныхъ путей.* Съ вопросомъ о вліяніи тарифовъ на условія конкуренціи рельсовыхъ и водяныхъ путей Московской Подкоммисіи пришлось встрѣтиться на Ярославско-Вологодской и Курско-Харьково-Азовской дорогахъ.

Вологда и близлежащіе пункты пользуются, для отправленія грузовъ въ Петербургъ и полученія оттуда товаровъ, двумя путями: во-первыхъ, желѣзными дорогами: Николаевской, Московско-Ярославской и Вологодской, а также Рыбинско-Бологовской, съ которой грузы зимою везутся въ Вологду гужемъ; во-вторыхъ, водянымъ сообщеніемъ по Маріинской системѣ. Тотъ и другой путь, по сообщенію Вологодскаго купца Соковикова (№ 442), имѣетъ свои затрудненія. По желѣзнымъ дорогамъ черезъ Москву до Вологды платится съ пуда: за сахаръ 44 коп., масло деревянное въ бочкахъ, табакъ листовою—51 коп., бокалейные и колониальные товары, вино, чай—81 к., за москательные товары, табакъ внутренняго приготовленія—71 к., уксусъ въ бочкахъ—61 к., мыло простое и керосинъ—56 к. и т. д. Товары приходятъ въ Вологду по желѣзной дорогѣ на 11 день.—По водѣ доставка изъ Петербурга обходится безразлично до 20 коп. съ пуда, а въ Петербургъ на половину менѣе; кромѣ того, на водяномъ пути не нужно перегрузки. Но зато, при благополучномъ плаваніи, товары проходятъ изъ Петербурга до Вологды въ 30 дней; при неблагоприятныхъ же условіяхъ (мелководьѣ, раннихъ заморозкахъ, поправкѣ шлюзовъ) суда иногда находятся въ пути до двухъ мѣсяцевъ. Случается перевозить товары съ судовъ на подводахъ, въ морозъ, когда нѣкоторые товары (вино, сыръ) могутъ замерзнуть и испортиться. При такомъ отношеніи провозныхъ цѣнъ по водяному и рельсовому пути, отъ послѣдняго ускользаетъ множество товаровъ.

Главный мѣстный продуктъ Вологодскаго района не попадающій на желѣзную дорогу, есть овесъ, котораго вывозится оттуда въ Петербургъ до 1,000,000 пуд. Водяная доставка этого груза въ Петербургъ обходится около 10 коп. съ пуда, и кромѣ того на судахъ овесъ отправляется безъ мѣшковъ, въ ссыпную; но за то

при водяной перевозкѣ приходится на слишкомъ длинный срокъ затрачивать капиталъ. Нѣкоторые Вологодскіе торговцы выражали мнѣніе, что овесъ пошелъ бы по желѣзной дорогѣ, если бы тарифъ былъ пониженъ до 15 коп. съ пуда, за все разстояніе до Петербурга. Впрочемъ, такое мнѣніе оспаривалось на томъ основаніи, что къ цѣнности желѣзнодорожнаго провоза нужно присоединить еще стоимость мѣшковъ, и что въ столь малоцѣнномъ грузѣ, какъ овесъ, разница провоза на 5—6 коп. въ пудѣ имѣетъ слишкомъ важное значеніе.—По той же причинѣ отправляются до Петербурга водою льняное сѣмя, холстъ, топленое масло (до 100,000 пудовъ) яйца (до 10 мил. штукъ). Весь грузъ, отправляемый изъ Вологды къ Петербургу, оцѣнивается теперь до 1,500,000 пудовъ.

Благодаря дешевизнѣ доставки, водою же идетъ изъ Петербурга въ Вологду значительная доля привозныхъ товаровъ, не смотря на сравнительно высокую цѣнность этихъ послѣднихъ. Считаютъ, что такимъ путемъ подвозится къ Вологдѣ до 200,000 пудовъ, въ томъ числѣ такихъ цѣнныхъ грузовъ, какъ чай, деревянное масло, мыло. Водяная доставка этихъ грузовъ производится подрядчиками за 20—25 коп. съ пуда. Если бы желѣзнодорожный тарифъ на эти товары былъ пониженъ до 25 коп. съ пуда за все разстояніе отъ Петербурга до Вологды, то водяная перевозка по мнѣнію торговцевъ прекратилась бы, въ особенности, если принять во вниманіе настоящее неустроенное состояніе Мариинской системы.

Что конкуренція съ водянымъ путемъ по сообщенію Вологды съ Петербургомъ не представляются для желѣзной дороги невозможною, въ этомъ убѣждаютъ примѣры самой же Московско-Ярославско-Вологодской дороги, которой чрезъ пониженіе тарифовъ удалось уже привлечь не мало новыхъ грузовъ, ранѣе отправлявшихся на судахъ.—До 1876 года ленъ шелъ къ Петербургу изъ Вологды или водою, или по Рыбинской дорогѣ, съ доставкой гужомъ до Рыбинска. Причиной предпочтенія воднаго пути былъ высокій тарифъ въ 45 к. съ пуда. Но съ 1876 года провозная плата на ленъ понижена до 22 коп. за все разстояніе отъ Вологды до Петербурга. Благодаря этому пониженію, въ 1878 году изъ Вологды отправлено льна 157.202 пуда, и кудели и льняной пакли 39.500 пудовъ, тогда какъ въ 1875 году отправка льна не превышала 14.225 пуда (Отч. Моск.-Яросл. дор. за 1875 и 1878 г.).—Другимъ примѣромъ удачнаго измѣненія тарифа можетъ слу-

жить перевозка тряпки. Когда тарифъ за перевозку тряпки до Ярославля стоилъ 8 коп. съ пуда (по 3 разряду), тряпка не поступала на дорогу, но съ пониженіемъ тарифа до 6.4 коп. перевозка этого товара началась, и въ 1878 году уже дошла до 10 тыс. пудовъ.

Вліяніе тарифныхъ сбавокъ ясно выразилось и на движеніи грузовъ отъ Ярославля къ Вологдѣ. Проведеніе Ярославско-Вологодской дороги вообще измѣнило пути снабженія хлѣбомъ Сѣвернаго края. До желѣзной дороги Архангельская губернія снабжалась продовольствіемъ изъ Вятской губерніи и лишь въ случаѣ неурожая въ этой послѣдней закупала хлѣбъ на Камскихъ пристаняхъ, при чемъ весь хлѣбъ слѣдовалъ водяными путями. Въ настоящее же время хлѣбъ для Сѣвернаго края идетъ съ низовьевъ Волги чрезъ Ярославско-Вологодскую дорогу до Вологды, а оттуда по рѣкамъ Вологдѣ и Сухонѣ къ Архангельску. Даже съ Камскихъ пристаней хлѣбные грузы слѣдуютъ чрезъ Вологодскую дорогу. Чрезъ посредство Вологодской дороги нынѣ подвозится хлѣбъ для Архангельской губерніи, Поморскаго края и частью для Норвегіи. Изъ хлѣбныхъ грузовъ мука пшеничная, вслѣдствіе сравнительно высшей ея цѣнности, пошла по Ярославско-Вологодской дорогѣ въ значительныхъ количествахъ почти съ самаго открытія дороги; но ржаная мука стала поступать лишь съ 1875 года, когда плата за провозъ отъ Волжской станціи до Вологды была понижена съ 8 коп. до 6.4 коп. за пудъ. Подъ вліяніемъ этихъ пониженій, отправка ржаной муки, равнявшаяся въ 1874 году 38 тыс. пудовъ, сразу поднялась въ 1875 году до 624 тыс., въ 1876 году до 755 тыс., въ 1877 году составляла 579 тыс., въ 1878 г.— 572 тыс. пудовъ (Отч. Моск.-Яросл. дор.).

Подобная же перемѣна произошла, вслѣдствіе пониженія тарифовъ, въ подвозѣ сахара къ Вологдѣ. Вологда издавна служила складочнымъ пунктомъ для снабженія Сѣвернаго края сахаромъ и бокалейнымъ товаромъ. Въ прежнее время и въ первые годы по открытіи Ярославско-Вологодской дороги, сахаръ получался исключительно водою изъ Петербурга; со времени же пониженія тарифа въ прямомъ сообщеніи съ Курско-Кіевской дорогой, снабженіе сахаромъ Сѣвернаго края производится изъ Кіевского района, чрезъ посредство Ярославско-Вологодской дороги. Отправка сахару съ станціи Волга, составлявшая въ 1875 году 51 тыс. пудовъ, возрасла въ 1877 году до 90 тыс. и въ 1878 году—до 105 тыс. пудовъ.

Приведенные примѣры показываютъ, что въ тѣхъ случаяхъ, когда Общество Московско-Ярославской дороги имѣло свободу дѣйствія, (какъ напримѣръ, при перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ съ Волги въ Вологдѣ), или достигало соглашенія съ Николаевской дорогой, (какъ, напримѣръ, по перевозкѣ Вологодскаго льна), Московско-Ярославско-Вологодская дорога успѣшно соперничала съ воднымъ путемъ. Поэтому нужно думать, что въ будущемъ ей удастся привлечь значительную часть и тѣхъ грузовъ, которые нынѣ перевозятся между Петербургомъ и Вологдою водными путями.

Другой пунктъ для наблюденія соперничества рельсоваго пути съ водянымъ представился въ Таганрогѣ. Изъ сообщенія торговцевъ выяснилось, что изъ Таганрога ежегодно отправляется въ Нижній-Новгородъ на ярмарку, чрезъ Донъ и Волгу, до 500 тыс. пудовъ преимущественно бокалейнаго товара. Не смотря на то, что, при водяной доставкѣ, товары находятся въ пути около двухъ мѣсяцевъ, и подвергаются четыремъ перегрузкамъ, этотъ путь отвлекаетъ грузы отъ желѣзной дороги, такъ какъ перевозка по водѣ до Нижняго обходится около 40 коп., а по желѣзной дорогѣ 52 коп. (Пут. ж. 155). Подробности этой конкуренціи выяснены въ запискѣ Таганрогской коммиссіонерской конторы г. Волкенштейна (№ 467), изъ которой мы приведемъ нѣсколько мѣстъ.

„Желѣзныя дороги II группы назначаютъ ежегодно для Нижегородской ярмарки спеціальнй тарифъ прямаго сообщенія, и кромѣ того въ лѣтніе мѣсяцы перевозятъ эти товары по уменьшенному тарифу до Саратова, откуда грузы отправляются водой до Нижняго. Но ни первое, ни второе не соотвѣтствуютъ интересамъ торговли, такъ какъ этими путями провозъ обходится значительно дороже, чѣмъ отправка водянымъ путемъ по Дону, чрезъ Царицынъ и Волгу; отправка же товаровъ до Нижняго по дорогамъ III-й группы вовсе недоступна.“ — Г. Волкенштейнъ обращался къ г. Предсѣдателю III группы съ просьбой дать возможность отправлять, въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ, съ мая по августъ, прямымъ сообщеніемъ отъ станціи Азовская гавань, чрезъ Курско-Харьково-Азовскую, Московско-Курскую и Московско-Нижегородскую дороги до Нижняго, въ количествахъ до 200 тыс. пудовъ орѣховъ, рожковъ, винныхъ ягодъ, табаку, деревяннаго масла и пр. „Отправки эти могутъ осуществиться если три указанныя дороги согласятся перевозить упомянутые товары полными вагонами отъ Таганрога до Нижняго

по 37 к. съ пуда, т. е. Курско-Харьково Азовская и Московско-Курская—по 25¹/₂ к., какъ эти дороги взимають за хлопокъ, а Московско-Нижегородская—10 к. съ пуда.—Примѣняя такой тарифъ, дороги, по словамъ г. Волкенштейна, не могутъ не принять въ соображеніе, что хлопка помѣщается въ вагонъ не болѣе 350 пудовъ, а бакалейнаго товара 600 пудовъ, и при томъ дороги приобрѣтутъ грузы, никогда по нимъ не отправляемые. Назначеніе этого тарифа поддержитъ торговлю Таганрога съ Нижнимъ, куда теперь отправляется не болѣе четвертой части прежняго количества товаровъ, по причинѣ постоянныхъ остановокъ въ гирлахъ при мелководьѣ по Волгѣ и Дону“. Неизвѣстно, какой исходъ имѣло ходатайство г. Волкенштейна; но если дороги находятъ выгоднымъ перевозить по пониженному тарифу хлопокъ, то почему бы, казалось, ради привлеченія бакалейныхъ грузовъ, не примѣнить тотъ же тарифъ и къ этимъ послѣднимъ.

в. *Конкуренція гужеваго провоза.* Кромѣ рельсовыхъ и водяныхъ путей, нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, благодаря нераціональности тарифовъ, приходится иногда выдерживать опасное соперничество со стороны гужеваго извоза. Какъ это ни странно въ виду огромныхъ техническихъ преимуществъ желѣзныхъ дорогъ предъ простымъ извозчикомъ, но Подкомиссіи сплошь и рядомъ приходилось наталкиваться на такіе случаи, что извозъ отбиваетъ грузы у желѣзной дороги.

Такое явленіе повсюду имѣетъ мѣсто при перевозкѣ на *короткихъ разстояніяхъ*. Плата за нагрузку и выгрузку и остальные дополнительные сборы, расходы подвоза къ станціи и доставки со станціи, при маломъ пробѣгѣ груза, ложатся на перевозку слишкомъ крупной суммой. Если присоединить сюда потери и порчу товара при перегрузкахъ съ возовъ на станціонную платформу, съ платформы въ вагонъ, и затѣмъ на станціи назначенія обратно, равно какъ длинные сроки, назначаемые желѣзными дорогами на отправленіе и выдачу грузовъ, то сравнительныя выгоды гужеваго провоза на короткихъ разстояніяхъ становятся понятными. Но при правильномъ построеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ, эти выгоды исчезаютъ на разстояніи двухъ-трехъ станцій отъ мѣста отправленія. На нашихъ же дорогахъ, вслѣдствіе высокой платы за перевозку, нагрузку и выгрузку, равно какъ вслѣдствіе невнимательнаго обращенія съ товаромъ, гужевая

доставка производится, параллельно рельсовымъ путямъ, на разстояніяхъ гораздо большихъ, какъ въ этомъ можно было убѣдиться изъ наблюденій на подмосковныхъ участкахъ Московско-Ярославской и Московско-Курской дорогъ.

Въ районѣ Московско-Ярославской дороги, фабричные товары отправляются къ Москвѣ и изъ Москвы на подводахъ не только изъ мѣстностей близъ Мытищъ (17 верстъ отъ Москвы), Пушкина (28 в.), Талицъ (42 в.), Хотькова (56 в.), но даже изъ Александрова, находящагося отъ Москвы въ 105 верстахъ по желѣзной дорогѣ и въ 90 верстахъ по гужевому тракту. Издѣлія Киржачскихъ фабрикъ (Киржачъ находится въ 27 верст. отъ Александрова), слѣдуютъ въ Москву гужевымъ трактомъ, по которому привозятся оттуда и матеріалы для фабрикъ. Даже изъ Переяславля, который находится въ 18 верстахъ отъ станціи Берендѣево (136 верстъ по желѣзной дорогѣ) и въ 135 верстахъ отъ Москвы по гужевому тракту, пряжа и ситцы съ тамошнихъ фабрикъ отправляются въ Москву на лошадахъ; такимъ же способомъ подвозятся въ Переяславль изъ Москвы хлопокъ и другіе матеріалы. Успѣху соперничества гужевой перевозки въ рассматриваемомъ районѣ много способствуетъ то, что почти параллельно съ Московско-Ярославскою желѣзною дорогою, и притомъ въ близкомъ отъ нея разстояніи, проходитъ хорошо содержимое шоссе; кромѣ того, подводы, отправляющія товаръ съ фабрикъ, всегда имѣютъ обратный грузъ въ видѣ разныхъ фабричныхъ матеріаловъ.—Но не можетъ подлежать сомнѣнію, что въ данномъ случаѣ играютъ роль и тарифы желѣзной дороги. Ни краткость разстоянія, ни близость шоссе, не отвлекаютъ отъ желѣзной дороги дешево оплачиваемыхъ грузовъ, каковы: камень, кирпичъ и дрова. Ближайшія къ Москвѣ станціи Московско-Ярославской дороги, Мытищи, Пушкино, не говоря уже о Сергіевскомъ, отправляютъ грузы, причисленные къ низшимъ тарифнымъ разрядамъ, почти исключительно чрезъ желѣзную дорогу. Съ другой стороны тѣ же самыя фабрики, которыя отправляютъ дорогія издѣлія на лошадахъ, получаютъ матеріалы, перевозимые по низшему тарифу, чрезъ желѣзную дорогу. Чтобы убѣдиться въ справедливости приводимаго объясненія, стоитъ только просмотрѣть въ отчетахъ Московско-Ярославской дороги цифры привоза и отпуска товаровъ на подмосковныхъ станціяхъ.

Вполнѣ сходныя явленія замѣчены Подкоммиссіей и на подмосковномъ участкѣ Московско-Курской дороги. Изъ Подольска

(40 версть отъ Москвы) въ большихъ количествахъ отправляются по желѣзной дорогѣ въ Москву камень, цементъ, мука, а между тѣмъ шерсть для суконныхъ фабрикъ изъ Москвы и суконные товары въ Москву перевозятся на лошадяхъ. Изъ Лопасни (70 версть отъ Москвы) дрова слѣдуютъ въ Москву по желѣзной дорогѣ, хотя ихъ приходится подвозить къ станціи версть за 20, а ситець съ фабрикъ, находящихся не далѣе 5 версть отъ станціи, возится въ немалой долѣ на лошадяхъ. Между Серпуховымъ и Москвой не смотря на 92-верстное разстояніе существуетъ по шоссе весьма оживленное гужевое движеніе. Подкомиссіи было заявлено, что мануфактурные товары, не смотря на приблизительно одинаковую стоимость перевозки, предпочитаютъ гужевой путь, вслѣдствіе бѣльшей вѣрности и своевременности доставки, такъ какъ по желѣзной дорогѣ товаръ на короткомъ разстояніи отъ Серпухова до Москвы иногда задерживается 5—6 дней. (Пут. ж. 4—5). Тогда какъ мануфактурные товары часто минуютъ желѣзную дорогу, матеріалы для Серпуховскихъ фабрикъ приходятъ преимущественно по желѣзной дорогѣ, а дрова, хлѣбъ, желѣзо отправляются съ Серпуховской пристани въ Москву исключительно по рельсовому пути. Въ этихъ различіяхъ проявляется опять вліяніе тарифа. За провозъ товаровъ 1-го разряда наши желѣзныя дороги берутъ $\frac{1}{12}$ к. съ версты и пуда; между тѣмъ гужевая доставка подъ Москвою рѣдко обходится выше $\frac{1}{6}$ к., а зимой спускается до $\frac{1}{8}$ коп. и ниже. Если къ провозной платѣ, взимаемой желѣзными дорогами, присоединить указанные выше накладные расходы, то доставка по желѣзной дорогѣ обойдется на разстояніи до 100 версть дороже, чѣмъ перевозка на подводахъ, а между тѣмъ товароозяинъ при этой послѣдней не имѣетъ ни хлопотъ, ни риска несвоевременной доставки.

Гораздо бѣльшій интересъ представляетъ для характеристики условій перевозки на желѣзныхъ дорогахъ соперничество гужевого извоза на большихъ разстояніяхъ, при которыхъ дополнительные сборы и накладные расходы уже не могутъ имѣть рѣшающаго значенія. Явленія такого соперничества попадались Подкомиссіи на всѣхъ изслѣдованныхъ дорогахъ, и объяснялись обыкновенно, за исключеніемъ какихъ либо чрезвычайныхъ задержекъ желѣзнодорожнаго движенія, высотой тарифовъ.

На Московско-Ярославской дорогѣ—въ Ярославлѣ было заявлено, что крупа и мука съ мѣстныхъ мельницъ идетъ въ Петер-

бургъ не прямо по желѣзной дорогѣ, а отправляется до Рыбинска лѣтомъ водою, а зимой на лошадахъ, и уже въ Рыбинскѣ грузится на желѣзную дорогу. При настоящихъ тарифахъ такой способъ доставки оказывается дешевле. Подвозъ до Рыбинска на подводахъ стоитъ 10 к. съ пуда, а отъ Рыбинска до Петербурга по желѣзной дорогѣ 14 к.; между тѣмъ прямо по желѣзной дорогѣ отъ самаго Ярославля доставка пуда муки обходится до Москвы $10\frac{1}{2}$ к. и отъ Москвы до Петербурга 21 к. (Пут.ж. 83).— Тѣмъ же способомъ перевозился въ прежнее время въ Петербургъ ленъ. Въ 1874 г. отправка льна по желѣзной дорогѣ изъ Ярославля, не смотря на огромное производство въ его районѣ, простиралась всего до 97 тыс. пуд.; но въ 1876 г. былъ пониженъ тарифъ, и отправка льна поднялась въ 1877 г. до 393 тыс., въ 1878 г. до 340 тыс. пудовъ. (Отч. Моск.-Яросл. дор.).

Изъ района *Ярославско-Вологодской* дороги Вологда, какъ было разъяснено выше, отправляетъ ежегодно въ зимнее время на подводахъ къ Рыбинску, для слѣдованія по желѣзной дорогѣ къ Петербургу, множество мѣстныхъ товаровъ. Въ первое время по открытіи Вологодской дороги, много товаровъ, въ особенности дегтя изъ Вельска, Тотьмы и Кадникова, шли на лошадахъ на Ростовскую ярмарку. Но въ послѣдніе годы значительное количество дегтя пошло по желѣзной дорогѣ, благодаря пониженію тарифа. Въ періодъ съ 1874 по 1878 годъ, отправка этого товара по желѣзной дорогѣ изъ Вологды поднялась съ 11 т. до 77 т. пуд. (Отч. Яросл.-Вол. дор.). Впрочемъ и въ настоящее время крестьяне возятъ въ Ростовъ много дегтя на лошадахъ, между прочимъ въ видахъ избѣжанія штрафа за тайную выкурку дегтя въ казенныхъ дачахъ. Владѣльцы, запасшіеся правильными билетами, при настоящемъ тарифѣ обыкновенно отправляютъ деготь въ Ростовъ по желѣзной дорогѣ.

Интересные случаи гужевой перевозки мимо рельсоваго пути заявлены Подкомиссіею въ районѣ *Курско-Харьково-Азовской* дороги. Множество товаровъ между Таганрогомъ и Ростовомъ, по заявленію мѣстныхъ торговцевъ, перевозится водою, или на подводахъ, такъ какъ по желѣзной дорогѣ на преобладающій въ этомъ сообщеніи товаръ, бокалейный, тарифъ съ нагрузкой и выгрузкой составляетъ $6\frac{1}{2}$ коп., да кромѣ того подвозъ къ станціи и отвозъ отъ нея обходится около 4 коп. съ пуда; между тѣмъ доставка на фурахъ стоитъ 6—7 коп., а водою $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ коп.

По сообщенію Таганрогскихъ торговцевъ, вслѣдствіе высоты

желѣзнодорожнаго тарифа на малое количество колониальныхъ товаровъ отправляется, не подводахъ даже въ столь отдаленные пункты, какъ Харьковъ или Воронежъ. Извозчики берутъ копѣйки на 3 съ пуда дешевле противъ желѣзной дороги (до Харькова отъ 18 до 22 к., а по желѣзной дорогѣ 25 коп.), и отвѣчаютъ за цѣлость товара, и притомъ нерѣдко доставляютъ скорѣе, нежели желѣзная дорога. — Въ Воронежъ, по словамъ торговцевъ, изъ Таганрога ежедневно отправляется до 100 фуръ, причемъ провозъ обходится въ 25—30 к. за пудъ; по желѣзной же дорогѣ доставка стоитъ копѣекъ на 5 выше. (Пут. ж. 151.152).

Изъ Ростова на Дону, по заявленіямъ тамошнихъ торговцевъ, шерсть и рыба нерѣдко отправляются на подводахъ до Харькова. Заявители указывали на примѣръ г. Алексѣева, который въ 1878 г. отправилъ въ Харьковъ шерсти до 500 фуръ. Такое предпочтеніе гужевой отправки становится понятнымъ, если принять во вниманіе, что на подводахъ доставка шерсти изъ Ростова до Харькова обходится въ 20—23 к. за пудъ, а по желѣзной дорогѣ 26 коп., да кромѣ того подвозъ къ станціи и отвозъ стоитъ 2 коп. съ пуда. Прибавка въ стоимости провоза могла-бы окупаться большей быстротой доставки на желѣзныхъ дорогахъ; но оказывается, что эта выгода не всегда осуществляется: на фурахъ до Харькова шерсть идетъ 16—18 дней, а по желѣзной дорогѣ отъ 3 до 15 дней (Пут. ж. 144).

Подобнаго же рода сообщеніе сдѣлано было въ Харьковѣ. Фабриканты кондитерскихъ товаровъ въ запискѣ № 4 говорятъ, что доставка этихъ товаровъ до станціи Гниловской по желѣзной дорогѣ обходится, съ причисленіемъ разныхъ накладныхъ расходовъ, копѣекъ въ 50 съ пуда, а отправка на извозчикахъ не дороже 35 коп. При такой разницѣ цѣны провоза, фабриканты отправляютъ свой товаръ по желѣзной дорогѣ лишь по необходимости, вслѣдствіе упадка извозничьяго промысла.

Изъ района *Лозово-Севастопольской* дороги въ Екатеринославѣ было заявлено, что вслѣдствіе высоты желѣзнодорожнаго тарифа, главный продуктъ края—шерсть, постоянно отправляется на Харьковскую ярмарку гужемъ. Равнымъ образомъ изъ Харькова ярмарочные товары перевозятся въ Екатеринославъ на лошадяхъ. (Пут. ж. 212).

На *Донецкой* дорогѣ въ Луганскомъ заводѣ Подкомиссіи было представлено г. Львовымъ слѣдующее сообщеніе относительно способа перевозки изготовляемыхъ на Луганскомъ казенномъ заводѣ

артиллерійскихъ снарядовъ. „Снаряды, приготовляемые на Луганскомъ заводѣ, имѣютъ два постоянныя направленія: одно къ Ростову на Дону для снабженія Кавказскаго края, другое— на станцію Никитовку для Запада и Сѣвера Россіи. По первому направленію отправлено въ 1877 и 1878 г. до 50 тыс. пудовъ, по второму — 330 тыс. пудовъ. Все это количество было перевезено, за отсутствіемъ желѣзной дороги, гужевою тягою. Но и съ открытіемъ желѣзной дороги, перевозка въ Ростовъ остается, какъ и прежде, на воловыхъ подводахъ, вслѣдствіе высокаго тарифа, объявленнаго Донецкою и Курско-Харьково-Азовскою дорогами. Снаряды, нечипенные порохомъ, перевозятся означенными дорогами по 1 разряду. До Ростова по желѣзной дорогѣ считается 333 версты, а по обыкновенному пути 184½ версты. Въ первомъ случаѣ стоимость перевозки по 1 разряду составитъ 27.75 коп. съ пуда; по прибавленіи стоимости нагрузки и выгрузки по 1.50 коп. съ пуда и подвоза и отвозки по 3 коп., доставка пуда обойдется въ 32.75 коп. Доставка же на подводахъ, согласно контракту на 1879 годъ, считая 12 коп. съ пуда за 100 верстъ, составитъ только 22.14 коп. Поэтому до тѣхъ поръ, пока помянутыя дороги не отнесутъ перевозку снарядовъ къ 3 разряду, доставка ихъ изъ Луганскаго завода въ Ростовъ будетъ производиться гужевою тягою.“

Предшествующіе факты достаточно разъясняютъ то многообразное вліяніе, какое тарифная политика желѣзнодорожныхъ Обществъ оказываетъ и на промышленность страны, и на состояніе самой перевозки грузовъ по рельсовымъ путямъ. Случайныя соображенія администраторовъ желѣзнодорожнаго предприятия нерѣдко вызываютъ цѣлый переворотъ въ привычныхъ условіяхъ и направленіяхъ торговли и въ судьбахъ промысловъ. Убытки, причиняемые мѣстнымъ промышленникамъ тарифной игрой желѣзныхъ дорогъ, не могутъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ идти ни въ какое сравненіе съ незначительными выгодами, которыя отъ этой игры получаютъ самими желѣзными дорогами. — Промышленность естественно желаетъ для себя какихъ-либо гарантій отъ тѣхъ случайностей, какимъ нерѣдко подвергается она, вслѣдствіе невнимательности или произвольныхъ распоряженій желѣзнодорожныхъ Обществъ по тарифному дѣлу. Но установленію подобныхъ гарантій обыкновенно противопоставляется

право желѣзнодорожныхъ компаній назначать плату за свои услуги, которое не можетъ быть отнято до тѣхъ поръ, пока сохраняется за компаніями характеръ частно-хозяйственныхъ предпріятій. Съ цѣлю устранить это неизбежное столкновение интересовъ, Германское правительство сдѣлало, какъ извѣстно, попытку сосредоточить завѣдываніе важнѣйшими желѣзнодорожными линіями въ рукахъ государства, справедливо видя въ такомъ крѣпкомъ измѣненіи организациі желѣзнодорожнаго дѣла единственное вѣрное средство направить тарифное дѣло соответственно съ прочными выгодами цѣлой страны.—Чтобы хотя въ нѣкоторой степени достигнуть той же цѣли, при сохраненіи существующей у насъ системы частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, было бы полезно привлечь къ участию въ выработкѣ условій и таксъ перевозки представителей мѣстныхъ хозяйственныхъ интересовъ. Критика свѣдущихъ лицъ могла бы прежде всего исправить и предупредить многочисленныя несообразности тарифовъ, происходящія вслѣдствіе незнанія или неправильнаго пониманія желѣзнодорожными управленіями условій торговли и промышленности. Желѣзнодорожная администрація, вѣрно понимающая интересы дѣла, не имѣетъ поводовъ противодействовать тарифнымъ исправленіямъ, которыя, оказывая пользу промышленности, въ то же время не грозятъ самой дорогѣ никакими убытками. Уже чрезъ одно выясненіе взаимныхъ нуждъ и требованій, устранится значительная доля жалобъ и нареканій на тарифныя распоряженія желѣзныхъ дорогъ, нынѣ раздающихся повсюду. Но даже въ тѣхъ случаяхъ, когда потребности промышленности окажутся въ противорѣчій съ выгодами желѣзнодорожныхъ компаній, участіе представителей заинтересованной публики скорѣе поможетъ или найдетъ какой либо обоюдо-выгодный исходъ, или же, по крайней мѣрѣ, осуществитъ неремѣну тарифовъ съ возможно меньшими потрясеніями.

Кромѣ изложеннаго участія представителей промышленности, улучшенію тарифнаго дѣла могла бы помочь бѣльшая гласность дѣйствій желѣзнодорожныхъ Правленій по этой части. Въ настоящее время тарифныя распоряженія желѣзныхъ дорогъ становятся извѣстными публикѣ только изъ отрывочныхъ газетныхъ публикацій, по которымъ нельзя составить себѣ никакого понятія объ общемъ ходѣ этой важной отрасли желѣзнодорожнаго управленія. Въ годичныхъ отчетахъ желѣзнодорожныхъ Правленій, при всемъ обиліи заключающихся въ нихъ подробностей, обыкновенно

ничего неговорится ни о перемѣнахъ въ условіяхъ и таксахъ перевозки, произведенныхъ въ теченіе года, ни о вліяніи этихъ перемѣнъ на состояніе движенія. Такъ какъ въ годичныхъ отчетахъ и акціонеры, и правительство, и публика имѣютъ единственный матеріаль для оцѣнки дѣятельности желѣзнодорожныхъ администрацій, то вслѣдствіе упомянутаго пробѣла отчетовъ, тарифное дѣло остается въ безконтрольной власти исполнительныхъ органовъ желѣзнодорожныхъ компаній. Такая безотвѣтственность имѣетъ естественнымъ своимъ послѣдствіемъ малое вниманіе Правленій къ тарифному дѣлу. Зная, что ни акціонеры, ни публика не въ состояніи потребовать объясненій о тарифныхъ мѣропріятіяхъ, Правленія нерѣдко принимаютъ эти мѣры безъ зрѣлаго обсужденія, и затѣмъ впослѣдствіи мало интересуются ихъ результатами. Не смотря на то, что для правильной постановки тарифнаго дѣла требуется обширное знакомство съ условіями перевозки на другихъ дорогахъ, съ состояніемъ промышленности въ районѣ данной линіи и въ цѣлой странѣ, равно какъ непрерывное наблюденіе надъ происходящими въ этомъ отношеніи перемѣнами,—ни на одной изъ дорогъ, изслѣдованныхъ Подкомиссіей, не оказалось специальныхъ агентовъ, исключительно завѣдующихъ подготовкой и оцѣнкой тарифовъ. Тарифная часть поручается обыкновенно Контролю Сборовъ, который, при массѣ текущаго отвѣтственнаго дѣла, не имѣетъ ни интереса, ни возможности тратить время на разрѣшеніе сложныхъ задачъ тарифной политики. Такое отношеніе къ дѣлу должно измѣниться, какъ скоро Правленія обязаны будутъ ежегодно отдавать акціонерамъ и правительству отчетъ въ тарифныхъ мѣропріятіяхъ, съ указаніемъ мотивовъ, вызвавшихъ эти послѣднія, и съ оцѣнкою достигнутыхъ ими результатовъ. Тогда сдѣлается не возможнымъ сохраненіе въ тарифныхъ книжкахъ въ теченіе длиннаго рода лѣтъ различныхъ, приведенныхъ выше, несообразностей, которыя объясняются единственно тѣмъ, что руководители предпріятій по цѣлымъ годамъ не держали этихъ книжекъ въ своихъ рукахъ. Опасеніе критики со стороны хозяевъ дѣла и общественнаго мнѣнія послужитъ противовѣсомъ какъ рутинной неподвижности нѣкоторыхъ Правленій въ тарифномъ дѣлѣ, такъ и необдуманной игрѣ другихъ на тарифныхъ ставкахъ.

Есть еще и другое основаніе требовать отъ желѣзнодорожныхъ администраторовъ помѣщенія въ годичныхъ отчетахъ свѣдѣній о тарифныхъ мѣрахъ. И акціонеры, и казна, несущая гарантіи, долж-

ны имѣть въ рукахъ всѣ данныя для сужденія о причинахъ перемѣнъ въ доходности желѣзнодорожныхъ предпріятій. Тарифныя мѣры составляютъ одну изъ могущественныхъ причинъ такихъ перемѣнъ, которая оказываетъ иногда на окончательные финансовыя результаты года несравненно сильнѣйшее вліяніе, нежели различныя подробности выполненія расходной смѣты, по преимуществу наполняющія отчеты русскихъ дорогъ. Такъ, на примѣръ, выше были описаны послѣдствія удачнаго пониженія тарифа Ярославско-Вологодской дороги на хлѣбные грузы, направляющіеся съ Волги въ Сѣверный край. Благодаря этой мѣрѣ, хлѣбные грузы, слѣдовавшіе ранѣе водянымъ путемъ, перешли на Вологодскую дорогу, вслѣдствіе чего ея товарное движеніе сразу увеличилось въ 1875 году на 50%, а перевозка главнаго груза муки, — даже на 210% противъ предшествующаго года. Между тѣмъ объ этомъ распоряженіи, составляющемъ коренную причину перемѣнъ въ результатахъ эксплуатаціи Ярославско-Вологодской дороги въ 1875 г., въ отчетахъ дороги нѣтъ никакого указанія, хотя во всемъ прочемъ отчеты этой дороги отличаются выдающеюся полнотою и тщательностью обработки. — Отчеты Лозово-Севастопольской дороги ничего не говорятъ о поощрительныхъ тарифахъ на Севастополь, которые, какъ показано было выше, вызвали упадокъ подвоза грузовъ къ Александровской на Днѣпрѣ пристани и Геническому порту, и чрезъ то произвели важную перемѣну въ распредѣленіи грузовъ по линіи и въ длинѣ ихъ пробѣга. Такимъ образомъ, при существованіи указаннаго пробѣла, и акціонеры, и правительство лишены ключа къ объясненію многихъ крупныхъ фактовъ эксплуатаціи, и легко могутъ, поэтому, составить невѣрное понятіе о дѣлѣ.

Приведенныя соображенія представляются достаточнымъ основаніемъ для того, чтобы предложить желѣзнодорожнымъ Правленіямъ включать въ годичные отчеты свѣдѣнія о произведенныхъ въ теченіе года распоряженіяхъ по части условій перевозки и тарифовъ, какъ во внутреннемъ, такъ и въ прямомъ сообщеніи, съ указаніемъ притомъ, по возможности, какъ мотивовъ, такъ и послѣдствій этихъ распоряженій.

Члены бывшей Москов- } А. Чупровъ.
ской Подкоммиссіи. } П. Санинъ.

Спеціальный тарифъ

Одесско-Московскаго прямаго сообщенія отъ станцій: Одесса, Карантинъ и Тираспольская застава до станцій: Курскъ, Орель, Тула, Серпуховъ и Москва въ направленіи на Кіевъ.

Ставки дорогъ:

	Юго-Запад- ной.	Курско-Кіев- ской.	Московско-Курской: до Орла, Тулы, Серпухов., Москвы.			
	к о п ѣ й к и.					
За товары 1 разр.:	35,53	22,38	7,92	17,71	22,61	27,66
„ „ 2 „	22,69	14,29	5,05	11,30	14,43	17,66
„ „ 3 „	19,44	12,25	4,33	9,60	12,37	15,14
„ „ 4 „	13,61	8,57	3,04	6,79	8,67	10,60

Общая провозная плата отъ Одессы и Тираспольской заставы

	до Курска,	Орла,	Тулы,	Серпухова,	Москвы.
За товары 1 разр.	57,91	65,83	75,62	80,52	85,57
„ „ 2 „	36,97	42,03	48,28	51,41	54,64
„ „ 3 „	31,69	36,02	41,38	44,06	46,83
„ „ 4 „	22,18	25,22	28,97	30,85	32,78

Примѣчаніе. При отправленіи грузовъ съ ст. Карантинъ прибавляется въ пользу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ по 1 коп. на каждый пудъ, безъ различія разрядовъ.

Сверхъ вышеприведенныхъ общихъ ставокъ взимается за нагрузку и выгрузку по 1½ коп. съ пуда, изъ которыхъ 0,80 коп. поступаетъ въ пользу Юго - Западныхъ дорогъ, 0,20 коп. въ пользу Курско-Кіевской и 0,50 коп. въ пользу Московско-Курской.

Наименованіе грузовъ.

Алебастръ.	4 разр.
Ализаринъ.	3 „
Апельсины.	2 „
Бакалейный товаръ, особо не поименованный.	3 „

Винныя ягоды	2 разр.
Виноградъ	2 „
Вина виноградныя въ бочкахъ: рус- ское и иностранное	3 „
Дерево красильное въ кускахъ	3 „
„ крошенное и тертое	3 „
Жестъ	2 „
Известь хлористая	4 „
Изюмъ	3 „
Кислота сѣрная и соленая	3 „
Кишмишъ	3 „
Клей рыбій	1 „
„ столярный	3 „
Кожи выдѣланныя	2 „
„ невыдѣланныя	3 „
Колоніальный и бакалейный товаръ особо не поименованный	3 „
Коринка	3 „
Кофе	3 „
Краски и красильные экстракты осо- бо не поименованные	2 „
Красильныя вещества особо не по- именованные	3 „
Крахмалъ	3 „
Купоросъ: синій, зеленый и бѣлый	3 „
Ладанъ разныхъ сортовъ	3 „
Лаки красильные	1 „
Лимоны	2 „
Локомобили и земледѣльч. орудія	2 „
Мазь колесная	3 „
Макароны и вермишель	3 „
Масла, причислен. къ деревяннымъ	3 „
Маслины	3 „
Машины и машинныя части чистой отдѣлки	1 „
Машинныя части грубой отдѣлки, не- упакованныя	2 „
Миндаль	2 „
Москательные товары особо не поиме- нованные	3 „

Моченье и консервы	3	разр.
Мраморъ не въ дѣлѣ и мраморный		
песокъ	4	„
Мѣдь не въ дѣлѣ	1	„
Мѣдянка и вообще краски мѣдныя.	3	„
Мѣлъ бѣлый и красный	4	„
Мѣшки порожніе	3	„
Олово	2	„
Орѣхи всякіе кромѣ чернильныхъ . .	2	„
Орѣховое дерево во всякомъ видѣ .	3	„
Рисъ	4	„
Сахаръ сатурнъ	3	„
Свинецъ не въ дѣлѣ	4	„
Селитра	4	„
Сельди	3	„
Скипидаръ	3	„
Сливы сухія	2	„
Сода	3	„
Сталь не въ дѣлѣ	4	„
Стекло оконное и русское	3	„
Сурикъ	3	„
Сыръ швейцарскій	2	„
Сѣра очищенная и не очищенная . .	3	„
Табакъ иностранный	} листовые . .	3 „
„ русскій		
Тряпье	4	„
Умбра	4	„
Фрукты и ягоды всякіе особо не по-		
именованные	2	„
Хлопокъ	4	„
Цинкъ	3	„
Чай	2	„
Чернильные орѣшки	3	„
Черносливъ	2	„
Шафранъ	3	„
Шелкъ	1	„
Шерсть мытая	2	„
„ грязная	3	„
Щетина	1	„

Спеціальный тарифъ

На перевозку нижепоименованныхъ грузовъ со станцій Лозово-Севастопольской дороги *Севастополь—Таганашъ* до *Курска* и за *Курскъ* до *Москвы* на срокъ съ 1 августа 1879 впредь до измѣненія.

Ставки дорогъ:

	Лозово-Севаст.	К-Х-Азовской	до Орла	Тулъ,	Серпух.	Москвы.
		к о п ѣ й к и.	и.			
За товары I к.	31,33	20,22	7,91	17,69	22,58	27,64
„ II к.	20	12,91	5,05	11,30	14,42	17,65
„ III к.	17,17	11,08	4,34	9,70	12,38	15,15
„ IV к.	12	7,75	3,03	6,78	8,65	10,59

Общая провозная плата отъ Севастоп.—Таганаша

	до Курска.	Орла.	Тулъ.	Серпух.	Москвы.
За товары I кл.	51,54	59,45	69,23	74,12	79,18
„ II кл.	32,91	37,96	44,21	47,33	50,56
„ III кл.	28,25	32,59	37,95	40,63	43,40
„ IV кл.	19,75	22,78	27,53	28,40	30,34

1. Сверхъ того взимается за нагрузку, выгрузку и перегрузку на ст. Лозовой, по перевозкамъ до Курска, 2 коп. съ пуда, изъ которыхъ отчисляется Лозово-Севастопольской дорогѣ 1.4 коп., К-Х-Азовской 0.6 к. По перевозкамъ до прочихъ станцій—2 коп., изъ которыхъ отчисляется Лозово-Севастопольской 1.3 коп., Курско-Харьк.-Азовской 0.2 к., Московско-Курской 0.5 коп.

2. Настоящій тарифъ примѣняется также къ отправкамъ, идущимъ далѣе означенныхъ станцій на другія дороги, при чемъ за такую дальнѣйшую перевозку плата взимается по существующихъ на тѣхъ дорогахъ правиламъ и тарифамъ.

Къ классамъ, означеннымъ въ тарифѣ, относятся товары:

Къ первому классу.

Ворсильныя шишки, воскъ, губка, китовый усъ, клей рыбій, машины и машинныя части, особо не поименованыя, мѣдь не въ дѣлѣ, шелкъ.

Ко второму классу.

Жестъ, кожи выдѣланныя, земледѣльческія машины и орудія, колониальные и бакалейные товары, а также пряности, особливо не поименованныя, краски и красильныя вещества, особливо не поименованныя, локомобили, москательные товары, особливо не поименованные, машины, состоящія изъ одного желѣза и чугуна, и такія же машинныя части, олово не въ дѣлѣ, табакъ листовый иностранный и всякія табачныя издѣлія, фрукты и ягоды свѣжіе и сухіе и орѣхи всякіе, кромѣ чернильныхъ, чай, щетина.

Къ третьему классу.

Антимоній, блескъ свинцовый, бура и бураксъ, бѣлила свинцовыя, виноградныя вина въ бочкахъ, иностранныя и русскія, васерглясъ, глауберова соль, глетъ, зильберглетъ, гумми, гумми-эластикъ не въ дѣлѣ, гуттаперча, дерево красильное въ кускахъ, крашенное и тертое, особливо не поименованныя, дерево орѣховое не въ дѣлѣ во всякомъ видѣ, жиръ рыбій, какао и шелуха онаго, каучукъ не въ дѣлѣ, квасцы, кислота сѣрная, клей столярный, кофе, крахмалъ, кремортартаръ, купоросъ: бѣлый, зеленый, и синій, лавровый листъ, ладонъ разныхъ сортовъ, мазь колесная, макароны и вермишель, марена (корень), масла, причисляемыя къ деревяннымъ, мумія, мѣшки порожніе, окшара (выжимки красокъ), перецъ всякій, петроль, керосинъ, нефть и нефтяные остатки, сандалъ, сахарный песокъ, сахаръ сатурнъ (свинцовый), сельди, скипидаръ и терпентинъ, стекло оконное, сѣра очищенная и не очищенная, табакъ листовой русскій и корешки не крошенныя, хромпикъ, шмакъ, цинкъ не въ дѣлѣ.

Къ четвертому классу.

Болюсъ, земля: сіенская, веронская, японская, известь хлористая, мраморъ въ кускахъ и плиткахъ не въ дѣлѣ, мраморный песокъ, мѣлъ бѣлый и красный, охра, рисъ, свинецъ не въ дѣлѣ, селитра, сталь не въ дѣлѣ, трава морская, тряпье, умбра, хлопокъ.

