

1100

Д-45000.

Д-45000.

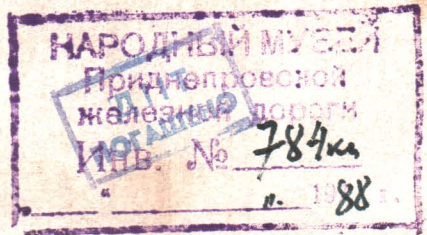
784м

ЗАПИСКА

О МЕЖДУНАРОДНОМЪ ПРЯМОМЪ

СООБЩЕНИИ.

836401



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія штаба войскъ гвардіи и Петербургскаго военнаго округа.

1880.

№ 8888
1911

НАУКОВО-ТЕХНІЧНА БІБЛІОТЕКА
Дніпропетровського національного
університету залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

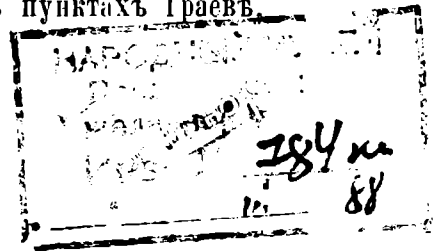
Печатано по распоряженію ВІСОЧАИШЕ учрежденной Комисси для
ислѣдованія желѣзно-дорожнаго дѣла въ Россіи.

1911
22.11.11

ВЕРЕТНИК

836401

По установленіи въ 1861 году непрерывнаго рельсоваго пути между С-Петербурго-Варшавскою и Восточною Прусскою дорогами, было приступлено къ переговорамъ объ учрежденіи прямаго пассажирскаго и товарнаго сообщеній между главнѣйшими станціями этихъ дорогъ. Переговоры эти окончились въ 1863 году, въ которомъ и открыто прямое сообщеніе между станціями означенныхъ дорогъ, а въ слѣдующемъ затѣмъ году послѣдовалъ особый договоръ о прямомъ сообщеніи съ Гамбургомъ. Съ этого года и по мѣрѣ увеличенія желѣзно-дорожной сѣти въ Россіи и соединенія ея непрерывнымъ рельсовымъ путемъ съ Восточною Прусскою и другими прусскими желѣзными дорогами, прямое сообщеніе съ иностранными дорогами стало быстро развиваться частью чрезъ присоединеніе другихъ дорогъ къ установленнымъ уже первоначально прямымъ сообщеніямъ, частью-же чрезъ введеніе новыхъ прямыхъ сообщеній и притомъ, какъ между линіями желѣзно-дорожныхъ путей, сходящимися въ Вержболовѣ, такъ и между желѣзно-дорожными линіями, сходящимися въ пограничныхъ пунктахъ Граевѣ, Александровѣ и Сосновицахъ.



Вообще къ концу 1874 года были открыты уже ниже-слѣдующія прямыя сообщенія между русскими и германскими дорогами:

- 1) Восточно-Нѣмецко-Русское.
- 2) Восточно-Силезско-Русское.
- 3) Восточно-Нѣмецко-Московское.
- 4) Штеттинско-Силезско-Русское
- 5) Гамбургско-Русское.
- 6) Гамбургско-Любеко-Русское.
- 7) Бремено-и Гамбургско-Русское чрезъ Ильценъ-Стендаль.
- 8) Гамбургско-Московское.
- 9) Бремено-и Гамбургско-Московское чрезъ Ильценъ-Стендаль.
- 10) Гамбургско-Любеко-Московское.
- 11) Русско-Рейнское.
- 12) Магдебургско-Русское
- 13) Западно-Нѣмецко-Русское.
- 14) Русско-Саксонское.
- 15) Русско-Прусское.
- 16) Бреславль-Московское чрезъ Сосновицы.
- 17) Московско-Кенигсбергское и нѣкоторыя другія сообщенія.

Со стороны русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ сообщеніяхъ этихъ участвовали: Главное Общество, Московско-Брестская, Варшаво-Тереспольская, Варшаво-Вѣнско-Бромбергская, Грязе-Царицынская, Орловско-Грязская, Орловско-Витебская, Динабургско-Витебская, Риго-Динабургская, Балтійская, Курско-Харьково-Азовская, Ландварово-Роменская, Бресто-Граевская и Кіево-Брестская.

Каждое изъ этихъ сообщеній имѣло свои условія перевозки, классификацію и тарифныя единицы въ русской валютѣ до границы и въ талерахъ по заграничнымъ дорогамъ, иначе говоря, для каждаго изъ этихъ сообщеній существовало особое соглашеніе.

Въ тѣхъ прямыхъ сообщеніяхъ, гдѣ участвовала С.-Петербургско-Варшавская дорога, ставки ея выражались въ слѣдующихъ пудоверстныхъ цифрахъ:

- | | | | |
|-----|--|------------------|------|
| 1) | Для товаровъ большой скорости | $\frac{1}{6}$ | коп. |
| 2) | — — — — — I или нормального класса | $\frac{1}{12}$ | — |
| 3) | — — — — — класса А за партіи менѣе 100 цент. | $\frac{1}{18}$ | — |
| 4) | — — — — — А за партіи въ 100 и болѣе цент. | $\frac{1}{24}$ | — |
| 5) | — — — — — В за партіи менѣе 100 цент. | $\frac{1}{24}$ | — |
| 6) | — — — — — В за партіи въ 100 и болѣе цент. | $\frac{1}{30}$ | — |
| 7) | — — — — — С за партіи менѣе 100 цент. | $\frac{1}{30}$ | — |
| 8) | — — — — — С за партіи въ 100 и болѣе цент. | $\frac{1}{40}$ | — |
| 9) | За хлѣбъ въ зернѣ партіями менѣе 100 цент. | $\frac{1}{30}$ | — |
| | — — — — — партіями въ 100 цент. и болѣе | $\frac{1}{44,5}$ | |
| 10) | Для льна и пеньки партіями менѣе 100 цент. | $\frac{1}{26,7}$ | |
| | — — — — — партіями въ 100 цент. и болѣе | $\frac{1}{30}$ | |

со скидкою за разстоянія согласно Уставу, отчего для С -Петербурга ставки эти составляли уже для товаровъ:

- | | |
|--------------------------------------|------------------|
| Большой скорости | $\frac{1}{7,1}$ |
| Нормального класса | $\frac{1}{13,0}$ |
| Класса А (менѣе 100 цент.) | $\frac{1}{21,2}$ |
| — А (въ 100 и болѣе цент.) | $\frac{1}{28,3}$ |
| — В (менѣе 100 цент.) | $\frac{1}{28,3}$ |
| — В (въ 100 и болѣе цент.) | $\frac{1}{35,3}$ |
| — С (менѣе 100 цент.) | $\frac{1}{38,3}$ |
| — С (въ 100 и болѣе цент.) | $\frac{1}{47,1}$ |

Дая хлѣба въ зернѣ (менѣе 100 цент.)	. $\frac{1}{35,3}$
— — — (въ 100 и болѣе цент.)	$\frac{1}{50,7}$
— льна и пеньки (менѣе 100 цент.)	. $\frac{1}{34,4}$
— — — (въ 100 и болѣе цент.)	$\frac{1}{38,4}$

При обиліи соглашеній, разнообразіи условій и тарифовъ, при отсутствіи единства дѣйствія какъ Русскихъ, такъ и германскихъ дорогъ, нельзя было ожидать успѣшнаго развитія этихъ сообщеній, потому что:

во 1-хъ, масса всевозможныхъ тарифовъ и соглашеній лишала публику возможности ознакомленія съ ними и

во 2-хъ, самые тарифы подвергались непрерывнымъ измѣненіямъ, вслѣдствіе стремленія каждаго изъ конкурирующихъ направленій привлечь къ себѣ грузы другаго направленія.

Такое положеніе дѣла, крайне невыгодное какъ для самихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и для торговли и промышленности, представляло еще то неудобство, что служило помѣхою развитію района заграничныхъ прямыхъ сообщеній, потому что по мѣрѣ отдаленія дорогъ отъ пограничныхъ пунктовъ, увеличивалась трудность достигнуть взаимнаго соглашенія по вопросу объ установленіи такого сообщенія.

При томъ-же обиліи сообщеній и отсутствіи однообразныхъ правилъ для расчета между дорогами крайне затрудняло *регулированіе* ихъ счетовъ, отчего окончательный расчетъ между дорогами производился (при самыхъ благоприятныхъ условіяхъ), лишь чрезъ 6-ть или 7-мь, а нерѣдко и чрезъ 12-ть и даже болѣе мѣсяцевъ послѣ отчетнаго мѣсяца, что было невыгодно русскимъ дорогамъ, такъ какъ ихъ кредитъ почти всегда превышалъ дебетъ, и причитавшаяся имъ разность лежала непроизводительно въ кассахъ иностранныхъ дорогъ по полугоду и болѣе. За полученіемъ-же этихъ денегъ пограничному Обществу приходилось посылать на границу *плательщика*, снабженнаго подписанною уже Предсѣдателемъ квитанціею въ полученіи

перѣдко до милліона рублей, каковая операція была крайне рискована.

Но и сверхъ этихъ существенно важныхъ побужденій къ радикальному преобразованію всѣхъ вышеприведенныхъ сообщеній, явились еще слѣдующія обстоятельства, въ свою очередь вызывавшія необходимость преобразования существовавшихъ прямыхъ сообщеній съ заграничными дорогами.

По значительному количеству отпуска и привоза товаровъ, въ особенности привоза, Москва имѣетъ, безъ сомнѣнія, крайне важное значеніе въ этихъ сообщеніяхъ

До открытія движенія по всему протяженію Московско-Брестской дороги и до постройки Ландварово-Роменской дороги, для сообщенія съ Москвою существовали лишь два направленія: черезъ Вержболово-Динабургъ-Смоленскъ и черезъ С.-Петербургъ: съ открытіемъ, однако, движенія по всему протяженію сказанныхъ двухъ дорогъ, для сообщенія Москвы съ заграничными дорогами получились уже четыре конкурирующія линіи желѣзныхъ дорогъ:

а) линія Вержболово-С -Петербургъ съ разстояніемъ отъ Берлина до Москвы въ 2304 километра.

б) Вержболово-Динабургъ Смоленскъ съ разстояніемъ между тѣми-же пунктами въ 1935 километровъ.

в) Вержболово-Вильно-Минскъ-Смоленскъ съ разстояніемъ въ 1892 километра и

г) Александрово-Брестъ-Смоленскъ съ разстояніемъ въ 1944 километра.

Изъ послѣднихъ двухъ линій направленіе Вильно-Минскъ, будучи короче остальныхъ 3-хъ линій, стало въ положеніе единственнаго пути для товаровъ, идущихъ на Москву и отъ Москвы; линія чрезъ Брестъ-Варшаву, хотя и длиннѣе направленій чрезъ Динабургъ и чрезъ Минскъ, но за то почти $\frac{2}{3}$ этой линіи принадлежатъ одному Обществу, что давало послѣднему возможность, съ одной стороны, имѣть въ этомъ направленіи весьма низкій тарифъ,

а съ другой, парализовать, высокими тарифами на участкахъ Москва-Смоленскъ и Москва-Минскъ, дѣятельность направленийъ чрезъ Динабургъ и чрезъ Минскъ. Очевидно, что увеличеніе числа конкурирующихъ между собою линій должно было вызвать еще бѣльшую игру тарифами.

Для устранения какъ вышензложеннаго ненормальнаго положенія дѣла прямыхъ съ заграничными дорогами сообщеній, такъ и безцѣльной и вредной игры тарифами, начаты были, по почину Главнаго Общества, въ Ноябрь 1873 года, въ Берлинѣ, переговоры между русскими и германскими дорогами объ установленіи новыхъ основаній для прямого между этими дорогами сообщенія. Предварительно, однако, начатія переговоровъ съ иностранными дорогами, представители русскихъ дорогъ собрались, по приглашенію делегатовъ Главнаго Общества, въ особое засѣданіе для обсужденія тѣхъ цѣлей, достиженіе коихъ было-бы желательно на общей конференціи съ представителями иностранныхъ дорогъ.

Принятые на этомъ совѣщаніи русскихъ дорогъ и одобренные затѣмъ общей конференціей, главные принципы для будущихъ прямыхъ сообщеній, заключались въ установленіи:

1) однообразныхъ условій перевозки, номенклатуры, классификаціи и тарифныхъ единицъ, исчисленныхъ въ Германской валютѣ,

2) одинаковой стоимости провоза между конечными пунктами по всѣмъ конкурирующимъ линіямъ, и

3) въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ къ извѣстному пункту идутъ двѣ и болѣе конкурирующія линіи, очереднаго по нимъ направленія такихъ грузовъ, для которыхъ это направленіе не назначено самимъ отправителемъ.

Одинаковыя тарифныя единицы, и притомъ въ одной Германской валютѣ, имѣли то преимущество предъ прежнимъ способомъ исчисленія провозной платы: въ рубляхъ

за разстояніе до границы и въ талерахъ на иностранныхъ дорогахъ, что

а) давали возможность наипростѣйшаго и вѣрнѣйшаго регулированія перевозокъ между конкурирующими линіями, въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, когда въ конкуренціи принимали участіе дороги различной длины, какъ напр: въ сообщеніяхъ съ Москвою; и

б) уравнивали тарифныя ставки русскихъ и германскихъ дорогъ, независимо отъ колебаній курса.

Для исчисленія провозной платы, взята германская валюта главнымъ образомъ вслѣдствіе большаго постоянства этой валюты, сравнительно съ русской.

Выше уже сказано, что Москва имѣетъ существенно важное значеніе въ заграничномъ сообщеніи и что для послѣдняго существуютъ 4 конкурирующія направленія различной длины.

Въ виду этого, для установленія одинаковой стоимости провоза по всѣмъ конкурирующимъ направленіямъ, признано было цѣлесообразнымъ исчислить провозную плату по направленію Вержболово-Динабургъ-Смоленскъ, среднему по длинѣ между направленіями чрезъ Вержболово-Вильно-Минскъ-Смоленскъ и Александрово-Варшава-Брестъ-Смоленскъ, и полученную такимъ образомъ цѣну провоза перенести сполна на послѣднія два направленія, съ надбавкою 5% на направленіе чрезъ С.-Петербургъ, какъ наиболѣе длинный путь въ сообщеніи съ Москвою.

Впрочемъ, въ сообщеніи Москвы съ Кенигсбергомъ, Гумбинненомъ и Инстербургомъ этой надбавки не было сдѣлано и для направленія чрезъ С.-Петербургъ.

Для послѣдняго сообщенія не установлено надбавки въ 5% вслѣдствіе того, что Московско-Брестская дорога сохранила за собою право оставаться въ Московско-Кенигсбергскомъ сообщеніи чрезъ Граево (направленіе, не участвующее

въ Русско-Германскомъ прямомъ сообщеніи) съ условіемъ держаться той же номенклатуры и классификаціи и тѣхъ-же тарифовъ, какіе будутъ приняты въ Русско-Германскомъ желѣзно-дорожномъ Союзѣ для пунктовъ Москва и Кенигсбергъ.

Дальнѣйшіе переговоры по этому предмету велись на конференціяхъ:

1) С.-Петербургской, въ Іюнь 1874, и Гамбургской въ Октябрѣ того-же года между представителями русскихъ и иностранныхъ дорогъ, и

2) С.-Петербургской, въ Ноябрь 1874 г., между представителями однѣхъ русскихъ дорогъ.

На конференціяхъ этихъ окончательно выработаны для новаго прямого сообщенія, на основаніи принциповъ, установленныхъ Берлинскою Конференціею: Условія перевозки, Классификація, Таблица провозной платы и Долевая Таблица.

За тарифныя единицы, общеобязательныя для всего союза, приняты были нижеслѣдующія ставки:

съ цент. и миля въ что составитъ при курсѣ
зильберпфенигахъ. 270 марк. за 100 руб. сътуда
и версты въ копейкахъ.

для товаровъ	большой скорости.	10	$\frac{1}{6,8}$
»	»	I класса 5	$\frac{1}{13,6}$
»	»	II » 4	$\frac{1}{17}$
»	»	класса А. 3	и $2\frac{1}{2}$ *) $\frac{1}{22,7}$ и $\frac{1}{27,2}$
»	»	» В. 2	$\frac{1}{33,9}$
»	»	» С. $1\frac{1}{2}$	$\frac{1}{45,3}$

*) $2\frac{1}{2}$ зильберпфенига класса А применяются въ сообщеніи со станціями, за Берлиномъ лежащими, какъ напримѣръ, Гамбургъ, Любекъ, Бременъ и пр., для конхъ и въ прежнихъ тарифахъ существовала болѣе низкая ставка, вслѣдствіе конкуренціи съ морскимъ путемъ.

Сверхъ того, установлены слѣдующіе спеціальные тарифы:

I спеціальный тарифъ (на ленъ, пеньку, паклю и кудель) по	$2^{1/2}$ и 2^{**})	$1/_{27,2}$ и $1/_{33}$
II спеціальный тарифъ (хлѣбъ въ зернѣ, крупу, маслянич. сѣмена и струч. плоды) по	$1^{1/2}$	$1/_{45,3}$
III спеціальный тарифъ (соль) по	$1^{1/2}$	$1/_{45,3}$
IV » » (сахаръ)		
для дор. Главн. Общества .	3	$1/_{22,7}$
для другихъ дорогъ . . .	2	$1/_{33,9}$
V спеціальный тарифъ (керо- синъ) для Лубавской дороги.	3	$1/_{22,7}$
для другихъ дорогъ .	2	$1/_{33,9}$

Для устранения промедленій въ расчетахъ между дорогами и для централизаціи общихъ дѣлъ прямаго сообщенія, избрано одно изъ союзныхъ Правленій (а именно Правительственное Управление Восточной Прусской дороги), на которое и возложено веденіе, чрезъ особо учрежденную для того на счетъ союза Контору (Центральная отчетная Контора), какъ общихъ союзныхъ дѣлъ, такъ и расчетовъ между дорогами по перевозкамъ прямаго сообщенія. Но такъ какъ опытъ прошлаго доказалъ уже крайнее неудобство взаимныхъ расчетовъ на границѣ чрезъ плательщика, и такъ какъ съ введеніемъ однообразной валюты для исчисленія провозныхъ денегъ взаимныя расчеты были значительно упрощены, то признано было цѣлесообразнымъ возложить на Главное Общество полученіе или доплату, при посредствѣ одного изъ Берлинскихъ Банкирскихъ домовъ (домъ Мендельсона и К^о) разности между суммами, причитающимися въ данномъ мѣсяцѣ всѣмъ русскимъ союзнымъ дорогамъ

**) Ставка въ 2 зильберфенинга или $1^{1/2}$ коп. применяется къ отправкамъ партиями въ 20.000 килограммъ и болѣе, или же при уплатѣ провозныхъ денегъ за 20.000 кил.

отъ заграничныхъ дорогъ, и суммами отъ нихъ слѣдующими этимъ послѣднимъ дорогамъ, съ тѣмъ, чтобы Главное Общество сводило уже непосредственно съ подлежащими Русскими дорогами счеты по прямымъ перевозкамъ.

Въ виду этого, а также необходимости: во 1-хъ, централизаціи дѣла печатанія на русскомъ языкѣ всевозможныхъ нѣмецкихъ изданій по дѣламъ союза, и во 2-хъ, посредничества между германскими и русскими дорогами, эти послѣднія предложили Главному Обществу учредить, для исполненія всѣхъ вышеприведенныхъ работъ, особую, на ихъ счетъ, Контору (Контора Международнаго сообщенія) и принять ее подъ свое завѣдываніе.

Въ виду того, что предоставленіе каждому Правленію права издавать самому курсовыя таблицы для своихъ станцій неизбѣжно повлекло-бы за собою примѣненіе на разныхъ дорогахъ различныхъ курсовъ, чѣмъ нарушился бы принципъ одинаковой стоимости провоза по всѣмъ конкурирующимъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ, признано было необходимымъ, для предупрежденія возможности подобнаго нарушенія приведеннаго принципа, обязать всѣ русскія дороги руководствоваться одною курсовою таблицею, составляемою Конторою Международнаго сообщенія.

Вмѣстѣ съ тѣмъ постановлено, чтобы тѣ Правленія Русскихъ дорогъ, которымъ не только ничего не причитается, но которыя сами остаются должными иностраннымъ дорогамъ и счеты которыхъ, поэтому, приходится очищать Главному Обществу, платили по 6% годовыхъ со дня полученія сообщенія отъ Конторы Международнаго сообщенія о размѣрѣ причитающейся отъ нихъ суммы по день уплаты ея Главному Обществу.

Русско-Германскій союзъ открылъ свою дѣятельность съ 1-го Апрѣля 1875 г. при участіи дорогъ:

Съ одной стороны:

Балтійской, Варшаво-Вѣнско-Бромбергской (въ качествѣ

транзитной), Грязе-Царицынской, Динабурго-Витебской, Кіево-Брестской, Курско-Харьково-Азовской, Ландварово-Роменской, Либавской, Митавской, Московско-Брестской, Московско-Курской (въ качествѣ транзитной), Московско-Нижегородской, Николаевской, Орловско-Витебской, Орловско-Грязской, Риго-Динабургской и С.-Петербургско-Варшавской;

а съ другой:

Баварскихъ Правительственныхъ, Баденскихъ Правительственныхъ, Берлино-Ангальтской, Берлино-Гамбургской, Берлино-Потсдамо-Магдебургской, Берлино-Штеттинской, Брауншвейгской, Бреславе Швейднице-Фрейбургской, Верхне-Слезской, Вестфальской, Восточной-Прусской, Галле-Сорау-Губенской, Ганноверской Правительственной, Гессенъ-Людвигской, Кельнъ-Минденской, Лейпциго-Дрезденской, Любеко-Бюхенской, Магдебурго-Гальберштадтской, Магдебурго-Лейпцигской, Майнъ-Везерской, Майнъ-Неккарской, Мекленбургской Фридриха Франца, Нидерландской Правительственной, Нидерландско-Рейнской, Нижне Слезско-Маркской, Пфальцскихъ, Рейнской, Саксонскихъ Правительственныхъ, Сѣверо-Западной Австрійской, Тюрингенской, Юго-Восточной Прусской и Юго-Сѣверной Германской соединительной.

Дѣятельность Русскихъ дорогъ за 1875, 1876 и 1877 годы выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ килограммъ перевезенныхъ товаровъ.

	1875 г.			
	Г Р У З Ы:			
	Мѣстные:		Транзитные:	
По вывозу:	По ввозу:	По вывозу:	По ввозу:	
Балтійскіи	590	49,500	—	—
	<u>50,090</u>			
Варшаво-Вѣиско-Бромбергская	—	—	3,630,730	4,025,310
			<u>7,656,040</u>	
Варшаво-Тереспольская	165,210	136,870	3,458,020	3,876,480
	<u>302,080</u>		<u>7,334,500</u>	
			<u>7,636,580</u>	
Грлае-Царшынская	3,039,860	113,440	—	—
	<u>3,153,300</u>			
Двинбург-Витебскіи	2,787,700	1,275,730	35,012,440	5,151,110
	<u>4,063,430</u>		<u>40,163,550</u>	
			<u>44,226,980</u>	
Кіево-Брестскіи	1,612,540	385,740	—	—
	<u>1,998,280</u>			
Коллоно-Воронѣжско-Ростовская	—	—	—	—
Курско-Кіевскіи	—	—	—	—
Курско-Харьково-Азовская	—	796,220	—	—
Ландарово-Ромельская	85,551,590	5,814,360	3,531,560	4,361,740
	<u>91,365,950</u>		<u>7,893,300</u>	
			<u>99,259,250</u>	
Либавская	727,250	78,230	189,320	556,430
	<u>805,480</u>		<u>745,750</u>	
			<u>1,551,230</u>	
Митавская	189,320	556,430	—	—
	<u>745,750</u>			

	1876 г.			
	Г Р У З Ы:			
	Мѣстные:		Транзитные:	
По вывозу:	По ввозу:	По вывозу:	По ввозу:	
Балтійскіи	9,830	527,350	—	—
	<u>537,180</u>			
Варшаво-Вѣиско-Бромбергская	—	—	5,306,600	3,838,900
			<u>9,145,500</u>	
Варшаво-Тереспольская	249,420	83,650	5,057,180	3,717,680
	<u>333,070</u>		<u>8,774,860</u>	
			<u>9,107,930</u>	
Грлае-Царшынская	11,167,500	28,680	—	—
	<u>11,196,180</u>			
Двинбург-Витебскіи	6,049,660	1,178,630	53,653,660	4,190,560
	<u>7,228,290</u>		<u>57,844,220</u>	
			<u>65,072,510</u>	
Кіево-Брестскіи	549,400	368,510	—	—
	<u>917,910</u>			
Коллоно-Воронѣжско-Ростовская	—	630	—	—
Курско-Кіевскіи	—	—	—	—
Курско-Харьково-Азовская	53,440	605,830	—	—
	<u>659,270</u>			
Ландарово-Ромельская	26,926,460	7,435,460	3,743,700	5,074,320
	<u>34,361,920</u>		<u>8,818,020</u>	
			<u>43,179,940</u>	
Либавская	2,129,570	265,170	1,587,980	1,209,100
	<u>2,394,740</u>		<u>2,797,080</u>	
			<u>5,191,820</u>	
Митавская	1,587,980	1,209,100	—	—
	<u>2,797,080</u>			

	1877 г.			
	Г Р У З Ы:			
	Мѣстные:		Транзитные:	
По вывозу:	По ввозу:	По вывозу:	По ввозу:	
Балтійскіи	326,150	323,720	—	—
	<u>649,870</u>			
Варшаво-Вѣиско-Бромбергская	—	—	9,586,330	2,068,060
			<u>11,654,390</u>	
Варшаво-Тереспольская	1,111,670	109,110	8,432,660	1,878,370
	<u>1,220,780</u>		<u>10,311,030</u>	
			<u>11,531,810</u>	
Грлае-Царшынская	3,421,000	43,510	—	—
	<u>3,464,510</u>			
Двинбург-Витебскіи	25,227,250	1,027,140	50,321,060	5,539,390
	<u>26,254,390</u>		<u>55,860,450</u>	
			<u>82,114,840</u>	
Кіево-Брестскіи	280,860	327,070	—	—
	<u>607,930</u>			
Коллоно-Воронѣжско-Ростовская	164,120	75,290	—	—
	<u>239,410</u>			
Курско-Кіевскіи	—	—	538,900	30
			<u>538,930</u>	
Курско-Харьково-Азовская	5,027,070	957,680	—	—
	<u>5,984,750</u>			
Ландарово-Ромельская	192,083,720	5,536,660	3,261,570	3,829,440
	<u>197,620,380</u>		<u>7,091,010</u>	
			<u>204,711,390</u>	
Либавская	5,218,030	314,620	2,621,560	392,160
	<u>5,532,650</u>		<u>3,013,720</u>	
			<u>8,546,370</u>	
Митавская	2,621,560	392,160	—	—
	<u>3,013,720</u>			

	1875 г.			
	Мѣстные:		Транзитные:	
	По вывозу.	По ввозу.	По вывозу.	По ввозу.
Московско-Брестская	5.162,670	10.827,300	1.104,300	430,020
	<u>15.989,970</u>		<u>1.534,320</u>	
	17.524,290			
Московско-Курская	—	—	—	796,220
Московско-Нижегородская	341,900	54,090	—	—
	<u>395,990</u>		—	
Николаевская	269,050	4.863,540	277,120	3,090
	<u>5.132,590</u>		<u>280,210</u>	
	5.412,800			
Новоторжская	—	—	—	—
Орловско-Витебская	23.232,480	908,140	11.779,960	4.513,900
	<u>24.140,620</u>		<u>16.293,860</u>	
	40.434,480			
Орловско-Грязная	7.850,170	199,400	3.039,860	113,440
	<u>8.049,570</u>		<u>3.153,300</u>	
	11.202,870			
Привислянская	—	—	—	—
Риго-Динабургская	751,400	220,930	—	—
	<u>972,330</u>		—	
Рижско-Вяземская	762,400	62,900	—	—
	<u>825,300</u>		—	
С.-Петербургско-Варшавская	21.743,930	13.270,600	132.444,130	26.342,820
	<u>35.014,530</u>		<u>158.786,950</u>	
	190.801,430			

	1876 г.				1877 г.			
	Мѣстные:		Транзитные:		Мѣстные:		Транзитные:	
	По вывозу.	По ввозу.	По вывозу.	По ввозу.	По вывозу.	По ввозу.	По вывозу.	По ввозу.
Московско-Брестская	6.126,190	9.862,080	2.318,690	938,900	5.714,970	7.349,830	5.409,300	899,910
	<u>15.988,270</u>		<u>3.257,590</u>		<u>13.064,800</u>		<u>6.309,210</u>	
	19.245,860				19.374,010			
Московско-Курская	—	—	53,440	605,830	—	—	4.488,170	957,650
	—		<u>659,270</u>		—		<u>5.445,820</u>	
Московско-Нижегородская	543,370	344,680	—	—	2.109,420	320,350	—	—
	<u>888,050</u>		—		<u>2.429,770</u>		—	
Николаевская	1.305,010	3.183,960	520,900	38,100	2.159,000	1.293,940	2.482,320	320,350
	<u>4.488,970</u>		<u>559,000</u>		<u>3.452,940</u>		<u>2.802,670</u>	
	5.047,970				6.255,610			
Новоторжская	—	100	—	—	372,900	—	—	—
Орловско-Витебская	27.624,830	1.047,300	26.028,830	3.344,280	33.372,000	1.663,630	18.209,720	4.076,460
	<u>28.672,130</u>		<u>29.373,120</u>		<u>35.035,630</u>		<u>22.286,180</u>	
	58.045,250				57.321,810			
Орловско-Грязная	14.614,490	331,660	11.167,500	29,310	9.886,630	130,980	3.585,120	118,800
	<u>14.946,150</u>		<u>11.196,810</u>		<u>10.017,610</u>		<u>3.703,920</u>	
	26.142,960				13.721,530			
Привислянская	—	—	—	—	—	—	5.246,760	1.338,990
	—		—		—		<u>6.585,750</u>	
Риго-Динабургская	2.527,730	246,750	—	—	2.219,400	182,580	—	—
	<u>2.774,480</u>		—		<u>2.401,980</u>		—	
Рижско-Вяземская	1.824,950	351,670	—	—	2.245,100	350,740	—	—
	<u>2.176,620</u>		—		<u>2.595,840</u>		—	
С.-Петербургско-Варшавская	46.052,540	28.372,290	203.289,830	27.071,210	82.236,580	17.274,580	288.314,090	19.065,220
	<u>74.424,830</u>		<u>230.361,040</u>		<u>99.511,160</u>		<u>307.379,310</u>	
	304.785,870				406.890,470			

За грузы эти выручено мароеъ.

	1875 г.				1876 г.				1877 г.			
	Съ мѣстн. грузовъ.		Съ транзитн. грузовъ.		Съ мѣстн. грузовъ.		Съ транзитн. грузовъ.		Съ мѣстн. грузовъ.		Съ транзитн. грузовъ.	
	по вывозу:	по ввозу:	по вывозу:	по ввозу:	по вывозу:	по ввозу:	по вывозу:	по ввозу:	по вывозу:	по ввозу:	по вывозу:	по ввозу:
Баалтійская .	38,30	1,096,10	—	—	232,10	4,237,90	—	—	4,091,30	2,971,30	—	—
	<u>1,134,40</u>				<u>4,470,30</u>				<u>7,062,60</u>			
Варшано-Вѣлско-Бромбергская	34,633,20	51,378,20	3,905,50	9,493,70	—	—	61,920,20	58,159,80	—	—	91,799,80	33,699,20
	<u>86,011,40</u>		<u>13,399,20</u>				<u>120,080,00</u>				<u>125,499,00</u>	
	99,410,60											
Варшано-Тереспольская .	1,731,80	1,486,00	33,213,50	52,697,40	2,457,90	948,60	54,706,10	48,891,10	9,347,10	999,70	76,808,50	25,732,20
	<u>3,217,80</u>		<u>85,910,90</u>		<u>3,406,50</u>		<u>103,597,20</u>		<u>10,346,80</u>		<u>102,540,70</u>	
	89,128,70				107,003,70				112,887,50			
Гризе-Царицынская	17,744,90	6,673,40	—	—	46,459,00	361,60	—	—	9,539,54	1,156,30	—	—
	<u>24,418,30</u>				<u>46,820,60</u>				<u>10,695,84</u>			
Дипабург-Висгобская	31,841,00	14,182,96	359,791,30	84,686,80	43,027,00	11,287,79	521,316,70	68,364,50	76,789,04	9,109,60	480,601,90	71,083,10
	<u>46,023,96</u>		<u>444,478,10</u>		<u>54,314,79</u>		<u>589,681,20</u>		<u>85,898,64</u>		<u>551,685,00</u>	
	490,502,06				643,995,99				637,583,64			
Кіево-Брестская .	37,465,10	12,832,20	—	—	22,908,00	13,050,20	—	—	7,705,60	20,346,90	—	—
	<u>50,297,30</u>				<u>35,958,20</u>				<u>28,052,50</u>			
Козлово-Воронежско-Ростовская .	—	—	—	—	—	2,90	—	—	806,80	507,90	—	—
					<u>2,90</u>				<u>1,314,70</u>			
Курско-Кіевская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,834,20	2,10
											<u>6,836,30</u>	
Курско-Харьково-Азовская	—	12,632,20	—	—	1,361,10	10,284,10	—	—	57,601,60	16,452,50	—	—
	<u>12,632,20</u>				<u>11,645,20</u>				<u>74,054,10</u>			
Ландварово-Роменская	1,867,826,40	107,846,30	30,034,60	57,145,00	2,619,397,60	116,551,30	34,020,40	67,527,00	3,832,982,71	107,162,70	39,399,40	47,835,00
	<u>1,975,672,70</u>		<u>87,179,60</u>		<u>2,735,948,90</u>		<u>101,547,40</u>		<u>3,940,145,41</u>		<u>87,234,40</u>	
	2,062,852,30				2,837,496,30				4,027,379,81			
Либавская .	5,191,90	2,027,30	1,772,90	9,847,00	14,879,10	5,414,30	13,884,40	19,802,70	36,695,20	4,739,70	25,144,40	8,243,10
	<u>7,219,20</u>		<u>11,619,90</u>		<u>20,293,40</u>		<u>33,687,10</u>		<u>41,434,90</u>		<u>33,387,50</u>	
	18,839,10				53,980,50				74,822,40			
Литавская	1,137,40	6,250,40	—	—	8,514,50	12,713,20	—	—	15,561,10	5,217,90	—	—
	<u>7,387,80</u>				<u>21,227,70</u>				<u>20,779,00</u>			

784 м
88

	1875 г.				1876 г.				1877 г.			
	Съ мѣстн. грузовъ по вывозу: по ввозу:		Съ транзитн. грузовъ. по вывозу: по ввозу:		Съ мѣстн. грузовъ по вывозу: по ввозу:		Съ транзитн. грузовъ. по вывозу: по ввозу:		Съ мѣстн. грузовъ: по вывозу: по ввозу:		Съ транзитн. грузовъ: по вывозу: по ввозу:	
Московско-Брестская	138.979,40	532.202,10	29.530,50	10.842,60	284.083,90	517.722,00	55.014,84	19.968,40	256.140,91	313.131,10	113.296,80	23.104,90
	671.181,50		40.373,10		801.805,90		74.983,24		569.272,01		136.401,70	
	711.554,60				876.789,14				705.673,71			
Московско-Курская	—	—	—	7.699,10	—	—	840,80	6.288,20	—	—	25.760,90	8.722,90
							7.129,00				34.483,80	
Московско-Нижегородская	10.147,50	1.476,00	—	—	15.731,70	7.657,86	—	—	52.468,30	6.857,90	—	—
	11.623,50				23.389,56				59.326,20			
Николаевская	15.017,11	132.165,70	452,50	31,20	47.256,20	92.184,70	2.631,90	38,84	65.142,30	34.663,70	47.524,50	132,64
	147.182,81		483,70		139.440,90		2.670,74		99.806,00		47.657,14	
	147.666,51				142.111,64				147.463,14			
Новоторжская	—	—	—	—	—	1,20	—	—	2.654,60	—	—	—
					1,20							
Орловско-Витебская	458.205,30	26.249,90	206.254,10	65.396,40	503.767,50	22.863,90	463.080,00	52.555,70	574.801,20	29.137,90	322.845,00	54.267,70
	484.455,20		271.650,50		526.631,40		515.635,70		603.939,10		377.112,70	
	756.105,70				1.042.267,10				981.051,80			
Орловско-Гризеня	67.698,60	2.943,30	27.933,30	3.570,80	93.007,90	4.658,40	116.734,50	376,50	70.694,90	1.043,40	37.443,50	1.953,10
	70.641,90		31.504,10		97.666,30		117.111,00		71.738,30		39.396,60	
	102.146,00				214.777,30				111.134,90			
Привпеланская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13.666,10	3.307,00
											16.973,10	
Риго-Динабургская	7.605,80	2.584,00	—	—	21.429,20	2.546,90	—	—	18.068,90	2.022,30	—	—
	10.189,80				23.976,10				20.091,20			
Рязско-Вяземская	11.285,40	694,20	—	—	27.234,30	4.416,30	—	—	31.574,08	4.123,10	—	—
	11.979,60				31.650,60				35.697,18			
С.-П.-Варшавская	341.497,29	364.410,60	1.262.681,49	489.257,54	682.985,92	698.935,74	1.899.003,10	443.721,70	1.034.634,81	525.958,40	2.669.791,62	301.984,40
	705.907,89		1.751.939,03		1.381.921,66		2.342.724,80		1.560.593,21		2.971.776,02	
	2.457.846,92				3.724.646,46				4.532.369,23			

Изъ вышеприведенныхъ свѣдѣній усматривается, что хотя въ 1876 году Русско-Германскимъ прямымъ сообщеніемъ перевезено грузовъ (около 305 мил. кил.) вообще болѣе нежели въ 1875 году (около 194 милліоновъ), однако, если принять во вниманіе, что сообщеніе это открыто лишь съ 1-го Апрѣля 1875 года, и то только въ отношеніи нѣкоторыхъ германскихъ станцій, сообщеніе-же со всѣми прочими станціями установлено лишь съ 1-го Іюня того же-года, т. е. что оно существовало въ 1875 году, въ сущности, около 7-ми мѣсяцевъ, оказывается, что среднее количество грузовъ, перевезенныхъ ежемѣсячно въ 1876 году (около 25 милліоновъ килограммъ) менѣе средняго количества грузовъ, прослѣдовавшихъ въ теченіи одного мѣсяца въ 1875 году (болѣе 28 милліоновъ). 1877 годъ хотя и представляетъ на первый взглядъ нѣкоторое увеличеніе въ движеніи грузовъ по прямому Русско-Германскому сообщенію (около 413 мил. кил.), тѣмъ не менѣе, если принять въ соображеніе блокаду Черноморскихъ портовъ и общее количество разнаго рода хлѣбныхъ грузовъ, вывезенныхъ въ этомъ году чрезъ балтійскіе порты и западную сухопутную границу (около 21.000.000 четвертей) противъ 1876 года (около 12.000.000 четвертей), то окажется, что Русско-Германскимъ сообщеніемъ прослѣдовали только тѣ грузы, которые почему либо не могли избѣжать означеннаго сообщенія. Доказательствомъ этого служить то, что весь отпускъ однихъ лишь хлѣбныхъ грузовъ увеличился въ 1877 году противъ 1876 г. на 33%, между тѣмъ какъ въ Русско-Германскомъ прямомъ сообщеніи увеличеніе всего грузоваго движенія въ оба направленія (т. е. ввозъ и вывозъ) составляетъ только 25%, хотя въ означенномъ сообщеніи въ этомъ году участвовало, сравнительно, большее число дорогъ и станцій, нежели въ предыдущіе годы.

Дѣятельность союза въ 1878 году (около 270 мил. килограммъ) представляетъ уже крайне неблагоприятные для него результаты.

Имѣя въ виду, что, по числу участвующихъ въ Русско-Германскомъ сообщеніи станцій и дорогъ, оно послѣдовательно развивалось, такъ какъ ежегодно включалось въ него по нѣсколько новыхъ дорогъ и станцій, и что съ теченіемъ времени торговое сословіе болѣе и болѣе ознакомлялось съ характеромъ и условіями этого сообщенія, слѣдовало-бы ожидать, что дѣятельность союза будетъ прогрессивно развиваться и успѣшно конкурировать съ морскими путями.

По этому причину обратнаго явленія слѣдуетъ искать или въ томъ, что Русско-Германское сообщеніе не представляетъ большаго интереса для торговли и промышленности, и потому не можетъ имѣть будущности, или же въ томъ, что тарифы его не могли удовлетворять потребностямъ торговли.

Принимая во вниманіе значительность перевозокъ въ прежнихъ сообщеніяхъ между дорогами Россіи и Германіи, а также вполне удовлетворительные результаты перваго года, нельзя не придти къ заключенію, что дѣятельность Русско-Германскаго прямаго сообщенія была парализована неудовлетворительнымъ состояніемъ его тарифа.

Неудовлетворительность эта заключалась въ слѣдующемъ:

Изъ предыдущаго извѣстно уже, что для исчисленія провозной платы принята германская валюта при курсѣ 270 марокъ за 100 руб., при каковомъ курсѣ доли русскихъ дорогъ были значительно ниже ихъ мѣстнаго тарифа.

Въ 1875 году русскій кредитный рубль стоялъ такъ высоко, что средній годовой курсъ по курсовымъ таблицамъ, составленнымъ Конторою Международнаго Сообщенія для расчета съ товарохозяевами въ предѣлахъ Россіи, и соответствовавшимъ среднему курсу берлинской биржи (273.40 мрк.), былъ выше того курса, который принять для исчисленія провозной платы въ пользу русскихъ дорогъ (270 мрк.).

При подобныхъ обстоятельствахъ, во 1-хъ, всѣ тѣ гру-

зы, которые не могли миновать желѣзно-дорожнаго пути, перевозились почти исключительно по прямому тарифу, и во 2-хъ, желѣзно-дорожный путь имѣлъ надлежащія средства къ успѣшной конкуренціи съ морскими путями.

Послѣдовавшія затѣмъ въ 1876 году Сербско-Турецкая, а въ 1877 году—Восточная войны повлекли за собою значительное паденіе курса кредитнаго рубля, и средній годовой курсъ, принимавшійся въ основаніе для расчета съ товарохозяевами, составлялъ въ 1876 году уже только 259,54 мрк., въ 1877 году 214,48 мрк. и въ 1878 году, 204,50 мрк. за 100 рублей. Очевидно, что при подобныхъ обстоятельствахъ тарифъ Русско-Германскаго прямаго сообщенія, возвышаясь годъ отъ году, сдѣлался наконецъ значительно выше мѣстныхъ тарифовъ русскихъ дорогъ.

Послѣдствіемъ этого было то, что тѣ изъ грузовъ, которые немогли миновать желѣзно-дорожнаго пути, стали направляться за границу и изъ заграницы перерывнымъ сообщеніемъ, съ переправкою на пограничныхъ пунктахъ или въ Варшавѣ; другіе же грузы предпочли морской путь.

Этому въ особенности способствовало такъ-называемое Московско-Варшавское сообщеніе чрезъ Смоленскъ-Брестъ-Варшаву-Александрово, по слѣдующему обстоятельству: при установленіи въ 1875 году Московско-Варшавскаго сообщенія, классификація и тарифныя единицы взяты для него тѣ же, что и въ Русско-Германскомъ прямомъ сообщеніи, но провозная плата исчислена въ кредитныхъ рубляхъ по курсу 270 мрк. за 100 рублей, отчего при послѣдовавшихъ затѣмъ пониженіяхъ кредитнаго рубля, плата эта оставалась безъ измѣненія, между тѣмъ какъ плата Русско-Германскаго прямаго сообщенія, будучи выражена въ звонкой монетѣ, стала повышаться пропорціонально пониженію кредитнаго рубля; но такъ какъ линія Брестъ-Александрово предлагала торговому сословію болѣе низкую ставку до самой границы, то очевидно, что ею и стали поль-

зоваться по преимуществу. Съ другой стороны, отклоненію грузовъ отъ желѣзно-дорожнаго пути не мало способствовало и такъ-называемое Ревеле-Московское сообщеніе, тарифъ коего, будучи и безъ того уже весьма низокъ, былъ въ послѣдствіи, въ видахъ успѣшной конкуренціи съ Ригой, еще болѣе пониженъ, чѣмъ, повидимому, вполнѣ и воспользовалось купечество, что явствуетъ изъ количества грузовъ, перевезенныхъ въ 1877 году, а именно слишкомъ 14 милліоновъ пудовъ, между тѣмъ какъ въ 1876 году перевезено этимъ сообщеніемъ только около 7-ми милліоновъ пудовъ.

Риго-Московское сообщеніе, имѣя плату въ рубляхъ, также извлекло значительную пользу изъ высокаго тарифа Русско-Германскаго сообщенія, что явствуетъ изъ количества груза, перевезеннаго по направленію отъ Динабурга къ Ригѣ за 1877 годъ (около 36 милліоновъ пудовъ) и 1876 г. (18 мил. пуд.).

Такъ какъ во время Сербско-Турецкой войны русскій кредитный рубль стоялъ всетаки сравнительно высоко, то на измѣнившееся положеніе тарифа Русско-Германскаго сообщенія не было обращено особаго вниманія.

Но въ виду того, что уже до начала Восточной войны курсъ русской валюты упалъ до 180 мрк. за 100 рублей, и при этомъ курсъ Русско-Германскій прямой тарифъ сдѣлался значительно выше мѣстныхъ тарифовъ русскихъ дорогъ, перевозка-же перерывнымъ сообщеніемъ представляла для товарохозяевъ множество неудобствъ, заграничное купечество обратилось къ Прусскому Правительству съ просьбою о содѣйствіи къ восстановленію, по возможности, прежняго соотношенія между прямыми заграничными и мѣстными тарифами русскихъ дорогъ.

Вслѣдствіе этого и имѣя въ виду, что, по § 3 Договора дорогъ Русско-Германскаго желѣзно-дорожнаго Союза, каждая дорога обязана предоставить Союзу тѣже пониженныя ставки,

которыя установлены ею въ другихъ Союзахъ или сообщеніяхъ, Восточная Прусская дорога внесла на бывшую въ Апрѣлѣ 1877 г., въ Берлинѣ, конференцію Постоянной Комисіи предложеніе о регулированіи тарифа Русско-Германскаго прямого сообщенія съ мѣстными тарифами русскихъ дорогъ:

или чрезъ повышеніе этихъ послѣднихъ тарифовъ до предѣловъ, устраняющихъ возможность переотправокъ,

или чрезъ переустройство тарифа на прежнихъ основаніяхъ, т. е. въ рубляхъ за русскія протяженія и въ маркахъ за германскія,

или же, наконецъ, чрезъ надбавку къ мѣстному тарифу лажа, выразивъ его въ металлической валютѣ, каковой способъ въ свое время практиковался на Австро-Венгерскихъ дорогахъ.

Представители русскихъ дорогъ, вполне сознавая основательность домогательства германскихъ дорогъ, и въ то же время принимая во вниманіе:

во 1-хъ, невозможность повсемѣстнаго повышенія тарифовъ русскихъ дорогъ, такъ какъ бѣольшая часть ихъ была опубликована на болѣе или менѣе продолжительное время,

во 2-хъ, что надбавка лажа на мѣстный тарифъ равносильна возвышенію этого тарифа, и

въ 3-хъ, что исчисленіе провозной платы въ смѣшанной валютѣ представляетъ на практикѣ нѣкоторыя неудобства,—предложили, съ своей стороны, регулировать эти тарифы чрезъ установленіе процентной скидки съ провозной платы за русскія протяженія съ тѣмъ, чтобы скидка эта измѣнялась соотвѣтственно измѣненію курса кредитнаго рубля.

При такихъ условіяхъ, провозная плата за протяженія русскихъ дорогъ, будучи исчислена по прежнему въ одной валютѣ, приблизилась-бы, вслѣдствіе скидокъ, къ мѣстнымъ тарифамъ этихъ дорогъ, чѣмъ и было-бы возстановлено до

извѣстной степени прежнее соотношеніе между прямыми и мѣстными тарифами.

Такъ какъ о внесеніи Восточною Прусскою дорогою вышеприведеннаго предложенія не было своевременно сообщено заинтересованнымъ русскимъ дорогамъ, и такъ какъ поэтому представители этихъ дорогъ не имѣли надлежащаго по сему предмету уполномочія, то окончательное рѣшеніе настоящаго вопроса предоставлено было ими самимъ Правленіямъ.

Въ виду этого, по почину Совѣта Управленія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, состоялся въ С.-Петербургѣ, 7-го Іюня 1877 года, съѣздъ представителей Русскихъ дорогъ съ цѣлью тщательнаго обсужденія какъ предложенія Восточной Прусской дороги, такъ и предложенія, внесеннаго на вышеупомянутую конференцію представителями Русскихъ дорогъ по вопросу о регулированіи прямыхъ и мѣстныхъ тарифовъ.

По обсужденіи вопроса на этомъ Съѣздѣ, признано было необходимымъ оставить дѣйствующій въ Русско-Германскомъ прямомъ сообщеніи тарифъ безъ измѣненія; для возстановленія-же прежняго соотношенія между этимъ тарифомъ и мѣстными тарифами—приступить ко всеобщему повышенію этихъ послѣднихъ тарифовъ. Относительно-же тарифовъ, опубликованныхъ на извѣстные, болѣе или менѣе продолжительные сроки, внести на предстоявшій 11-го Іюня съѣздъ 3-хъ группъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ предложеніе о ходатайствованіи предъ Правительствомъ о разрѣшеніи отмѣны такихъ тарифовъ ранѣе срока.

По обсужденіи вопроса на состоявшемся въ С.-Петербургѣ соединенномъ съѣздѣ 3-хъ группъ, было постановлено ходатайствовать предъ Правительствомъ о введеніи въ уставы тарифовъ, выраженныхъ не въ кредитной, а въ металлической валютѣ.

Но такъ какъ ходатайство это было отклонено, повы-

шеніе-же мѣстныхъ тарифовъ лишь на отдѣльныхъ дорогахъ не только не могло привести къ благопріятнымъ результатамъ для Союза, а напротивъ, могло повредить интересамъ тѣхъ дорогъ, которыя приступили-бы къ подобному повышенію своихъ мѣстныхъ тарифовъ, то положеніе дѣла о тарифѣ Русско-Германскаго прямого сообщенія оставалось безъ измѣненія до конца Ноября 1877 года, когда на С.-Петербургской конференціи признано было необходимымъ установить съ 1/13 Января 1878 года особые спеціальныя тарифы на тѣ изъ важнѣйшихъ статей отпуска и ввоза, для которыхъ мѣстные тарифы оказывались особенно низкими, въ сравненіи съ прежнимъ временемъ, къ каковымъ тарифамъ и примѣнять предложенный на Берлинской конференціи русскими представителями способъ пониженія тарифа чрезъ скидку съ провозной платы извѣстнаго процента послѣдней, сообразно состоянію курса русской валюты.

Спеціальныя тарифы были введены на тѣхъ именно линіяхъ дорогъ, которыя не могли почему-либо возвысить свои мѣстные и внутренніе прямые тарифы, а именно на линіяхъ дорогъ I группы; С.-Петербургско-Варшавская-же дорога, возвысивъ свой мѣстный тарифъ до предѣловъ, устранявшихъ возможность переправки (такъ напр. для хлѣба съ 1/40 коп на 1/30 коп), оставила тарифъ Русско-Германскаго прямого сообщенія безъ измѣненія, въ спеціальномъ-же тарифѣ она приняла участіе лишь въ отношеніи къ транзитнымъ грузамъ, да и то только въ предѣлахъ необходимыхъ для регулированія конкуренціи.

Такъ какъ въ тарифѣ этотъ включены были лишь самыя важныя статьи перевозки и такъ какъ размѣръ процентной скидки устанавливался на послѣдующій мѣсяць по среднему курсу Берлинской биржи за первые 15 дней предыдущаго мѣсяца, съ округленіемъ его предварительно до 20 марокъ. то практика вскорѣ доказала недостаточность этого мѣро-

пріятія, что въ свою очередь вызвало необходимость изыскать другія средства къ регулированію тарифа; но разсмотрѣніе этого вопроса было пока отложено, въ надеждѣ на возвышеніе курса кредитнаго рубля, вслѣдствіе окончившейся въ то время Восточной войны.

Такъ какъ надежда эта, однако, не оправдалась, то Восточная Прусская дорога предложила составить новый союзный тарифъ, выраженный въ смѣшанной валютѣ

При этомъ она обратила вниманіе еще на то обстоятельство, что вслѣдствіе введенія на Германскихъ дорогахъ новаго тарифа, по которому провозная плата исчисляется уже не за вѣсь предъявленнаго къ перевозкѣ количества груза, а за вѣсь подъемной силы нагруженныхъ товаромъ вагоновъ, нельзя было оставить безъ измѣненія существовавшія по нынѣ тарифныя единицы, по причинѣ какъ измѣненія условій перевозки, такъ и неодинаковаго соотношенія кубической вмѣстимости Русскихъ и Германскихъ вагоновъ.

Принимая во вниманіе невозможность оставаться долѣе при такомъ положеніи дѣла, оказывавшемся крайне невыгоднымъ для интересовъ желѣзныхъ дорогъ и въ особенности для дорогъ I группы и С.-Петербургско-Варшавской, съѣздъ русскихъ дорогъ, въ Апрѣлѣ 1879 года, уполномочилъ представителей своихъ на имѣвшей быть въ Гейдельбергѣ, во 2-й половинѣ Іюня мѣсяца, конференціи постоянной Комисіи Русско-Германскаго желѣзнодорожнаго союза, согласиться на принятіе предложенія объ исчисленіи провозной платы въ смѣшанной валютѣ; съ тѣмъ, однако, чтобы номенклатура и классификація были оставлены безъ значительнаго противъ настоящаго измѣненія.

Въ первомъ же засѣданіи этой конференціи (Гейдельбергской) представители Восточной Прусской дороги заявили, что Германское Правительство намѣрено сохранить съ 1-го будущаго Января только тѣ прямыя съ иностранными до-

рогами сообщенія, въ которыхъ, по крайней мѣрѣ для протяженія по Германскимъ дорогамъ, будетъ примѣнена система тарифа, вновь введеннаго въ Германіи по послѣдней тарифной реформѣ.

Такъ какъ на обсужденіе этого новаго предложенія Русскіе представители не имѣли надлежащаго уполномочія, то рѣшеніе его отложено было до новой конференціи Постоянной Коммисіи, специально назначенной для того въ С.-Петербургѣ, въ Августѣ 1879 года.

Сущность новой системы Германскаго тарифа заключается въ томъ, что провозная плата исчисляется, исключая мелкихъ отправокъ въсомъ менѣе 5000 кил., не за вѣсъ предъявленнаго товара, а за подъемную силу нагруженнаго вагона, между тѣмъ какъ Русская система тарифа основана главнымъ образомъ на исчисленіи провозной платы за дѣйствительный вѣсъ товара. Сверхъ того, для мелкихъ отправокъ малой скорости новый Германскій тарифъ имѣеть лишь одинъ классъ, тогда какъ по уставамъ Русскихъ дорогъ должно быть обязательно 3 разряда тарифа для такихъ перевозокъ.

Вновь предложенныя къ установленію въ Русско-Германскомъ сообщеніи тарифныя единицы представляютъ нѣкоторую разницу противъ прежде существовавшихъ не только во внутреннихъ сообщеніяхъ Германскихъ дорогъ, но и въ Русско-Германскомъ сообщеніи.

Изъ прилагаемой при семъ сравнительной вѣдомости тарифныхъ единицъ, нынѣ существующихъ на Германскихъ дорогахъ, съ прежними тарифными единицами, видно:

что въ настоящее время имѣется для каждой статьи и повагонной отправки двѣ тарифныя единицы, изъ коихъ одна на повагонныя отправки отъ 5000 и до 10000 килограммъ, а другая на отправки въ 10000 кил и болѣе съ вѣскаго нагруженнаго вагона;

что тарифная единица для отправокъ въ 5000 кило-

граммъ всегда выше прежде существовавшихъ единицъ и, наконецъ,

что ставки за отправки, оплачиваемыя за 10000 килограммъ съ каждаго нагруженного вагона, представляютъ противъ прежняго иногда повышение, иногда-же пониженіе.

Изъ товарной статистики Русско-Германскаго и Курско-Кенигсбергскаго прямыхъ сообщеній за 1877 годъ видно, что изъ общаго количества вывоза отправлено въ этомъ году за границу всего 520,804,811 килограммъ=31,769,093 пудамъ.

Изъ этого количества товаровъ хлѣбныхъ грузовъ, допускающихъ нагрузку до предѣловъ подъемной силы вагона, и за которые прежняя провозная плата по Германскимъ дорогамъ осталась безъ измѣненія, вывезено 383,656,675 килограммъ=23,403,057 пудъ, т. е. 73,4/0 всего количества вывоза.

Изъ остальныхъ затѣмъ существенно важныхъ статей вывоза и ввоза, на которыя по новому тарифу послѣдовало повышение, должно обратить вниманіе на спиртъ, шкуры, сало, пряжу бумажную, чай, керосинъ, и табакъ, для которыхъ тарифъ возвышенъ съ 2 зильбернфенниговъ ($\frac{1}{34}$ коп.) на 1,7 зильбернфеннига ($\frac{1}{28}$ коп.); для льна же, кудели, шерсти и тряпья тарифная единица хотя и ниже прежней, но какъ товаръ этотъ легковѣселъ, то при условіяхъ повагоннаго расчета провозной платы, пониженіемъ этимъ товаротправители могутъ воспользоваться лишь въ томъ случаѣ, если будутъ подвергать такого рода грузы надлежащей прессовкѣ.

Въ виду вышеприведеннаго категорическаго требованія Восточной Прусской дороги и невозможности лишить купечество средствъ къ прямой перевозкѣ грузовъ, передавъ ихъ всецѣло въ руки частныхъ комисіонеровъ, Августовской конференціи пришлось изыскать такую систему тарифа которая удовлетворила-бы съ одной стороны условіямъ

новаго германскаго тарифа, а съ другой — требованіямъ русскихъ дорогъ и въ тоже время сохранила за послѣдними самостоятельность дѣйствія.

Преодолѣть эти затрудненія было-бы сравнительно легче при условіяхъ одинаковаго кубическаго содержанія какъ русскихъ, такъ и большинства германскихъ вагоновъ.

Но, къ сожалѣнію, большая часть германскихъ вагоновъ меньше русскихъ, отчего при обязательной перегрузкѣ товара на границѣ или въ Варшавѣ, не все количество товаровъ, подвезенныхъ въ русскомъ вагонѣ, помѣщается въ одинъ германскій вагонъ. Это обстоятельство особенно рѣзко выдается при такихъ легковѣсныхъ товарахъ, какъ ленъ, пенька, шерсть и другіе тому подобныя товары, вывозимые изъ Россіи въ значительномъ количествѣ.

Затрудненія обойдены нижеслѣдующими, существенно важными предположеніями.

1) Для мелкихъ отправокъ малой скорости удержаны за русскія протяженія три разряда тарифа въ $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{18}$ и $\frac{1}{24}$ коп. съ пуда и версты, къ каковымъ разрядамъ имѣеть прибавляться за германскія протяженія ставка ихъ мѣстнаго тарифа для такого рода перевозокъ. Номенклатура для этого рода отправокъ составлена согласно мѣстному тарифу Варшавской дороги. Проектированный новый тарифъ для мелкихъ отправокъ имѣеть предъ прежнимъ то преимущество, что допускаетъ уставную скидку по разстоянію, между тѣмъ какъ въ прежнемъ Русско-Германскомъ тарифѣ существовала одна тарифная единица, не зависѣвшая отъ разстоянія, по которому перевозится товаръ.

2) Для повагонныхъ перевозокъ установлено правило, что провозная плата исчисляется по подъемной силѣ вагоновъ, поданныхъ къ нагрузкѣ *на станціи отправленія*, что существенно важно въ отношеніи порядка исчисленія провозной платы.

3) Товары повагонныхъ отправокъ входятъ въ особый

такъ-названный *предметный тарифъ*, который подраздѣляется на 2 отдѣла, изъ коихъ въ 1-мъ находятся всѣ важнѣйшія вывозныя статьи легковѣсныхъ товаровъ, коихъ нагрузка до предѣловъ подъемной силы вагона можетъ имѣть мѣсто лишь въ исключительныхъ случаяхъ, а 2-й отдѣлъ состоитъ изъ тѣхъ существенно важныхъ статей отпуска и ввоза, которыя допускаютъ нагрузку до предѣловъ подъемной силы вагона.

4) Засимъ установлены 2 новые тарифа для такъ называемыхъ *сборныхъ отправокъ* въ 5000 и 10000 килограммъ, т. е. для отправокъ, состоящихъ изъ грузовъ, отнесенныхъ къ тремъ разрядамъ тарифа для мелкихъ отправокъ.

Эти 2 послѣдніе тарифа имѣютъ за собою то преимущество, что даютъ возможность каждому товаротправителю грузить въ одинъ вагонъ разнаго рода товары; обстоятельство это вмѣстѣ съ тѣмъ выгодно и для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ оно поведетъ къ болѣе рациональному воспользованію вмѣстимости вагона.

Такимъ образомъ, проектированный тарифъ представляетъ слѣдующую схему:

Товары большой скорости.	Мелкія отправки.			Сборныя отправки.		Предметный тарифъ.								
	I	II	III	А въ 5000 килограмм.	В въ 10000 килограмм.	Для легковѣсныхъ товаровъ, вывозимыхъ изъ Россіи.				Для товаровъ, погружаемыхъ до предѣла подъемной силы вагона				
						Въ 5000 килограмм.	Въ 10000 килограмм.	Въ 20000 килограмм.	5000	I		II		III
										килогр.	килогр.	килогр.	килогр.	
Плата съ пуда и версты въ копейкахъ.														
$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{18}$	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{18}$	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{36}$	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{45}$

Нагрузка повагонныхъ отправокъ должна предоставляться самимъ отправителямъ; правило это имѣетъ быть установлено въ видахъ необходимости избавить отправителей отъ произвола станціонныхъ агентовъ.

Изъ сравненія настоящаго тарифа съ прежними тарифами, какъ до 1875 г., такъ и въ періодъ времени съ 1875—1879 г., усматривается:

во 1-хъ, что новыя тарифныя единицы для мелкихъ отправокъ одинаковы съ таковыми, существовавшими до переустройства союза въ 1875 г.; при томъ классификація для тарифа мелкихъ отправокъ составлена по нынѣ дѣйствующему мѣстному тарифу Варшавской дороги, такъ что новый тарифъ вообще выше нынѣ существующаго въ Русско-Германскомъ прямомъ сообщеніи, потому что многія статьи перевозокъ отнесены нынѣ къ высшему, противъ прежняго, разряду;

во 2-хъ, тарифъ для сборныхъ повагонныхъ отправокъ составленъ по тарифу для мелкихъ отправокъ, и такъ какъ плата по этому тарифу будетъ рассчитываться повагонно, то таковой представляется, какъ уже выше замѣчено, выгоднымъ обѣимъ заинтересованнымъ сторонамъ, т. е. и отправителю, имѣющему возможность дѣлать выгодныя для себя комбинаціи, и желѣзнымъ дорогамъ, для которыхъ этотъ тарифъ представитъ гарантію рациональнаго восполненія вмѣстимости вагона;

въ 3-хъ, для предметнаго тарифа тарифныя единицы взяты частью изъ нынѣ существующихъ въ мѣстныхъ и внутреннихъ прямыхъ сообщеніяхъ тарифовъ, какъ напр. для хлѣбныхъ грузовъ, для коихъ ставка въ $\frac{1}{15}$ коп. соответствуетъ нынѣ существующей на дорогахъ I группы и на С.-Петербурго-Варшавской дорогѣ по перевозкамъ за Вилейку, частью же изъ тарифа Русско-Германскаго прямого сообщенія, съ переложеніемъ по среднему курсу 240 марокъ за 100 руб., какъ напр. для льна, чая и т. п.

Состоявшаяся затѣмъ 2—4 Октября 1879 года, во Франкфуртѣ на Майнѣ, *Общая* конференція по дѣламъ Русско-Германскаго прямого сообщенія, дала между прочимъ, нижеслѣдующіе результаты по вышеприведенному вопросу о переустройствѣ тарифа:

во 1-хъ, внесенное на С.-Петербургскую конференцію предложеніе русскихъ дорогъ о составленіи новаго тарифа для Русско-Германскаго сообщенія чрезъ сочетаніе русской системы тарифа съ германской системой, принятой германскими дорогами,

во 2-хъ, германское правительство, отказавшись отъ домогательства своего, чтобы для всѣхъ вообще грузовъ партиями въ 5000 и болѣе килограммъ провозная плата за германскія протяженія была исчисляема по подъемной силѣ вагоновъ, изъявило согласіе оставить на дальнѣйшее время существовавшій понынѣ тарифъ для болѣе важныхъ легковѣсныхъ статей вывоза изъ Россіи (т. е. такихъ грузовъ, которыхъ въ вагонъ не можетъ быть нагружено въ количествѣ, соотвѣтствующемъ, по вѣсу, подъемной силѣ нагружаемаго вагона, а именно 610 пуд.), какъ-то: для льна, пакли, кудели, прядильныхъ остатковъ, непрессованной пеньки и шерсти. Вслѣдствіе этого и принимая во вниманіе, съ одной стороны незначительное, сравнительно, количество перевозокъ другихъ легковѣсныхъ товаровъ (верблюжьяго и вообще всякаго волоса отъ животныхъ, въ очищенномъ и неочищенномъ состояніи, войлока, сухихъ шкуръ, табаку, тряпья и нѣкоторыхъ другихъ), а съ другой—пользу установленія возможно упрощеннаго тарифа, а также обстоятельства, ниже сего изложенныя, представители русскихъ дорогъ предложили на этой конференціи, для вышеприведенныхъ, существенно важныхъ, легковѣсныхъ статей вывоза оставить въ силѣ существующій нынѣ для нихъ тарифъ въ маркахъ, а остальные затѣмъ легковѣсные грузы

распредѣлить между другими разрядами предметнаго тарифа, каковое предложеніе и принято германскими дорогами,

въ 3-хъ, Германское Правительство согласилось, сверхъ того, установить въ Русско-Германскомъ прямомъ сообщеніи для чая, керосина и сельдей тарифъ, значительно пониженный противъ мѣстныхъ тарифовъ германскихъ дорогъ, что весьма важно для торговли и въ особенности для интересовъ русскихъ дорогъ, потому что этихъ грузовъ ввозилось въ Россію Русско-Германскимъ сообщеніемъ весьма значительное количество (такъ напр. въ 1877 г. ввезено въ Россію чаю — 4,154,714 килограммъ, сельдей — 4,543,571 килогр. и керосина — 2,145,838 килограммъ) и возвышеніемъ на нихъ германскими дорогами тарифа бѣльшая часть таковыхъ была-бы, безъ сомнѣнія, потеряна для желѣзныхъ дорогъ.

Изъ этого усматривается,

что по настоянію русскихъ дорогъ, Германское Правительство предоставило имъ весьма важныя какъ для нихъ самихъ, такъ и для интересовъ русскаго торговаго сословія льготы, частью вслѣдствіе согласія оставить въ силѣ прежніе тарифы, частью-же чрезъ пониженіе тарифа на нѣкоторыя грузы, исключительно при перевозкѣ ихъ Русско-Германскимъ сообщеніемъ,

что вышеприведенными отступленіями отъ первоначальныхъ домогательствъ, а также согласіемъ на составленіе Русско-Германскаго тарифа чрезъ сочетаніе двухъ системъ, т. е. русской и германской, Германское Правительство сдѣлало для Россіи весьма крупныя уступки, отказавшись основать всѣ безъ исключенія прямыя съ иностранными дорогами сообщенія исключительно на началахъ своего внутренняго реформированнаго тарифа, и

что установленіемъ трехъ разрядовъ тарифа для мелкихъ отправокъ и повагоннаго тарифа для отправокъ, перевозимыхъ значительными партіями, новая система Русско-Германскаго тарифа ближе подходитъ къ нынѣ дѣйствующей

русской системѣ тарифа, нежели къ реформированной германской системѣ, съ которою тарифъ этотъ имѣетъ лишь то общее, что допускаетъ *сборныя* повагонныя отправки мелкихъ грузовъ. Сборный тарифъ для мелкихъ повагонныхъ грузовъ представляетъ, однако, выгоды какъ для товароотправителей, имѣющихъ возможность нѣкоторыми сочетаніями такихъ грузовъ удешевить перевозку ихъ, такъ и для желѣзныхъ дорогъ, обеспеченныхъ восполненіемъ вместимости вагона, между тѣмъ какъ понынѣ товары эти перевозились весьма часто небольшими партиями, что ставило дороги въ необходимость отправлять вагоны съ такими грузами иногда на $\frac{1}{4}$ и даже еще меньше нагруженными, каковое обстоятельство особенно часто повторялось съ транзитными ввозными грузами.

Къ этому слѣдуетъ присовокупить, что тарифъ на ленъ, паклю, кудель, непресованную пеньку, прядильные остатки и шерсть предположено оставить исчисленнымъ въ маркахъ, т. е. иначе говоря, въ металлической валютѣ, по слѣдующему, между прочимъ, обстоятельству:

Вслѣдствіе опасенія, чтобы при возвышеніи тарифа на упомянутые грузы, таковые не были вовсе потеряны для желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ такъ—называемомъ Русско-Германско-Бельгійско-Французскомъ прямомъ сообщеніи, т. е. въ прямомъ сообщеніи станцій русскихъ дорогъ со станціями бельгійскихъ и французскихъ дорогъ, эти послѣднія дороги ходатайствовами предъ Германскимъ Правительствомъ объ оставленіи въ силѣ нынѣ дѣйствующаго тарифа для льна и т. п. предметовъ. Германское Правительство, изъявивъ на это согласіе, поставило, однако, условіемъ, чтобы тарифныя единицы, принятыя для Русско-Германско-Бельгійско-Французскаго прямого сообщенія на эти статьи перевозокъ, были примѣняемы къ подобнымъ грузамъ при перевозкѣ ихъ въ Русско-Германскомъ прямомъ сообщеніи.

Въ Русско-Германско-Бельгійско-Французскомъ сообщеніи тарифъ исчисленъ разъ навсегда за все вообще дороги во франкахъ, въ каковой валютѣ остается и на будущее время.

При принятой нынѣ русскими дорогами системѣ исчислять впредь для Русско-Германскаго прямого сообщенія свои доли въ кредитныхъ рубляхъ, для удовлетворенія требованія германскаго правительства слѣдовало-бы существующія нынѣ въ Русско-Германско-Бельгійско-Французскомъ сообщеніи на лень, пеньку и т. п. тарифныя единицы перечислить въ кредитные рубли по какому либо опредѣленному курсу и полученную ставку принять въ основаніе для исчисленія провозной платы; но такъ какъ русскій кредитный рубль подвергается значительнымъ, сравнительно, колебаніямъ, то и весь тарифъ на лень и т. п. подвергался-бы въ Русско-Германскомъ прямомъ сообщеніи постояннымъ измѣненіямъ, тогда какъ въ Русско-Германско-Бельгійско-Французскомъ прямомъ сообщеніи таковой, будучи исчисленъ за русскія протяженія попрежнему въ металлическихъ рубляхъ, не подвергался-бы никакимъ измѣненіямъ; при подобныхъ условіяхъ, между обоими тарифами существовала-бы постоянно разница. По этому, для устраненія такихъ разницъ, а также обстоятельствъ, выше сего по предмету этому изложенныхъ, русскія дороги предложили оставить и въ Русско-Германскомъ прямомъ сообщеніи тарифъ на приведенныя статьи грузовъ исчисленнымъ по прежнему въ металлической валютѣ.

II.

Во всей Европѣ желѣзнодорожный тарифъ находится еще по нынѣ и, безъ сомнѣнія, еще долгое время будетъ находиться въ состояніи весьма неудовлетворительномъ и не соответствующемъ требованіямъ какъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и торговаго сословія. Все благія начинанія

по этому предмету не имѣли пока успѣха. Существенная причина тому должна, повидимому, заключаться въ неудовлетворительности нынѣ дѣйствующей системы. До послѣдняго времени желѣзнодорожный тарифъ строился вездѣ на однихъ и тѣхъ же основаніяхъ, а именно: на классифицированіи товаровъ по разрядамъ и исчисленіи провозной платы за дѣйствительный вѣсъ товара, предъявленнаго къ перевозкѣ. Опыты многолѣтней и самой обширной практики доказали, однако, что система эта, будучи, повидимому, крайне простою и рациональною, вызвала на практикѣ такія усложненія, такую запутанность, что становилась почти непримѣнимою, особенно въ международныхъ сношеніяхъ. По этому экономисты западной Европы стали изыскивать для желѣзнодорожнаго тарифа новую, болѣе рациональную систему.

Впрочемъ, уже много времени тому назадъ указывались основанія для новой, названной «естественною», системы желѣзнодорожнаго тарифа, тѣмъ не менѣе на нее до появленія въ свѣтъ брошюръ Бергмана, Перрота и Леруа-Болье, не обращалось серьезнаго вниманія и, безъ сомнѣнія, если бы не особыя обстоятельства, то и послѣ появленія сочиненій вышеприведенныхъ публицистовъ система эта всетаки не получила бы такъ скоро практическаго примѣненія. Причина тому общая: недовѣріе ко всякому нововведенію. Въ запискѣ, озаглавленной «Современное положеніе вопроса о желѣзнодорожныхъ тарифахъ въ западной Европѣ», обстоятельно изложены основанія и историческія данныя объ этой «естественной» системѣ желѣзнодорожнаго тарифа и обстоятельства, способствовавшія введенію ея на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Въ I отдѣлѣ настоящаго очерка, хотя и приведены нѣкоторыя общія основанія новаго германскаго тарифа, построеннаго на принципахъ «естественной» системы, однако не бесполезно будетъ привести и здѣсь нѣсколько подроб-

нѣ основанія этого тарифа, заключающіяся въ нижеслѣдующемъ:

Провозная плата исчисляется за количество килограммъ товара, предъявленнаго къ отправленію. Отправки менѣе 20 килограммъ считаются за полные 20 килограммъ; вѣсъ мелкихъ отправокъ округляется до десятковъ килограммъ. Расчетъ провозной платы зависитъ отъ того, будетъ-ли товаръ предъявленъ къ отправленію въ качествѣ:

- 1) товара большой скорости;
- 2) мелкой партіи малой скорости или же
- 3) повагонной отправки.

I. Товаръ большой скорости.

Въ поѣздахъ большой скорости перевозятся лишь тѣ товары, которые снабжены накладными, напечатанными на розовой бумагѣ, и предъявлены къ отправленію въ качествѣ товара большой скорости, причемъ усмотрѣнію желѣзнодорожнаго управленія предоставляется опредѣлить возможна — ли перевозка въ поѣздахъ большой скорости, въ виду внѣшней формы, вѣса, объема и качества данныхъ товаровъ.

Товаръ большой скорости перевозится за удвоенную плату, установленную для мелкихъ отправокъ малой скорости. За повагонныя отправки товара большой скорости взимается, безъ различія рода товара, двойная плата общихъ классовъ для повагонныхъ отправокъ малой скорости (т. е. двойная плата классовъ А¹ и В)

Наименьшій предѣлъ провозной платы съ отправки большою скоростью составляетъ:

0,50 марки.

Если товаръ большой скорости перевозится съ разрѣшенія управленія дороги въ курьерскихъ поѣздахъ (in Schnellzügen), то взимается двойная плата для товаровъ большой скорости.

Въ этомъ случаѣ, наименьшій предѣлъ провозной платы составляетъ съ отправки

1 марку.

2. Мелкія отправки.

За плату для мелкихъ отправокъ перевозятся всѣ товары, относительно которыхъ отправитель не заявилъ желанія о перевозкѣ ихъ или въ качествѣ товара большой скорости, или же въ качествѣ повагонной отправки.

Наименьшій предѣлъ платы съ мелкой отправки составляетъ

0,30 марки.

3. Повагонныя отправки.

а) Общій тарифъ для повагонныхъ отправокъ.

За плату классовъ А¹ и В перевозятся всѣ тѣ товары, которые особо не поименованы въ спискѣ товаровъ спеціальныхъ тарифовъ, и которые въ тоже время предъявлены къ перевозкѣ въ качествѣ повагонной отправки.

При предъявленіи къ перевозкѣ по одной накладной по крайней мѣрѣ 5000 килограммъ, или же при уплатѣ провозныхъ денегъ не менѣе какъ за 5000 килограммъ съ каждаго поданнаго подъ нагрузку вагона, примѣняется плата класса А¹, а при предъявленіи къ перевозкѣ по одной накладной по крайней мѣрѣ 10000 килограммъ, или же при уплатѣ провозныхъ денегъ за 10000 килограммъ съ каждаго поданнаго подъ нагрузку вагона, примѣняется плата класса В.

Исчисленіе провозной платы по этимъ двумъ классамъ производится слѣдующимъ образомъ:

Съ каждаго вагона взимается плата по классу А¹, за дѣйствительный вѣсъ товара. Если же плата по классу В за 10000 килограммъ окажется ниже, то взыскивается эта послѣдняя.

б) Спеціальные тарифы I, II и III.

За плату по спеціальнымъ тарифамъ перевозятся всѣ товары, внесенные въ подлежащій списокъ, если къ перевозкѣ предъявляются по крайней мѣрѣ 10000 килограммъ по каждой накладной, или же если провозные деньги оплачиваются какъ за 10000 килограммъ съ cadaго вагона, поданнаго подъ нагрузку.

При предъявленіи къ перевозкѣ товара, отнесеннаго къ одному изъ трехъ спеціальныхъ тарифовъ, партіями менѣе 10000 килограммъ, и въ тоже время не менѣе 5000 килограмъ, или же при уплатѣ провозныхъ денегъ не менѣе какъ за 5000 килограммъ съ cadaго нагруженнаго вагона взимается, временно, плата по классу А², съ тѣмъ условіемъ, чтобы она не превышала платы по спеціальному тарифу за 10000 килограммъ.

Такимъ образомъ, реформированный германскій тарифъ представляетъ собою слѣдующую схему:

Товары большой скорости.	Мелкія отправки малой скорости (т. е. отправки менѣе 5000 килограммъ).	Повагонныя для сборныхъ отправокъ классы			Спеціальные тарифы.		
		А ₁ .	В.	А ₂ .	I.	II.	III.
		За 5000 кил.	За 10000 кил.	За 5000 кил.	За 10000 килограммъ.		
		Съ вагона.			Съ вагона.		

Сверхъ того, для нѣкоторыхъ товаровъ, при перевозкѣ ихъ между извѣстными пунктами, установлены на иныхъ дорогахъ особые, такъ названые «исключительные», тарифы

Германія, имѣя въ своихъ предѣлахъ еще и въ настоящее время до 66 самостоятельныхъ желѣзнодорожныхъ

управлений, въ вѣдѣніи коихъ находится желѣзнодорожная сѣть длиною болѣе чѣмъ въ 30.000 километровъ, и въ то же время прилегая отовсюду къ государствамъ, обладающимъ также болѣе или менѣе развитою сѣтью желѣзныхъ дорогъ и состоящихъ въ обширныхъ торговыхъ сношеніяхъ какъ съ самою Германіею, такъ и государствами, за нею лежащими, находилась по нынѣ въ отношеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ особенно невыгодныхъ условіяхъ по причинѣ крайняго разнообразія самыхъ тарифовъ. Такъ, до введенія съ 1-го Января 1878 г. «реформированнаго тарифа», было въ Германіи слишкомъ 1500 самостоятельныхъ тарифовъ съ болѣе чѣмъ 500 дополненіями къ нимъ. При томъ же въ однихъ изъ этихъ тарифовъ дѣйствовала общепринятая вѣсовая система, въ другихъ — «естественная» или называемая также «Эльзасо-Лотарингскою» повагонною системою.

При такомъ положеніи дѣла, совершенно естественно стремленіе германскаго правительства привести наконецъ свои желѣзнодорожные тарифы въ извѣстный порядокъ, упростить и возможно объединить ихъ.

Въ виду превосходныхъ результатовъ, полученныхъ имперскими эльзасо-лотарингскими и баденскими правительственными дорогами отъ «естественной» системы и безуспѣшности публицистовъ достигнуть въ старой системѣ тарифа такой простоты и ясности, какою отличается естественная система, неудивительно, что германское правительство, въ видахъ достиженія вышеприведенной цѣли, приняло при переустройствѣ своего тарифа «естественную» систему въ основаніе проектированнаго новаго тарифа. Объединивъ съ 1-го Января 1878 г. на этой почвѣ всѣ свои мѣстные желѣзнодорожные тарифы, Германское правительство пожелало засимъ приступить къ подобному же объединенію своихъ международныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Въ разъясненіе высказаннаго одною изъ русскихъ газетъ мнѣнія, будто «германское правительство безусловно требуетъ отъ русскихъ дорогъ примѣненія къ русскимъ товарамъ не только той же тарифной системы, но даже тѣхъ же тарифныхъ ставокъ, какъ (и) къ туземнымъ» необходимо замѣтить, что германское правительство желало только одного, чтобы на германскихъ протяженіяхъ дѣйствовала и въ международныхъ сообщеніяхъ одна и та же система тарифа и, по возможности, однѣ и тѣ-же ставки; какая, однако, система тарифа и какія тарифныя единицы будутъ дѣйствовать въ этомъ сообщеніи на дорогахъ за предѣлами Германіи — было для него дѣломъ второстепеннымъ. По этому нельзя не признать полнымъ заблужденіемъ упомянутое выше мнѣніе, будто мѣропріятіе это имѣетъ спеціальною цѣлью тормозить вывозъ русскихъ товаровъ и споспѣшествовать ввозу заграничныхъ произведеній. Правда, ясность и простота тарифа содѣйствуютъ развитію перевозокъ, но вліяніе это отражается одинаковымъ образомъ какъ на ввозъ, такъ и на вывозъ.

Если германское правительство и заслуживаетъ нѣкотораго упрека въ отношеніи предпринятой имъ ломки международныхъ тарифовъ, то развѣ въ поспѣшности этой ломки. Не испытавъ еще на практикѣ своихъ мѣстныхъ сообщеній новую систему и недостигнувъ пока единства тарифа даже въ этихъ сообщеніяхъ, оно затѣяло примѣненіе новой системы и въ международныхъ сообщеніяхъ. Насколько разнообразны еще и нынѣ на германскихъ дорогахъ тарифныя единицы, видно изъ нижеслѣдующей таблицы тарифныхъ единицъ, существующихъ на важнѣйшихъ желѣзныхъ дорогахъ Германіи.

Изъ вышеприведеннаго видно, что новая германская система тарифа отдаетъ преимущество повагоннымъ отправкамъ, для мелкихъ же отправокъ имѣется всего одинъ классъ. Нѣтъ сомнѣнiя, что если, при такихъ условiяхъ, коммисiонеры будутъ дѣлать отправителямъ мелкихъ отправокъ нѣкоторую уступку въ провозной платѣ, то имъ удастся при извѣстныхъ обстоятельствахъ группировать такого рода отправки въ повагонныя. По этому на тѣхъ дорогахъ и въ тѣхъ сообщенiяхъ, гдѣ перевозка мелкихъ отправокъ довольно развита, и гдѣ, поэтому, желѣзныя дороги имѣютъ возможность сами легко и скоро пополнять такими отправками вагоны до предѣла ихъ полной вмѣстимости или до предѣла ихъ подъемной силы, выгоды этой системы тарифа будутъ на сторонѣ частныхъ коммисiонеровъ. Мелкiе-же отправители будутъ поставлены въ необходимость пользоваться желѣзнодорожнымъ сообщенiемъ за сравнительно высокую плату, что можетъ, если не парализовать, то, по крайней мѣрѣ, препятствовать развитiю мелкой промышленности. На тѣхъ, однако, дорогахъ и въ тѣхъ сообщенiяхъ, гдѣ перевозка мелкихъ отправокъ болѣе или менѣе слаба, вся же дѣятельность сосредоточена на перевозкѣ сырыхъ продуктовъ, представляющихъ собою почти исключительно повагонныя отправки, собиранiе коммисiонерами такихъ отправокъ въ повагонныя представляетъ ту несомнѣнную выгоду, что даетъ желѣзнымъ дорогамъ возможность пользоваться рациональнымъ образомъ всею вмѣстимостью вагона и тѣмъ сберегать вагоны, въ которыхъ почти всегда встрѣчается нужда на дорогахъ съ вышеприведеннымъ характеромъ дѣятельности.

Въ подтвержденiе справедливости этого заключенiя, можемъ сослаться на Charles'a Baum'a, который въ своемъ сочиненiи «Les systemes de tarifs des chemins de fer en Allemagne et en Autriche-Hongrie» говоритъ, между прочимъ, слѣдующее: «краю, торговая дѣятельность котораго

сосредоточена почти исключительно на сырыхъ продуктахъ или тяжеловѣсныхъ товарахъ, выгодно, по нашему мнѣнію, принимать систему тарифа, приближающуюся къ Эльзасо-Лотарингской системѣ.

Такъ какъ Германія ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть причислена къ тѣмъ странамъ, гдѣ торговля сосредоточена исключительно на сырыхъ продуктахъ, то неудивительно, что близкое подраженіе «естественной» системѣ вызвало многія неудобства какъ для публики, такъ и для желѣзныхъ дорогъ; вслѣдствіе того постоянная тарифная коммисія союза германскихъ желѣзныхъ дорогъ, занявшись тщательнымъ изученіемъ новаго тарифа и окончивъ нынѣ свой трудъ, какъ это видно изъ «*Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen*», отъ 4/16 Января 1880 г., проектируетъ внести на обсужденіе Общей Конференціи союза германскихъ дорогъ слѣдующую новую схему тарифа:

товары большой скорости

мелкія отправки I класса.

мелкія отправки II класса (для товаровъ, причисленныхъ къ повагоннымъ отправкамъ).

Повагонный классъ I } для отправокъ въ 5000 кило-

» » II } граммъ съ вагона.

Повагонный классъ III } для отправокъ въ 10000 кило-

» » IV } граммъ съ вагона.

При этомъ пятидесятичные отправки товаровъ повагоннаго класса III проектируется перевозить за плату для повагоннаго класса II, а пятидесятичные отправки повагоннаго класса IV—за плату для повагоннаго класса III.

Въ I отдѣлѣ настоящаго историческаго очерка Русско-Германскаго прямаго сообщенія изложена уже въ общихъ чертахъ система тарифа, введеннаго въ Русско-Германскомъ прямомъ сообщеніи съ $\frac{19 \text{ Декабря } 1879}{1 \text{ Января } 1880}$ года; отдѣлъ этотъ остается лишь пополнить нѣкоторыми подробностями и указать на отступленія, сдѣланныя германскими дорогами

отъ первоначальныхъ предположеній, заключавшихся въ строгомъ примѣненіи системы повагоннаго тарифа.

Существенное неудобство для известной части русскихъ вывозныхъ товаровъ отъ новой системы германскаго тарифа заключается въ томъ, что значительнѣйшая часть германскихъ вагоновъ, какъ известно, рѣзко отличается отъ русскихъ вагоновъ и конструкціею и подъемною силою. При повагонномъ же исчисленіи провозной платы, таковая находится въ зависимости не только отъ удѣльнаго вѣса товара, но до нѣкоторой степени и отъ способа погрузки самого товара въ вагонъ, такъ какъ известно, что при неспѣшной и произведенной опытною рукою погрузкѣ въ одинъ и тотъ же вагонъ, можетъ быть нагружено значительно большее количество товара нежели при неспѣшной работѣ, хотя бы и производившейся подъ наблюденіемъ опытнаго лица. А въ такомъ положеніи находится всегда операція перегрузки товара на границѣ.

Вслѣдствіе этого, какой бы тарифъ и условія не принимали русскія дороги въ основаніе для исчисленія провозной платы за свои протяженія, при примѣненіи германскими дорогами на своихъ протяженіяхъ ихъ системы мѣстнаго тарифа во всей ея строгости, товаротправители и получатели всѣхъ вообще легковѣсныхъ грузовъ находились-бы въ полной невозможности опредѣлить заранѣе во что обойдется стоимость провоза за все протяженіе отъ станціи отправленія до станціи назначенія, вслѣдствіе невозможности предвидѣть стоимость перевозки товара отъ границы, потому что количество товара, подвезеннаго къ границѣ въ одномъ русскомъ вагонѣ, помѣстится въ одномъ случаѣ также въ одинъ вагонъ, если подъемная сила его будетъ соответствовать подъемной силѣ русскаго вагона, составляющей 10000 килогр., въ другомъ случаѣ, тотъ же товаръ помѣстится въ два вагона подъемной силы вдвое меньшей противъ русскаго вагона, а иногда—одна часть товара по-

мѣстится въ одинъ или два полные вагона, а непомѣстившійся въ нихъ остатокъ той же партіи будетъ таксированъ по тарифу для мелкихъ отправокъ; отправителю же придется въ каждомъ изъ этихъ случаевъ платить иную провозную плату за германскія протяженія.

По этому, русскимъ дорогамъ предстояло прежде всего позаботиться о томъ, чтобы поставить тарифныя цѣны на вывозные товары въ условія, независящія ни отъ системы вагона, поданнаго подъ нагрузку на границѣ, ни отъ того или другаго способа погрузки товара въ вагонъ при перегрузкѣ его на пограничной станціи, а вмѣстѣ съ тѣмъ и въ условія, дающія товароозяину возможность опредѣлить заранѣе точную стоимость провоза до пункта назначенія товара.

Затрудненіе это обойдено, какъ извѣстно, изъясненіемъ германскими дорогами согласія на то, чтобы провозная плата для повагонныхъ отправокъ рассчитывалась по числу вагоновъ, занятыхъ товаромъ на станціи отправленія, и чтобы число вагоновъ, употребленныхъ подъ тотъ-же товаръ при перегрузкѣ его въ пути или на границѣ, не имѣло уже никакого вліянія на расчетъ провозной платы.

Соглашеніе это представляетъ со стороны германскаго правительства крайне серьезную уступку, по отношенію ко всѣмъ вообще легковѣснымъ вывознымъ товарамъ (т. е. товарамъ, вѣсъ коихъ, при восполненіи вмѣстимости вагона, не доходитъ до предѣльнаго вѣса подъемной его силы), потому что въ этомъ случаѣ весь излишекъ, остающійся за выполненіемъ вмѣстимости вагона, будетъ перевозиться до станціи назначенія безъ взысканія за него особой дополнительной платы. Изъ этого видно, что главнѣйшею задачею представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ было изыскать такія начала для новаго тарифа, которыя дѣлали бы его возможно точнымъ, устойчивымъ и яснымъ; по этому оче-

видно, на сколько ошибочно мнѣніе, будто по новому русско-германскому тарифу одинъ и тотъ-же товаръ будетъ переходить изъ высшаго въ низшій классъ, и будто такой переходъ будетъ въ зависимости отъ *курса дня* и разстоянія перевозки. Что отъ количества товара, предъявленнаго къ перевозкѣ, будетъ зависѣть и провозная плата, въ этомъ нѣтъ сомнѣнія: такая зависимость существовала и будетъ всегда существовать на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ; но чтобы переходъ товара изъ класса въ классъ, обуславливался курсомъ дня и разстояніемъ перевозки, то это, очевидно, не болѣе какъ недоразумѣніе.

Спеціально по отношенію ко льну требовалась выработка такого тарифа, который отвѣчалъ бы одинаковымъ образомъ интересамъ какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и торговаго сословія; разрѣшеніе этой задачи встрѣтило однако серьезныя затрудненія для желѣзныхъ дорогъ вслѣдствіе различія системы вагоновъ на русскихъ и иностранныхъ дорогахъ. Наконецъ, послѣ цѣлаго ряда комбинацій, удалось составить тарифъ, оказавшійся одинаково выгоднымъ обѣимъ сторонамъ. Такъ какъ главный принципъ этого тарифа заключался въ томъ, чтобы провозная плата исчислялась за вѣсь предъявленнаго товара, безъ всякаго отношенія къ числу вагоновъ, занятыхъ этимъ товаромъ, то хотя принципъ этого тарифа былъ прямо противоположенъ принципу реформированнаго германскаго тарифа, тѣмъ не менѣе германское правительство и здѣсь уступило совокупному требованію русскихъ, бельгійскихъ и французскихъ дорогъ, согласившись оставить въ силѣ и на будущее время тарифъ на ленъ, дѣйствовавшій по нынѣ въ сообщеніи Россіи съ Германіей, Бельгіей и Франціей.

Въ виду упрека, дѣлаемаго русскимъ дорогамъ въ томъ, что онѣ предоставляютъ прямымъ съ заграничными дорогами сообщеніямъ болѣе низкія тарифныя единицы, нежели какія приняты въ мѣстныхъ сообщеніяхъ, необходимо замѣтить,

что русскими дорогами, также какъ и германскими, примѣняются низшіе, противъ мѣстныхъ, тарифы въ тѣхъ только исключительныхъ случаяхъ, когда имѣется въ виду конкуренція или другаго желѣзно-дорожнаго пути, или морскаго сообщенія; тамъ же, гдѣ подобной конкуренціи не предвидится, какъ русскія, такъ и германскія дороги примѣняютъ или мѣстные или внутренніе прямые тарифы.

Этими двумя уступками германскихъ дорогъ, или, вѣрнѣе сказать, германскаго правительства наилучшимъ образомъ обезпечены интересы той части вывозныхъ товаровъ, на которой особенно неблагопріятно отразилась-бы система новаго германскаго тарифа, а именно, всѣхъ легко-вѣсныхъ товаровъ. Что же касается товаровъ, свободно нагружающихся въ вагонъ до предѣловъ его подъемной силы, то товары эти и понынѣ перевозились и таксировались по полувагонамъ и повагонно, почему перемѣна системы тарифа не могла имѣть на нихъ вліянія, такъ какъ здѣсь провозная плата, хотя и исчисляется по полувагонамъ и повагонно, тѣмъ не менѣе всегда соотвѣтствуетъ тому вѣсу, за который исчислена.

Изъ вышеизложеннаго, а также изъ ниже сего приводимыхъ данныхъ о движеніи грузовъ Русско-Германскаго прямого сообщенія видно, что по существенно важнымъ статьямъ германскими дорогами сдѣлана полная уступка въ пользу русскихъ дорогъ, и что уступками этими обезпечены интересы русскихъ дорогъ и русскаго отпуска.

Здѣсь не лишне будетъ остановиться еще на слѣдующемъ обстоятельствѣ

Въ сообщеніи станцій русскихъ дорогъ, къ востоку отъ Минска лежащихъ, а слѣдовательно и Москвы (одного изъ главныхъ внутреннихъ пунктовъ Имперіи по своимъ международнымъ торговымъ сношеніямъ), съ Берлиномъ и съ заграничными станціями, за Берлиномъ лежащими, германскія дороги участвуютъ въ направленіи чрезъ Вержболово

протяженіемъ въ 746 километровъ, въ направленіи чрезъ Александрово-Варшаву протяженіемъ лишь въ 404 километра, т. е. въ первомъ направленіи 342 километрами болѣе нежели во второмъ. Изъ I отдѣла историческаго очерка Русско-Германскаго прямаго сообщенія извѣстно уже, что однимъ изъ существенныхъ принциповъ Русско-Германскаго прямаго сообщенія является одинаковая стоимость провоза между оконечными пунктами по всѣмъ конкурирующимъ между собою линіямъ и при томъ не только въ прямомъ, но и въ перерывномъ сообщеніи. При прежнемъ тарифѣ, гдѣ провозная плата была исчислена въ одной валютѣ, регулированіе этой платы по всѣмъ конкурирующимъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ не представляло особыхъ трудностей, даже и при вышеприведенномъ различіи въ протяженіяхъ германскихъ дорогъ до пограничныхъ пунктовъ, такъ какъ провозная плата исчислялась для всѣхъ по однимъ и тѣмъ же тарифнымъ единицамъ. При новомъ, однако, тарифѣ, гдѣ провозная плата за русскія протяженія исчислена въ рубляхъ, а для германскихъ— въ маркахъ, и гдѣ тарифныя единицы оказываются различными не только въ разныхъ государствахъ, но и на дорогахъ одного и того же государства, достигнуть единства стоимости провоза по конкурирующимъ протяженіямъ, при различныхъ протяженіяхъ, до пограничныхъ станцій съ одной стороны—германскихъ дорогъ, а съ другой—русскихъ, было дѣломъ далеко не столь простымъ, какъ прежде; доказательствомъ тому служитъ слѣдующее обстоятельство.

На одномъ изъ сѣздовъ русскихъ дорогъ, собравшемся спеціально для обсужденія сдѣланнаго германскими дорогами предложенія по вопросу о переустройствѣ тарифа Русско-Германскаго прямаго сообщенія, былъ возбужденъ вопросъ объ установленіи для перевозокъ за границу и изъ за границы особаго союза между однимъ русскими дорогами, безъ всякаго участія въ немъ иностранныхъ дорогъ. Цѣль

этого союза заключалось въ томъ, чтобы поставить русскія дороги въ положеніе, по возможности независящее, по крайней мѣрѣ въ тарифныхъ вопросахъ, отъ иностранныхъ дорогъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ сохранить между ними такое же единство дѣйствія, какое существуетъ нынѣ при участіи иностранныхъ дорогъ, что было возможно только при устраниніи всякихъ тарифныхъ преимуществъ одного направленія предъ другимъ, конкурирующимъ направленіемъ, и притомъ не только въ отношеніи пограничныхъ, но и въ отношеніи всѣхъ вообще заграничныхъ торговыхъ пунктовъ. По тщательномъ, однако, обсужденіи этого вопроса, съѣздъ оказался вынужденнымъ, къ крайнему своему сожалѣнію, вовсе отказаться отъ подобной идеи, вслѣдствіе невозможности установить, при вышеприведенномъ различіи въ протяженіяхъ до пограничныхъ пунктовъ, одинаковую стоимость провоза между оконечными пунктами по всѣмъ конкурирующимъ линіямъ, и тѣмъ поставить эти линіи въ одинаково выгодныя для товарохозяевъ условія.

Вышеприведенное затруднительное положеніе было улажено только благодаря правительственной Восточной Прусской дорогѣ, принявшей, съ согласія, разумѣется, своего министерства торговли, для протяженія своей дороги, равнаго разницѣ вышеприведенныхъ двухъ протяженій до Вержболова и Александра, т. е. для 342 километровъ, русскую валюту и русскія тарифныя единицы не только для повагонныхъ, но даже и для мелкихъ отправокъ, отчего отправки этого послѣдняго рода перевозятся по Восточной Прусской дорогѣ на разстояніи въ 342 километра за Вержболово по тарифнымъ единицамъ, принятымъ русскими дорогами для своихъ протяженій.

Не слѣдуетъ при этомъ забывать еще, что Восточная Пруская дорога правительственная, и потому для нея должно быть ближе всего не столько ея собственное экономическое положеніе, сколько экономическое положеніе госу-

дарства; по этому несправедливо упрекать ее, если въ иныхъ случаяхъ она оказываетъ нѣкоторый противовѣсъ русской промышленности; русскія правительственныя дороги дѣйствовали-бы, конечно въ томъ же духѣ.

Многіе находятъ также, что новый повагонный для отдѣльныхъ статей перевозки или такъ называемый «предметный» тарифъ сложенъ, что въ немъ слишкомъ много разрядовъ.

Въ немъ, дѣйствительно, 8 разрядовъ съ двумя въ каждомъ изъ нихъ подраздѣленіями, изъ коихъ одно заключаетъ въ себѣ плату для отправокъ въ 5000 килограммъ, а другое въ 10000 килограммъ; но зато тарифъ этотъ обнимаетъ всѣ предметы, которые имѣютъ въ этомъ сообщеніи особое значеніе въ торговыхъ сношеніяхъ Россіи и Германіи, а между тѣмъ тарифъ этотъ гораздо проще и однообразнѣе тарифа, напр. дорогъ II группы, гдѣ отправитель долженъ одновременно справляться съ мѣстными тарифами тѣхъ изъ дорогъ, по которымъ имѣетъ прослѣдовать товаръ, да сверхъ того съ довольно объемистою тетрадью спеціальныхъ тарифовъ, заключающую въ себѣ до 230 названій предметовъ, хотя, по правдѣ сказать, внутреннія сношенія, особенно дорогъ II группы, гораздо однообразнѣе, нежели сношенія съ иностранными государствами какъ по роду перевозимыхъ товаровъ, такъ и по условіямъ перевозки и по обстоятельствамъ, при которыхъ эта перевозка совершается. При томъ же, если бы русскія дороги заботились объ однихъ только крупныхъ отправителяхъ, какъ ихъ иногда въ томъ обвиняютъ, онѣ установили-бы только тарифъ въ 10000 килограммъ, отчего получилось бы только 8 разрядовъ; если-же приняты въ соображеніе и пятитысячныя отправки, то единственно въ видахъ обобщенія этого тарифа.

Установленіе повагоннаго тарифа подаетъ также поводъ обвинять русскія дороги въ нарушеніи уставовъ, потому

во 1-хъ, что, по смыслу уставовъ, расчетъ провозной платы должно было производить исключительно по вѣсу предъявляемаго товара, во 2-хъ, что повагонныя отправки монополизируютъ торговлю, давая преимущество крупнымъ отправителямъ или коммисіонерамъ предъ мелкими, и въ 3-хъ, что повагонный тарифъ даетъ возможность оказывать отдѣльнымъ отправителямъ личныя, исключительныя преимущества.

Такъ какъ въ уставахъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ относительно повагонныхъ отправокъ спеціальнаго постановленія не имѣется, то безъинтересна та система доказательствъ, къ которой прибѣгаютъ противники новаго тарифа, чтобы убѣдить, что весь вообще новый тарифъ Русско-Германскаго прямаго сообщенія противозаконенъ, какъ противорѣчащій требованіямъ уставовъ русскихъ дорогъ.

Возьмемъ, для примѣра, статью § 12 Устава Главнаго Общества, которая гласитъ:

«Въ тѣхъ случаяхъ, когда общество признаетъ полезнымъ сдѣлать кому либо изъ *отправителей или подрядчиковъ транспортовъ* уступки въ тарифѣ, на особыхъ условіяхъ, то оно обязано предоставить таковую же уступку всѣмъ прочимъ *отправителямъ и подрядчикамъ*, которые примутъ тѣ самыя условія, такъ чтобы ни въ какомъ случаѣ не могло быть личнаго, исключительнаго преимущества.»

Въ виду того, что статья эта нисколько не составляетъ доказательства противозаконности повагоннаго тарифа приводятся обыкновенно лишь послѣднія слова: «чтобы ни въ какомъ случаѣ не могло быть личнаго, исключительнаго преимущества» и изъ нихъ выводится, что повагонный тарифъ противорѣчитъ уставу, потому что является личнымъ, исключительнымъ преимуществомъ крупныхъ отправителей предъ мелкими, между тѣмъ, очевидно, статья эта требуетъ только, чтобы пониженнымъ тарифомъ, установленнымъ для

какого либо изъ отправителей или *подрядчиковъ транспортъ*, могли пользоваться и всѣ тѣ отправители и подрядчики, которые пожелаютъ принять тѣ же самыя условія, т. е. иначе говоря, чтобы пониженный тарифъ былъ опубликованъ, а не составлялъ канцелярской тайны.

Такъ какъ подрядчиками бываютъ лишь крупныя отправители и комисіонеры, и такъ какъ уставъ предусматриваетъ и *отправителей* и *подрядчиковъ транспортъ* и каждому изъ нихъ, по точному смыслу уставовъ, могутъ быть предоставлены особыя льготы на вышеизложенныхъ однако условіяхъ, то этимъ вполне доказывается, что желѣзныя дороги вправдѣ предоставлять крупнымъ отправкамъ одни преимущества, а мелкимъ другія, т. е. иначе говоря, для повагонныхъ отправокъ предоставлять одни преимущества, а для попутныхъ ставить другія условія, лишь-бы какъ одними, такъ и другими условіями могъ пользоваться всякій, принимающій эти самыя условія. Повагонныя отправки, какъ восполняющія вмѣстимость вагона, предоставляютъ тѣ «случайныя для перевозки удобства,» которыя предвидятся въ уставахъ.

Въ вопросѣ о повагонныхъ отправкахъ безспорно одно, что высшій предѣлъ провозной платы не долженъ превышать $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{18}$ и $\frac{1}{24}$ коп. съ пуда и версты; поэтому если, на основаніи этого обязательства, придти къ заключенію, что провозная плата за повагонную отправку ни въ какомъ случаѣ не должна превышать попутной платы по предѣльному тарифу, или что тоже, — максимальная плата за наименьшее количество товара, могущаго быть нагруженнымъ въ вагонъ до предѣла восполненія всей его вмѣстимости, не должна превышать предѣльной платы за тотъ же товаръ при попутномъ исчисленіи и, руководствуясь этими соображеніями доказывать, что установленная въ Руско-Германскомъ прямомъ сообщеніи плата предметныхъ тарифовъ противозаконна, такъ какъ она превышаетъ ис-

численную вышеприведеннымъ способомъ попутную плату,— въ такомъ случаѣ опровергать справедливость такого заключенія было бы крайне трудно, да, пожалуй, и невозможно; но это вовсе не равносильно доказательству, что предметный тарифъ Русско-Германскаго прямаго сообщенія противозаконенъ потому только, что примѣнимъ лишь къ повагоннымъ отправкамъ, и что такого рода тарифъ имѣетъ характеръ личныхъ, исключительныхъ тарифовъ, не допускаемыхъ уставами.

Въ дѣйствовавшемъ, во время правительственнаго управления Николаевскою дорогою, тарифы были уже установлены повагонные тарифы, на примѣръ для лошадей при перевозкѣ ихъ въ пассажирскихъ поѣздахъ (150 руб. съ вагона безразлично, будетъ ли въ вагонъ поставлена одна или 4 лошади), и для дровъ съ Березайской станціи; поэтому, руководствуясь приведенными выше соображеніями, пришлось-бы придти къ заключенію, что само правительствомъ стало первое дѣйствовать на этой почвѣ противозаконно.

Прежде, чѣмъ перейти къ тарифу для мелкихъ отпра-

	I классъ.		II классъ.		классъ А.		классъ В.	
	по вывозу	по ввозу.	по вывозу	по ввозу.	по вывозу	по ввозу.	по вывозу	по ввозу.
Въ 1875 году.	593.400;	1.143.380.	483.590;	3.085.650.	3.342.190;	3.230.210.	12.357.400;	21.408.300.
	3.736.780 вкл.		3.569.240 вкл.		6.572.400 вкл.		33.765.700 вкл.	
— 1876 —	1.512.930;	3.340.460.	601.920;	3.442.110.	3.157.530;	4.671.020.	20.308.000;	19.346.160.
	5.353.390 вкл.		4.044.030 вкл.		7.828.550 вкл.		39.654.160 вкл.	
— 1877 —	1.041.550;	2.381.700.	738.220;	2.083.280.	2.868.280;	2.805.180.	49.798.890;	13.702.900.
	3.423.250 вкл.		2.821.500 вкл.		5.673.460 вкл.		63.501.790 вкл.	
— 1878 —	752.700;	3.010.700.	972.780;	2.631.420.	1.276.480;	2.810.160.	40.211.800;	14.990.650.
	3.763.400 вкл.		3.604.200 вкл.		4.086.640 вкл.		55.202.450 вкл.	

И т о г о.

	по вывозу	по ввозу.
Въ 1875 году.	154.054.000;	38.637.210.
	192.691.210 вкл.	
— 1876 —	249.084.390;	54.356.130.
	303.440.520 вкл.	
— 1877 —	375.610.230;	36.744.810.
	412.355.040 вкл.	
— 1878 —	190.485.140;	43.057.200.
	233.542.340 вкл.	

вокъ и повагонному тарифу для сборныхъ отправокъ, рассмотримъ нижеслѣдующій вопросъ:

Какой характеръ имѣютъ по преимуществу перевозки Русско-Германскаго прямаго сообщенія, т. е. характеръ повагонныхъ или же мелкихъ отправокъ, на сколько развита въ этомъ сообщеніи перевозка мелкихъ отправокъ вообще и между отдѣльными пунктами въ частности, а также была ли по нынѣ выгодна для интересовъ желѣзныхъ дорогъ перевозка подобныхъ отправокъ вообще и по ввозу въ частности?

Разрѣшеніе этого вопроса дастъ вмѣстѣ съ тѣмъ возможность обсудить, заслуживаетъ-ли серьезнаго вниманія упрекъ, дѣлаемый иногда русскимъ дорогамъ за припятіе для новаго тарифа Русско-Германскаго прямаго сообщенія системы повагоннаго тарифа, подавляющаго мелкую промышленность и способствующаго развитію коммисіонерства.

Составляемая Конторою Международнаго сообщенія статистическія данныя о движеніи грузовъ Русско-Германскаго прямаго сообщенія показываютъ, что малою скоростью перевезено этимъ сообщеніемъ:

	классъ С.		I спец. тар.		II спец. тар.		III спец. тар.		IV спец. тар.		V спец. тар.	
	по вывозу	по ввозу.	по вывозу	по ввозу.	по вывозу	по ввозу.	по вывозу	по ввозу.	по вывозу	по ввозу.	по вывозу	по ввозу.
Въ 1875 году.	6.338.210	6.806.920.	18.470.800;	226.510.112	468.410;	236.340.	—	356.600.	—	143.300.	—	—
	13.145.130 вкл.		18.697.310 вкл.		112.704.750 вкл.		356.600 вкл.		143.300 вкл.		—	
— 1876 —	10.547.000;	14.518.630.	18.943.190;	128.810.194	013.820;	2.345.840	—	6.020.100	—	43.000.	—	—
	25.06.630 вкл.		19.072.000 вкл.		196.359.660 вкл.		6.020.100 вкл.		43.000 вкл.		—	
— 1877 —	8.485.900;	12.007.700.	18.607.500;	117.580.293	970.290;	3.251.870.	—	360.200.	—	99.600;	—	34.000.
	20.493.600 вкл.		18.725.080 вкл.		297.222.160 вкл.		360.200 вкл.		99.600 вкл.		34.000 вкл.	
— 1878 —	7.706.700;	14.846.610.	13.810.600;	441.210.125	754.080;	3.721.250.	—	600.000.	—	—	—	5.200.
	22.553.310 вкл.		14.251.810 вкл.		129.475.330 вкл.		600.000 вкл.		—		5.200 вкл.	

Классы I и II применялись по преимуществу къ мелкимъ отправкамъ; если въ перевозкахъ по этимъ классамъ и встрѣчались отправки полувагонныя и повагонныя, то таковыя были сравнительно рѣдко; классъ-же А применялся частью къ мелкимъ отправкамъ, частью-же и при томъ по преимуществу, къ полу- и повагоннымъ отправкамъ; остальные затѣмъ классы В и С, равно какъ и всѣ спеціальныя тарифы применялись исключительно къ полувагоннымъ и повагоннымъ отправкамъ. Такъ какъ классъ А заключаетъ въ себѣ какъ мелкія, такъ и полувагонныя и повагонныя отправки, то, оставляя его въ сторонѣ, какъ классъ всякаго рода отправокъ, посмотримъ какое отношеніе представляютъ собою, вообще говоря, мелкія отправки къ полувагоннымъ и повагоннымъ. Изъ вышеприведеннаго усматривается, что

	Товары I и II клас.		Тов. клас. В. и С и сп. тар		И Т О Г О	
	по вывозу.	по ввозу.	по вывозу	по ввозу	по вывозу	по ввозу.
Въ 1875 г. перепозено	1.076,990	6.229,030	149.634,820	29.177,970	150.711,810	35.407,000
	7.306,020 вкл.		178.812,790 вкл.		186.118,810 вкл.	
» 1876 »	2.114,850	7.282,570	243.812,010	42.402,540	245.796,860	49.685,110
	9.397,420 вкл.		286.214,550 вкл.		295.611,970 вкл.	
» 1877 »	1.779,770	4.464,980	370.962,180	29.474,650	372.741,950	33.939,630
	6.244,750 вкл.		400.436,830 вкл.		406.681,580 вкл.	
» 1878 .	1.725,480	5.642,120	187.483,180	34.604,920	189.208,660	40.247,040
	7.367,600 вкл.		222.088,100 вкл.		229.455,700 вкл.	

Если взять затѣмъ процентныя отношенія товаровъ первыхъ двухъ классовъ къ товарамъ классовъ В и С и спеціальныхъ тарифовъ, а также къ общему количеству перевезенныхъ малою скоростью грузовъ, то получаютъ слѣдующія, нелишныя интереса цифры:

	Процентное отношеніе товаровъ I и II классовъ къ товарамъ классовъ В и С и спеціальныхъ тарифовъ.		Процентное отношеніе товаровъ I и II клас. къ общему количеству товаровъ, перевезенныхъ малою скоростью	
	по вывозу	по ввозу	по вывозу	по ввозу
Въ 1875 году.	$0,72\%$	$21,3\%$	$0,69\%$	$16,1\%$
	$4,1\%$		$3,8\%$	
» 1876 »	$0,87\%$	$19,1\%$	$0,85\%$	$13,2\%$
	$3,3\%$		$3,1\%$	
» 1877 »	$0,48\%$	$15,1\%$	$0,42\%$	$12,1\%$
	$1,5\%$		$1,4\%$	
» 1878	$0,92\%$	$16,3\%$	$0,90\%$	$13,1\%$
	$3,3\%$		$3,1\%$	

Чтобы покончить съ вычисленіями, посмотримъ какъ выразилась дѣятельность отдѣльныхъ станцій по вывознымъ и ввознымъ товарамъ.

При слабомъ вывозѣ мелкихъ отправокъ, крайне трудно выбрать норму минимальной работы станцій по такого рода перевозкамъ, отчего, при массѣ станцій, находившихся въ прямомъ между собою сношеніи, нельзя сдѣлать выбора наиболѣе выдающихся изъ нихъ. Поэтому обратимся ко ввозу.

Разматривая вышеприведенныя статистическія таблицы, замѣчаемъ, что нѣкоторыя изъ германскихъ станцій, а именно: Берлинъ, Гамбургъ, Кенигсбергъ и Лейпцигъ отправляли ежегодно по 100,000 килограммъ и болѣе (6,100 пудовъ) товаровъ мелкими партіями по крайней мѣрѣ на одну изъ нижеслѣдующихъ русскихъ станцій: Вильно, Ковно, Минскъ, Москва, Рига и С.-Петербургъ. Поэтому рассмотримъ дѣятельность этихъ станцій по вывозу и ввозу мелкихъ отправокъ или, вѣрнѣе сказать, отправокъ I и II классовъ.

Обратимся сначала къ *вывозу*, который даетъ слѣдующіе результаты:

За 18 75 годъ.

	Вильно.		Ковно.		Минскъ.		Москва.		Рига.		С.-Петербургъ.	
	I мѣсѣцъ.	II мѣсѣцъ.	I мѣсѣцъ.	II мѣсѣцъ.	I мѣсѣцъ.	II мѣсѣцъ.	I мѣсѣцъ.	II мѣсѣцъ.	I мѣсѣцъ.	II мѣсѣцъ.	I мѣсѣцъ.	II мѣсѣцъ.
Берлинъ .	370;	4,470	160	320	4,730;	220	100,110;	24,830	4,210;	2,040	31,100	11,200
	4,840		490		4,950		124,940		6,250		42,300	
Гамбургъ .	640	—	770	2,870	—	—	5,490;	7,640	80	—	69,120;	10,370
	640		3,640				13,130		80		79,490	
Кенигсбергъ .	15,370;	20,700	12,050;	46,720	790;	59,590	5,120;	3,480	11,170;	9,720	17,500;	2,380
	36,070		58,770		60,380		8,600		20,890		19,880	
Лейпцигъ .	6,440;	1,630	6,630	—	3,330;	2,870	89,990;	36,410	3,110;	1,990	12,050;	5,250
	8,070		6,630		6,200		126,400		5,100		17,400	

За 18 76 годъ.

Берлинъ .	860;	7,530	810;	1,000	6,310;	—	141,960;	32,850	14,810;	1,430	29,060;	42,720
	8,390		1,810		6,310		174,810		16,240		71,780	
Гамбургъ .	2,420;	1,210	1,400;	3,600	—	—	22,200;	20,810	180;	50	458,660;	23,210
	3,630		5,000				43,010		230		481,870	
Кенигсбергъ .	28,540;	21,550	19,510;	48,700	1,130;	96,930	3,330;	550	10,490;	2,690	32,210;	1,710
	50,090		63,210		98,060		3,880		13,180		33,920	
Лейпцигъ .	15,870;	3,470	9,550;	—	3,410;	4,990	295,500;	47,820	5,700;	2,620	50,090;	6,120
	29,340		9,550		8,400		343,320		8,320		56,210	

За 18 77 годъ.

Берлинъ .	920;	5,500	230;	1,940	7,610;	330	74,130;	24,330	3,570;	550	40,960;	8,280
	6,420		2,170		7,940		98,460		4,120		49,240	
Гамбургъ .	3,760;	2,140	2,220;	2,250	—	—	73,840;	17,740	190;	110	40,140;	40,900
	5,900		4,470		2,540		91,580		300		81,100	
Кенигсбергъ .	24,510;	39,520	16,030;	38,090	1,000;	44,660	3,710;	2,000	14,610;	3,660	9,170;	0,300
	64,030		54,120		45,660		5,710		18,270		15,470	
Лейпцигъ .	1,100;	20,950	40;	16,530	220;	11,080	158,410;	43,100	820;	2,700	62,270;	17,580
	22,050		16,570		11,300		201,510		3,520		79,850	

За 18 78 годъ

	Вильно.		Ковно.		Минскъ		Москва.		Рига.		С-Петербургъ.	
	I классъ.	II классъ.	I классъ.	II классъ.	I классъ.	II классъ.	I классъ.	II классъ.	I классъ.	II классъ.	I классъ.	II классъ.
Ворлинь .	1,180;	12,290	860;	1,130	1,350;	—	11,600;	26,220	2,140;	1,070	34,850;	7,940
	13,470		2,010		1,350		37,820		3,210		42,790	
Гамбургъ.	4,840;	730	1,450;	100	—	—	31,260;	7,710	110;	1,090	17,510;	41,510
	5,570		1,550				38,970		1,200		59,020	
Кенигсбергъ	10,380;	52,470	6,900;	23,120	2,500;	13,950	1,030;	1,060	7,280;	8,760	9,860;	2,240
	62,850		30,020		16,450		2,110		16,040		12,120	
Лейпцигъ.	1,390;	14,780	460;	10,920	820;	18,170	54,840;	22,250	1,790;	8,960	35,830;	6,990
	16,170		11,380		18,990		107,090		10,750		42,820	

По ввозу получаютъ слѣ дующія цифровыя данныя:

За 18 75 годъ.

	Вильно.		Ковно,		Минскъ(Л. Р. и М. Б. д.)		Москва.		Рига (М. и Р. Д. д.)		С.Петербургъ.	
	I классъ.	II классъ.	I классъ.	II классъ.	I классъ.	II классъ.	I классъ.	II классъ.	I классъ.	II классъ.	I классъ.	II классъ.
Ворлинь .	33 550;	12,680	1,240;	4,360	8,720;	6,600	769,410;	369,550	33,770;	14,960	317,420;	124,780
	46,230		5,600		15,320		1,138,960		48,730		442,210	
Гамбургъ	5,970;	36,890	1,840;	9,220	—	860	99,790;	50,130	4,630;	5,730	51,280;	42,500
	42,860		11,060		860		149,920		10,360		93,780	
Кенигсбергъ	136,470;	341,650	30,370;	361,860	23,230;	121,610	84,190;	86,150	30,170;	84,960	72,350;	85,930
	478,120		392,230		144,840		170,340		114,130		158,280	
Лейпцигъ.	14,380;	9,720	1,640;	630	3,360;	2,640	206,660;	42,780	18,330;	830	210,690;	6,410
	24,100		2,270		6,000		247,440		19,160		215,100	

За 18 76 годъ.

	В и л ь н о.		К о в н о.		М и н с к ъ (Л Р. и М. Б. Л.)		М о с к в а.		Р и г а (М. и Р. Д. Л.)		С.-Петербургъ.	
	I классъ.	II классъ.	I классъ.	II классъ.	I классъ.	II классъ.	I классъ.	II классъ.	I классъ.	II классъ.	I классъ.	II классъ.
Берлинъ .	29,250;	34,010	6,260;	10,560	4,360;	11,190	731,050;	260,760	62,000;	30,790	404,930;	181,960
	63,260		16,820		15,550		991,810		92,790		586,910	
Гамбургъ.	3,160;	50,340	1,990;	18,600	30;	5,850	221,720;	57,900	14,870;	29,460	206,360;	111,740
	53,500		20,790		5,880		279,620		44,350		318,100	
Кенигсбергъ	145,580;	351,430	27,100;	360,650	22,250;	114,240	58,250;	72,930	19,640;	82,600	57,810;	103,770
	497,010		387,750		136,490		131,180		102,240		161,580	
Дейницъ.	23,440;	10,630	5,330;	260	1,270;	1,830	234,470;	78,990	34,540;	9,300	310,460;	18,830
	34,070		5,590		3,100		313,460		43,840		329,290	

За 18 77 годъ.

Берлинъ .	8,510;	16,160	5,100;	7,260	1,350;	16,570	255,430;	92,010	21,870;	15,890	311,300;	94,940
	24,670		12,360		17,920		347,440		37,760		406,240	
Гамбургъ.	2,290;	25,230	720;	3,930	620;	6,540	63,470;	57,620	20,950;	13,270	97,960;	87,340
	27,510		4,650		7,160		121,090		34,220		185,300	
Кенигсбергъ	92,610;	221,650	8,670;	156,670	14,210;	48,730	106,560;	44,460	18,180;	37,020	77,460;	87,840
	314,260		165,340		62,940		151,020		55,200		165,300	
Дейницъ.	20,790;	20,220	1,630;	1,230	640;	1,560	107,720;	43,820	21,730;	1,950	145,330;	9,570
	41,010		2,860		2,200		141,540		22,680		154,900	

За 18 78 годъ.

Берлинъ .	10,330;	20,420	2,560;	7,380	3,650;	15,480	194,380;	68,740	20,660;	18,160	193,780;	105,990
	30,750		9,940		19,130		263,120		38,820		299,770	
Гамбургъ.	2,760;	61,700	1,010;	12,130	400;	2,620	98,900;	45,860	8 270;	30,970	132,130;	73,690
	64,460		13,140		3,020		144,760		39,240		205,820	
Кенигсбергъ	135,150;	279,370	14,720;	196,320	18,510;	53,770	237,790;	80,750	48,350;	82,490	191,500;	120,650
	414,520		211,040		74,280		318,540		130,840		312,150	
Дейницъ .	19,800;	10,150	890;	1,050	850;	1,210	126,500;	72,340	10,860;	3,570	163,650;	17,310
	29,950		1,940		2,060		198,840		14,430		180,960	

Взявъ засимъ сумму дѣятельности означенныхъ 6-ти русскихъ станцій въ отношеніи приведенныхъ 4-хъ германскихъ, получимъ слѣдующія цифровыя данныя:

И о в ы в о з у.

	Вильно.	Ковно.	Минскъ.	Москва.	Рига.	С.-Петербург.	ВСЕГО.
Въ 1875 году.	49,620	69,520	71,530	273,070	32,320	159,070	655,130
» 1876 »	91,450	79,570	112,770	565,020	37,970	643,720	1,530,560
» 1877 »	98,400	79,330	67,440	397,200	26,210	225,660	84,240
» 1878 »	98,060	44,960	36,790	185,990	31,200	156,750	553,750

И о в в о з у.

Въ 1875 году.	708,070	411,160	167,020	1,706,660	192,380	909,370	4,094,660
» 1876 »	647,840	430,950	161,000	1,716,070	283,270	1,395,880	4,635,010
» 1877 »	407,450	185,210	90,220	761,090	149,860	911,740	2,429,070
» 1878 »	539,680	236,060	98,490	925,260	223,330	958,700	2,981,520

Такимъ образомъ, прямыя сношенія 6-ти русскихъ станцій съ 4-мя германскими станціями, составляющія 24 комбинаціи, заключаютъ въ себѣ:

Въ 1875 г. 1876 г. 1877 г. 1878 г. среднимъ числомъ
 61% 72% 49% 32,1% 54%

всѣхъ вывезенныхъ Русско-Германскимъ прямымъ сообщеніемъ товаровъ первыхъ двухъ классовъ, и

67% 63,7% 46% 53% 57,5%

ввезенныхъ этимъ сообщеніемъ товаровъ.

Между тѣмъ, въ фактическомъ сношеніи по перевозкамъ товаровъ Русско-Германскаго прямого сообщенія находились:

въ 1875 г. 77 русскихъ станц. съ 110 германск. станц., что даетъ 8,470 комбиц.				
— 1876 — 91	—	—	148	—
— 1877 — 96			166	—
— 1878 — 95			147	—
				13,468
				15,936
				13,965

Поэтому на сношенія между прочими станціями Русско-Германскаго прямого сообщенія остается, вообще говоря, мене 50%⁰ вѣса товаровъ, перевезенныхъ въ видѣ мелкихъ отправокъ. Данныя эти приводятъ къ тому неоспоримому заключенію,

что главный и почти исключительный характеръ перевозокъ Русско-Германскаго прямого сообщенія—это полувагонный и повагонный;

что перевозки мелкихъ отправокъ, представляющія собою лишь 3—4%⁰ всей годичной операціи Русско-Германскаго прямого сообщенія, составляютъ лишь самую слабую отрасль операціи означеннаго сообщенія и потому не могутъ имѣть сколько нибудь серьезнаго экономическаго значенія для русскихъ дорогъ.

Разсматривая отдѣльно статьи вывоза отъ ввоза, нельзя не замѣтить въ нихъ нѣкоторую разницу. Такъ, напримѣръ, весь годичный вывозъ колеблется между 1½ и 2 милліонами килограммъ, т. е. между 100—120 тысячами пудовъ, составляющими отъ 0,5%⁰—0,9%⁰ всего вывоза, или цифру совершенно исчезающую предъ цифрою общей операціи вывоза; ввозъ мелкихъ отправокъ составляетъ, однако, отъ 15%⁰—20%⁰ всей операціи ввоза Русско-Германскимъ прямымъ сообщеніемъ, и эта цифра представляетъ, на первый взглядъ, нѣкоторое серьезное значеніе для интересовъ русскихъ дорогъ. Но если принять во вниманіе не процентное отношеніе ввоза, а его абсолютную цифру, составляющую отъ 4½—7 милліоновъ килограммъ или отъ 320—420 тысячъ пудовъ, а также и то, что этотъ грузъ распредѣлялся между 20 русскими дорогами, съ 77—96 станціями назначенія, становится очевиднымъ, что и ввозъ мелкихъ отправокъ не можетъ составить для русскихъ дорогъ важную статью дохода. При томъ-же операція эта сопряжена была понянь для русскихъ дорогъ съ нѣкоторыми серьезными неудобствами, о которыхъ было заявлено уже спеціальнымъ же-

лѣзно-дорожнымъ съѣздомъ по вопросамъ, касающимся таможенной части (см. вопросъ 16 «Трудовъ Коммисіи», избранной тѣмъ съѣздомъ), и которыя заключаются въ слѣдующемъ:

Извѣстно, что значительная часть ввознаго товара направляется во внутреннія складочныя таможи, гдѣ и очищается пошлиною. Поэтому, по мѣрѣ прибытія изъ за границы товаровъ, подлежащихъ очисткѣ во внутреннихъ складочныхъ таможняхъ, товары эти тотчасъ-же сортируются на границѣ или въ Варшавѣ по таможнямъ, тутъ же погружаются въ вагоны, которые вслѣдъ затѣмъ таможеню замыкаются, запломбировываются и передаются желѣзной дорогѣ для отправленія по назначенію.

Вслѣдствіе этого вагоны бываютъ весьма часто нагружены значительно менѣе половины подъемной ихъ силы или вмѣстимости. А какъ такого рода вагоны не могутъ быть въ пути вскрываемы и догружаемы другими мѣстными товарами, то желѣзныя дороги поставлены въ необходимость провозить такіе вагоны на значительныя протяженія иногда почти порожними и, сверхъ того, подвергаются еще риску штрафа въ 100 рубъ за каждую поврежденную таможенную пломбу. Бывали, напримѣръ, случаи пробѣга вагономъ пространства въ 1500 верстъ съ грузомъ въ нѣсколько *десятокъ фунтовъ*. Извѣстно, что вышеизложенный порядокъ создается исключительно мелкими отправлениями, такъ какъ съ повагонными отправлениями этого, разумѣется, встрѣтятся не можетъ.

Правда, для мелкихъ отправокъ, слѣдующихъ во внутреннія складочныя таможи неочищенными пошлиною на границѣ, имѣются особыя корзины, которыя, по нагрузкѣ ихъ опломбировываются таможенными пломбами, что дѣлаетъ возможнымъ грузить вышеприведенные товары въ вагоны, не находящіеся подъ таможенною охраною, и потому допускающіе догрузку ихъ другимъ товаромъ.

Но, по нѣкоторымъ практическимъ неудобствамъ, такой

способъ перевозки мелкихъ отправокъ развитъ весьма слабо.

Неудобства эти заключаются, главнымъ образомъ, въ томъ, что такая перевозка требуетъ обзаведенія особыми, дорого стоящими и легко портящимися, корзинами, и что корзины эти не могутъ быть надлежащимъ образомъ восполняемы, отчего въ нихъ остается всегда много свободного мѣста; между тѣмъ, для обратной перевозки корзины на пограничные пункты необходимы особые вагоны, что крайне обременительно для желѣзныхъ дорогъ, потому что ими занимаютъ вагоны въ направленіи главнаго теченія грузовъ, слѣдовательно въ томъ направленіи, гдѣ и безъ того уже нерѣдко встрѣчается застой товаровъ по недостатку свободныхъ вагоновъ.

Такъ какъ притомъ порожнія корзины занимаютъ въ вагонѣ столько-же мѣста, какъ и нагруженные, то оказывается, что при подобномъ способѣ перевозки товаровъ плата, взысканная за доставку ихъ въ одинъ конецъ, должна быть разсматриваема какъ плата за два конца, отчего попутная плата для товаровъ I класса составитъ фактически не $\frac{1}{12}$, а уже $\frac{1}{24}$ коп. съ версты.

Въ виду подобныхъ обстоятельствъ, нѣкоторыя дороги стали совершенно отказываться отъ перевозки транзитныхъ, съ недосмотрѣнными товарами вагоновъ, такъ напр. линія Динабургъ-Витебскъ-Смоленскъ закрыла себя для вышеназваннаго рода перевозокъ, хотя извѣстно, что линія эта составляетъ одну изъ 4 артерій, ведущихъ къ Москвѣ, т. е. къ одному изъ пунктовъ наиболѣе оживленнаго сношенія съ заграничнымъ торговымъ міромъ, почему и сама она представляла собою одну изъ самыхъ дѣятельныхъ линій по перевозкѣ транзитныхъ грузовъ; и дѣйствительно, $\frac{1}{5}$ заграничныхъ грузовъ, слѣдующихъ въ Москву, направлялась по нынѣ чрезъ Динабургъ-Смоленскъ. (*) Кажется, нельзя

(*) Такъ въ 1875 г. изъ 15.586 290 к., ввезенныхъ въ Москву Р. Г. пр. сообъ, чрезъ Динаб.-Смолен. перев. 3.324.140 к.

имѣть болѣе нагляднаго доказательства маловажности, для интересовъ русскихъ дорогъ, операціи по перевозкѣ мелкихъ партій при настоящемъ ея развитіи.

По этому при подобномъ положеніи дѣла, группировка мелкихъ отправокъ въ сборныя была-бы для весьма многихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ даже желательною, какъ наиболѣе соотвѣтствующая ихъ интересамъ. Между тѣмъ, вышеприведенныя статистическія данныя ясно доказываютъ невозможность подобнаго рода группировки въ отношеніи почти всѣхъ русскихъ станцій, такъ какъ вся годичная дѣятельность ихъ ограничивается количествомъ, составляющимъ въ большинствѣ случаевъ менѣе полувагонной партіи.

Что-же касается сношенія между нѣкоторыми отдѣльными пунктами, то вопросъ о возможности группировки мелкихъ отправокъ въ повагонныя, а также о степени выгоды для одной или другой стороны такого рода операціи, представляется пока весьма спорнымъ. Такъ изъ вышеприведенныхъ таблицъ дѣятельности русскихъ станцій видно, что въ С.-Петербургъ доставлялось изъ Берлина ежегодно отъ 400—580 тысячъ килограммъ товара, т. е. ежедневно среднимъ числомъ отъ 1100—1600 килограммъ. Было-ли бы выгоднѣе для Главнаго Общества, чтобы отправки эти группировались въ повагонныя, или же слѣдовали въ видѣ мелкихъ отправокъ, — вопросъ спорный. На сколько вообще возможна успѣшная группировка мелкихъ отправокъ въ повагонныя видно, между, прочимъ изъ нижеслѣдующихъ статистическихъ данныхъ, собранныхъ тарифной комиссіею союза германскихъ дорогъ за Мартъ 1879 года:

Мелкихъ отправокъ перевезено 575.000 тоннъ.

»	»	1876	»	12.910.810	»	ввезенныхъ въ Москву пр. Р. Г. сооб. черезъ Динаб.-Смолен. перев. 2.083.410 в.
»	»	1877	»	8.601.320	»	ввезенныхъ въ Москву Р. Г. пр. сооб. черезъ Динаб.-Смолен. перев. 2.784.240 в.
»	»	1878	»	8.320.740	»	ввезенныхъ въ Москву Р. Г. пр. сооб. черезъ Динаб.-Смолен. перев. 1.599.960 в.

Повагонныхъ класса А ¹	141.000	тоннъ.	}	636000.
— — В	141.000	»		
— — А ²	354.000	»		
спеціальныхъ тарифовъ I	532000	тон.	}	2.066000 т.
— — II	345000	»		
— — III	1.189000	»		
исключительныхъ тарифовъ				3678000 »
			Итого	6.955000 т.

Въ числѣ повагонныхъ отправокъ собственно сборныхъ отправокъ было всего по классу А¹ . . . 20000 тон.
 » » В . . . 30000 »

Итого 50000 тон.

изъ чего видно, что въ повагонныхъ классахъ сборныхъ отправокъ было около 8%, остальные же 92% составляли однородныя повагонныя отправки и что изъ общаго числа мелкихъ отправокъ (575000+50.000=625000 тоннъ) перевезено въ видѣ мелкихъ-же отправокъ 575000 тоннъ, т. е. изъ всего числа мелкихъ отправокъ 92% перевезено въ видѣ таковыхъ-же и лишь 8% въ видѣ повагонныхъ отправокъ.

Во всякомъ, однако, случаѣ вѣрно то, что коль скоро операція собиранія подобныхъ отправокъ представляла-бы, по количеству и роду грузовъ, выгоды для комисіонеровъ, то таковая производилась-бы и въ томъ случаѣ, если бы русскими дорогами не былъ принятъ для Русско-Германскаго прямаго сообщенія сборный тарифъ, потому что, въ послѣднемъ случаѣ, грузы слѣдовали-бы до границы въ видѣ повагонной отправки по мѣстному сообщенію германскихъ дорогъ, а оттуда—въ видѣ попудныхъ грузовъ—по мѣстному сообщенію русскихъ дорогъ. Между тѣмъ, чрезъ исключеніе этого тарифа изъ Русско-Германскаго сообщенія конкурирующія между собою линіи были-бы поставле-

ны въ различныя условія, уничтожающія основной принципъ дорогъ этого сообщенія, заключающійся въ томъ, чтобы всѣ конкурирующія между собою направленія находились въ отношеніи стоимости провоза товаровъ, въ одинаково выгодныхъ для товаротправителей условіяхъ, потому что въ сообщеніи Москвы съ Берлиномъ и станціями, за Берлиномъ лежащими, германскія дороги участвуютъ въ направленіи черезъ Вержболово болѣе длиннымъ противъ направленія черезъ Александрово протяженіемъ въ 342 километра. Вслѣдствіе этого коммисіонеры, имѣя возможность перевозить въ вержболовскомъ направленіи повагонные грузы по болѣе дешевому тарифу на длиннѣйшемъ въ 342 километра протяженіи германскихъ дорогъ, направляли-бы таковыя по преимуществу черезъ Вержболово, а оттуда по одной изъ 3-хъ конкурирующихъ линій—мѣстнымъ сообщеніемъ, чѣмъ само собою уничтожился-бы вышеприведенный принципъ прямого сообщенія, такъ какъ перерывное сообщеніе представляло бы въ вержболовскомъ сообщеніи болѣе дешевую ставку, нежели перерывное и прямое въ направленіи черезъ-Александрово-Варшаву.

Обстоятельство это вновь вызвало-бы, по необходимости къ жизни ту тарифную борьбу между конкурирующими линіями, которая удерживается нынѣ приведеннымъ принципомъ Русско-Германскаго желѣзнодорожнаго союза, и которая не приносила, какъ извѣстно, существенной пользы торговому сословію, поставленному въ условія чуть-ли не ежедневной измѣняемости тарифовъ: для интересовъ-же желѣзныхъ дорогъ борьба эта оказалась крайне невыгодною.

Выше уже замѣчено, что перевозка по желѣзнымъ дорогамъ мелкихъ отправокъ развита весьма слабо.

Рамки настоящей записки и отсутствіе подъ рукою необходимыхъ матерьяловъ не позволяютъ разсмотрѣть подробно всѣ причины слабаго развитія ввоза мелкихъ партій

по желѣзнымъ дорогамъ. Отмѣтимъ однако нижеслѣдующія, существенно важныя, обстоятельства:

во 1-хъ, Въ «Трудахъ Комисіи», избранной спеціальнымъ желѣзнодорожнымъ съѣздомъ по вопросамъ, касающимся таможенной части, обращено уже вниманіе (см. вопросъ 27 этихъ Трудовъ) на то, что существующія нынѣ таможенныя постановленія, стѣсняя право товароотправителя распоряжаться глადью, находящеюся въ вѣдѣніи таможни, служатъ главнымъ образомъ тормазомъ къ развитію перевозокъ съ переводомъ на получателя стоимости товара (наложеннымъ платежомъ). При отсутствіи кредита, въ особенности для мелкой промышленности, и невозможности развитія его, частью вслѣдствіе настоящихъ курсовыхъ колебаній, частью-же вслѣдствіе нынѣшняго политическаго и экономическаго положенія европейскихъ государствъ, торговля снѣшенія. и въ *особенности мелкія*, могли-бы развиваться лишь при благоприятныхъ условіяхъ операціи съ наложенными платежами; по этому отсутствіе этихъ условій, и притомъ по независящимъ отъ желѣзныхъ дорогъ обстоятельствамъ, нельзя не признать однимъ изъ существенныхъ тормазовъ развитія операцій мелкой промышленности и

во 2-хъ, сравнивая существующія нынѣ въ морскихъ сообщеніяхъ, на примѣръ Москвы съ Гамбургомъ чрезъ Ревель, и Харькова съ Гамбургомъ чрезъ Николаевъ, провозныя цѣны со стоимостью провоза по желѣзнымъ дорогамъ на основаніи отмѣненнаго уже и новаго тарифовъ Русско-Германскаго желѣзнодорожнаго союза, получаютъ слѣдующіе результаты для нижеприведенныхъ, на выдержку взятыхъ, 12-ти статей.

Наименование пред- метовъ.	Берлинъ-С.-Петербургъ (таможня).								Берлинъ-Москва (таможня).						Гамбургъ-Москва (таможня).						Гамбургъ-Харьловъ.							
	По отъѣзженно- му тарифу.		По новому тарифу.				По тарифу морского сооб- щенія чрезъ Ре- вель.		По отъѣзженно- му тарифу.		По новому тарифу.				По тарифу морского сооб- щенія чрезъ Ре- вель.		По отъѣзженно- му тарифу.		По новому тарифу.				По тарифу морского сооб- щенія чрезъ Николаевъ.					
	Русско-Германскаго прям. сообщ.								Русско-Германскаго прям. сообщ.						Русско-Германскаго прям. сообщ.						Русско-Германскаго прям. сообщ.							
	Партия до 305 пудовъ.	Партия въ 305 пуд. и болѣе.	Партия до 305 пудовъ.	Партия отъ 305 до 610 пудовъ.	Партия въ 610 пудовъ.	Партия до 300 пудовъ.	Партия въ 300 пуд. и болѣе.	Партия до 305 пудовъ.	Партия въ 305 пуд. и болѣе.	Партия до 305 пудовъ.	Партия отъ 305 до 610 пудовъ.	Партия въ 610 пудовъ.	Партия до 300 пудовъ.	Партия въ 300 пуд. и болѣе.	Партия до 305 пудовъ.	Партия отъ 305 до 610 пудовъ.	Партия въ 610 пудовъ.	Партия до 300 пудовъ.	Партия въ 300 пуд. и болѣе.	Партия до 305 пудовъ.	Партия отъ 305 до 610 пудовъ.	Партия въ 610 пудовъ.	Партия до 300 пудовъ.	Партия въ 300 пуд. и болѣе.	Партия до 300 пудовъ.	Партия въ 300 пуд. и болѣе.	Партия до 300 пудовъ.	Партия въ 300 пуд. и болѣе.
С Ъ П У Д А В Ъ К О П Ъ Й К А Х Ъ П Р И К У Р С Ъ 220 М А Р О В Ъ З А 100 Р У Б Л Е И																												
Газантерейный товаръ	137,6	137,6	121,8	77,8	63,8	57,5	57,5	161,6	161,6	142,1	88,3	72,8	71,5	66,5	180,8	180,8	161,5	102	85,4	75,5	68,5	200,3	200,3	195,9	129,5	99,2	100	95
Дерево красильное, въ чуркахъ	110,5	55,5	101,8	60,7	53	24,25	21,25	129,7	66,3	106,2	65,4	55,8	39	31,5	148,8	76,9	125,6	78,1	65,5	48	34	164,6	84,1	148,2	96,1	78,5	53	48
Желѣзо сортовое и сталь въ необрабо- танномъ видѣ, какъ то: плоское, квадрат- ное, прутное, Т, круглое и проч	82,7	41,9	101,8	56,4	43,3	22,25	19,75	97,3	50,3	106,2	65,4	44,6	32,75	28,75	97,3	58,1	125,6	61,2	52,3	36,5	31,5	109,3	63,3	148,2	83,9	63,1	45,75	40,75
Кожевенный товаръ	110,5	82,7	121,8	77,8	63,8	39,5	39,5	129,7	97,3	142,1	88,3	72,8	59,5	57,5	148,8	97,3	161,5	102	85,4	66,5	61,5	164,6	109,3	195,9	129,5	99,1	91	86
Мануфактурный товаръ	137,6	137,6	121,8	77,8	63,8	49	49	161,6	161,6	142,1	88,3	72,8	69,5	66,5	180,8	180,8	161,5	102	85,4	75,5	68,5	200,3	200,3	195,9	129,5	99,1	115	110
Машины и части машинъ, главныя части конхъ состоятъ изъ желѣза, стали или чу- гуна, упакованныя и неупакованныя	110,5	55,5	121,8	77,8	63,8	27	24,5	129,7	66,3	142,1	88,3	72,8	47,5	35,5	148,8	76,9	161,5	102	85,4	52,5	42	164,6	84,1	195,9	129,5	99,1	65	60
Москательный товаръ	110,5	82,7	121,8	77,8	63,8	39,5	39,5	129,7	97,3	142,1	88,3	72,8	59	52	148,8	97,3	161,5	102	85,4	69,5	54,5	164,6	109,3	195,9	129,5	99,1	100	95
Пряжа бумажная	110,5	55,5	101,8	70,5	62	34,5	31,5	129,7	66,3	106,2	70,8	60,4	49	42	148,8	76,9	125,6	84,5	73	53	47	164,6	84,1	148,2	102,5	86,1	68	63
Сельди въ бочкахъ	82,7	41,9	101,8	—	—	—	—	97,3	52	106,2	—	—	—	—	97,3	58,1	125,6	77,7	51,3	45	37	109,3	63,6	148,2	83,9	62,2	57	52
Хлопокъ-сырецъ	110,5	55,5	101,8	60,7	53	—	—	129,7	66,3	106,2	65,4	55,8	—	—	148,8	76,9	125,6	78,1	65,5	45,5	38	164,6	84,1	148,2	96,1	78,5	(65 ¹) (94,5)	(60 ¹) (89,5)
Чай	110,5	55,5	121,8	77,8	63,8	—	—	129,7	66,3	142,1	88,3	72,8	—	—	148,8	76,9	161,5	58,1	58,1	54	45,5	164,6	84,1	195,9	129,5	99,1	80	75
Шкуры соленныя	110,5	55,5	101,8	70,5	62	28	26	129,7	66,3	106,2	70,8	60,4	47	37	148,8	76,9	125,6	84,5	73	51	41	164,6	84,1	148,2	102,5	86,1	59	54

1) Провозныя цѣны на хлопокъ зависятъ отъ мѣста произрастанія его.

Примѣчаніе I. Въ плату морскаго сообщенія чрезъ Ревель и Николаевъ включены: коммисіонная плата за таможенные манипуляціи въ Ревелѣ и Николаевѣ, плата за нагрузку въ означенныхъ пунктахъ и сборъ въ пользу города Ревеля.

Примѣчаніе II. Въ виду того, что станціи германскихъ дорогъ, къ западу отъ Берлина лежащія, направляютъ грузы чрезъ Берлинъ, результаты сравненія морскаго фрахта съ провозной платой Русско-Германскаго прямаго сообщенія, получаемыя для Берлина, будутъ имѣть, вообще говоря, мѣсто и для станцій, за Берлиномъ лежащихъ.

Примѣчаніе III. При сравненіи этомъ предполагается возможность погрузки товара въ вагонъ въ количествѣ, соотвѣтствующемъ его подъемной силѣ; между тѣмъ, многіе товары не могутъ быть погружены въ этомъ количествѣ; такъ напр. галантерейнаго товара можно нагрузить только отъ 300 — 400 пудъ, но какъ провозная плата по новому тарифу Русско-Германскаго прямаго сообщенія взимается всетаки какъ за полный вагонъ, т. е. какъ за 610 пуд., то въ дѣйствительности попудная плата этого тарифа будетъ для подобныхъ товаровъ фактически выше приведенной въ таблицѣ. Между тѣмъ, морской фрахтъ взимается за дѣйствительный вѣсъ предъявленнаго къ перевозкѣ товара, почему приводимая въ таблицѣ попудная плата соотвѣтствуетъ дѣйствительно — взимаемой съ товарохранителя. Поэтому самое сравненіе новаго тарифа Русско-Германскаго прямаго сообщенія съ отмѣненнымъ уже тарифомъ, а равно и съ тарифомъ морскаго сообщенія при повагонныхъ отправкахъ, имѣетъ характеръ *условнаго сравненія*.

Изъ этой сравнительной таблицы усматривается, что разница между отмѣненнымъ тарифомъ Русско-Германскаго прямого сообщенія и морскимъ фрахтомъ была столь значительна и столь неблагоприятна для желѣзныхъ дорогъ, въ особенности по отношенію къ мелкимъ отправкамъ, т. е. къ отправкамъ до 305 пуд., что бѣльшая часть полученныхъ ими грузовъ можетъ быть разсматриваема какъ случайная;

что при подобныхъ условіяхъ соотношенія морскаго фрахта къ желѣзнодорожному не только нельзя было ожидать развитія перевозокъ по желѣзнодорожному пути, а скорѣе уменьшенія, каковое обстоятельство подтверждается даже цифровыми данными по операціямъ Русско-Германскаго прямого сообщенія за 1877 и 1878 годы противъ 1875 (въ теченіи 7 мѣсяцевъ) и 1876 годовъ;

что если заключенія эти справедливы вообще, то тѣмъ справедливѣе они въ частности по отношенію къ мелкимъ отправкамъ, гдѣ максимальная провозная плата морскаго сообщенія составляла не болѣе 55—60%, а минимальная—даже не менѣе 25% желѣзнодорожнаго фрахта;

что если по новому тарифу плата для мелкихъ отправокъ и понизилась для нѣкоторыхъ грузовъ, то, во всякомъ случаѣ, она все таки еще слишкомъ высока, чтобы можно было успѣшно конкурировать съ морскимъ путемъ и

что для успѣшной конкуренціи съ морскимъ путемъ желѣзнымъ дорогамъ пришлось бы понизить свой тарифъ для мелкихъ отправокъ до предѣловъ повагоннаго тарифа для сборныхъ отправокъ, т. е. съ $\frac{1}{12}$ на $\frac{1}{24}$ коп. съ пуда и версты, при каковыхъ условіяхъ плата для остальныхъ разрядовъ тарифа сдѣлалась бы слишкомъ низкою и потому убыточною для интересовъ желѣзныхъ дорогъ.

При этомъ необходимо замѣтить, что прежній тарифъ былъ исчисленъ въ металлической валютѣ за все разстояніе отъ станцій отправленія до станцій назначенія по нор-

мальному курсу 270 марокъ=100 руб., почему въ дѣйствительности прежняя провозная плата Русско-Германскаго сообщенія, чрезъ паденіе курса русской валюты, значительно превышала приведенную въ таблицѣ плату, исчисленную по курсу 220 марокъ=100 руб., вслѣдствіе этого и разница между стоимостью провоза означеннымъ сообщеніемъ и морскимъ сообщеніемъ была фактически еще значительнѣе для большинства товаровъ и лишь для нѣкоторыхъ существенно важныхъ статей перевозки была установлена, какъ это уже сказано въ I отдѣлѣ настоящаго очерка, процентная скидка, уравнивавшая до извѣстной степени стоимость провоза, при первоначально принятомъ въ основаніе курсѣ, со стоимостью провоза при курсѣ дня.

По этому неудивительно, что Русско-Германское прямое сообщеніе перевезло въ 1878 году почти на 180 милліоновъ килограммъ груза менѣе противъ 1877 года.

Возможность такихъ результатовъ предусматривалась уже, впрочемъ, самими желѣзными дорогами, почему еще въ 1877 году поднять былъ вопросъ о необходимости переработки тарифа, съ цѣлью пониженія его до болѣе или менѣе нормальнаго положенія. Въ ожиданіяхъ на повышеніе курса и безплодныхъ переговорахъ объ основаніяхъ новаго тарифа прошли два тяжелыхъ для этого сообщенія года: грузы ускользали изъ рукъ Русско-Германскаго прямаго сообщенія, иностранный торговый флотъ обогащался, а русскія желѣзныя дороги несли убытки. Очевидно, что дорогамъ этимъ слѣдовало выйти во чтобы ни стало изъ такого плачевнаго положенія, но выйти изъ него возможно было только при установленіи новаго, хотя бы сколько нибудь рациональнаго тарифа.

Положеніе это было одинаково невыгодно и для русской отпускной торговли: стоимость товаровъ не выдерживала прямаго фрахта по желѣзнымъ дорогамъ, перевозка перерывнымъ сообщеніемъ лишала отправителя прямаго сношенія

съ получателемъ и въ тоже время предавала его въ руки пограничнаго комисіонера, не упускавшаго разумѣется, случая «ковать желѣзо, пока оно горячо». Оставался водяной путь, явилось накопленіе грузовъ къ портамъ, залежи ихъ, а затѣмъ и возвышеніе морскаго фрахта, какъ неизбѣжный результатъ усиленнаго спроса.

Въ это время русскія желѣзныя дороги застаетъ предложеніе германскихъ дорогъ о принятіи, хотя бы только для протяженій германскихъ дорогъ, въ основаніе тарифовъ прямыхъ сообщеній съ дорогами прилегающихъ государствъ, системы реформированнаго мѣстнаго тарифа германскихъ дорогъ.

Спрашивается, какъ должны были поступать въ этомъ случаѣ русскія желѣзныя дороги: отказаться вовсе отъ прямыхъ сообщеній съ Германією, а вмѣстѣ съ тѣмъ и съ Франціей, Бельгіей и Голландіей, путь къ которымъ идетъ также чрезъ Германію, или стремиться къ компромису съ германскими дорогами?

На основаніи вышеприведеннаго, мы вправѣ сказать, что русскія дороги обязаны были избрать путь компромиса и притомъ не только для обезпеченія своего матерьяльнаго благосостоянія, но и въ интересахъ нашей-же отпускной торговли. И дѣйствительно, при полномъ незнаніи правилъ перевозки германскихъ дорогъ и невозможности для большинства русскихъ изучить германскіе мѣстные тарифы, при усложненіяхъ по передачѣ груза въ пограничныхъ пунктахъ и массѣ другихъ препятствій, устраняемыхъ прямымъ сообщеніемъ и влияющихъ наружу при перерывномъ сообщеніи, вся русская сухопутная отпускная торговля очутилась-бы въ рукахъ комисіонеровъ и экспедиторовъ, которые сдѣлались бы тогда безконтрольными хозяевами дѣла.

Извѣстно, что и нынѣ существуютъ въ большихъ городахъ экспедиторскія и комисіонерскія конторы, къ которымъ торговля и частныя лица иногда обращаются съ порученіями.

Если при существованіи прямыхъ цѣнъ провоза и точно опредѣленныхъ дополнительныхъ сборовъ за всѣ вообще услуги желѣзныхъ дорогъ, а также при полной возможности каждому узнать на мѣстѣ и безъ особыхъ затрудненій эти цѣны, слѣдовательно, если при возможности контроля счетовъ экспедиторовъ, таковыя, т. е. счета, нерѣдко представляются, удвоенными, то спрашивается: каковы были бы эти счета при полномъ отсутствіи всякаго контроля и полномъ безсиліи публики избѣгать услугъ экспедиторовъ и комиссіонеровъ?

Не въ ущербъ были-бы отъ такого положенія дѣла и иностранныя судохозяева, сумѣвшіе привлечь къ себѣ нынѣ даже грузы большой скорости, которые при перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ обложены государственнымъ сборомъ: въ иномъ положеніи оказались-бы тѣ русскія дороги, благосостояніе которыхъ зависитъ исключительно отъ успѣха развитія прямыхъ съ заграничными дорогами сообщеній.

Въ виду этого весьма естественно, что русскія дороги не только не отказались отъ переговоровъ съ германскими дорогами,—результатомъ которыхъ было установленіе для этого сообщенія тарифа комбинированной системы,—но даже привели въ исполненіе мысль, высказанную еще въ 1877 году, т. е. понизили тарифъ за свои протяженія.

Совершенно ошибочно мнѣніе, будто пониженіе это вызвано «боевою пошлиною» германскаго правительства; мнѣніе это ошибочно и по слѣдующимъ причинамъ:

во 1-хъ, объ общемъ пониженіи тарифа Русско-Германскаго прямаго сообщенія, какъ уже видно изъ изъ вышеизложеннаго, вопросъ возбужденъ еще въ 1877 году, когда о «боевой пошлинѣ» не было рѣчи;

во 2-хъ, размѣръ пошлины былъ далеко ниже того пониженія въ тарифѣ, которое необходимо было допустить въ видахъ удержанія грузовъ на желѣзно-дорожномъ пути;

въ 3-хъ, боевая пошлина коснулась лишь нѣкоторыхъ

изъ существенно важныхъ статей вывоза сырыхъ продуктовъ, да и то главнымъ образомъ лишь въ отношеніи той части такихъ грузовъ, которые останутся въ предѣлахъ Германіи, бѣльшая-же часть транзитныхъ грузовъ освобождена отъ этой пошлины; это подтверждается нижеслѣдующими статистическими данными вывоза за 1877 годъ.

	Количество вывоза въ метрическихъ мерахъ.	Размѣръ количества со- дѣрующаго 100 фунт. (6,1 пуд.) въ метр.	ПРИМѢЧАНІЕ.
Шерсть вообще	2,869,833	безпошлин.	Чесаная шерсть об- ложена пошлиною въ 2 м. за 100 к.
Кость	825,162	тоже	
Крупа	278.138,009	2	Для транзитныхъ не- ревозокъ безпошлин.
Мука		2	
Стручковые плоды		безпошлин.	
Хлѣбъ въ зернѣ		отъ 0,5 до 1,0	
Шкуры и кожи невы- дѣланныя	2.311,313	безпошлин.	
Ленъ, пенька, пакля и кудель	49.810,995	1	
Масляничныя сѣмена	11.089,846	безпошлин.	Исключеніе составля- ютъ однако рапсъ и сурепное сѣмя облож. въ 0,3 м. за 100 к.
Масляничныя выжимки	666,862	тоже	
Спиртъ	3.586,576	тоже	
Тряпье	4.382,015	тоже	
Щетина	323,169	тоже	
Итого	354.003,780,	составляющихъ 94 1/4 %	

всего вывоза малой скоростью. Такимъ образомъ, на остальные статьи вывоза частью обложенныя, частью-же необложенныя боевою пошлиною, остается 5,75% всего вывоза;

въ 4-хъ, боевая пошлина могла бы вызвать пониженіе, для отдѣльныхъ статей перевозки и притомъ въ размѣрѣ этой пошлины;

въ 5-хъ, при обсужденіи вопроса о пониженіи Русско-Германскаго тарифа и при томъ въ оба направленія, боевая пошлина вовсе не принималась въ соображеніе; и

въ 6-хъ, къ пониженію желѣзно-дорожнаго тарифа вынуждалъ морской фрахтъ, который отнималъ у желѣзныхъ дорогъ весь грузъ.

На это могутъ замѣтить, что этотъ низкій морской фрахтъ способствовалъ развитію и обогащенію нашихъ портовъ въ ущербъ германскимъ.

Если фактъ этотъ неоспоримъ, то неоспоримо и то, что вмѣстѣ съ тѣмъ обогащались и иностранные судохозяева: акціонеры-же русскихъ дорогъ несли убытки, которые возмѣщались изъ государственной казны.

За симъ изъ упрековъ, дѣлаемыхъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ по поводу новаго тарифа Русско-Германскаго прямого сообщенія, заслуживаютъ вниманія лишь слѣдующіе:

1) что только однѣ русскія дороги приняли въ основаніе новаго тарифа схему германскаго тарифа и

2) что принятіемъ сборнаго повагоннаго тарифа съ пудоверстною платою въ $\frac{1}{2}$, коп. русскія дороги содѣйствуютъ наводненію Россіи германскими произведеніями въ ущербъ русской производительности и тѣмъ парализуютъ дѣйствіе *охранительной пошлины*.

Первое обвиненіе опровергается нагляднымъ образомъ нижеслѣдующей схемой тарифа, принятой съ 1-го Января 1880 года въ прямомъ сообщеніи Германіи съ Бельгіей и Франціей, въ такъ называемыхъ Рейнско-Бельгійско-Фран-

цузскомъ и Берго-Маркско-Бельгійско-Французскомъ прямыхъ сообщеніяхъ.

Товары	Мелкія отправки		Общія повагонныя классы.				Спеціальныя тарифы.		
	А ₁ за	В за	С ₁ за	С ₂ за	А ₂ за	І	ІІ	ІІІ	
большой скорости.	5000 кил.	10000 кил.	5000 кил.	10000 кил.	5000 кил.	За 10.000 килограммъ.			
С Ъ В А Г О Н А.									

При чемъ ко ІІ классу мелкихъ отправокъ причислены мелкія партіи товаровъ, значущихся въ одномъ изъ повагонныхъ тарифовъ.

Изъ схемы этой видно, что этотъ послѣдній тарифъ еще болѣе приближается къ германскому реформированному тарифу, нежели тарифъ Русско-Германскаго прямаго сообщенія, хотя характеръ перевозокъ между этими государствами существенно разнится отъ характера перевозокъ между Россіей и Германіей.

Равнымъ образомъ, и австро-венгерскія дороги приняли съ 1-го Января для прямаго съ Германіей сообщенія систему реформированнаго германскаго тарифа; схема этого тарифа тождественна съ вышеприведенною схемою для сообщенія съ Бельгіею и Франціею. При чемъ какъ въ этихъ, такъ и вообще во всѣхъ остальныхъ сообщеніяхъ, перестроенныхъ съ 1-го Января 1880-го года для мелкихъ отправокъ, хотя и значутся два класса, въ дѣйствительности же германскія дороги взимаютъ за свои протяженія, подобно тому какъ и въ Русско-Германскомъ прямомъ сообщеніи, одну ставку (своихъ мѣстныхъ сообщеній) для мелкихъ отправокъ. Рав-

нымъ образомъ, и въ общихъ повагонныхъ классахъ и специальныхъ тарифахъ германскія дороги взимаютъ плату мѣстныхъ сообщеній. Бельгійскія, французскія и австро-венгерскія-же дороги взимаютъ на своихъ протяженіяхъ ставки своихъ мѣстныхъ тарифовъ, примѣняемая однако нынѣ уже только къ повагоннымъ отправкамъ въ 5000 кил. или 10000 кил., т. е. тарифы эти являются такими-же комбинированными, какъ и тарифъ Русско-Германскаго прямого сообщенія.

Не слѣдуетъ упускать изъ виду и того обстоятельства, что тарифъ, построенный по вышеприведенной схемѣ, значительно усложненъ установленіемъ, сверхъ того, еще особыхъ такъ называемыхъ «исключительныхъ» тарифовъ, число которыхъ доходитъ напр. въ сообщеніи съ Австро-Венгерію до 5-ти.

Что же касается втораго обвиненія, то, сравнивая цѣну провоза новаго тарифа Русско-Германскаго сообщенія съ цѣнами какъ отмѣненнаго уже тарифа того же сообщенія, такъ и морскаго фрахта, нельзя не замѣтить, что повагонная плата перваго тарифа въ настоящее время сдѣлалась для нѣкоторыхъ товаровъ значительно ниже прежней, такъ напр. для мануфактурнаго товара, при перевозкѣ его изъ Берлина въ Москву, плата понизилась съ 161,6 коп. съ пуда на 72,8 коп., почему и представляетъ большее, противъ прежняго, вѣроятіе къ привлеченію этого рода товаровъ на желѣзныя дороги и притомъ въ видѣ повагонныхъ грузовъ: но этого и добивались желѣзныя дороги, вынужденныя къ тому низкою платою морскаго сообщенія, которая и нынѣ всетаки оказывается еще ниже платы желѣзнодорожнаго сообщенія, такъ напр. для мануфактурнаго товара, принадлежащаго къ I классу, разница въ пользу морскаго сообщенія составляетъ еще 40 руб. съ вагона, каковою разницею, безъ сомнѣнія, не преминетъ воспользоваться экспедиторъ или комисіонеръ.

Такимъ образомъ, не желѣзнодорожный тарифъ способствуетъ къ наводненію Россіи иностранными товарами, а морской, бороться съ которымъ приходится самимъ желѣзнымъ дорогамъ, и не желѣзнодорожный, а морской тарифъ парализуетъ охранительную пошливу.
