

Д. 1196.

62.

69640

~~2582~~

ДОКЛАДЪ

ХАРЬКОВСКОЙ ПОДКОММИСИИ

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНАГО ДѢЛА.

Всѣм 3

О ТАРИФАХЪ.

Общія соображенія.

Плата за провозъ товаровъ, входящая въ составъ цѣны ихъ, имѣетъ огромное значеніе не только для потребителей товара но и вообще для производства его и распространенія. Какъ бы дешево не обходились издержки производства ка-кого нибудь предмета на данномъ мѣстѣ, какъ бы ни была велика разница между цѣною мѣстною и цѣнами тѣхъ мѣст-ностей, гдѣ существуетъ запросъ на этотъ товаръ, товаръ не двинется съ мѣста, если плата за провозъ будетъ пре-вышать эту разницу. Другими словами: провозная плата не должна превышать разности между этими цѣнами, въ про-тивномъ случаѣ не будетъ никакого коммерческаго расчета перевозить товаръ на другое мѣсто. Результатомъ же стѣс-ненія распространенія продуктовъ будетъ то обстоятельство,

что производство ихъ будетъ ограничиваться только тѣмъ количествомъ, какое необходимо для мѣстнаго потребленія, хотя бы и существовали всѣ задатки для гораздо большаго развитія производства и происходящаго отъ этого увеличенія благосостоянія страны. Что же касается до мѣстъ сбыта, то потребители ихъ будутъ или совершенно лишены или крайне ограничены въ пользованіи этими продуктами. Къ этому нужно прибавить, что и въ такомъ случаѣ цѣны на мѣстѣ производства не могутъ постепенно понижаться, что несомнѣнно произошло бы въ большей части случаевъ при увеличеніи размѣровъ производства. Таково общеизвѣстное вліяніе цѣнъ провоза на производство и потребленіе продуктовъ и вообще на народное хозяйство; всякое пониженіе ихъ ведетъ къ усиленію производства и къ пониженію окончательныхъ цѣнъ продуктовъ и въ этомъ отношеніи пониженіе это вліяетъ одинаково съ пониженіемъ всякихъ другихъ издержекъ производства продуктовъ. Все сказанное относится ко вліянію всякой провозной платы. Но такъ какъ высота ея въ большей части случаевъ, устанавливается также какъ и цѣны другихъ услугъ и товаровъ—соперничествомъ между экономическими дѣятелями, то вліяніе ея не сказывается такъ рѣзко и опредѣленно и вмѣстѣ съ тѣмъ такъ произвольно, какъ вліяніе тарифовъ, представляющихся ея особымъ видомъ провозной платы. Провозная плата, взимаемая желѣзными дорогами не есть цѣна, устанавливаемая свободною конкуренціею участвующихъ лицъ, а есть, напротивъ, такса, устанавливаемая однимъ контрагентомъ, находящимся въ исключительномъ монопольномъ положеніи, такса, которой по необходимости должны подчиниться лица, пользующіяся услугами желѣзной дороги. Будучи таксой, назначаемой впередъ, тарифъ страдаетъ всѣми уже вполне выяснившимися на практикѣ и въ теоріи недостатками всякихъ таксъ. Не говоря уже о томъ обстоятельстве, что установленіемъ таксы ограничивается непререкаемое право каж-

даго потребителя имѣть голосъ въ установленіи цѣны услуги, которою онъ пользуется --ограниченіе, въ иныхъ случаяхъ, неизбежное, мы должны указать только на то, что при опредѣленіи таксы за провозъ, отсутствуетъ всякое твердое основаніе для установленія ея размѣра. Издержки производства данной услуги для самаго производителя, значеніе ея въ глазахъ потребителя и связанный съ этимъ размѣръ запроса на услугу, постоянное измѣненіе этихъ элементовъ—какъ издержекъ, такъ и запроса, всѣ эти количества не могутъ быть напередъ съ точностью опредѣлены при установленіи всякой таксы и тѣмъ болѣе при опредѣленіи высоты желѣзнодорожнаго тарифа. Если всякое другое производство, болѣе или менѣе сложное, подвергается множеству колебаній въ своихъ издержкахъ, то тѣмъ болѣе и тѣмъ большимъ колебаніямъ должна подлежать стоимость услугъ желѣзно-дорожной перевозочной промышленности. Это происходитъ съ одной стороны отъ чрезвычайной сложности и массивности желѣзно-дорожной перевозочной промышленности, съ другой стороны отъ того обстоятельства, что мало промышленности находится въ такой тѣсной связи со всѣми остальными отраслями народнаго производства, и отражаютъ на себѣ въ такой степени колебанія всякой другой промышленности, какъ промышленность желѣзно-дорожная. Передвиженіе продуктовъ требуется цѣлями не только потребленія, но и производства, и чѣмъ болѣе развивается и специализируется промышленность, чѣмъ болѣе увеличивается населеніе и его потребности, чѣмъ болѣе развивается внутренняя и международная торговля, тѣмъ болѣе усиливается потребность въ перевозкѣ и плата за провозъ составляетъ все большую и большую долю издержекъ, входящихъ въ составъ окончательной цѣны продукта для потребителя. Потому всякое повышеніе или пониженіе цѣны перевозки отражается болѣе или менѣе на всѣхъ другихъ промышленностяхъ; съ другой стороны всякое примѣненіе, количественное или ка-

чественное, производства въ какой бы то ни было отрасли промышленности и по какимъ бы то ни было причинамъ, уменьшеніе или увеличеніе запроса—на его продукты,—все это непосредственно вліяетъ на измѣненіе количествъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ. А между тѣмъ высота собственныхъ издержекъ желѣзной дороги, находящаяся въ тѣсной зависимости съ цѣнами на матеріалы, рабочую силу и проч., необходимыя для желѣзно-дорожнаго предпріятія, кромѣ того, и главнымъ образомъ, зависитъ отъ количества перевозимыхъ грузовъ или отъ количества перевозокъ, если разсчитывать количество издержекъ, приходящихся на каждую единицу перевоза. Въ предпріятіи, какъ желѣзно-дорожное, требующемъ огромныхъ затратъ основнаго или текущаго капитала и необходимо производящемъ, по самому своему существу, свои услуги въ извѣстныхъ, весьма значительныхъ количествахъ, въ такомъ предпріятіи большая или меньшая стоимость каждой отдѣльной услуги для самаго производителя будетъ зависеть отъ количества оказываемыхъ услугъ. Возьмемъ для уясненія своей мысли самый обыденный примѣръ: въ одномъ поѣздѣ даннаго состава желѣзная дорога везетъ полное число пассажировъ, въ другомъ же совершенно подобномъ поѣздѣ она везетъ ровно половину этого числа; расходы дороги на поѣздоверсту въ томъ и другомъ случаѣ почти совершенно равны, но въ первомъ случаѣ уплата имъ должна бы быть распредѣляема, предположимъ, между двумястами пассажировъ, а во второмъ между сотнею. Но желѣзная дорога не назначаетъ и не можетъ назначать особую тарифную плату для каждаго поѣзда, слѣдовательно, разница въ количествѣ движенія и дохода должна быть отнесена къ собственнымъ издержкамъ дороги и такимъ образомъ окажется, что издержки провоза каждаго пассажира обошлись дорогѣ въ первомъ поѣздѣ почти вдвое, чѣмъ во второмъ,—или другими словами, при одинаковой высотѣ издержекъ производства дали различныя

суммы валовой чистой прибыли въ 2-хъ различныхъ случаяхъ. Если въ какомъ нибудь предпріятіи имѣетъ примѣненіе, такъ называемый экономистами, законъ производства въ большомъ размѣрѣ, то это именно въ желѣзно-дорожномъ предпріятіи. Каждая желѣзная дорога напередъ обязана нести цѣлую массу издержекъ независимо отъ размѣра того движенія, которое отъ нея потребуется; чѣмъ больше это движеніе, тѣмъ на большее количество отдѣльныхъ услугъ разложится эта сумма необходимыхъ издержекъ или другими словами, тѣмъ дешевле обойдется для самой дороги каждая отдѣльная единица произведенной перевозки. И такъ, слѣдовательно, ни въ одной промышленности количество и размѣръ производства не имѣютъ такого вліянія на собственные издержки предпріятія, какъ въ желѣзно-дорожномъ дѣлѣ. Но это количество движенія никоимъ образомъ не можетъ быть точно опредѣлено напередъ, а можетъ быть усчитано только приблизительно, по соображенію съ движеніемъ предъидущихъ годовъ; и тѣмъ не менѣе это движеніе должно служить главнымъ базисомъ для раціональнаго установленія высоты тарифовъ. Еще скорѣе можно было бы вычислить (и то только приблизительно), во что обойдется каждая отдѣльная услуга дороги, при предположеніи неизмѣннаго количества движенія, не смотря на то, что сюда тоже входятъ измѣняющіеся элементы. При измѣненіи же этого количества точное опредѣленіе собственныхъ издержекъ возможно только по истеченіи извѣстнаго періода операціи. Съ точки зрѣнія правильности расчета было бы гораздо болѣе раціонально дѣлать разверстку издержекъ между всѣми, воспользовавшимися услугами предпріятія въ концѣ періода производства, а не въ началѣ его. Если данная желѣзная дорога сдѣлала въ продолженіи года 100 милл. пудо-версть и это обошлось ей въ 1 милл. рублей сер, то, слѣдовательно, каждая пудо-верста обошлась дорогѣ въ 0, 01 часть рубля; если же въ другой періодъ таже самая дорога съ нѣкоторымъ увели-

ченіемъ текущихъ издержекъ, сдѣлала 200 милл. пудо-версть, истративши на это 1 милл.—100 тысячъ, то, очевидное дѣло, каждая пудо-верста обойдется въ этомъ случаѣ дешевле, а именно 0, 0055 долю рубля. Слѣдовательно, въ такомъ сложномъ и массивномъ, къ тому же имѣющемъ указанную сейчасъ особенность, предпріятіи, какъ желѣзно-дорожное дѣло, представляется гораздо болѣе затруднительнымъ, чѣмъ въ какомъ бы то ни было другомъ предпріятіи, установить точное основаніе для расчета тарифной платы въ видахъ соблюденія справедливости по отношенію къ пользующимся желѣзными-дорогами и охраненія интересовъ самаго предпріятія. Желѣзно-дорожныя управленія впрочемъ не задаются, на сколько извѣстно, такими сложными и затруднительными соображеніями; они основываются, главнымъ образомъ, на опытѣ прежнихъ лѣтъ и эмпирически рѣшаютъ вопросы объ измѣненіи тарифовъ, введеніи новыхъ тарифовъ и т. п. Само собою разумѣется, что такія соображенія легко могутъ оказаться невѣрными и повести къ уменьшенію доходности дороги. Нечего и говорить, что при такомъ эмпирическомъ рѣшеніи вопроса о тарифѣ не принимается въ расчетъ ни распредѣлительная соразмѣрность тарифовъ для различныхъ предметовъ, ни ихъ вліяніе, благопріятное или не благопріятное, на развитіе различныхъ отраслей промышленности, на ихъ пертурбаціонное вліяніе на правильное развитіе вообще народнаго хозяйства. Вся забота желѣзно-дорожныхъ дѣятелей, вѣдающихъ тарифнымъ дѣломъ, ограничивается только тѣмъ, чтобы общая выручка по движенію не упала ниже извѣстной цифры и чтобы отдѣльные тарифы не переступили предѣла, послѣ котораго можетъ начаться уменьшеніе движенія товаровъ и пониженіе валовой доходности. Только на этой крайней чертѣ, если можно такъ сказать, сходятся въ этомъ отношеніи интересы желѣзно-дорожныхъ управленій съ интересами народной промышленности, но и это совпаденіе не всегда случается, т. е. желѣзная дорога

не такъ непосредственно заинтересована въ увеличеніи количества движенія, какъ въ увеличеніи валовой доходности отъ него. Валовая же доходность можетъ оставаться одинаковою при различныхъ количествахъ движенія, если только грузы таксируются по различнымъ тарифамъ. Мало того, можно сказать, что въ иныхъ случаяхъ интересы дороги прямо противоположны интересамъ народнаго хозяйства, какъ мѣтко опредѣлилъ это одинъ англійскій публицистъ сказавши, что «желѣзной дорогѣ выгоднѣе получить 10 шиллинговъ отъ перевозки 5 пассажировъ, чѣмъ—тѣже 10 шиллинговъ отъ перевозки 10 пассажировъ», что, само собою разумѣется, совершенно противоположно интересамъ пассажировъ.

Изъ вышеизложеннаго явствуетъ, что желѣзно-дорожные тарифы носятъ на себѣ въ самой сильной степени всѣ недостатки таксы. А между тѣмъ существенная особенность желѣзно-дорожнаго дѣла, въ силу которой доля издержекъ, приходящихъ на каждую отдѣльную услугу, не можетъ и не должна быть опредѣляема напередъ, ни въ моментъ оказанія этой услуги, и затѣмъ самая скорость и массивность желѣзно-дорожной перевозки не допускаютъ установленія цѣны провозной для каждаго отдѣльнаго случая и съ участіемъ лицъ, пользующихся этою услугою. Необходимо, по этому примириться съ тѣмъ обстоятельствомъ, что тарифъ долженъ быть опредѣляемъ въ видѣ таксы, а не по вольной цѣнѣ; но взамѣнъ этого все вниманіе должно быть направлено къ тому, чтобы по возможности смягчить недостатки, связанные съ такимъ способомъ опредѣленія цѣны, и въ такой именно промышленности, которая соприкасается со всѣми отраслями народнаго хозяйства. Недостатки же эти заключаются въ слѣдующемъ: а) въ невозможности, при опредѣленіи таксы, соразмѣрить ее съ тѣми элементами, съ которыми она должна находиться въ тѣсной связи; б) въ неспособности этой цѣны видоизмѣняться сообразно съ видо-

измѣненіемъ тѣхъ факторовъ, отъ которыхъ должна зависѣть ея высота и с) въ возникающей отсюда возможности вліять задерживающимъ или даже разрушительнымъ образомъ на различныя отрасли народнаго хозяйства съ одной стороны, и съ другой стороны—на движеніе и доходности самой желѣзной дороги. Будучи искусственною цѣною, тарифъ, чтобы не сдѣлаться вреднымъ для естественнаго развитія хозяйства, долженъ по возможности стремиться сообразоваться съ тѣми обстоятельствами, которыя имѣютъ вліяніе на измѣненіе цѣнъ при свободной конкуренціи. Если лица имѣющія право измѣнять тарифы не сообразуются съ этими условіями, то они могутъ произвольнымъ измѣненіемъ тарифа нанести неисчислимый вредъ народному хозяйству, съ которымъ не можетъ сравниться вредъ отъ колебанія цѣнъ во время промышленныхъ и торговыхъ кризисовъ. Во всякомъ случаѣ такое, въ высшей степени важное для народнаго хозяйства дѣло, какъ назначеніе желѣзно-дорожныхъ тарифовъ, ни въ какомъ случаѣ не должно быть поручаемо исключительно усмотрѣнію одной заинтересованной стороны—правленіямъ желѣзныхъ дорогъ—безъ участія представителей другой стороны и безъ строгаго и внимательнаго руководства этимъ дѣломъ со стороны самаго Правительства. При разсмотрѣніи вопроса о положеніи и вліяніи на народную промышленность тарифнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ Харьковскаго раіона, мы обратимъ вниманіе на всѣ указанные выше стороны. Уже самое поверхностное ознакомленіе съ существующими на этихъ дорогахъ тарифами (прил. I), приводитъ къ убѣжденію, что а) тарифы устанавливаются, по видимому, произвольно и весьма различаются между собою на различныхъ дорогахъ раіона; б) что тарифныя ставки для большей части предметовъ нашей народной производительности высоки по сравненію съ цѣнностью товаровъ; с) что они, кромѣ того, по отношенію къ главнѣйшимъ предметамъ перевозки, прохо-

дящимъ по необходимости большія пространства къ пунктамъ заграничнаго вывоза, оказываются по этому еще болѣе обременительными; d) что для товаровъ мѣстной перевозки они значительно возвышаются платою за нагрузку и выгрузку, и другими дополнительными сборами, несоразмѣрно тяжело ложащимися на каждую единицу груза при сравнительно незначительномъ пробѣгѣ грузовъ; e) что, кромѣ своей значительной высоты, тарифы крайне неуравнительны и весьма мало соображаются съ относительною цѣнностью перевозимыхъ грузовъ и ихъ способностью къ обращенію (торговою обращаемостью); j) что они произвольно и часто измѣняются безъ соблюденія своевременнаго срока для объявленія и безъ означенія времени ихъ дѣйствія—обстоятельство, причиняющее огромныя потери торговлѣ и производительности и отнимающее у лицъ торговаго и производительнаго классовъ всякую возможность вести дѣло съ правильнымъ экономическимъ расчетомъ; g) что въ силу преобладанія на большей части дороги Харьковскаго раіона движенія въ одномъ направленіи, введеніе весьма пониженныхъ тарифовъ для обратныхъ грузовъ представляетъ большое поощреніе и покровительство для перевозки иностранныхъ грузовъ, преимущественно предъ произведеніями нашей промышленности; h) что, будучи весьма различны на различныхъ дорогахъ, измѣняясь часто, тарифы, для товаровъ, идущихъ въ прямомъ сообщеніи, чрезвычайно запутаны, не всегда могутъ быть точно вычислены даже агентами желѣзныхъ дорогъ, что даетъ поводъ къ переборамъ со всѣми ихъ неблагопріятными слѣдствіями для товароотправителей и неизбѣжными потерями, еще болѣе усиливающими обременительность тарифовъ. Кромѣ того нельзя не упомянуть о томъ косвенномъ усиленіи обременительности тарифа, которое является слѣдствіемъ—a) продолжительнаго пролежанія товаровъ на станціяхъ, во время котораго проценты на капиталъ, представляемый цѣнностью грузовъ, прона-

даютъ непроизводительно, и в) порчи и потери, происходящія вслѣдствіе залежей, перегрузки, расхищенія и т. п., увеличивающихъ общіе расходы отправителя и составляющихъ непроизводительный налогъ, ложащійся на отправителей и производителей, или потребителей.

Причина такого положенія тарифнаго дѣла на дорогахъ Харьковскаго раіона объясняется исторіею его въ Россіи и отношеніемъ къ нему Правительства и его органовъ. Все отношеніе Правительства къ тарифному дѣлу ограничивалось можно сказать, только опредѣленіемъ *maximum'a* тарифовъ, въ предѣлахъ котораго дорогамъ представлена была почти полная свобода дѣйствія въ ихъ измѣненіи. Даже уставы желѣзныхъ дорогъ, въ иныхъ случаяхъ до излишества подробные и мелочные, почти не касаются этого дѣла. Такимъ образомъ желѣзно-дорожныя правленія, пользуясь предоставленною имъ уставами свободою и руководствуясь различными соображеніями, создали дѣйствующую въ настоящее время тарифную классификацію, общую характеристику которой мы представили выше. Неудивительно по этому, что тарифная дѣятельность правленій вызвала множество жалобъ и заявленій со стороны товароотправителей.

Чтобы распредѣлить сколько нибудь систематично цѣлую массу тарифовъ и выяснить ихъ значеніе для народнаго хозяйства и для доходности дороги, мы будемъ держаться по возможности въ своемъ изложеніи слѣдующаго порядка: 1) прежде всего мы рассмотримъ тарифную политику Правительства по отношенію ко всѣмъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ и въ частности къ дорогамъ Харьковскаго раіона; 2) затѣмъ будутъ рассмотрѣны тарифныя мѣропріятія съѣздовъ представителей дорогъ III-й группы; 3) будутъ изложены въ систематическомъ порядкѣ и критически оцѣнены отвѣты управленій и Правленій на вопросы программы о тарифахъ; 4) будетъ представленъ анализъ и характеристика тарифовъ и классификаціи каждой дороги. Харьков-

скаго раіона въ отдѣльности, съ цѣлью опредѣлить а) на сколько классовъ, какіе и съ какой ставкой, раздѣлены товары, в) въ какой связи находится это дѣленіе съ цѣнностью грузовъ, ихъ мѣноюю обрацаемостью и т. п., с) какое вліяніе производитъ высота и неуравнительность тарифовъ на обращеніе товаровъ, ихъ производство и вообще на народное хозяйство съ одной стороны и на доходность самой дороги съ другой, 5) будетъ представлено сравненіе въ указанныхъ выше отношеніяхъ всѣхъ трехъ дорогъ между собою, что-бы наглядно доказать совершенную произвольность и нераціональность тарифныхъ ставокъ на различныхъ дорогахъ, 6) будетъ разсмотрѣна высота и соразмѣрность различнаго рода дополнительныхъ сборовъ, что-бы убѣдиться, въ какой степени они увеличиваютъ обременительность тарифа—особенно при маломъ пробѣгѣ товаровъ и какое пагубное вліяніе они оказываютъ на мѣстное движеніе по линіи, 7) затѣмъ мы особенно разсмотримъ тарифы прямаго сообщенія, спеціальные и мѣстные, въ ихъ взаимномъ отношеніи и зависимости, — какъ по отношенію къ народному хозяйству, такъ и къ доходности желѣзной дороги. Приведемъ числовыя данныя, доказывающія значительно большую дешевизну тарифовъ для большей части отпускныхъ товаровъ, сравнительно съ тарифами товаровъ мѣстнаго производства и потребленія, 8) постараемся опредѣлить отношеніе высоты тарифа къ собственнымъ издержкамъ дороги и къ той величинѣ этихъ издержекъ, какая указывается въ отчетахъ самыхъ дорогъ, и значеніе высоты тѣхъ или другихъ тарифовъ для доходности самой дороги, 9) затѣмъ мы разсмотримъ заявленія о тарифахъ, доставленныя Высшей Коммиссіи и Подкоммиссіи, съ оцѣнкою ихъ основательности и значенія, и тѣхъ мѣръ, какія рекомендуются заявителями въ видахъ устраненія недостатковъ тарифнаго дѣла. Здѣсь же будутъ разсмотрѣны нѣкоторыя изъ объясненій Управленій и Правленій желѣзныхъ дорогъ по

поводу упомянутыхъ заявленій, и 10) въ заключеніе мы представимъ проэктъ тѣхъ мѣръ и реформъ, какія, по мнѣнію Подкомиссіи, необходимы для постановки этого дѣла въ большее соотвѣтствіе съ чрезвычайною важностью затрогиваемыхъ имъ интересовъ.

Примѣчаніе. Въ изложеніи доклада сдѣлано отступленіе отъ указаннаго здѣсь порядка послѣдовательности главъ; но составъ доклада остается безъ измѣненія.

Тарифная политика Правительства.

Кажется ни одинъ вопросъ желѣзно-дорожнаго дѣла не пользовался такимъ малымъ вниманіемъ со стороны законодательства и правительственныхъ органовъ, наблюдающихъ и направляющихъ дѣятельность желѣзныхъ дорогъ, какъ вопросъ о тарифѣ.

Причины этого явленія весьма многочисленны и разнообразны; одна изъ важнѣйшихъ, по видимому, заключалась въ томъ обстоятельстве, что правительство по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ, въ значительной степени руководилось принципомъ невмѣшательства въ ихъ дѣятельность. Къ этому присоединилось еще малое знакомство, особенно въ первое время, съ особенностями желѣзно-дорожнаго дѣла въ его отношеніи къ народному хозяйству. Съ другой стороны, подчиненіе желѣзныхъ дорогъ вѣдѣнію Министерства Путей Сообщенія,—учрежденія по преимуществу техническаго, повело къ тому, что почти все вниманіе Правительства и его органовъ по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ сосредоточилось на наблюденіи за технической стороною желѣзно-дорожнаго дѣла съ цѣлью обезпечить правильность и безопасность движенія по дорогамъ. Отношеніе же Министерства Финансовъ къ желѣзнодорожнымъ обществамъ почти исключительно ограничивалось заботами о снабженіи ихъ капита-

лами и веденіемъ счетовъ съ желѣзными дорогами по этой операціи. Изъ совокупности этихъ и многихъ другихъ обстоятельствъ произошло то, что для охраны интересовъ народнаго хозяйства и торговли, въ одномъ изъ самыхъ существенныхъ вопросовъ—въ установленіи провозной платы и въ условіяхъ перевозки не было принято соотвѣтствующихъ мѣръ со стороны Правительства.

Единственное, болѣе подробное опредѣленіе этого вопроса мы находимъ въ Уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденномъ въ 1857 г. Правительство, слѣдуя примѣру Франціи и другихъ Европейскихъ государствъ, установило максимумъ провозныхъ цѣнъ для пассажировъ и товаровъ и затѣмъ въ предѣлахъ этого максимума предоставило желѣзнымъ дорогамъ весьма значительную долю свободнаго распоряженія.

Разъ установивши такой максимумъ, наше законодательство и органы правительства болѣе почти не останавливались надъ этимъ вопросомъ и во всѣхъ послѣдующихъ концессіяхъ и уставахъ желѣзныхъ дорогъ говорится только, что тарифы не должны превышать максимумъ установленный для главнаго общества. Если были вводимы иногда въ концессіи нѣсколько болѣе подробныя опредѣленія, то они такъ не существенны и такъ мало имѣютъ отношенія къ желѣзнымъ дорогамъ Харьковскаго раіона, что не заслуживаютъ подробнаго разбора. Не смотря на усовершенствованіе желѣзно-дорожной техники, на огромное развитіе движенія по желѣзнымъ дорогамъ, на глубокое измѣненіе всего экономическаго строя нашей страны, до сихъ поръ считалось умѣстнымъ и возможнымъ оставить безъ измѣненія правила, установленныя почти четверть столѣтія назадъ.

Не смотря на то, что Харьковская Подкоммиссія имѣетъ дѣло съ тарифами дорогъ Харьковскаго раіона, она не можетъ обойтись безъ разсмотрѣнія этихъ единственныхъ утвержденныхъ законодательною властью правилъ о тарифѣ,

такъ какъ на нихъ ссылаются и уставы дорогъ Харьковскаго раіона.

Въ приложенномъ къ уставу 27-го Января 1857 года Положеніи объ основныхъ условіяхъ и въ § 12 мы находимъ слѣдующія опредѣленія по отношенію къ тарифу: «Высшая провозная для пассажировъ и товаровъ — плата, взиманіе коей дозволяется обществу, ограничивается слѣдующими предѣлами:

Съ пассажировъ съ каждаго и поверстно:

I класса	три (3) коп.
II —	двѣ съ четвертью ($2\frac{1}{4}$) коп.
III —	одна съ четвертью ($1\frac{1}{4}$) коп.

Для пассажировъ III класса, перевозимыхъ съ товарными поѣздами, тарифъ сей имѣеть быть пониженъ.

Со скота, поголовно и поверстно:

Съ быка, коровы, вола, лошади, лошака, и вообще рогатаго скота	три (3) коп.
Съ теленка, свиньи	одна (1) коп.
Съ барана, овцы, ягненка, козы. половина ($\frac{1}{2}$) коп.	

Съ товаровъ, попудно и поверстно:

1-го разряда: желѣзо, свинець въ дѣлѣ, мѣдь, чугунное литье, другіе металлы, обработанные и необработанные, уксусъ, вина, горячіе напитки, масло, сало, хлопчатая бумага, шерстяныя издѣлія, дерево столярное, красильное и вообще привозное, крапъ, сахаръ, кофе, чай, москательные и колониальные товары, пряности, мануфактурныя издѣлія, устрицы, свѣжая рыба, предметы книжной торговли, перья и пухъ, рыбій клей, фарфоръ и фаянсъ, растенія, фрукты, хмѣль, мебель, музыкальные инструменты, мѣха, зеркала, зеркальныя стекла, табакъ, свѣчи, оружіе, матеріи, кожевенныя товары, кожи, стеаринъ, — одна двѣнадцатая ($\frac{1}{12}$) коп.

2-го Разряда: руды, коксъ, древесный уголь, жерди, доски, пластины, строевой лѣсъ, мраморъ въ кускахъ; тесовой камень, горная смола, аспидъ, чугунъ не въ дѣлѣ,

жельзо полосовое и листовое, свинець въ слиткахъ, пенька, ленъ, соленая рыба и мясо—одна восемнадцатая ($\frac{1}{18}$) коп.

3-го Разряда: хлѣбъ зерновой всякій, мука, соль, известь, гипсъ, дрова, известковый и гипсовый камень, бутовый и булыжный камень, песокъ, глина, черепица, кирпичъ, мостовой камень, и подобные строительные матеріалы, каменный уголь, рухлякъ, зола, наземъ и туки,—одна двадцать четвертая ($\frac{1}{24}$) коп.

При перевозкѣ товаровъ съ малою скоростью, вышеозначенный тарифъ понижается: десятью процентами на разстояніи болѣе двухъ сотъ и до пяти сотъ верстъ; пятнадцатью процентами на разстояніи болѣе пяти сотъ и до тысячи верстъ, и двадцатью процентами на всякое разстояніе свыше тысячи верстъ.

Затѣмъ въ Положеніи опредѣляется тарифъ: на экипажи, на багажъ, на товары, перевозимые большою скоростью, и далѣе говорится: «жизненные припасы и вообще товары, предметы и животные, не означенные въ предыдущемъ тарифѣ, подлежатъ взиманію платы по тому разряду, къ которому они по роду своему ближе подходятъ».

Обществу предоставлено представить на утвержденіе Правительства особый тарифъ: 1-й на перевозку пачекъ малыхъ тюковъ и мелкихъ предметовъ, вѣсомъ менѣе 3-хъ пудовъ и 2-й на перевозку золота и серебра, драгоценныхъ камней и другихъ цѣнныхъ предметовъ.

Расходы побочные, неупомянутые въ тарифѣ (нагрузка, выгрузка, храненіе и пр.) будутъ взимаемы сверхъ опредѣленной за провозъ платы. «Вышеустановленный тарифъ указываетъ предѣлъ, который, безъ особаго на то разрѣшенія Правительства, Общество ни въ какомъ случаѣ превзойти не можетъ, но ему предоставляется понижать по усмотрѣнію своему тарифныя платы» и т. д.

«Тарифъ, единожды пониженный, можетъ быть снова возвышенъ въ границахъ установленнаго предѣла, но не

прежде, какъ черезъ три мѣсяца послѣ пониженія, и по предварительной за мѣсяць публикаціи о такомъ возвышеніи тарифа.

Въ случаѣ, если бы Общество сдѣлало кому либо изъ отправителей или подрядчиковъ транспортовъ уступку въ тарифѣ, на особыхъ условіяхъ, то оно обязано предоставить такую же уступку всѣмъ прочимъ отправителямъ и подрядчикамъ, которые примутъ тѣ самыя условія, такъ чтобы, ни въ какомъ случаѣ, не было личного исключительнаго преимущества.

По § 13 Военные и флотскіе чины платятъ только четвертую часть предѣльнаго тарифа; за лошадѣй же, обозъ, артиллерію и проч. военныя принадлежности взимается половина предѣльной платы. Почтовая же корреспонденція (по § 14) перевозится бесплатно на условіяхъ, подробно изложенныхъ въ Положеніи.

Какъ мы уже сказали, эти правила повторяются безъ значительныхъ измѣненій и въ послѣдующихъ концессіяхъ. Такъ въ уставѣ Риго-Динабургской дороги, утвержденномъ въ 1858 году (въ § 49), говорится о высшихъ тарифныхъ цѣнахъ, устанавливаемыхъ по представленію Общества съ утвержденія Главнаго Управленія Путей Сообщенія «но ни какъ не выше цѣнъ, установленныхъ для первой сѣти желѣзныхъ дорогъ русскихъ». Тоже самое повторяется въ утвержденномъ въ томъ же году уставѣ Волжско-Донской желѣзной дороги и почти во всѣхъ послѣдующихъ уставахъ.

Обращаясь затѣмъ къ тѣмъ мѣстамъ уставовъ дорогъ Харьковскаго раіона, которыя относятся къ вопросу о тарифѣ, мы находимъ слѣдующее: Концессія на Курско-Кіевскую желѣзную дорогу, утвержденная 24 Декабря 1866 года (въ § 43) гласитъ такъ:

«Предѣльный тарифъ платы за провозъ пассажировъ и грузовъ по Курско-Кіевской дорогѣ можетъ быть отъ

времени до времени измѣняемъ, по усмотрѣнію Общества, но не иначе, какъ съ утвержденія Министра Путей Сообщенія. Тарифъ сей ни въ какомъ случаѣ не долженъ превышать предѣльнаго тарифа, нынѣ определеннаго въ уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ».

По § 44 плата за перевозку войскъ и войсковыхъ кладей и арестантовъ уменьшена на 70%, противъ общаго тарифа.

Въ первомъ уставѣ Харьковско-Николаевской желѣзной дороги, утвержденнымъ 26 Ноября 1871 г., о тарифахъ говорится въ § 32 слѣдующее:

«Наибольшій предѣлъ платы въ тарифѣ (maximum) не долженъ ни въ какомъ случаѣ, превышать платы, принятой въ уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ».

«Обществу предоставляется понижать тарифы; но всякое возвышеніе провозной платы, хотя бы и въ предѣлахъ, предоставленныхъ уставомъ, можетъ быть сдѣлано не иначе, какъ съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія».

Когда чистый доходъ по акціямъ достигнетъ 15% съ ихъ нормальной цѣны, то Правительство предоставляетъ себѣ право требовать отъ общества пониженія провозной по дорогамъ платы, преимущественно на предметы народнаго продовольствія и сельскаго хозяйства.

Долженъ быть установленъ (для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ) спеціальный тарифъ (на тѣхъ основаніяхъ, какъ и общій тарифъ) для минеральнаго топлива и соли, но чтобы не превышалъ — для минеральнаго топлива и удобрительныхъ туковъ $\frac{1}{65}$, для соли $\frac{1}{45}$. Расходы накладные (подвозка, нагрузка, выгрузка и проч.) взимаются въ размѣрѣ, утвержденномъ Правительствомъ. Военные чины, военныя тяжести и припасы, и арестанты перевозятся со скидкою 75% съ общаго тарифа.

Въ послѣднемъ Уставѣ Общества Харьковско-Николаевской желѣзной дороги, утвержденномъ 26-го Марта 1876 года, къ тарифному дѣлу относятся §§ 12—18, въ которыхъ повторяются тѣ же самыя опредѣленія, но въ этомъ Уставѣ находятся существенныя дополненія, а именно въ § 13. «По истеченіи первыхъ пяти лѣтъ эксплуатаціи, а затѣмъ чрезъ каждое послѣдующее пятилѣтіе, Правительство, если признаетъ нужнымъ, подвергаетъ пересмотру тарифную плату и устанавливаетъ, буде окажется надобность, новый высшій предѣлъ сей платы, соотвѣтственно измѣнившимся обстоятельствамъ. О такомъ измѣненіи Министръ Путей Сообщенія, по предварительномъ соглашеніи съ Министромъ Финансовъ, испрашиваетъ Высочайшее разрѣшеніе чрезъ Комитетъ Министровъ.

Но пониженіе тарифа на тотъ или другой грузъ можетъ быть сдѣлано въ такомъ только случаѣ, если пониженіе одновременно будетъ сдѣлано, относительно того же груза, по соприкасающимся дорогамъ, которыя принимаютъ отъ Харьковско-Николаевской дороги, или передаютъ ей означенный грузъ.

Это правило относится также къ измѣненію высшаго предѣла платы, опредѣленной ниже въ §§ 15, 16 и 20, за перевозку минеральнаго топлива, соли, удобрительныхъ туковъ и скота, и за экстренные поѣзды.

§ 14. «Когда прибыль достигнетъ 15% съ нарицательнаго акціонернаго капитала, то Общество обязано произвести соотвѣтствующее пониженіе провозной платы, преимущественно на предметы народнаго продовольствія и сельскаго хозяйства».

§ 15. Провозная плата съ пуда минеральнаго топлива, желѣзной руды и удобрительныхъ туковъ, не должна превышать на всѣхъ участкахъ дороги $\frac{1}{65}$ коп. за версту, а съ пуда рельсовъ и соли $\frac{1}{45}$ коп.»

§ 16. «При перевозкѣ скота Общество обязано подчи-

ниться правиламъ, какія на сей предметъ будутъ установлены Правительствомъ, въ значеніи общей мѣры для желѣзныхъ дорогъ».

Переходя къ послѣдней дорогѣ Харьковскаго раіона, мы должны только упомянуть, что Уставъ Общества Либаво-Роменской желѣзной дороги, утвержденный 20-го Мая 1877 г., представляетъ по отношенію къ тарифу должное повтореніе тѣхъ положеній, какія находятся въ Уставѣ Харьково-Николаевской желѣзной дороги, за исключеніемъ § 19, гласящаго такъ: «Общество обязано подчиниться при перевозкѣ рельсовъ той уменьшенной противъ общаго тарифа платѣ, которая будетъ установлена на сей предметъ, по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ». По уставу же Общества Харьково-Николаевской желѣзной дороги, какъ мы видѣли, на рельсы, какъ и на соль, былъ установленъ тарифъ въ $\frac{1}{45}$ (§ 15).

Что же касается до дальнѣйшей дѣятельности Министерства Путей Сообщенія, или вообще Правительственныхъ учрежденій и органовъ по отношенію къ тарифному вопросу, то слѣдуетъ замѣтить, что по этому предмету не встрѣчается ни какихъ распоряженій, за исключеніемъ тѣхъ, которыя имѣютъ предметомъ тарифъ на каменный уголь.

«Въ сборникѣ Министерскихъ постановленій и распоряженій по Министерству Путей Сообщенія нѣтъ ни одного циркуляра, спеціально посвященнаго тарифу, за исключеніемъ опять таки тарифа на каменный уголь».

Констатируя тотъ фактъ, что встрѣчаются тарифы и классификація, утвержденныя Министромъ Путей Сообщенія, Подкоммиссія не можетъ изъ этого факта вывести никакого заключенія ни о самомъ свойствѣ отношенія Министерства Путей Сообщенія къ тарифному дѣлу, ни о томъ, какого рода основаніями руководилось Министерство при утвержденіи представленныхъ дорогами тарифовъ.

Изъ вышесказаннаго слѣдуетъ, что чрезвычайно важ-

ный предметъ, глубоко и всесторонне вліяющій на народное хозяйство, былъ совершенно оставленъ безъ вниманія, какъ правительственными органами, контролирующими и руководящими желѣзно-дорожное дѣло, такъ и самую законодательную власть. Надлежитъ, поэтому, по возможности вознаградить потерянное и обратить при предстоящей реформѣ желѣзно-дорожнаго дѣла особенное вниманіе на тарифный вопросъ.

Дѣятельность сѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ III-й группы въ тарифномъ дѣлѣ.

Завѣдываніе тарифнымъ дѣломъ находится въ рукахъ Правленій желѣзныхъ дорогъ, которыя устанавливають ту или другую классификацію и номенклатуру товаровъ, руководствуясь, какъ можно предполагать, стремленіемъ увеличить доходность своихъ дорогъ. Но съ тѣхъ поръ, какъ съ развитіемъ желѣзнодорожной сѣти, съ установленіемъ прямого сообщенія, цѣлая масса товаровъ, съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе увеличивающаяся, проходитъ въ прямомъ сообщеніи чрезъ нѣсколько дорогъ, желѣзнодорожныя Правленія должны были неминуемо заняться тарифными вопросами съ болѣе общей стороны, на сѣздахъ группъ и на общемъ желѣзнодорожномъ сѣздѣ. Правда, что Правленія, продолжая смотрѣть на тарифный вопросъ, какъ на исключительно внутреннее дѣло каждой дороги, постарались по возможности ограничить самыми тѣсными предѣлами вмѣшательство сѣзда Общаго и сѣзда группъ въ это дѣло, но логика событій и развитіе прямого сообщенія, и столкнове- ніе интересовъ при конкуренціи принудило ихъ волей-не волей подвергать и тарифные вопросы общему разсмотрѣнію.

Поэтому Подкоммисія считала необходимымъ разсмотрѣть въ этомъ докладѣ дѣятельность съѣздовъ по тарифному дѣлу. Подкоммисія не будетъ говорить о дѣятельности общаго съѣзда по тарифному дѣлу, такъ какъ этотъ предметъ разсмотрѣнъ въ Трудахъ высшей Коммиссіи т. IV ч. I. Затѣмъ она ограничилась разсмотрѣніемъ протоколовъ только съѣзда III группы, такъ какъ всѣ дороги Харьковскаго раіона принадлежатъ къ III группѣ и только одна изъ нихъ, Либаво-Роменская дорога, по нѣкоторымъ сообщеніямъ принадлежитъ къ другимъ группамъ. Рѣшенія съѣздовъ другихъ группъ приводятся здѣсь иногда только для сравненія съ подобными же рѣшеніями съѣзда III группы.

Отношеніе съѣзда III группы къ тарифному вопросу опредѣляется конвенціею (изд. 1878 г.) слѣдующимъ образомъ: въ отдѣлѣ I § 7 при исчисленіи дѣлъ, подлежащихъ разсмотрѣнію, говорится въ пунктѣ в), что на съѣздѣ разсматриваются «разныя предположенія по измѣненію на договаривающихся дорогахъ порядковъ эксплуатаціи, товарнаго и пассажирскаго движенія, равно и правилъ перевозки и тарифа». Но затѣмъ прибавлено слѣдующее: вообще разсмотрѣнію съѣзда должны подлежать вопросы, относящіеся до дорогъ, между собою соглашающихся, и не затрагивающіе распоряженій, касающихся внутренняго порядка каждой отдѣльной дороги, если на установленіе онаго данная дорога не обязалась предъ прочими дорогами группы». Въ § 9 говорится, что неприбытіе представителя какой либо дороги означаетъ согласіе таковой на всѣ рѣшенія съѣзда, *за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда возбуждается вопросъ о тарифѣ*. Въ этомъ случаѣ при отсутствіи представителя дороги обсужденіе откладывается до слѣдующаго съѣзда. Потомъ: «дорога, желающая возбудить на съѣздѣ тарифныя и другіе вопросы сообщаетъ объ этомъ Предсѣдателю съѣзда — съ такимъ расчетомъ, чтобы послѣдній имѣлъ возможность за двѣ недѣли до открытія засѣданія предстоящаго

съѣзда, составить и разослать всѣмъ дорогамъ группы полную программу занятій онаго». Наконецъ въ § 10 говорится слѣдующее: «рѣшенія съѣзда считаются обязательными для всѣхъ дорогъ группы, когда по извѣстному вопросу состоялось *единогласное постановленіе*, имѣютъ силу въ теченіи срока, на который они были постановлены, или до отмѣны ихъ на слѣдующихъ съѣздахъ».

Изъ приведенныхъ положеній явствуетъ, что съѣзды, крайне ограниченные въ своей компетенціи вообще, еще болѣе ограничены по отношенію къ тарифному вопросу. Но тѣмъ непонятнѣе, поэтому, кажется послѣдній раздѣлъ 7 §, въ которомъ говорится, что Предсѣдатель съѣзда въ промежуткахъ между съѣздами имѣетъ право входить въ сношенія съ подлежащими дорогами и способствовать скорѣйшему установленію извѣстныхъ тарифовъ, — но, впрочемъ, прибавлено, «на сколько признаетъ для себя это возможнымъ». Такое широкое право предоставлено Предсѣдателю съѣзда по тарифу, противорѣчитъ, по видимому, не только воззрѣнію желѣзныхъ дорогъ на тарифные вопросы, какъ на внутреннее дѣло, но и не гармонируетъ съ другими «правами». Предсѣдателя, большею частью канцелярскаго характера. Такъ, на примѣръ, по тому же § предсѣдателю предоставляется относительно удовлетворенія претензій право, подробно опредѣляемое въ § 89 конвенціи, удовлетворять претензіи, не превышающія суммы *300 руб.*, но за исключеніемъ претензій о переборахъ, безъ сношенія съ дорогами по собственному усмотрѣнію за счетъ подлежащихъ дорогъ изъ особаго фонда, который образуется взносами отъ каждой изъ дорогъ группы *по одному рублю съ версты*.

Обращаемся къ разсмотрѣнію тѣхъ статей изъ протоколовъ съѣздовъ, которыя относятся къ тарифамъ, дополнительнымъ сборамъ и къ правиламъ о переборахъ въ ихъ общемъ видѣ. Въ распоряженіе Подкомиссіи присланы протоколы слѣдующихъ съѣздовъ Ш-й группы — 6-го и отъ 11-го

до 19-го включительно. Въ *приложеніи № II* помѣщено извлеченіе всѣхъ рѣшеній означенныхъ сѣздовъ по указаннымъ вопросамъ, занумерованныхъ въ послѣдовательномъ порядкѣ. Здѣсь же мы представляемъ только общую характеристику этихъ рѣшеній. Прежде всего слѣдуетъ заявить, что, къ сожалѣнію, въ протоколахъ почти нигдѣ не указаны мотивы тѣхъ или другихъ рѣшеній, не смотря на то, что многія рѣшенія заключаютъ отказъ на тѣ или другія представленія, или просьбы частныхъ лицъ и общественныхъ учрежденій. Одно несомнѣнно можно вывести изъ разсмотрѣнія этихъ рѣшеній, — это именно — увѣренность въ твердости и постоянствѣ убѣжденія сѣзда, что тарифные вопросы составляютъ исключительно внутреннее дѣло желѣзныхъ дорогъ. Приведемъ нѣкоторыя болѣе характеристичныя рѣшенія сѣздовъ № 35. На заявленіе Курской Губернской Земской Управы относительно установленія дорогами однообразнаго тарифа на хлѣбные грузы, идущіе изъ предѣловъ Курской губерніи въ Кенигсбергъ, положено было просить Предсѣдателя заявленіе это сообщить заинтересованнымъ дорогамъ. Такое рѣшеніе можетъ быть объяснено еще тѣмъ обстоятельствамъ, что вопросъ этотъ относится и къ дорогамъ, не входящимъ въ III группу, но въ другомъ вопросѣ (№ 37) о пониженіи тарифа, сѣздъ такъ мотивируетъ свой отказъ: «признавъ невозможнымъ установить одинаковый тарифъ на земляныя краски по всѣмъ дорогамъ группы, оставить этотъ вопросъ безъ послѣдствій». Определеннѣе выражается сѣздъ (въ № 38) по вопросу о пониженіи тарифа на картонъ: онъ признаетъ этотъ вопросъ касающимся каждой отдѣльной дороги и *обсужденію сѣзда не подлежащимъ*. Въ этомъ рѣшеніи сѣздъ не основывался на томъ, что не всѣ представители дорогъ присутствовали, а по принципу призналъ этотъ вопросъ, не входящимъ въ свою компетенцію. Подобное же рѣшеніе и по той же самой причинѣ принято и въ другихъ случаяхъ (№ 42 и 43). Характерно

также рѣшеніе съѣзда (№ 39) по вопросу о привлеченіи къ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, посредствомъ пониженія тарифовъ въ такіе мѣсяцы, когда перевозка ихъ нынѣ бываетъ болѣе слабою: вмѣсто того, чтобъ заняться обсужденіемъ этого, дѣйствительно важнаго вопроса, изыскать для этого средства, съѣздъ нашелъ болѣе для себя удобнымъ просить Предсѣдателя снестись съ Техническо-Инспекторскимъ Комитетомъ о сообщеніи данныхъ, съ помощію которыхъ настоящій вопросъ могъ быть разрѣшенъ въ интересахъ, какъ товарохозяевъ, такъ и общихъ желѣзныхъ дорогъ. Вообще съѣздъ даже на тѣ немногія заявленія и просьбы представителей различныхъ отраслей отечественной промышленности о пониженіи тарифовъ, которыя были передаваемы на его обсужденія, отвѣчаетъ большею частью отказомъ. Также точно онъ отклонилъ заявленія Харьково-Николаевской желѣзной дорогъ о перевозкѣ пива въ собственныхъ вагонахъ Общества «Новая Баварія». Онъ просто на-просто отклонилъ безъ всякихъ мотивовъ это предложеніе, также какъ и предложеніе о введеніи однообразнаго по всѣмъ дорогамъ группы тарифа на пиво. Между тѣмъ это предложеніе во всякомъ случаѣ заслуживало внимательнаго разсмотрѣнія, особенно въ виду заявленія самихъ желѣзныхъ дорогъ о недостаточности ихъ собственнаго подвижнаго состава.

Самая значительная часть рѣшеній съѣзда относится къ правиламъ о переборахъ и къ платѣ за нагрузку и выгрузку. Приведемъ относящіяся сюда рѣшенія. О порядкѣ возвращенія переборовъ (въ № 13), рѣшено: при требованіи переборовъ *«обязательно для товарохозяевъ представлять подлинныя расчетныя листы, дабы гарантировать дороги отъ вторичныхъ требованій перебора»*. Изъ главы о заявленіяхъ можно видѣть, что товароотправители считаютъ для себя крайне обременительнымъ это правило, а между тѣмъ оно введено по мотивамъ, не заслуживающимъ уваженія, такъ какъ обезпеченіе дорогъ отъ вторичнаго требо-

ванія переборовъ, весьма мало вѣроятнаго, можетъ быть достигнуто другими средствами. Возбужденный на 13 съѣздѣ вопросъ о порядкѣ храненія и выдачи переборовъ и проч. былъ отложенъ до слѣдующаго съѣзда. По поводу заявленія г. Штерна № 18 о необходимости публиковать въ газетахъ о переборахъ, не смотря на согласіе на это трехъ дорогъ вслѣдствіе заявленія представителя Харьково-Николаевской дороги, что окончательное рѣшеніе сего вопроса обусловливается утвержденіемъ правленія Общества, съѣздъ, повидимому, не принялъ никакого рѣшенія. Но за то по вопросу о порядкѣ заявленія претензій о переборахъ (№ 22) положено § 91 Конвенціи дополнить слѣдующимъ образомъ: «Въ заявленіяхъ своихъ о переборахъ товарополучатели *обязаны* обозначать: а) въ пользу какой именно дороги и въ какой суммѣ сдѣланъ переборъ и б) на какомъ основаніи они считаютъ полученную съ нихъ плату неправильною. Заявленія, неудовлетворяющія этимъ требованіямъ, *не принимаются*». Этимъ рѣшеніемъ съѣздъ почти совершенно фактически уничтожилъ или, по крайней мѣрѣ, до крайности ограничилъ законное право товаротправителей на полученіе переборовъ. Если принять во вниманіе, что и теперь, а тѣмъ болѣе во время рѣшенія съѣзда въ 1875 года, дорогами часто выдаются квитанціи, въ которыхъ не приводится подробный расчетъ провозной платы для каждой дороги, и съ другой стороны, не возможность для частнаго лица знать точно тарифы различныхъ дорогъ, болшею частью недоступные для публики, то сдѣлается очевиднымъ, что не принятіе заявленій, неудовлетворяющихъ вышесказаннымъ требованіямъ съѣзда, отнимаетъ у товаротправителей почти всякую возможность дѣлать заявленія о переборахъ. Съ точки зрѣнія практическаго веденія дѣлъ, съѣздъ не имѣлъ никакихъ мотивовъ устанавливать такое правило, не говоря уже о томъ, что онъ не имѣлъ на это никакого права. Нельзя было ожидать, что явится множество ни на чемъ не осно-

ванныхъ заявленій о возвратѣ переборовъ и нельзя требовать, чтобы товароотправители исполняли дѣло, которое лежитъ прямо на обязанности желѣзно-дорожныхъ Обществъ, — а именно, дѣло опредѣленія размѣра и вида переборовъ. Должно быть у самаго съѣзда явилось нѣкоторое сомнѣніе въ правильности и законности этого правила, потому что въ томъ же самомъ засѣданіи (№ 24), Съездъ въ виду «крайней необходимости ходатайствовать объ законодательномъ утвержденіи тарифовъ и условій перевозки желѣзныхъ дорогъ» положилъ просить Предсѣдателя войти съ ходатайствомъ въ Министерство Путей Сообщенія объ утвержденіи законодательнымъ порядкомъ тарифовъ и условій перевозки по желѣзнымъ дорогамъ пассажировъ, багажа и товаровъ». И въ самомъ дѣлѣ нужно крайне удивляться, какимъ образомъ могло случиться, что группѣ заинтересованныхъ промышленниковъ была дана законодательная власть устанавливать безконтрольно обязательныя правила, клонящіяся несомнѣнно ко вреду и стѣсненію всѣхъ лицъ, имѣющихъ съ ними дѣло. Отрицательное отношеніе Министерства Путей Сообщенія къ этимъ правиламъ, ихъ не утвержденіе нисколько не помѣшало желѣзнодорожнымъ дѣятелямъ примѣнять ихъ на дѣлѣ и не давало возможности товароотправителямъ уклоняться отъ подчиненія этимъ произвольнымъ правиламъ. Затѣмъ съездъ (№ 31) рѣшилъ не взыскивать платы за храненіе въ теченіи *2-хъ мѣсяцевъ* со дня прибытія товаровъ остающихся на станціи до разрѣшенія претензій или споровъ — срокъ тоже произвольно и безъ всякаго указанія мотивовъ принятый.

Наконецъ, въ вопросѣ о переборахъ (№ 36), существенно долженствующемъ относиться до предметовъ вѣдомства съѣзда, по поводу предложенія Ландварово-Роменской дороги о допущеніи уплаты переборовъ отправителямъ дорогами промежуточными и конечными, чрезъ посредство дорогъ отправленія, съездъ положилъ: «предоставить Ланд-

варово-Роменской желѣзной дорогѣ войти по сему вопросу въ непосредственное сношеніе съ Правленіемъ Общества Московско-Курской желѣзной дороги, такъ какъ только эта послѣдняя отказывается отъ уплаты переборовъ вышеуказаннымъ порядкомъ». Такимъ образомъ съѣздъ показалъ свою неохоту или свое безсиліе рѣшить вопросъ, прямо относящійся къ его обязанности по прямому сообщенію, въ смыслѣ, нѣсколько благопріятномъ для товаротправителей. Наконецъ, съѣздъ занялся (№ 47) крайне не отложнымъ вопросомъ о сводѣ спеціальныхъ тарифовъ для прямого сообщенія, существующихъ на дорогахъ III группы; признавъ пользу составленія свода, съѣздъ положилъ, что дороги должны доставить Предсѣдателю къ 1-му Февраля 1879 года всѣ соглашенные между ними и вообще существующіе у нихъ для прямого сообщенія спеціальныя тарифы; затѣмъ сводъ этотъ долженъ измѣняться по мѣрѣ измѣненія существующихъ спеціальныхъ тарифовъ и установленія таковыхъ вновь, на основаніи сообщеній о томъ подлежащихъ дорогъ. Послѣдовалъ ли какой нибудь практической результатъ изъ этого рѣшенія, подкомисіи неизвѣстно: ей не присланъ этотъ сводъ и, при своихъ объѣздахъ, она не находила ничего подобнаго ни на одной изъ дорогъ. Между тѣмъ составленіе такого свода на дорогахъ II группы показываетъ, что это дѣло удобоисполнимое, а въ полезности его убѣждаетъ и самъ съѣздъ. Этими рѣшеніями исчерпывается вся дѣятельность съѣзда, во время указанныхъ выше засѣданій по тарифному вопросу. Къ этому слѣдуетъ еще прибавить немногочисленныя рѣшенія относительно установленія или пониженія тарифовъ на нѣкоторыя предметы (каменный уголь, антрацитъ и коксъ, скоть, сырыя русскія произведенія, хлорная известь, Кавказскія минеральныя воды, спиртъ идущій за границу, спиртъ въ двухъярусной нагрузкѣ, англійскіе сухари, мраморный песокъ, хлопокъ, бараны, вассергласъ, земляныя

краски, свѣжіе фрукты, крымское вино, табакъ листовой, сахаръ-рафинадъ и картины въ рамахъ). Другія распоряженія относятся къ внутреннимъ распорядамъ дорогъ—къ установленію числа разсылаемыхъ на дороги тарифовъ.

По вопросу о сборахъ за нагрузку и выгрузку состоялось слѣдующее рѣшеніе: (№ 1) Допустить нагрузку антрацита и кокса самими отправителями, плату за нагрузку кокса и антрацита взимать по всѣмъ дорогамъ какъ и за каменный уголь— по 2 руб. 50 коп. за вагонъ; (№ 6) Занести въ конвенцію соглашенія между двумя дорогами о пониженіи платы за нагрузку и выгрузку лѣсныхъ матеріаловъ до 1 коп. съ пуда. (№ 32). Ввести въ конвенцію заявленія одной дороги о соглашеніи ея взимать за нагрузку и выгрузку лѣсныхъ матеріаловъ по 1 коп. съ пуда (№ 48); Съѣздъ призналъ также удобнымъ установить сборъ за нагрузку и выгрузку кладь, поименованной въ пунктѣ а, § 48 конвенціи, одинаковые для всѣхъ дорогъ группы въ размѣрѣ $1\frac{1}{2}$ коп. съ пуда. За перегрузку же товаровъ на тѣхъ передаточныхъ станціяхъ, гдѣ таковая установлена, назначить, сверхъ указаннаго выше $1\frac{1}{2}$ к. сбора, еще по $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда. Затѣмъ при переходѣ груза съ одной группы на другую, въ пунктахъ такового перехода, сбора за перевозку, по мнѣнію съѣзда, взимаемо быть не должно и, наконецъ, (№ 54) съѣздъ положилъ допустить нагрузку и выгрузку отправителями алебастра, не сказавши ничего о камнѣ и кирпичѣ, о чемъ также было ими просимо; что же касается предложенія о пониженіи тарифовъ на эти предметы, то съѣздъ призналъ таковое касающимся каждой изъ дорогъ въ отдѣльности. Если къ этимъ рѣшеніямъ прибавимъ рѣшеніе (№ 34) о преміи застрахованія цѣнныхъ предметовъ, то этимъ будетъ исчерпана вся дѣятельность съѣзда по вопросу о дополнительныхъ сборахъ. Остается еще только указать на одно рѣшеніе по вопросу о способѣ снабженія желѣзныхъ дорогъ тарифами для про-

дажи публикѣ, по которому съѣздъ положилъ: «Завести такой же порядокъ, какъ на дорогахъ II группы, именно: на станціяхъ вывѣшиваются объявленія, что желающія пріобрѣсти тарифы могутъ получать ихъ отъ Управленія дороги чрезъ 2 недѣли, по подачѣ Начальнику какой либо станціи письменнаго заявленія о томъ и по уплатѣ стоимости требуемыхъ тарифовъ, — чрезъ начальника той же станціи, которая будетъ заявлена самимъ отправителемъ».

Таковы рѣшенія 10-ти съѣздовъ по тарифному дѣлу; онѣ приведены здѣсь не ради ихъ внутренняго значенія или мотивовъ, въ нихъ высказанныхъ, а для большаго выясненія того факта, что представители желѣзно-дорожныхъ обществъ руководились мотивами, которые или не могли быть высказаны, или не представлялись имъ самимъ достаточно ясными. Съѣздъ ни разу не сталъ на высоту, если не пониманія, то крайней мѣрѣ, признанія существованія какихъ бы то нибыло общихъ интересовъ народнаго хозяйства, кромѣ интересовъ желѣзнодорожныхъ предпріятій.

Отвѣты управленій желѣзныхъ дорогъ Харьковскаго раіона на вопросы о тарифахъ.

Отвѣты Управленій, къ сожалѣнію, даютъ весьма мало данныхъ для разьясненія этого важнаго вопроса. Большая часть этихъ отвѣтовъ состоитъ только изъ справочныхъ указаній на существующіе тарифы и условія перевозки, что, до извѣстной степени, оправдывается самимъ содержаниемъ поставленныхъ програмою вопросовъ. И только въ немногихъ отвѣтахъ Управленія входятъ въ нѣкоторыя разьясненія по этому дѣлу, не всегда, впрочемъ, представляя удовлетворительные и обстоятельные отвѣты на поставленные Высшею Коммиссіею вопросы. На самые существенные

вопросы Управленія не дали отвѣтовъ, указывая на то, что тарифнымъ дѣломъ завѣдываютъ Правленія, къ которымъ или рекомендовали Подкомиссіи обратиться за разъясненіями или обращались сами обѣщая Подкомиссіи выслать отвѣты Правленій по полученіи ихъ. Подкомиссія, не будучи, по ея мнѣнію, поставлена Высшею Коммиссіею въ непосредственныя отношенія къ Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ, не считала удобнымъ входить по этому предмету въ переписку съ Правленіями, тѣмъ болѣе, что не могла быть увѣрена въ томъ, что эти отвѣты могли бы много послужить къ разъясненію вопросовъ о тарифахъ. Такимъ образомъ Подкомиссіи пришлось ограничиться тѣми немногими свѣдѣніями, которыя доставлены Управленіями дорогъ и обратиться къ самостоятельнымъ изслѣдованіямъ для разъясненія этого дѣла.

Приступаемъ къ разсмотрѣнію этихъ отвѣтовъ въ послѣдовательномъ порядкѣ вопросовъ, не останавливаясь надъ разборомъ такихъ отвѣтовъ, которыя заключаютъ только фактическія указанія, подтвержденные ссылками на обнародованные тарифы. Мы будемъ приводить вмѣстѣ отвѣты Управленій всѣхъ 3-хъ желѣзныхъ дорогъ Харьковскаго раіона по важнѣйшимъ изъ этихъ вопросовъ.

Уже въ 1-мъ вопросѣ (чисто фактическомъ) заключалось одно положеніе, на которое затруднились отвѣтить Управленія. На вопросъ: «выполняются ли всегда въ точности опредѣленные тарифы» только одно Управленіе (Либаво-Роменской желѣзной дороги) отвѣтило, что иногда неправильно примѣняется тарифъ по ошибкѣ агентовъ дороги. Управленія другихъ двухъ дорогъ прошли молчаніемъ этотъ вопросъ.

Насущественный вопросъ (3) о классификаціи и о томъ по какимъ соображеніямъ товары причисляются къ тому или другому классу и принимается ли при этомъ во вниманіе цѣнность товаровъ, Управленіе Харьковско-Николаевской

желѣзной дороги отвѣчаетъ, что основаніемъ служить предѣльный тарифъ Главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ; Управленія же Курско-Кіевской и Либаво-Роменской желѣзныхъ дорогъ совсѣмъ ничего не отвѣтили, на томъ основаніи, что тарифъ и классификація товаровъ устанавливаются Правленіями.

По вопросу (5) о причинахъ измѣненій тарифовъ и о способахъ констатированія слѣдствій этихъ измѣненій, два Управленія (Курско-Кіевской и Либаво-Роменской желѣзныхъ дорогъ) не отвѣтили по прежде указанной причинѣ; — Харьковско-Николаевское Управленіе отвѣтило, что измѣненіе (т. е. пониженіе) дѣлается только тогда, когда надѣются привлечь грузъ на дорогу и еще въ томъ случаѣ, когда отъ одного лица или фирмы поступаетъ значительное количество груза. Результатомъ такого пониженія бываетъ большій сборъ, чѣмъ при опредѣленномъ тарифѣ.

Отвѣтъ этотъ имѣетъ въ виду особенно развившіеся на Харьковско-Николаевской желѣзной дорогѣ примѣненіе тарифовъ договорныхъ и рефакцій.

Изъ приложенной ниже (прил. III) таблицы измѣненій тарифовъ Харьковско-Николаевской желѣзной дорогѣ въ продолженіи около 3-хъ лѣтъ и изъ отвѣтовъ Управленія той же дороги (стр. 294) мы видимъ, что по договору съ Кременчугскимъ Комерческимъ банкомъ (договору, который къ сожалѣнію не былъ доставленъ Подкоммисіи, не смотря на не однократные просьбы ея объ этомъ) Правленіе Харьковско-Николаевской желѣзной дороги при обязательствѣ доставленія груза въ извѣстномъ количествѣ и въ извѣстные сроки, дѣлаетъ сбавку съ общей провозной платы, отъ 5% до 8%. Такія условія, продолжаетъ Управленіе въ своемъ отвѣтѣ на вопросъ 13, до сихъ поръ не публиковались, но имѣли мѣсто и для другихъ отправителей. Сверхъ того начиная съ 1878 года, Правленіе весьма охотно дѣлаетъ

пониженія для отправителей, дающихъ обратные грузы отъ Николаева. Многія пониженія сдѣланы спеціально для единственнаго только отправителя (Г. Фришена) или для грузовъ одного Пароходнаго Общества (прил. III, № 8-й и 14-й за 78-й г. и 2, 14 и 19 за 79-й г.) Не входя въ этомъ мѣстѣ въ разсмотрѣніе справедливости, цѣлесообразности и правильности дѣйствій Правленія Харьковско-Николаевской желѣзной дороги мы только ограничиваемся константированіемъ факта. На другихъ дорогахъ Харьковскаго раіона Подкомиссіи неизвѣстны случаи существованія договорныхъ тарифовъ или рефакцій, за исключеніемъ тарифовъ заморскаго сообщенія по Либаво-Роменской желѣзной дорогѣ, составленныхъ въ пользу опредѣленныхъ пароходныхъ заграничныхъ обществъ, хотя и носящихъ въ своей редакціи характеръ тарифовъ, имѣющихъ всеобщее примѣненіе и за исключеніемъ упомянутыхъ въ заявленіяхъ, нѣкоторыхъ облегченій въ условіяхъ перевозки въ пользу отдѣльныхъ отправителей.

По вопросу о времени дѣйствія измѣненныхъ тарифовъ, о предварительныхъ срокахъ объявленій, о введеніи измѣненныхъ тарифовъ—управленія даютъ тоже неудовлетворительные, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ невѣрные отвѣты. Управление Либаво-Роменской желѣзной дороги оставило безъ всякаго отвѣта эти вопросы. Курско-Кіевское управленіе заявляетъ, что вообще тарифы устанавливаются безъ опредѣленія конечнаго срока, и что на срокъ устанавливаются тарифы или только въ видѣ опыта, или по временнымъ какимъ либо условіямъ; публикація же объ измѣненіи тарифовъ (въ смыслѣ повышенія) дѣлается согласно Устава Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Отвѣтъ Управленія Харьковско-Николаевской желѣзной дороги существенно различенъ и гласитъ такъ: «всякій разъ при объявленіи новаго тарифа назначается и срокъ его дѣйствія». Касательно же срока для публикаціи управленіе указываетъ

на то, что въ правилахъ дороги нѣтъ прямыхъ указаній на счетъ того, за сколько времени слѣдуетъ публиковать о новомъ тарифѣ, и потому то Правленіе и управленіе поступаютъ по собственному усмотрѣнію, но опубликовываютъ тарифъ гораздо раньше срока его дѣйствія. Отвѣтъ этотъ съ одной стороны опровергается данными, находящимися въ рукахъ Подкоммисіи, съ другой стороны представляетъ невѣрное пониманіе правилъ тарифныхъ и непризнание обязательными для дороги общихъ правительственнымъ распоряженій, относящихся ко всѣмъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Изъ прилагаемой (прилож. III) таблицы можно усмотрѣть: а) что въ огромномъ большинствѣ циркуляровъ о введеніи новыхъ тарифовъ совершенно не упоминается о срокахъ, въ теченіи котораго они будутъ имѣть силу, напротивъ того, во многихъ циркулярахъ прямо говорится «впредь до новаго распоряженія», и в) что очень часто при объявленіи по линіи новаго тарифа требуется непосредственное его примѣненіе; не говоря уже о нѣсколькихъ случаяхъ требованія взиманія тарифа заднимъ числомъ по отношенію ко времени его опубликованія (прил. III). Очень можетъ быть, что нѣкоторые изъ этихъ новыхъ тарифовъ были объявлены заблаговременно Правленіемъ (или въ указателѣ Правительственныхъ распоряженій и проч. по Министерству Путей Сообщенія или въ желѣзномъ дорожномъ листкѣ объявленій); но во всякомъ случаѣ на линіи, слѣдовательно для большинства отправителей они дѣлаются большею частью известными одновременно съ началомъ ихъ примѣненія.

Что же касается до другихъ дорогъ раіона, то не имѣя въ рукахъ сборника циркуляровъ о введеніи новыхъ тарифовъ, мы не можемъ сказать въ какой мѣрѣ не соблюдается это правило, но мы имѣемъ въ заявленіяхъ отправителей указанія на то, что не только своевременно не объявляются тарифы, но что новые тарифы примѣняются къ тѣмъ товарамъ, которые сложены на погрузномъ дворѣ при существованіи преж-

няго тарифа и не отправлены по винѣ самой дороги. Понимая затруднительность для Управленія желѣзной дороги съ точки зрѣнія правильнаго контроля и учета дѣйствій станціонныхъ агентовъ, допускать исключенія для прежде ввезенныхъ товаровъ, мы тѣмъ не менѣе думаемъ, что такъ какъ это затрудненіе создается самою администраціею произвольно и несправедливо измѣняющею тарифы во время большаго подвоза груза и образованія залежей, то оно всею своею тяжестью должно падать на желѣзную дорогу, а не вести за собою незаконное и ни на чемъ не основанное ограниченіе правъ товаротправителей, и безъ этого много терпящихъ отъ произвольнаго хозяйничанья дорогъ въ тарифномъ дѣлѣ.

О способѣ публикаціи сборниковъ тарифовъ (в. 11) говорится въ отвѣтахъ, что сообщается завѣдывающему дѣлами съѣзда желѣзно-дорожной группы, который печатаетъ ихъ въ извѣстные сроки въ отдѣльныхъ сборникахъ или въ избранныхъ для этой цѣли повременныхъ изданіяхъ.

Управленія затруднились даже отвѣчать объ основаніяхъ, на какихъ учреждены тарифы прямаго сообщенія и объ ихъ отношеніи къ мѣстнымъ тарифамъ: два управленія ничего не отвѣтили по прежде указанной причинѣ, третье (Х.-Н.) отвѣчало только, что льготы внутренняго сообщенія предоставлены и прямому, — отвѣтъ, мало идущій къ дѣлу.

Касательно жгучаго вопроса о переборахъ (в. 19) Управленія нашли удобнымъ совсѣмъ не отвѣчать, напр., на ту часть его, гдѣ говорится о возможномъ вліяніи наложенія штрафовъ на чиновниковъ за недоборы, могущемъ побудить служащихъ взимать высшую плату по тарифу; только Управленіе Харьковско-Николаевской желѣзной дороги отвѣчаетъ слѣдующее, что примѣровъ преднамѣреннаго взысканія агентами высшаго размѣра провозной платы въ виду этой причины на дорогѣ не было. Между тѣмъ находящимися

въ Подкомисіи письменными заявленіями товаротправителей и устными заявленіями данными нѣкоторыми станціонными агентами прямо устанавливается тотъ фактъ, что Правленія желѣзныхъ дорогъ, принимая рѣшительныя мѣры для охраны своихъ интересовъ, поставили въ такое положеніе станціонныхъ агентовъ, что они для сохраненія своего, большею частью недостаточнаго содержанія, должны скорѣе стремиться къ взиманію «на всякій случай» большей платы. Подкомисіи не было указано на какія нибудь факты, которые дали бы поводъ думать, что Правленія принимаютъ какія нибудь мѣры для охраны публики отъ переборовъ. Скорѣе можно убѣдиться, что всѣ другія правила по отношенію къ возврату переборовъ клонятся къ тому, чтобы разъ сдѣланный переборъ удержать по возможности въ кассѣ Правленія. Частое повтореніе переборовъ, полная безнаказанность ихъ совершенія, крайняя трудность ихъ обратнаго полученія—все это въ сильной степени возбуждаетъ публику противъ желѣзно дорожныхъ правленій и даетъ поводъ прямо высказывать, что Правленія намѣренно и сознательно устроили тарифы и правила о констатировкѣ и возвратѣ переборовъ, такимъ образомъ, чтобы въ возможно большей мѣрѣ воспользоваться злостно чужою собственностью. Само собою разумѣется, что такія высказываемыя, впрочемъ, нерѣдко заявленія не имѣютъ въ свою пользу неопровержимыхъ доказательствъ, но все таки внѣ всякаго сомнѣнія остается тотъ прискорбный фактъ, что не только не принимаются мѣры къ охранѣ чужихъ интересовъ въ этомъ дѣлѣ, но даже спокойно пользуются незаконно прибрѣтеннымъ результатомъ крайне запутанныхъ и сложныхъ правилъ и порядковъ, созданныхъ самими Правленіями и съѣздами желѣзныхъ дорогъ. И въ самомъ дѣлѣ, здравый смыслъ публики не можетъ иначе представить себѣ этотъ вопросъ, какъ въ видѣ слѣдующей дилеммы: или Правленія желѣзно дорожныхъ обществъ такъ

неаккуратно ведутъ свою отчетность что не могутъ констатировать всѣ недоборы, или онѣ на столько недобросовѣстны, что, констатировавши присвоеніе чужой собственности, нисколько не безпокоятся возвращеніемъ публикѣ незаконно перебранныхъ у нея денегъ. Но только требованіе справедливости и уваженіе къ себѣ, но и здоровый практической тактъ должны были бы, по видимому, побудить Правленія принять всѣ мѣры для устраненія поводовъ къ такимъ тяжкимъ и обиднымъ обвиненіямъ и къ удовлетворенію общественнаго мнѣнія. Но поразительное въ этомъ отношеніи равнодушіе Правленій къ справедливымъ требованіямъ общества, обнаруженное до сихъ поръ, даетъ поводъ опасаться, что по собственной ихъ инициативѣ не будетъ принято въ этомъ отношеніи серьезныхъ и цѣлесообразныхъ мѣръ. Настоитъ, по этому крайняя необходимость для Правительства взять на себя болѣе дѣятельную охрану интересовъ публики, охрану, которую оно по видимому до сихъ поръ предполагало встрѣтить со стороны самихъ желѣзно-дорожныхъ обществъ. Къ вопросу о переборахъ и ихъ возвращеніи должны быть необходимо примѣнены общія основанія законоположеній, касающихся присвоенія и утайки чужой собственности. Не представляется другаго средства поставить это дѣло въ большее соотвѣтствіе съ существующими въ настоящемъ обществѣ возрѣніями и убѣжденіями. Вопросъ этотъ есть не только вопросъ справедливости и права, но и дѣло высокой политической важности; законъ, строго карающій даже ничтожныя нарушенія права собственности, совершенныя частнымъ лицомъ, оставляющій безнаказанными гораздо болѣе крупныя правонарушенія со стороны акціонерныхъ обществъ перестаетъ для обществъ быть воплощеніемъ возможной въ данный моментъ справедливости и порядка общественнаго.

Заявленія, касающіяся примѣненія тарифовъ на желѣзныхъ дорогахъ Харьковскаго раіона.

Свѣдѣнія и данныя, относящіяся ко вліянію тарифовъ на народную промышленность и торговлю, которыми располагаетъ Подкоммиссія, получены изъ слѣдующихъ источниковъ.

1) Изъ устныхъ заявленій, представленныхъ Подкоммиссіи во время объѣзда.

2) Изъ письменныхъ заявленій поданныхъ въ Подкоммиссію.

3) Изъ письменныхъ заявленій, поданныхъ въ Высшую Коммиссію и пересланныхъ въ Подкоммиссію.

Относительно всѣхъ этихъ заявленій слѣдуетъ прежде приступа къ подробному разсмотрѣнію ихъ, сдѣлать одно общее замѣчаніе, что они весьма не многочисленны сравнительно съ заявленіями, касающимися другихъ сторонъ желѣзно-дорожной дѣятельности, относятся больше къ отдѣльнымъ случаямъ неправильнаго примѣненія тарифовъ, къ частымъ и произвольнымъ измѣненіямъ ихъ, къ запутанности и многосложности классификаціи на различныхъ дорогахъ, къ отсутствію возможности для публики знать эти тарифы, чѣмъ къ самой высотѣ ставокъ и ихъ неуравнительности. Подкоммиссія постоянно, при своихъ объѣздахъ дорогъ, вызывавшая отправителей на объясненія и по тарифнымъ вопросамъ и, не смотря на это, получившая очень мало устныхъ заявленій, причину этой скудости заявленій приписываетъ главнымъ образомъ тому обстоятельству, что отправители суть большею частью купцы и коммиссіонеры, отправляющіе продукты, произведенные другими лицами и заинтересованные только въ весьма ограниченной мѣрѣ тою или другою высотой тарифа, какъ бы она тяжело не ложилась на производителя, лишь бы она не доходила до той сте-

пени, чтобы помѣшать обращенію даннаго товара. Да и заявленія этого послѣдняго рода представляются мало обстоятельными и не всегда основательными. Затѣмъ остаются другіе источники: а именно обнародованные желѣзно-дорожные тарифы и классификаціи, или въ видѣ отдѣльныхъ книгъ, сборниковъ, или сводовъ, или въ видѣ циркуляровъ, объявляющихъ объ ихъ введеніи, измѣненіи и т. п. Эти источники представляютъ существенную разницу для цѣлей, имѣющихся въ виду у Подкомиссіи: между тѣмъ какъ въ систематическихъ сборникахъ тарифовъ не указано ни время введенія, ни срокъ дѣйствія, ни время объявленія; въ сводахъ и еще болѣе въ циркулярахъ можно получить о нѣкоторыхъ изъ этихъ данныхъ свѣдѣнія. Къ сожалѣнію, только одна дорога Харьковско-Николаевская доставила Подкомиссіи довольно полное собраніе циркуляровъ по тарифнымъ вопросамъ за послѣдніе годы; другія дороги или совсѣмъ не дали этихъ циркуляровъ (К. К.), или дали далеко не полное собраніе и взамѣнъ этого прислали своды измѣненій и дополненій тарифовъ по группамъ.

Но не въ одномъ изъ этихъ видовъ матеріаловъ ни въ циркулярахъ, ни въ сборникахъ мы не находимъ никакихъ указаній на *мотивы*, руководившіе правленіями при назначеніи той или другой ставки тарифной. По видимому, объ этомъ можно было бы получить нѣкоторыя свѣдѣнія изъ отвѣтовъ Управленій и Правленій, но и тѣ и другіе заключаютъ или совершенно общія объясненія или проходятъ молчаніемъ эти вопросы. Такимъ образомъ Подкомиссіи остается судить о мотивахъ измѣненій, руководствуясь собственными соображеніями.

Что же касается до вліянія, производимаго установленіемъ тѣхъ или другихъ тарифовъ на народную промышленность и торговлю, то въ этомъ отношеніи у Подкомиссіи находится мало указаній со стороны товаротправителей и еще меньше со стороны желѣзно-дорожныхъ обществъ. Под-

комисіи остается изслѣдовать это вліяніе посредствомъ анализа измѣненій товарнаго движенія въ связи съ измѣненіями тарифовъ, но, къ сожалѣнію, отчеты желѣзныхъ дорогъ представляютъ далеко не всѣ необходимыя для этого анализа данныя. Только въ отчетахъ Курско-Кіевской желѣзной дороги мы находимъ иногда констатированіе чисто внѣшнихъ фактовъ въ этомъ родѣ, напр. измѣненіе доходности отъ товаровъ различныхъ классовъ, вслѣдствіе измѣненія тарифовъ или перенесенія предметовъ изъ однихъ классовъ въ другіе.

Приступая къ разсмотрѣнію заявленій о тарифахъ, поступившихъ въ Подкомиссію отъ различныхъ учреждений и лицъ, Подкомиссія считаетъ нужнымъ изложить въ общихъ чертахъ систему, которой она будетъ держаться при классификаціи и разсмотрѣніи этихъ матеріаловъ.

По принятому Подкомиссіею порядку, всѣ, находящіяся въ ея дѣлахъ, заявленія распределены: во первыхъ, — по дорогамъ, къ которымъ онѣ относятся, и во вторыхъ — по группамъ заявителей (земск. и городск. упр., лица, принадлежащія къ составу правительственной инспекціи, частныя лица и проч.) и въ третьихъ, — отчасти по роду самихъ предметовъ. Заявленія по тарифнымъ вопросамъ мы будемъ разсматривать главнымъ образомъ руководствуясь существомъ самого дѣла и, соображаясь, но мѣрѣ надобности, съ системою распределенія дѣлъ, принятою въ Подкомиссіи. Поэтому мы рассмотримъ заявленія, относящіяся къ тарифнымъ порядкамъ данной желѣзной дороги сначала въ ихъ совокупности, а затѣмъ по отношенію къ отдѣльнымъ предметамъ, каковы — принятая система классификаціи, ея правильность, уравнительность, обзримость, затѣмъ способъ примѣненія тарифовъ на практикѣ — объявленіе о введеніи новыхъ тарифовъ, измѣненіе старыхъ, сроки этихъ объявленій, способы доведенія ихъ до свѣдѣнія товароотправителей, переборы и всѣ соединенныя съ ними неудобства; наконецъ мы рассмотримъ особо заявленія, относящіяся къ высотѣ тарифныхъ ставокъ на отдѣльные, указанные заявителями, предметы.

По каждому изъ этихъ отдѣловъ мы будемъ разсматривать заявленія въ такомъ порядкѣ: прежде заявленія Земскихъ и городскихъ Управъ, транспортныхъ конторъ большихъ отправителей, затѣмъ уже остальныхъ отдѣльныхъ частныхъ заявителей. Подкоммиссія полагаетъ, что заявленіе всякаго отдѣльнаго отправителя, по своему значенію, не можетъ быть приравниваемо къ заявленіямъ, полученнымъ отъ городскихъ и Земскихъ Управъ, или сдѣланнымъ въ собраніи товаротправителей и лицъ заинтересованныхъ, собиравшихся по приглашенію Подкоммиссіи въ помѣщеніи городскихъ Управъ.

Заявленіи по Либаво-Роменской желѣзной дорогѣ. Огромное большинство заявленій по этой дорогѣ, также какъ и по другимъ дорогамъ Харьковскаго раіона, относится главнымъ образомъ къ системѣ классификаціи и къ примѣненію тарифовъ на дѣлѣ и находящимся въ связи съ этимъ переборами. По поводу переборовъ мы должны сказать, что далеко не всѣ заявленія объ нихъ будутъ разсмотрѣны въ настоящемъ докладѣ, такъ какъ Подкоммиссія изготовила отдѣльный сводъ всѣхъ вообще заявленій, касающихся неправильности или недостаточности желѣзно-дорожной службы въ которомъ имѣли мѣсто и всѣ заявленія о переборахъ. Въ настоящемъ же докладѣ заявленія о переборахъ разсматриваются только съ одной стороны, именно какъ отрицательное доказательство недостаточности тарифной системы. Но не слѣдуетъ выпускать изъ виду, что происхожденіе переборовъ объясняется еще и другими причинами, на примѣръ недостаточностью числа служащихъ по конторской части, недостаточно внимательнымъ выборомъ служащихъ, несоблюденіемъ со стороны дорогъ условій конвенцій и другими причинами. Но за всѣмъ тѣмъ главная причина существованія переборовъ лежитъ все таки въ чрезвычайной несистематичности, многосложности классификаціи на отдѣльныхъ дорогахъ, въ существованіи множества различнаго рода та-

рифовъ на различныхъ дорогахъ, въ частомъ измѣненіи тарифовъ, въ отсутствіи или несоблюденіи правилъ объ ихъ современномъ и повсемѣстномъ объявленіи. Слѣдствіемъ всего этого является полная невозможность не только для случайныхъ товаро-отправителей, но и для тѣхъ, которые постоянно имѣютъ дѣла съ желѣзными дорогами, и даже для самихъ агентовъ желѣзныхъ дорогъ—опредѣлить съ точностью провозную плату за грузы, идущіе въ прямомъ сообщеніи чрезъ нѣсколько дорогъ. Въ жалобахъ на это, такъ же какъ и на существованіе переборовъ, сходятся заявители всѣхъ категорій. Такъ, Гомельская, Городнинская и Либавская Управы одинаково жалуются на это дѣло, Либавская же Управа утверждаетъ сверхъ того, что даже самые агенты желѣзныхъ дорогъ затрудняются при опредѣленіи провозной платы. Одинъ большой отправитель соли (Манасѣвичъ) говоритъ, что закупивши 300,000 пудовъ соли въ Саратовѣ для отправки въ Вильно, Минскъ и друг. города, обратился къ желѣзнымъ дорогамъ за свѣдѣніями о стоимости провоза, но всѣ справки, ему данныя (одна дорога не отвѣчала) не подтвердились въ послѣдствіи. Такъ, ему сообщали, что полная провозная плата за вагонъ отъ Саратова до Вильно будетъ 184 р. 62 к., на самомъ же дѣлѣ ему приходилось платить по различнымъ квитанціямъ отъ 195 руб. 51 коп. до 227 руб. 74 коп.; за доставку вагона на разстояніи Саратовъ-Минскъ было показано 160 руб. 60 коп., а взыскивалось по 187 р. и 188 р., отъ Саратова до Бреста сообщенная цѣна—192 р. 72 коп., а взыскивалось отъ 221 до 239 руб. и т. д. (дѣло XXII стр. 257 и слѣд.)

Одна городская управа (дѣло XVIII стр. 18) утверждаетъ даже, что на одной станціи производится столько переборовъ что, какъ она выражается, «переборами содержится почти вся станція.» Подкоммиссія, во время своихъ объѣздовъ, сама имѣла случай убѣдиться, что далеко не всѣ станціи

имѣютъ полные сборники тарифовъ другихъ дорогъ и что агенты по товарной отправкѣ не всегда точно и безошибочно могли опредѣлять провозныя платы для различныхъ грузовъ и сообщеній.

Кромѣ несистематичности, запутанности классификаціи товаровъ, было указано на неясность, вводящую товароотправителей въ заблужденіе и дающую поводъ къ произвольной таксировкѣ грузовъ со стороны желѣзно-дорожныхъ агентовъ, (Минская Контора Россійскаго Общества дѣло XXII стр. 241) и дѣйствительно Подкоммиссіи на одной станціи была заявлена жалоба на произвольное взысканіе доплаты начальникомъ станціи при выдачѣ вагона соли. Изъ объясненій начальника станціи, изъ ссылокъ на классификацію товаровъ и осмотра соли, ей предъявленной, Подкоммиссія пришла къ убѣжденію, что поводъ къ этимъ пререканіямъ заключался въ данномъ случаѣ именно въ неясности и произвольности классификаціи различныхъ родовъ соли.

Относительно другихъ обстоятельствъ, связанныхъ съ примѣненіемъ тарифа, отправители еще жалуются на частое и несвоевременное измѣненіе тарифовъ, о которомъ заблаговременно не объявляется заинтересованнымъ лицамъ. Результатомъ этого бывають большія потери при торговыхъ операціяхъ особенно такихъ, гдѣ сдѣлки заключаются за значительное время впередъ. Въ этомъ отношеніи характерно заявленіе, поданное Подкоммиссіи въ Бобруйскѣ 11-ю хлѣбоотправителями (дѣло XXII стр. 453 и слѣд). Они заявляютъ, что въ этомъ году, какъ и въ предъидущіе годы, они скупили огромное количество хлѣба въ Кіевской и смежныхъ губерніяхъ, заблаговременно контраковали пароходы и суда для доставки его въ Бобруйскъ, для того чтобы оттуда отправить его по желѣзной дорогѣ въ Либаву или Кенигсбергъ. Доставка хлѣба отъ Кіева до Бобруйска обходится среднимъ числомъ не менѣе 10 к. съ пуда. Но вдругъ въ Августѣ мѣсяцѣ 1879 года, Курско-Кіевская желѣзно-дорога понижаетъ тарифъ на хлѣбные гру-

зы до того, что провозъ пуда отъ Кіева до Бобруйска обходится не болѣе 3-хъ к., слѣдовательно, провозъ по желѣзной дорогѣ оказывается на 7 к. съ пуда дешевле отправки водою. Отправители опасаются отъ этой сильной конкуренціи огромныхъ для себя убытковъ, при покупкѣ на мѣстѣ и при продажѣ за границу. Потери неизбежны, говорятъ они, такъ какъ суда уже законтрактованы, а въ Бобруйскѣ невозможно продать хлѣбъ. Поэтому они просятъ ходатайства Подкомиссіи о такомъ пониженіи тарифа отъ Бобруйска до Кенигсберга и Либавы, чтобы общая провозная плата отъ Кіева до этихъ городовъ для ихъ грузовъ не была выше платы за грузы подвозимые по Курско-Кіевской желѣзной-дорогѣ.

Вообще же говоря, заявленія частныхъ лицъ касаются преимущественно запутанности, сложности тарифной классификаціи, частаго и произвольнаго измѣненія тарифовъ и проистекающихъ отсюда переборовъ; но немало также жалуются на взиманіе дополнительныхъ сборовъ, въ особенности за нагрузку и выгрузку. Нѣкоторые отправители (дѣло XXII стр. 34 и слѣд.) выражаютъ убѣжденіе, что протоколы и конвенціи желѣзно-дорожныхъ сѣздовъ заключаются съ исключительной цѣлью избавить дороги отъ отвѣтственности предъ товароотправителями. Въ особенности считаютъ неудобнымъ и несправедливымъ то правило конвенціи, по которому назначается очень короткій срокъ для подачи заявленій о переборахъ, требуется представленіе при заявленіи расчетнаго листа или дубликата накладной—документовъ, которые или необходимы отправителямъ для коммерческихъ расчетовъ между собою, или, въ противномъ случаѣ, очень часто затериваются. Вслѣдствіе усвоенія такихъ порядковъ, по мнѣнію одного отправителя (дѣло XXII стр. 65), общество желѣзной дороги пользуется десятками тысячъ чужой собственности въ годъ. Кромѣ того обращаютъ вниманіе на особенное правило Либаво-Роменской желѣзной дороги кото-

рая составила повагонный тарифъ, а между тѣмъ имѣетъ вагоны трехъ типовъ—въ 500, 600 и 750 пудовъ подъемной силы, и часто взыскиваетъ плату за большее количество пудовъ, чѣмъ можетъ поднять вагонъ, поданный для нагрузки, вслѣдствіе этого приходится отправителямъ «угождать» тѣмъ агентамъ дороги, отъ которыхъ зависитъ дать подходящій вагонъ. Особенно обременительнымъ дѣлается это правило, когда на другой дорогѣ, (напр. Орловско-Грязской) даютъ подъ нагрузку 500 п-вый вагонъ, за который Либаво-Роменская дорога взимаетъ, какъ за 600 п-вый. Что же касается *до спеціального тарифа* вообще, то впервыхъ жалуются, что онъ введенъ только для прямаго сообщенія между нѣсколькими дорогами и примѣняется только къ товарамъ, идущимъ въ большіе портовые города (Либаву, Ригу и Петербургъ) между тѣмъ какъ къ товарамъ, назначеннымъ на промежуточные станціи, примѣняется мѣстный тарифъ, хотя бы эти товары проходили и большее разстояніе. Вслѣдствіе этого хлѣбъ въ сѣверныхъ частяхъ Либавской дороги никогда не можетъ быть дешевъ, и отправители принуждены прибѣгать къ косвеннымъ средствамъ удешевленія привоза: такъ одинъ отправитель (дѣло XXII стр. 24) говоритъ, что онъ выхлопоталъ въ правленіи Либаво-Роменской дороги, чтобы хлѣбъ, отправляемый изъ Оренбурга въ Шавли, оплачивался по спеціальному тарифу до самой Либавы, но былъ бы останавливаемъ въ Шавляхъ для выгрузки. Жалуется также на черезчуръ строгое формальное примѣненіе спеціального тарифа: если въ вагонѣ, оплачиваемомъ по спеціальному тарифу «не достаетъ хотя 5 пудовъ», то его таксируютъ по-пудно, по мѣстному, гораздо болѣе высокому тарифу.

Въ Либавѣ, 16-го Августа, Подкомиссіи было подано прошеніе съ подписью 20 или болѣе отправителей, жаловавшихся на то, что введенный съ 1-го Марта новый тарифъ уравнилъ провозную плату до Кенигсберга съ платою на Либаву.

ву для станціи отъ Бобруйска до Вилейки; вслѣдствіе этого хлѣбъ отправляется въ Кенигсбергъ, въ которомъ цѣны всегда на нѣсколько копѣекъ выше чѣмъ въ Либавѣ. Чтобы понизить провозную плату на Либаву, отправители прибѣгаютъ къ слѣдующему приему: не посылаютъ грузы прямымъ сообщеніемъ, а только до Вилейки, гдѣ документы пересоставляютъ дальше до Кошедаръ, а оттуда, вновь переписавши документы отправляютъ до Либавы—при помощи всего этого провозъ обходится дешевле, чѣмъ прямымъ сообщеніемъ. Московско-Брестская дорога, утверждаютъ заявители, направлявшая до 1 Марта свои товары на Либаву, теперь находитъ возможнымъ отправлять только или въ Кенигсбергъ, гдѣ цѣны лучше, или въ Ригу, куда тарифъ стоитъ дешевле. Вслѣдствіе этого отправители просятъ ходатайства Подкомиссіи о возстановленіи тарифа, дѣйствовавшаго до 1-го Марта.

Въ особенности очень важно и интересно мнѣніе, поданное г. Безпальчевымъ, (дѣло XXII стр. 407 и слѣд.), какъ по своему внутреннему значенію, такъ и потому, что въ немъ принимаются во вниманіе интересы производителей хлѣба, а не однихъ только торговцевъ или комиссіонеровъ — отправителей. Не имѣя, къ сожалѣнію, возможности представить въ этомъ мѣстѣ подробныя извлеченія изъ этого заявленія, мы ограничиваемся только указаніемъ тѣхъ мѣстъ, которыя относятся къ тарифному дѣлу. Относительно практикующагося въ настоящее время способа примѣненія новыхъ тарифовъ заявитель высказываетъ слѣдующее: «Возвышеніе тарифа не объявляется отправителямъ заблаговременно; даже хлѣбъ, ввезенный на погрузный дворъ, при существованіи болѣе дешеваго тарифа и не отправленный своевременно по винѣ администраціи дороги, входитъ въ категорію новаго груза и плата за провозъ взыскивается по новому тарифу» Возвышеніе тарифа на хлѣбные грузы, по мнѣнію заявителя, — должно быть

допускаемо только «въ виду особенно важныхъ причинъ и не зависѣть отъ одного постановленія желѣзно-дорожнаго сѣзда какой либо группы желѣзныхъ дорогъ, потому что всякая подобная прибавка прямо ложится налогомъ на земледѣльца.» Для примѣра онъ беретъ возвышеніе тарифа на 3 коп. съ пуда за провозъ отъ Роменъ до Либавы, если взять средній урожай съ десятины въ 50 пудовъ, то эта прибавка выразится налогомъ на земледѣліе въ 1 р. 50 к. на десятину, — налогъ, въ 4 раза превышающій сумму всѣхъ приходящихся на десятину государственныхъ, земскихъ и частныхъ сборовъ. Бремя это тяжело и ни можетъ не парализовать платежныхъ средствъ населенія; «почему я полагаю бы, продолжаетъ заявитель, что всякое ходатайство правленій желѣзныхъ дорогъ о возвышеніи тарифовъ должно быть утверждено комитетомъ министровъ».

Обращаясь затѣмъ къ *сборамъ за нагрузку и выгрузку*, увеличивающимъ тяжесть тарифа и къ тому же не равномерно лежащимъ на различные грузы, мы должны указать, во первыхъ, что эта неравномерность вліяетъ крайне невыгодно на движеніе мѣстныхъ грузовъ, которые и безъ того поставлены въ менѣе выгодное положеніе, чѣмъ грузы, идущіе въ прямомъ сообщеніи, въ особенности за границу; во вторыхъ, на то, что эта обременительность увеличивается отъ причинъ, не долженствовавшихъ бы, по видимому, имѣть никакого значенія для отправителя—отъ участія большаго или меньшаго числа дорогъ въ перевозкѣ товара на одно и тоже разстояніе. Относительно перваго пункта, заявители справедливо жалуются, что этотъ сборъ съ товаровъ проходящихъ малыя разстоянія, составляетъ значительную прибавку къ тарифу, а иногда даже превышаетъ собственно провозную тарифную плату. Сборъ этотъ является особенно обременительнымъ для отправителей по Либаво-Роменской дорогѣ, по причинѣ того обстоятельства,

что эта огромная линия, прерывается на срединѣ и должна провозить свои грузы по линіи С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дороги (вѣтвь отъ Вилейки до Кошедарь), считающей себя въ правѣ взимать въ извѣстныхъ случаяхъ особый сборъ за нагрузку и выгрузку съ проходящихъ эту вѣтвь грузовъ Либаво-Роменской желѣзной дороги. Вслѣдствіе этого мы видимъ такія явленія, какія указаны однимъ отправителемъ (стр. 109), что за товаръ, отправленный отъ Кѣны до Вильно, взимается за шестисотенный вагонъ привозной платы по тарифу 7 р. 50 к., а за нагрузку и выгрузку для двухъ дорогъ—12 руб., на взиманіе со стороны С.-Петербургско-Варшавской дороги сбора за нагрузку и выгрузку жалуются множество отправителей; они считаютъ его не только обременительнымъ для себя, но и не имѣющимъ большею частью никакого основанія, какъ не имѣетъ основанія и подобный же сборъ въ Минскѣ съ товаровъ, проходящихъ чрезъ Либаво-Роменскую желѣзную дорогу съ Московско-Брестской дороги на С.-Петербургско-Варшавскую. Какъ выражается одинъ отправитель (41 стр.), желѣзныя дороги берутъ этотъ сборъ «ни за что, даже не видя товара», заодно пересоставленіе документовъ, такъ какъ «почти всѣ вагоны, за исключеніемъ малаго» идутъ безъ перегрузки до станціи назначенія. Если даже является иногда необходимость въ одной или двухъ перегрузкахъ, то во всякомъ случаѣ это обойдется дорогамъ 1 или 2 рубля и ни какъ ни можетъ служить основаніемъ тому, что Либаво-Роменская дорога съ такихъ товаровъ до Минска беретъ 6 руб. за нагрузку и выгрузку, и потомъ въ Минскѣ гдѣ пересоставляетъ документы, беретъ опять 9 руб. сер. въ пользу своей и С.-Петербургско-Варшавской дороги. Эти излишніе сборы ложатся большею частію на производителя, такъ какъ купцы, по собственному ихъ признанію, имѣя ихъ въ виду, платятъ производителямъ двумя

или даже болѣе коп. дешевле на пудъ. Такіе сборы взимаются съ мѣстныхъ грузовъ; отправляемый же за границу хлѣбъ платитъ всего 3 руб. сер., громадная разница для такихъ грузовъ какъ хлѣбные. Обременительность и несправедливость такого сбора подтверждаетъ и г. помощникъ инспектора Либаво-Роменской желѣзной дороги, который полагаетъ, что эти сборы не должны идти въ доходъ дороги, а должны употребляться на улучшение и устройство приспособленій для храненія и перевозки хлѣба. Въ дополненіе къ приведеннымъ выше заявленіямъ о несоразмѣрномъ увеличеніи этимъ сборомъ провозной платы, (особенно обременительномъ при маломъ пробѣгѣ и низкой цѣнности грузовъ) мы укажемъ на другое заявленіе (стр. 353 и слѣд.), директора свекло-сахарнаго завода Князя Паскевича, касающееся, между прочимъ, и теоретической стороны этого вопроса. Сборъ за нагрузку и выгрузку, взимаемый въ одинаковомъ размѣрѣ со всѣхъ товаровъ безъ различія, говоритъ заявитель, производитъ то, что этотъ сборъ часто обходится столько же, или даже и дороже, чѣмъ самая перевозка товара. Особенно очень чувствителенъ онъ при небольшихъ разстояніяхъ; на примѣръ, товаръ 6-го класса на двадцати-верстномъ разстояніи платитъ $\frac{20}{40} = \frac{1}{2}$ коп. съ пуда, за все разстояніе, а за нагрузку и выгрузку платится отъ $\frac{3}{4}$ до 1 коп. (только по особому соглашенію съ дорогой взимается $\frac{1}{2}$ коп.), — что составляетъ $1\frac{1}{2}$ коп. или увеличеніе на 150%. Могутъ возразить, продолжаетъ заявитель, что дорогѣ все-равно выгружать пудъ чугуннаго литья и пудъ краснаго товара, — но на это можно отвѣтить, что и провозитъ пудъ того и другаго товара для дороги, все-равно, а между тѣмъ плата за это взимается разная. Между тѣмъ эти сборы рѣшаютъ вопросъ, выгодно или невыгодно вывозить товары изъ даннаго мѣста (особенно сырые), такъ какъ нагрузка и выгрузка фигурируетъ въ видѣ 10—12%, а иногда и болѣе всей стои-

мости сырья; «т. е. равняется процентамъ, часто большимъ, чѣмъ получается отъ переработки сырья въ продукты заводскіе или фабричныя, которымъ еще нужно бороться съ рыночною конкуренціею, неизвѣстною желѣзнымъ дорогамъ».

Предполагая въ своемъ мѣстѣ разсмотрѣть вліяніе сборовъ за нагрузку и выгрузку на мѣстное движеніе, здѣсь мы приведемъ еще другія заявленія о взиманіи этого сбора. Очень часто жалуются, что, не смотря на уплату этого сбора, станціонные начальники не всегда даютъ или могутъ дать достаточное число грузчиковъ и этимъ нерѣдко принуждаютъ отправителей грузить на свой счетъ.

Такъ Городническая Городская Управа (дѣло XVIII стр. 37) выражается, что берутъ за нагрузку по 3 рубля серебромъ «но иначе нельзя отправить, какъ отправителю нагружать своими средствами». Тоже самое утверждаетъ Конопская Городская Управа слѣдующими словами: «вообще Либаво-Роменская дорога взимаетъ за нагрузку и выгрузку, а рабочихъ для этого не даетъ, и отправители принуждены грузить собственными средствами, какъ хлѣбъ, такъ и другіе товары». Еще болѣе на это жалуются частные товароотправители (дѣло XXII стр. 69). Одинъ отправитель выражается, что общество собираетъ большія суммы совершенно даромъ, взимая по 1 коп. съ пуда въ то время, когда отправители должны грузить своими средствами; это подтверждаютъ и другія заявленія (стр. 427—30, 113, 227). Въ особенности много жалуются отправители *лѣса*, которыхъ часто принуждаютъ платить за нагрузку и выгрузку въ то время, какъ по тарифу они обязаны грузить своими средствами. Одинъ отправитель (стр. 227) заявилъ подкомиссіи, что съ него дорога взяла болѣе 1135 руб. сер. за нагрузку лѣса, который онъ грузилъ собственными людьми, такъ какъ станція не дала своихъ рабочихъ. На станціи Минскъ перегрузка сдана подрядчику

по 60 коп. съ вагона (стр. 357 и слѣд.); это съ одной стороны указываетъ на то, какую лишнюю сумму собираютъ дороги въ этомъ сборѣ сверхъ своихъ собственныхъ издержекъ, и въ данномъ случаѣ ведетъ къ небрежной нагрузкѣ, порчѣ товаровъ и даже къ пропажамъ.

Что касается до заявленій, указывающихъ на *излишнюю высоту тарифа* на тотъ или другой предметъ, то такого рода заявленій подано сравнительно мало. Гомельская Городская Управа (дѣло XVIII стр. 15) указываетъ вообще, что провозная по желѣзнымъ дорогамъ плата между Гомелемъ и Кіевомъ доходитъ до 34 коп. съ пуда, не считая расходовъ доставки на станцію и отъ станціи; между тѣмъ какъ не только сплавъ водою обходится несравненно дешевле, но даже и гужемъ пудъ обходится въ 20 и 25 коп. Кромѣ того извозчики доставляютъ изъ Гомеля или обратно товары въ 5—6 дней; между тѣмъ для перевозки по желѣзной дорогѣ для этого употребляется 8—10 дней. Либавская Городская Управа (стр. 141—142) считаетъ настоятельною потребностью понизить мѣстный тарифъ, который, въ большей части случаевъ несоразмѣрно высокъ; тоже самое она рекомендуетъ относительно многихъ ввозныхъ предметовъ—сельдей, соли, петролеума и друг., ввозомъ которыхъ прусскія гавани дѣлаютъ большую конкуренцію Либавскому порту. Кромѣ того Управа желала бы пониженія на хлопокъ, чтобы можно было поэтому предмету конкурировать съ Ревелемъ, и пониженія на сахаръ по Либаво-Роменской и смежнымъ дорогамъ и другихъ облегченій въ его перевозкѣ, чтобы измѣнить настоящее положеніе дѣлъ, при которомъ весь сахаръ движется по юго-западнымъ дорогамъ. Минская контора Россійскаго транспортнаго общества (дѣло XXII стр. 241) указываетъ, что *сушенныя ягоды* обложены слишкомъ высоко, будучи причислены къ 1 классу; между тѣмъ какъ этотъ мѣстный товаръ не дорогъ, и какія нибудь 10—20 коп. игра-

ють роль въ его движеніи и торговлѣ. Эта же контора жалуется, что тарифъ Либаво-Роменской дороги по нѣкоторымъ товарамъ вводитъ въ заблужденіе товаротправителей, на примѣръ, тарифъ на *шерсть и сушеные грибы*: первая причислена при повагонной отправкѣ къ 5 классу, при попутной къ 3-му, а вторые — къ 3-му и ко 2-му классу; между тѣмъ какъ съ крайними усиліями можно уложить въ вагонъ этихъ предметовъ не болѣе 300 п. Другое неудобство заключается въ томъ, что разныя дороги одному и тому же товару даютъ разныя названія и относятъ къ разнымъ классамъ тарифа; отсюда происходятъ недоразумѣнія и пререканія, которыя могутъ быть устранены только введеніемъ однообразнаго тарифа на всѣ желѣзныя дороги.

Болѣе подробное и обстоятельное заявленіе по этому предмету доставили Клинцовскіе фабриканты (дѣло XXII стр. 417—419). Они заявляютъ, что, покупая въ Харьковѣ и Полтавѣ въ «значительномъ количествѣ *испанскую шерсть*—грязную, овчину испанскую рѣзовую и палую, и русскую шерсть мытую, обыкновенно отправляютъ гужемъ съ извозчиками», и только по недостатку таковыхъ вынуждены бываютъ отправлять по желѣзной дорогѣ черезъ Ворожбу и Бахмачъ на Тереховку, для дальнѣйшей доставки въ Клинцы. Какъ на причину того обстоятельства, что они избѣгаютъ отправки по желѣзной дорогѣ, они указываютъ на высоту и несоразмѣрность тарифа. А именно: всякая испанская шерсть и овчина, и мытая русская одинаково причислены къ 1-му классу, тогда какъ цѣна мытой испанской обыкновенно доходитъ до 40 р., а грязная до 12 руб. сер. за пудъ: тоже самое можно сказать объ овчинѣ, изъ одного пуда которой намывается шерсти не болѣе 13 фунтовъ. Цѣна же русской мытой шерсти доходитъ до 10 руб. сер. Они считаютъ справедливымъ, чтобы эта разница въ цѣнѣ была прини-

*

маема въ соображеніе, при классификаціи. Чтобы увеличить провозъ этихъ матеріаловъ по желѣзной дорогѣ, заявители просятъ причислить къ 3-му классу испанскую шерсть грязную и овчину какъ матеріалы необработанные, и русскую шерсть мытую, какъ стоящую въ 4 раза дешевле таковой же испанской. Отмѣчаемъ, наконецъ, заявленіе, касающееся высоты тарифа съ другой стороны (дѣло ХХІІ стр. 416): заявитель Полтавской губерніи выражаетъ сожалѣніе, что Либаво-Роменская дорога незначительно вліяла на снабженіе дровами Полтавской губерніи; управленіе дороги, по словамъ лѣсопромышленниковъ, не даетъ вагоновъ и платформъ, находя тарифъ на дрова для себя невыгоднымъ и считая болѣе удобнымъ отсылать обратные вагоны порожними, и такимъ образомъ наноситъ ущербъ, какъ для мѣстности потребляющей, такъ и для мѣстности, производящей.

Въ заключеніе мы должны упомянуть о мѣрахъ, предложенныхъ различными заявителями, съ цѣлью устраненія неудобствъ и недостатковъ тарифнаго дѣла. Всѣ, давшія заявленія, Городскія и Земскія Управы, жалуясь на недостаточную извѣстность тарифовъ, условій перевозки, министерскихъ распоряженій и проч., выражаютъ желаніе, чтобы эти свѣдѣнія доставлялись въ Управы, также какъ и отчеты желѣзной дороги. Кромѣ того одна управа (стр. 17) находя, что переборы и другія потери для товароотправителей происходятъ отъ произвола служащихъ агентовъ, полагаетъ, что слѣдовало бы обязывать ихъ договорами, выбирать на должности кассировъ—спеціалистовъ, увеличить вознагражденіе желѣзно-дорожнымъ служащимъ и затѣмъ дѣлать съ нихъ денежныя взысканія для вознагражденія потерпѣвшихъ отъ ихъ неправильныхъ дѣйствій отправителей. Потомъ указывается на необходимость (стр. 21—22) установленія одного общаго для всѣхъ дорогъ тарифа и классификаціи товаровъ, которые продава-

лись бы на каждой станціи по самой дешевой цѣнѣ, чтобы сдѣлаться болѣе доступными для публики, чѣмъ въ настоящее время, когда они продаются по 2 рубля, изданы въ весьма маломъ количествѣ и поэтому приобрѣтаются, съ большимъ трудомъ.

Было бы желательно, чтобы въ этомъ тарифѣ противъ каждаго товара была проставлена цѣна, которую общество должно платить за потерю, поврежденіе и проч., тогда товароотправители не будутъ вводимы желѣзными дорогами въ заблужденіе, какъ въ настоящее время; наконецъ въ тарифѣ слѣдовало точно и ясно обозначить отвѣтственное лицо, которымъ, по мнѣнію Управы, должно быть Правленіе Общества.

Предсѣдатель Подкоммисіи, *Е. Гордѣнко.*

Членъ-Управляющій дѣлами

Подкоммисіи *Г. Цѣхановецкій.*

Членъ Подкомисіи *В. Кочетовъ.*

ПРИЛОЖЕНІЕ I.

Название товара.	Курско-Киевская ж. д.			Харьково-Николаевск. ж. д.			Либаво-Роменская ж. д.					
	Попудно.	Повагонно.	Спеціальный.	Попудно.	Повагонно.	Спеціальный.	Попудно.	Повагонно.	Спеціальный.	до 300 пудов. до 500 пудов.	Риго-Митаво-Ромен. товар. сообщенія.	Русско-Германскаго вылогр. и прям. сообщенія.
	К л а с с ы.			К л а с с ы.			К л а с с ы.					
Крупа всякая	4			3	1/30		3	4		Сп. т.		П В
Манная, перловая рисовая, саговая				1						1	П В	
Сѣмя льняное и др. (Заисключ. огородн. огуречн.).	3			3			3	4		Сп. т.		А П А П
С. травян. хлопчатоб. и полевое.	2			2			2	3				
Ленъ и кудель				1								
Пенька и пакл. прессов.	3 4			2 3			3 3	4		Сп. т.		П П
Спиртъ и хл. вино въ стекл. посуд.	2 1			2 1			2 1	3 6		Сп. т.		П П

Название товара.	Курско-Киевская ж. д.			Харьково-Нико			лаевск. ж. д.		Либаво-Роменская ж. д.								
	Попудно.	Повагонно.	Специальный.	Попудно.	Повагонно.	Специальный.	Попудно.	Повагонно.	Специальный.	до 300 цу- довъ.	Риги-Ми- таво-Роменск. товар. сооб- щенія.	до 5000 вл- логр. 5000 виногр. и бодфе.	Русско- Германскаго врем. сообщ.				
	К л а с с ы.			К л а с			с ы.		К л а с с ы.								
Спиртъ.													П	В	П	В	
Хлѣбн. вино въ боч- гахъ													П	А	П	А	
Хлѣбъ печен.,	2			3				2	3				П	А	П	А	
печ. пшен., сухар.				2													
всяк.																	
дрожжи сух.																	
Овощи свѣж.	3			3				3	4				П	В	П	В	
сух. прессов.				1				1-1	2-3								
солен. и моч.				2				1-2,2	4,3-6								
Фрукты	2			1				1	2				П	В			
обсахар.	1																
свѣж., сол. и сух. фрукт. южн.									2	3							
Сахар. русс. раф.	2			2	3					Яблови, груши, виногр. рус.			П	В	П	В	
и иностр.										2							
Сахар. раф.	2			2	3			1	2				П	В	П	В	
				2	3					мелюс.							
Сахар. песок.	2			3				2	3								
и иностр.					2				2	3				П	В		

Название товара.	Курско-Кіевская ж. д.			Харьково-Николаевскъ ж. д.			Либаво-Роменская ж. д.								
	Полудно.	Повагонно.	Спеціальный.	Полудно.	Повагонно.	Спеціальный.	Полудно.	Повагонно.	Спеціальный.	до 300 пудовъ. Тамо-Римо-Ромен. товар. сообщенія. болѣе.	до 5000 килогр. Русско-Германскаго прам. сообщ. болѣе.				
	К л а с с ы.			К л а с с ы.			К л а с с ы.								
Шерсть	2			3			1	4		П	В	П	А		
Мытая				2			1	2					иногда. Сп. т. а) П I		
Иностр.				2						прост. донская, ордынская, русск. мыт. и не мыт.	П	В	в) П В		
Сосновая				1			3	5					е) I В		
Сало	3			2	3		3	4			П	В	П	В	
Свиное, свѣжее копченое и соленое	2			2				3			П	А	П	В	
Кожи невыд. и простыя															
Кожа сырая, солен.											П	В			
Кожи невыд. сух. отъ дикихъ и мелкихъ живот., если предъявл. къ перевозкѣ связанными только въ тюки и безпроч. упаковки.														П	А
Кожа выдѣл. лакир. и издѣл. подошвы	1			1			1	2			П	А	П	А	

Название товара.	Курско-Киевская ж. д.			Харьгово-Нико			лаевск. ж. д.	Либаво-Роменская ж. д.					
	Полудно.	Повагонно.	Специальный.	Полудно.	Повагонно.	Специальный.	Полудно.	Повагонно.	Специальный.	до 300 пудов.	Риги-Ми-таво-Ромен. товар. сообщ. щения.	до 5000 кг.	Русско-Германского приам. сообщ. болше.
	К л а с с ы.			К л а с с ы.				К л а с с ы.					
Масло подсол., льнян., коноплян., сурьп., масло деревян., креозот.	3			3				1	2		П А		
Масло.	2			2				1	2				
мак., дерев., оръхов., горчичн.				1									
Масло въ бочк.	1			2				3	4			П А	
Минд. въ посуд.				1									
Смола.	3			3	$\frac{1}{30}$			3	4		П В	П В	
смол. каменно-угольная, смола земляная, земл. воск. асфал.											А С	А С	
Деготь.	3			3	$\frac{1}{30}$			3	4		П В	П В	
Лѣсъ стр.	5	15 к.		2	15 и 20 р. съ ваг.			3	5		А С	А С	
Лѣсн. матер.	5	15 к.		3	15 до 20			3	5				
Уголь дрѣв.				2	$\frac{1}{30}$								

Название товара.	Курско-Кіев. ж. д.			Харьково-Нико		
	Попудно.	Повагонно.	Спеціальный.	Попудно.	Повагонно.	Спеціальный.
	К л а с с ы.			К л а с с ы.		
Дрова.	1/40	12 к		3	15 и 20	
Дерево цѣнное иностран.	I, II			2 1	3 2	
Лѣсн. издѣл.	3			3	1/30	
выш. сорта	1			2		
еще вышшаго.				1		
мебель груб.				1/9		
посуда груб.	2					
Соль обыкн.	5				1/45	
Соль для полей и скота					1/65	
Столов. въ ящик.	5			1		
Химическая.	1					
Рыба сол.	3			3		
суш., мерзл., вял.,						
свѣж., морин. и прос.	1			1		
копчен. нѣтъ	1			2		
Камен. уголь.	5	1/65			1/65	
въ навалку.						
Керосинъ въ сте-	1			2	3	
кляной посудѣ въ				1	2	
бочкахъ						

Название товара.	лаевск. ж. д.	Либаво-Роменская ж. д.				
		Попудно.	Повагонно.	Спеціальный.		
		К л а с с ы.				
				до 300 пудовъ. Тар. Риго-Ми- таво-Ромен. товар. сооб- щенія. 300 п. и болѣе.	до 5000 пудовъ. Тар. Русско- Германскаго выдогр. и прям. сообш. болѣе.	
		по 14 к. при разстоян. бо- лѣе 55 вер. а при разст. ме- нѣе 55 вер. 18 к. съ вагона и версты.				A C A C
		3	1		A C A C	
		3	4		A C	
		1	2		II B II B	
		2	3			
					II A II A	
		1	2			
		3	2 сп.		A C A C	
		2	3		II B II B	
		3	4			

Название товара.	Курско-Киевская ж. д.			Харьково-Николаевскъ. ж. д.			Либаво-Роменская ж. д.						
	Попудно.	Повагонно.	Спеціальный.	Попудно.	Повагонно.	Спеціальный.	Попудно.	Повагонно.	Спеціальный.	до 300 пудовъ. Тар. Риги-Митавы. 300 п. и болѣе.	до 5000 кв. логр. 5000 и болѣе.	Тар. Русско-Германскаго союза. и прям. сообщ. болѣе.	
	К л а с с ы.			К л а с с ы.			К л а с с ы.						
Желѣзо не въ дѣл. старое и ломъ.	4			3		P. $\frac{1}{30}$ $\frac{1}{45}$	3	4		А	С	А	С
бѣлое.													
Желѣз. издѣл.	3			3			3	4		П	В	П	В
груб.													
Землед. оруд.	2			2	3		2	3					
части ж. маш.	3			2			3	4					
Полотно	1			1			2	3		П	А	П	А
загранич.													
парусное	2			2			2	3					
Сукно солд. и крес.	2			2	3		2	3					
С. русское.	1			1			1	2					
иностран.				1			1	2					
Шерст. издѣл.	1			1			1	2					
пряжа.													
Овчины	2			2			2	3					
выдѣлан.	1			1	2								
тулубы	1												

Тарифъ Русско-Германскаго союза имѣеть много

сходства тѣ тарифомъ Риги-Митавскимъ.

Г. Цѣхановецкій.

Извлеченія изъ протоколовъ Засѣданій съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ III-й группы.

Изъ Протокола 6-го съѣзда. (Собранія происходили 7, 8, 9 и 10-го Ноября 1872 г.)

1) По вопросу о тарифѣ на каменный уголь, антрацитъ и коксѣ положено, между прочимъ: 1) допустить на грузку антрацита и кокса самими отправителями; 2) плату за нагрузку кокса и антрацита взимать на всѣхъ дорогахъ, какъ и за каменный уголь, по 2 р. 50 к. за вагонъ; 3) отмѣнить всякіе дополнительные сборы; 4) установить на перевозку каменнаго угля, антрацита и кокса слѣдующій тарифъ по разнымъ дорогамъ, между прочимъ, по Курско-Кіевской и Харьковско-Николаевской: по $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты, съ тѣмъ, чтобы отправка производилась не иначе, какъ полными вагонами (стр. 4.)

2) По вопросу о тарифѣ на перевозку скота положено взимать съ головы и версты, при отправкахъ полными вагонами, слѣдующую плату: на дорогахъ Курско-Кіевской и Харьковско-Николаевской: на первой въ лѣтнее время $1\frac{1}{2}$ въ зимнее 1 к., на второй въ лѣтнее время $1\frac{1}{2}$ к., въ зимнее $1\frac{1}{4}$ к. (стр. 5 и 6).

3) По вопросу о *пониженіи и установленіи однообразнаго тарифа на сырыя русскія произведенія по всѣмъ дорогамъ* положили: въ виду неудобства установленія однообразнаго тарифа на русскія сырыя произведенія по всѣмъ дорогамъ группы, по возможности понизить тарифъ на русскія сырыя произведенія на дорогахъ III-й группы (стр. 16).

4) По вопросу о *пониженіи тарифа на хлорную известь* въ прямомъ сообщеніи отъ Одессы до Москвы, (черезъ Кіевъ или Харьковъ) положили: допустить перевозку означенныхъ предметовъ отъ Одессы до Москвы по $\frac{1}{50}$ к. съ пуда и версты, какъ по направленію на Кіевъ, такъ и по направленію на Харьковъ, безъ существующей въ послѣднемъ направленіи поперстной скидки. (стр. 16.)

Изъ Протокола 11-го съѣзда (собранія происходили 25, 26, 27, 28, 29 и 30 Ноября 2, 3 и 4 Декабря 1874 г.)

5) По вопросу о претензіи общества «Двигатель» на возвратъ ему 522 руб. 65 коп. перебора сдѣланнаго Харьковско-Николаевскою дорогою за пробочные опилки, вслѣдствіе неправильнаго будто-бы причисленія ихъ къ громоздскимъ предметамъ, положили: признать претензію Общества «Двигатель» незаслуживающею уваженія и считать на будущее время въ прямомъ сообщеніи громоздкими предметами только тѣ, которые поименованы въ приложеніи къ § 11 протокола (стр. 4 проток.).

6) По вопросу о *пониженіи платы за нарузку и вырузку лѣсныхъ матеріаловъ*, между прочимъ, на дорогахъ Курско-Кіевской и Харьковско-Николаевской до 1 коп. съ пуда, положили: соглашеніе между дорогами по этому вопросу занести въ § 48 конвенціи (стр. 31, 32).

7) По вопросу о *тарифѣ на Кавказскія минеральныя воды* положили: Подъ условіемъ представленія свидѣтельствъ отъ Управленія минеральныхъ водъ при каждой отправкѣ

и для каждой изъ дорогъ, долженствующихъ участвовать въ перевозкѣ, установить тарифъ на Кавказскія минеральныя воды и продукты изъ нихъ въ $\frac{1}{50}$ коп. съ пуда и версты по всѣмъ дорогамъ группы и допустить переводъ платежей на получателей (стр. 36, 37).

8) По вопросу о тарифѣ на спиртъ, идущій за границу, состоялось соглашеніе между дорогами: Курско-Кіевской, Ландварово-Роменской, Одесской и Харьково-Николаевской, въ установленіи, по просьбѣ братьевъ Коробковыхъ, тарифа въ размѣрѣ 12 коп. съ вагона и версты, срокомъ по 1-е Января 1876 г. (стр. 38).

9) По вопросу о тарифѣ на каменный уголь на 1875 г. положили: по дорогамъ Курско-Кіевской, Харьково-Николаевской и Ландварово-Роменской взимать по $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты, съ тѣмъ, чтобы отправка производилась не иначе, какъ полными вагонами (стр. 67).

10) Доложено заявленіе Харьковскаго купца Сѣрикова объ отнесеніи *порожнихъ корзинокъ, бочекъ и ящиковъ* къ предметамъ негромоздкимъ. Положили: заявленіе г. Сѣрикова оставить безъ обсужденія (стр. 69).

11) По вопросу о пониженіи тарифа на *англійскіе сухари* положили: *Англійскіе сухари*, при перевозкѣ прямымъ сообщеніемъ изъ Москвы въ Одессу, таксировать по III разряду тарифа (стр. 72).

12) По вопросу о пониженіи тарифа на перевозку *мраморнаго песку*, положили въ прямомъ сообщеніи между Одессою и Москвою мраморный песокъ таксировать наравнѣ съ мраморомъ не въ дѣлѣ, о чемъ сдѣлать добавленіе къ прилож. Е, къ отд. II конвенціи (стр. 72).

Изъ Протокола 12-го съѣзда (собранія происходили 18, 19, 20, 21 и 22 Апрѣля 1875 года).

13) По вопросу о *порядкѣ возвращенія переборозъ* положили: разъяснить, что, на основаніи § 91 конвенціи при

требованіи переборовъ, обязательно для товарохозяевъ представлять подлинныя расчетныя листы, дабы гарантировать дороги отъ вторичныхъ требованій перебора (стр. 17).

Изъ Протокола 13 съѣзда (собранія происходили 18, 19 и 20 Сентября 1875 года).

14) Былъ возбужденъ вопросъ о порядкѣ храненія и выдачи *переборовъ*, а равно вопросъ о времени введенія въ дѣйствіе правилъ относительно измѣняемости расчетовъ станцій отправленія. Положили: *отложить* до слѣдующаго съѣзда (стр. 5).

15) По вопросу о *пониженіи тарифа на хлопокъ* въ прямомъ сообщеніи между Одессою и Москвою, положили: принять къ свѣдѣнію заявленіе предсѣдателя, что этотъ вопросъ не требуетъ обсужденія съѣзда, такъ какъ заинтересованныя дороги заняты въ настоящее время пересмотромъ тарифа на всѣ вообще грузы прямаго сообщенія между Москвою и Одессою, въ виду нѣсколькихъ конкурирующихъ путей (стр. 6).

16) По вопросу объ опредѣленіи крайней *цѣны за перевозку барановъ по дорогамъ* 3-й группы положили: за перевозку барановъ въ прямомъ сообщеніи установить, срокомъ на одинъ годъ, начиная съ 1 Октября 1875 года плату по $\frac{1}{4}$ коп. съ головы и версты подъ условіемъ нагрузки въ одинъ одноэтажный вагонъ на Одесской дорогѣ не менѣе 65 штукъ, а на прочихъ дорогахъ не менѣе 40 штукъ. Что же касается Курско-Кіевской дороги, то она принимаетъ такую плату безусловно (стр. 16).

17) Доложено заявленіе Общества «Двигатель» объ *отмѣнѣ* по отношенію къ сему обществу *уплаты фрахта за рыбныя грузы на станціяхъ отправленія*. Положили: уничтожить по отношенію къ обществу «Двигатель» обязательную плату фрахта за рыбныя грузы на станціяхъ отправленія (стр. 29).

18) Доложено *заявленіе г. Штернъ о необходимости публикованія въ газетахъ о переборахъ*, взыскиваемыхъ желѣзными дорогами 3-й группы по перевозкамъ товаровъ. Представители Курско-Кіевской, Поти-Тифлисской и Константиновской выразили полное согласіе на то, чтобы публиковать о переборахъ въ «Вѣстникъ желѣзныхъ дорогъ и пароходства», при чемъ представитель Курско-Кіевской дороги добавилъ, что переборы могутъ быть возвращаемы *указаннымъ въ конвенціи порядкомъ*, какъ этою дорогою, такъ и другими участвовавшими въ перевозкѣ, смотря по тому, гдѣ будетъ заявлено товароозяиномъ требованіе о возвратѣ перебора. Представитель Харьково-Николаевской дороги, присоединяясь въ принципѣ къ заявленію представителя Курско-Кіевской дороги, добавилъ однако, что окончательное рѣшеніе сего вопроса обусловливается утвержденіемъ Правленія Общества (стр. 29, 30).

19) По вопросу объ установленіи *тарифа на вассергласъ*. Предсѣдатель сообщилъ, что по этому вопросу не получено отвѣтовъ только отъ Московско-Курской и Одесской дорогъ. Представители этихъ дорогъ заявили, что они согласны отнести вассергласъ къ 3 разряду тарифа (стр. 34).

20) По вопросу объ установленіи *тарифа на перевозку* выработываемыхъ на заводѣ г. Вульфа *земляныхъ красокъ* въ $\frac{1}{50}$ коп. съ пуда и версты, положили: тарифъ на земляныя краски принять для всѣхъ дорогъ 3-й группы въ $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда и версты, о чемъ сообщить г. Вульфу (стр. 38).

21) По вопросу *о порядкѣ заявленія претензій о переборахъ*, положили: § 91-й конвенціи дополнить слѣдующимъ образомъ: «Въ заявленіяхъ своихъ о переборахъ, товарополучатели обязаны обозначать: а) въ пользу какой именно дороги и въ какой суммѣ сдѣланъ переборъ и б) на какомъ основаніи они считаютъ полученную съ нихъ имъ плату неправильною. Заявленія, неудовлетворяющія этимъ требованіямъ не *принимаются*». (Стр. 40).

22) По вопросу о *продлении тарифа на спиртъ, идущій за границу*, до 1-го Января 1877 года. Положили: п. 7, приложение Е, къ отд. II конвенціи, подъ рубрикою «тарифы, разновременно приняты на съѣздахъ», измѣнить слѣдующимъ образомъ: «по дорогамъ Курско-Кіевской, Ландварово-Роменской и Харьковско-Николаевской (также по Брестогравеской и Одесской) спиртъ, идущій за границу перевозится съ платою, по 12 коп. съ вагона и версты, срокомъ по 1-е Января 1877 года (стр. 38).

23) По вопросу разъясненія платы, подлежащей взысканію за *провозъ быковъ*, отправляемыхъ по прямому сообщенію неполными вагонами. Положили: разъяснить, что въ прямомъ сообщеніи допускается только повагонная перевозка быковъ (стр. 41).

24) По вопросу о *крайней необходимости ходатайствовать о законодательномъ утвержденіи тарифовъ и условій перевозки желѣзныхъ дорогъ*, положили: просить Предсѣдателя войти съ ходатайствомъ въ Министерство Путей Сообщенія объ утвержденіи законодательнымъ порядкомъ тарифовъ и условій перевозки по желѣзнымъ дорогамъ пассажировъ, багажа и товаровъ (стр. 42).

25) Вопросъ о *пониженіи тарифа на соду, кокосовое масло, рисъ, рожки, канифоль и земледѣльческія орудія*, положили: отложить до слѣдующаго съѣзда (стр. 43).

Изъ Протокола 14-го съѣзда. (Собранія происходили 17—21 Февраля 1876 года).

26) Обсуждался, между прочимъ, вопросъ о правильномъ примѣненіи *тарифа на спиртъ, идущій за границу*. Представители заинтересованныхъ дорогъ изъявили согласіе, чтобы спиртъ, идущій за границу таксировался по примѣру дорогъ II группы, по 12 коп. съ вагона и версты при нагрузкѣ не болѣе 360 п. въ вагонъ; при нагрузкѣ же бо-

лѣе 360 п. за излишекъ, противъ этого количества, взимать плату по $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты (стр. 5).

27) Доложено заявленіе Харьковско-Николаевской желѣзной дороги, о перевозкѣ пива въ собственныхъ вагонахъ Общества «Новая Баварія» о пониженіи тарифа на пиво до $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты и на неразобранныя порожнія бочки до 10 коп. съ вагона и версты. Положили: *отклонивъ* предложеніе относительно перевозки пива въ собственныхъ вагонахъ Общества «Новая Баварія» и относительно однообразнаго по всѣмъ дорогамъ группы тарифа на пиво въ $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты, допустить перевозку неразобранныхъ порожнихъ бочекъ по 10 коп. съ вагона и версты, при отправкѣ же попудныхъ, порожнія неразобранныя бочки должны таксироваться, какъ товары громоздкіе, съ тѣмъ лишь, чтобы попудная плата не превышала 10 коп. съ вагона и версты (стр. 13)

28) Доложено заявленіе Харьковско-Николаевской желѣзной дороги относительно тарифа *прямаго сообщенія между Москвою и Одессою на грузы*, указанные въ приложеніи Е. къ отд. II конвенціи. Положили: тарифъ этотъ, въ виду измѣнившихся обстоятельствъ, при которыхъ онъ былъ составленъ, исключить вовсе изъ приложенія Е, къ отд. II конвенціи (стр. 16).

29) Доложено заявленіе г. Леонова, объ отказѣ Ландварово-Роменской желѣзной дороги въ принятіи заявленія о возвратѣ перебора по неправильному примѣненію § 64 протокола 13-го съѣзда. Положили: претензію г. Леонова просить предсѣдателя передать Ландварово-Роменской дорогѣ, представитель которой выразилъ согласіе дать этой претензіи надлежащій ходъ (стр. 18, 19)

Изъ Протокола 15-го съѣзда, (происходившаго 13 Сентября 1876 года).

30) По вопросу о тарифѣ на свѣжіе фрукты и о приспособленіи для нихъ вагоновъ, положили: за перевозку въ поѣздахъ большой скорости свѣжихъ фруктовъ, идущихъ съ Юга, взимать плату по всѣмъ дорогамъ группы, при повагонныхъ отправленияхъ, по 25 коп. съ вагона и версты и при попутныхъ по $\frac{1}{12}$ коп. съ пуда и версты (стр. 3).

31) По вопросу о сборахъ за храненіе товаровъ, остающихся на станціяхъ до разрѣшенія претензій или споровъ, положили: не взыскивать платы въ теченіи двухъ мѣсяцевъ со дня ихъ прибытія (стр. 13).

32) Доложено заявленіе Ландварово-Роменской желѣзной дороги, о согласіи ея взимать за *нагрузку и выгрузку лѣсныхъ матеріаловъ по 1 коп. съ пуда*. Положили: согласно этому заявленію дополнить примѣчаніе къ § 48 конвенціи (стр. 20).

33) По вопросу о *количествѣ тарифовъ* для Ландварово-Роменской и Ростово-Владикавказской желѣзной дороги, положили: доставить ей тарифы и ихъ измѣненія по 150 экземпляровъ и включить означенное количество въ § 15 конвенціи (стр. 21).

34) По вопросу о *преміи за страхованіе цѣнныхъ предметовъ*, по заявленію Ландварово-Роменской желѣзной дороги, положили взимать премію за страхованіе цѣнныхъ предметовъ, какъ за багажъ, о чемъ сдѣлать добавленіе къ § 32 пассажирской конвенціи (стр. 22).

35) Доложено заявленія *Курской Губернской Земской Управы* относительно *установленія дорогами однообразнаго тарифа на хлѣбные грузы*, идущіе изъ предѣловъ Курской губерніи въ *Кенигсбергъ*. Положили: просить Предсѣдателя заявленія это сообщить заинтересованнымъ дорогамъ (стр. 27).

Изъ Протокола 16-го съѣзда (происходившаго 6, 7 и 8
Сентября 1877 года).

36) По вопросу Ландварово-Роменской дороги о допущеніи *уплаты переборовъ* отправителямъ, дорогами промежуточными и конечными, черезъ посредство дорогъ отправленія, положили: предоставить Ландварово-Роменской дорогѣ войти по сему вопросу въ непосредственное сношеніе съ правленіемъ Общества Московско-Курской желѣзной дороги, такъ какъ только эта послѣдняя отказывается отъ уплаты переборовъ вышеуказаннымъ порядкомъ (стр. 14).

37) По вопросу о *пониженіи тарифа на земляныя краски* до $\frac{1}{50}$ или до $\frac{1}{45}$ коп. съ пуда и версты, положили: признавъ невозможнымъ установить одинаковый тарифъ на земляныя краски по всѣмъ дорогамъ группы, оставить этотъ вопросъ безъ послѣдствій (стр. 20).

38) По вопросу о допущеніи перевозки картона *по III разряду тарифа*, въ виду малоцѣнности этого груза, положили: признать этотъ вопросъ касающимся каждой отдѣльной дороги и обсужденію съѣзда неподлежащимъ (стр. 21).

39) По вопросу о *привлеченіи къ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, путемъ пониженія тарифовъ, въ такіе мѣсяцы*, когда перевозка этихъ грузовъ нынѣ бываетъ болѣе слабою, положили: просить Предсѣдателя снестись съ Техническо-Инспекторскимъ Комитетомъ о сообщеніи данныхъ, съ помощію которыхъ настоящій вопросъ могъ быть разрѣшенъ въ интересахъ, какъ товарохозяевъ, такъ и обществъ желѣзныхъ дорогъ (стр. 23).

Изъ Протокола 17-го съѣзда (происходившаго 12, 13 и 14
Юня 1878 года).

40) По вопросу о *способѣ снабженія желѣзныхъ дорогъ тарифами для продажи публикѣ*, положили: завести

такой же порядокъ, какъ на дорогахъ II группы, именно: на станціяхъ вывѣшиваются объявленія, что желающіе приобрести тарифы, могутъ получать ихъ отъ Управленія дороги черезъ двѣ недѣли, по подачѣ Начальнику какой либо станціи письменнаго заявленія о томъ и по уплатѣ стоимости требуемыхъ тарифовъ -- черезъ Начальника той станціи, которая будетъ заявлена самимъ отправителемъ (стр. 14, 15).

41) Доложено заявленіе Харьково-Николаевской желѣзной дороги о высылкѣ ей, въ виду открытія Сумскаго участка тарифовъ и ихъ измѣненій *въ количествѣ 75 экземпляровъ*, положили соотвѣтственно этому заявленію измѣнить § 15 товарной конвенціи (стр. 18).

42) Доложено заявленіе товарищества «Лѣсопромышленникъ» объ установленіи *для продуктовъ сухой перегонки дерева, слѣдующаго тарифа*: для масла и мази древесныхъ поудно по $\frac{1}{25}$ коп., а полными вагонами по $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты; для уксуса древеснаго, уксуснокислой извести, креозотоваго порошка, дезинфекціонной жидкости, смолы сухой, смолы жидкой, дегтя поудно по $\frac{1}{30}$ коп., а полными вагонами по $\frac{1}{50}$ коп. съ пуда и версты. Положили: *признать этотъ вопросъ, касающійся* каждой изъ дорогъ въ отдѣльности, о чемъ просить Предсѣдателя сообщить товариществу «Лѣсопромышленникъ» (стр. 22, 23).

43) По вопросу о *пониженіи тарифа на перевозку отъ Севастополя до Петербурга винограднаго вина въ бочкахъ, табаку листоваго и свѣжихъ фруктовъ*, вопросу, возбужденному Крымскими товаротправителями, положили: это заявленіе признать касающійся каждой изъ дорогъ въ отдѣльности (стр. 27, 28).

Изъ Протокола 18-го съѣзда, (происходившаго 4, 5, 7 и 8 Декабря 1878 года).

44) По вопросу о допущеніи перевозки керосина *въ прямомъ сообщеніи перевода платежей на получателя*.

Положили: допустить перевозку керосина на этихъ условіяхъ, и постановленіе это включить въ конвенцію (стр. 3).

45) По вопросу о разъясненіи, что *нефть и нефтяная грязь* перевозятся въ прямомъ сообщеніи съ переводомъ платежей, положили: допустить переводъ платежей за нефть и нефтяную грязь (стр. 3).

46) По вопросу о пониженіи *тарифа на крымское вино, табакъ листовой и свѣжіе фрукты*, возбужденному еще на 17-мъ съѣздѣ; представители за интересованныхъ дорогъ заявили согласіе принять тарифъ въ 60 к. съ пуда (включая сюда нагрузку, перегрузку и выгрузку) (стр. 14).

47) Положили: признать полезнымъ составить *сводъ спеціальныхъ тарифовъ для прямого сообщенія*, существующихъ на дорогахъ III группы, для чего должны доставить Предсѣдателю къ 1-му Февралю къ 1879 году всѣ соглашенныя между ними и вообще существующіе у нихъ для прямого сообщенія спеціальные тарифы; затѣмъ сводъ этотъ долженъ измѣниться, по мѣрѣ измѣненія существующихъ спеціальныхъ тарифовъ, и установленія таковыхъ вновь, на основаніи сообщеній о томъ подлежащихъ дорогъ (стр. 26, 27).

48) По вопросу объ измѣненіи §§ 48 и 49 конвенціи, съѣздъ призналъ наиболее удобнымъ установить *сборъ за нагрузку и выгрузку клады*, поименованной въ пунктѣ а, § 48 конвенціи, одинаковый для всѣхъ дорогъ группы *въ размѣръ* $1\frac{1}{2}$ коп. съ пуда. За перегрузки же товара на тѣхъ передаточныхъ станціяхъ, гдѣ таковая установлена, назначить сверхъ указаннаго выше $1\frac{1}{2}$ коп. сбора еще по $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда. Затѣмъ, при переходѣ груза съ одной группы на другую въ пунктахъ такового перехода сбора за перегрузку, по мнѣнію съѣзда, взимаемо быть не должно (стр. 28).

49) По вопросу о продолженіи Московско-Курской и Курско-Кіевской желѣзными дорогами *спеціальнаго тарифа на сахаръ-рафинадъ* $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты, возбуж-

дневному заявленіемъ Россійскаго Общества, состоялось соглашеніе между заинтересованными дорогами въ принятіи такого тарифа (стр. 40).

Изъ Протокола 19-го съѣзда (происходившаго 8, 9 и 10 Августа 1879 г.)

50) По вопросу Харьковско-Николаевской дороги о допущеніи къ перевозкѣ въ прямомъ сообщеніи за границу спирта съ двухъ-ярусною погрузкою въ вагоны, положили: допустить двухъ-ярусную погрузку спирта, при условіи установки и уборки приспособленій для этого средствами отправителей и получателей, — но предложить отправителямъ употреблять при этомъ, во избѣжаніи порчи вагоновъ гвоздями, — складныя козла (стр. 16).

51) По вопросу объ установленіи пониженнаго тарифа на перевозку барановъ въ прямомъ сообщеніи и объ установленіи неизмѣняемости расчетовъ за животныхъ въ прямомъ сообщеніи, положили: перевозить барановъ въ прямомъ сообщеніи по $\frac{1}{4}$ съ головы и версты, подъ условіемъ нагрузки въ одинъ вагонъ не болѣе 35 шт. При нагрузкѣ же въ одинъ вагонъ менѣе всего количества, плату взимать, какъ за полное количество, т. е. по $8\frac{3}{4}$ коп съ вагона и версты. Второе же предложеніе о неизмѣняемости расчетовъ признать при настоящихъ обстоятельствахъ неудобнымъ (стр. 20).

52) По заявленію товарищества передвижныхъ выставокъ объ изъятіи изъ категоріи громоздкихъ предметовъ картинъ въ рамахъ положили: картины въ рамахъ перевозить по 10 коп. съ вагона и версты и объ изъятіи ихъ изъ громоздкихъ предметовъ, включить особымъ примѣчаніемъ въ § 40 конвенціи (стр. 25).

53) По вопросу о безперегрузочномъ сообщеніи съ Либаво-Роменскою желѣзною дорогою согласился представитель только Курско-Кіевской желѣзной дороги, а представители

прочихъ нашли это противнымъ интересамъ ихъ дорогъ. Положили: записать объ этомъ въ протоколъ (Проток. 19-го съѣзда стр. 27).

54) По вопросу о допущеніи *нагрузки и выгрузки отправителями алебастра, камня и кирпича и пониженіи тарифовъ* на алебастръ до $\frac{1}{50}$ и на известнякъ до $\frac{1}{45}$ коп. съ пуда и версты, возбужденному Донецкою желѣзною дорогою. Положили: допустить нагрузку и выгрузку отправителями алебастра. Что же касается предложенія о пониженіи тарифовъ, то признать таковое касающимся каждой изъ дорогъ въ отдѣльности (стр. 46).

Членъ Подкоммисіи *Цъхановецкій*.

Приложение III.

Таблица измѣненій и прочихъ тарифовъ по Харьковско-Николаевской желѣзной дорогѣ въ 1877, 1878 и 1879 г.

Число циркуляра.	Срокъ дѣйствія тарифа.	РОДЪ ТОВАРА.	Высота тарифа.
1877 г. 1) Янв. № 4/2.	а) по 1 Юня 1877 г. в) по 1 Января 1878 г.	Предметы, поименованные въ цирк. 20 Мая 1875 года. (Сахаръ рафинадъ идущій чрезъ Елисаветгр., привилегированное франц. масло, идущее изъ Москвы на ст. Харьковско-Николаевской желѣзной дороги)	Пониженный по циркул. 31 Октября и 8 Ноября 1875 года.
2) Янв. № 5/3.	Съ 1 Января 1877 г. отмѣняется выд. 7 Юня 1875 г. понижен. тар. и вводит. норм.	Товары большой скорости и съѣстные припасы. . . .	Нормальный (1/6 съ вер. и пуда)
3) Янв. 20 Кон-тролер. подтвер. особлюд.	На основ. цир. 17 Юня 1876 года.	Шерсть иностран. мытая и грязная Грязная шерсть русская, донская и ордынская . . .	II класса. III класса.
4) Февр. 12.	Объявл., что на ст. Фаст. желѣз. дор. Фастово и Знаменки.	За перегрузку товаровъ прямого сообщенія	Будетъ взиматься по 1/2 к. съ пуда.
5) Марта 6.	Со дня объявлен. безъ указ. срока.	Лѣсъ изъ Крюкова и Кременчуга въ Харьковъ и Николаевъ отправителямъ въ теченіи года не менѣе 500 вагоновъ въ оба конца.	10 к. съ вагона и версты для Харькова, 12 коп. для Николаева, причемъ отправка лѣса на промежут. ст. въ разсчетъ приниматься не должна.

Число циркуляра.	Срокъ дѣйствія тарифа.	РОДЪ ТОВАРА.	Высота тарифа.
1877 г. 6) Мар. 18-го	Продолж. до 1 Сент. 1877 г.	Зерновой хлѣбъ	Пониженный тарифъ на Николаев. установленъ циркуляромъ 4 Декаб. 1876 г.
7) Апр. 1	Безъ срока.	Кирпичъ, черепица, дрова, лѣсные матер. камен. уголь, бутов камень, идущій полн. вагон. съ Фаст. на ст. Х.-Николаев. дороги и обратно	Плату за нагрузку и выгрузку 1 к. съ пуда (вмѣсто конвенц. 1½ коп.) и только для этихъ 2-хъ дорогъ.
8) Мая 19	Безъ срока.	Сухари полными вагонами для войскъ	Пониженный до 1/24 коп. поудно же по дѣйствующ. тарифу 1/18 съ пуда.
9) Мая 20	Отмѣняется съ 1 Юня пониж. цир. 19 Мая 75 г.	Грузы, отправляемые изъ Николаева	Вводится нормальный тарифъ.
10) Юня 2.	Продолж. до особаго распоряж.	Грузы отъ Елисаветграда.	Тарифъ 3 Янв. 1877 г.
11) Юня 11.	Отмѣняется съ 15 Юня пониж. циркул. 20 Мая и продолж 2 Юня 1875 г.	На грузы отъ Елисаветграда	Вводится нормальный.
12) Юня 22.	Отмѣняется съ существ. съ 12 Февр. въ Знаменкѣ и Фастово.	Сборъ за перегрузку то-варовъ	Въ 1/2 к. съ пуда отмѣняется.
13) Юня 19.	Вводится	Пробѣгъ санитарнаго поѣзда изъ каковаго бы количества не состоялъ	2 руб. съ поѣзда и версты.

Число циркуляра.	Срокъ дѣйствія тарифа.	РОДЪ ТОВАРА.	Вмѣсто тарифа.
1877 г. 14) Юля 13.	Отмѣняет-ся спеціал. тар. введен. 16 Авг. и 2 Сент. 76 г	Лимоны и шерсть, идущія съ Одесской дороги чрезъ Елисаветградъ на ст. Харьковско-Николаевской дороги.	вводится нормальный.
15) Юля 15.		Подвержд. на счетъ шерсти цирк. отъ 20 Января «нерѣдко случается, что пріемная ст. рассчитываетъ провозную плату по 3 классу, а ст. назнач. измѣняетъ такой расчетъ и расчет. по 2 кл. безъ объясненія причинъ»	
16) Ав. 5		Произведенія, посылаемыя на парижскую выставку и обратно.	Пониженный до 50%.
17) Авг. 10.	Продолж. до 1 Января 78 г.	Зерновой хлѣбъ въ Николаевъ.	Пониженный цир. 4 Декабря 1876 г.
18) Авг. 19.	Подтверженіе.	Главный контроль замѣчаетъ, что: «станц. кассиры и агенты на передаточныхъ пунктахъ рассчитываютъ по высшимъ тарифамъ, а не по Уставу Общ. § 15 слѣд. т. Минеральное топливо, желѣзная руда и удобрит. туки. Рельсы и соль	не свыше $\frac{1}{65}$. не свыше $\frac{1}{45}$.
19) Сен. 3.	Безъ срока.	Вассергласъ	Пониженный до $\frac{1}{50}$.
1878 г. 1) Февр. 13.	Съ 15 сего Февр. по 1 Января 79 г.	Для хлѣбныхъ грузовъ— (хлѣбъ, крупа, сѣмя, горохъ, картофель и рѣпа), отправл. со ст. Х.-Николаевской и съ	Дифференціальный, только за полные вагоны, даже при меньшей погрузкѣ.

Число циркуляра.	Срокъ дѣйствія тарифа.	РОДЪ ТОВАРА.	Вмѣсто тарифа.												
1878 г. 2) Февр. 20.		<p>чужихъ дорогъ къ Николаеву, а равно для тѣхъ же грузовъ и къ Знаменкѣ и Елисаветграду. При отправкѣ на всѣ друг. ст. назнач. (кромѣ Никол., Никол. порта, Знаменки и Елисаветграда).</p> <p>Если за Знаменку и по Знаменскому участку (отъ Медерова до Гороховки) . . .</p> <p>Если хлѣбные грузы идутъ за Елисаветгр. и Знамен. на Одесскую и Фастовскую дороги и далѣе.</p> <p>Подъ опасеніемъ строжайшаго взысканія запрещ. Начальн. исполнять ходатайство товаротпр. сдать свой грузъ къ перевозу, измѣнить направл. и ст. назнач. слѣдуетъ: письменн. обращаться въ Управл. и представлять квитанціи.</p>	<p>Всѣ же поудн. отправки по $\frac{1}{24}$.</p> <p>по $\frac{1}{24}$</p> <p>До Знаменки по особ. тарифу, далѣе по норм. $\frac{1}{24}$.</p> <p>Доли Х.-Никол. дороги разсчитыв. по особому опредѣлен. тарифа до Елисаветграда и Знаменки.</p>												
3) Марта 14.	Отъ 20 Мар. возстановл.	<p>Для грузовъ идущихъ со станц. Николаевъ по всѣмъ ст. Х.-Николаевской дороги и Сумскаго участка.</p> <table border="0"> <tr> <td>товары 1 класса</td> <td>$\frac{1}{24}$.</td> </tr> <tr> <td>2 »</td> <td>$\frac{1}{36}$</td> </tr> <tr> <td>3 »</td> <td>$\frac{1}{50}$.</td> </tr> <tr> <td>соль</td> <td>$\frac{1}{60}$.</td> </tr> <tr> <td>фрукты</td> <td>$\frac{1}{36}$.</td> </tr> <tr> <td>хлопокъ</td> <td>$\frac{1}{45}$</td> </tr> </table> <p>Машинныя части не составл. принадлежн. жел. дор.</p>	товары 1 класса	$\frac{1}{24}$.	2 »	$\frac{1}{36}$	3 »	$\frac{1}{50}$.	соль	$\frac{1}{60}$.	фрукты	$\frac{1}{36}$.	хлопокъ	$\frac{1}{45}$	<p>Возстановленъ пониженный (19 Мая 1878 года) тарифъ, а именно:</p> <p>и специальный тарифъ.</p> <p>$\frac{1}{36}$.</p>
товары 1 класса	$\frac{1}{24}$.														
2 »	$\frac{1}{36}$														
3 »	$\frac{1}{50}$.														
соль	$\frac{1}{60}$.														
фрукты	$\frac{1}{36}$.														
хлопокъ	$\frac{1}{45}$														

Число циркуляра.	Срок дѣйствія тарифа.	РОДЪ ТОВАРА.	Вмѣсто тарифа.
1878 г. 4) Мая 24		Разсылается составлен. и утвержден. Министер. Путей Сообщенія на перевозку пассажир. грузовъ по Х.-Николаевской желѣзной дорогѣ, а старые тарифы контролеры лично должны отобрать и тарифъ Сумскаго участка «такъ какъ въ послѣднихъ оказалась разность въ исчисленіи провозной платы противъ нынѣ выслаемой».	Поверстный тарифъ.
5) Юня 16.	Безъ срока.	Уголь, остающійся отъ сахарнаго завода для удобрѣнія земли	$\frac{1}{65}$ съ пуда и версты.
Юля 16.	Объявл. съ 25 Юня по 20 Августа	Для грузовъ, идущихъ по Сумскому участку въ Полт. (на Ильинскую ярмар.) чрезъ Ворожбу и Любот. и возвращ. тѣми же дорогами Для грузовъ же внутреннихъ сообщеній а равно и прямого, передав. на друг. передаточныхъ ст Х.-Николаевской желѣзной дороги.	Пониженный: товары бол. скор. $\frac{1}{10}$ вмѣсто $\frac{1}{6}$ и малой скорости. 1-й классъ $\frac{1}{18}$ (вмѣсто $\frac{1}{12}$). 2-й » $\frac{1}{24}$ » $\frac{1}{18}$ 3-й » $\frac{1}{30}$ » $\frac{1}{24}$ Остается безъ измѣненія нынѣ дѣйствующаго тарифа.
6) Юня 27.	15 Юня. 15 Августа.	Для членовъ 4-го съѣзда лѣсохозяевъ въ Варшавѣ .	Пониженный на 50%.
7) Юля 8		Объявляется и разъясняется, что во введенной 15 Фев. номенклатурѣ и алфавитѣ показанъ тарифъ поудно и повагонно. Разъяснено «если за всю отправку поудная плата будетъ выше платы за полный	

Число циркуляра.	Срокъ дѣйствія тарифа.	РОДЪ ТОВАРА.	Высота тарифа.
1878 г.		вагонъ; то примѣняется по-вагонная плата считая вѣсъ вагона въ 600 пуд.» исключая сахаръ, для котораго вѣсъ полнаго вагона—300 и сѣна въ 400 пуд.	
8) Юля 12.	Съ прибы- тиемъ 1 па- рохода въ Николаевъ.	По соглашеніи съ Короле- во-Нидерландскимъ Пароход- нымъ Обществомъ, желѣзо и желѣзный товаръ въ замор- скомъ сообщеніи отъ Нико- лаева на всѣ ст. дороги . Отправляемыя же изъ Ни- колаева тѣже грузы, но при- бывшіе не съ пароходомъ Ко- ролево-Нидерландскаго Об- щества	по $\frac{1}{55}$. по $\frac{1}{50}$, по прежн.
9) Авг. 7.		Разъясняется, что лѣсъ въ доскахъ, тесѣ и горбыляхъ долженъ расчит а не по 15 коп., какъ бе- рутъ многіе станц. кассиры	по 20 коп.
10) Авг. 17.	Подтвержд. объ означеніи вѣса съ угрозою де- нежн. взыска- ній.	«Весьма часто случается, что кассиры въ дубликатахъ накладныхъ и дорожныхъ вѣ- домостяхъ не обознаютъ вѣсъ грузовъ (частныхъ и кладь управленія».	
11) Сент. 4.	Съ 1 Сент	Персоналъ и кладь Обще- ства Краснаго Креста.	Прекращается бесплатная перевозка.
12) Сент. 18.		Правленіе извѣщаетъ, что «поступаютъ въ значитель- номъ количествѣ заявленія о переборахъ за провозъ саха- ра рафинада и сахарнаго пес-	

Число циркуляра.	Срокъ дѣйствія тарифа.	РОДЪ ТОВАРА	Высота тарифа.																																			
1878 г.		«ку; станціонные кассиры не обращаютъ вниманія на разность тарифа «и нерѣдко сахаръ одного и того же отправителя въ одинъ и тотъ же путь таксируютъ различно». сводъ всѣхъ существующихъ тарифовъ на сахаръ рафинадъ и сахарный песокъ.																																				
13) Окт. 4. (смог. цирк. 12 Юня.	Съ прибыт. 1-го парох. Кор. Нидер. Пар. Общ. объявл., что съ 13 Октяб.	Желѣзо, сталь и издѣлія изъ нихъ перенести Министерствомъ Путей Сообщенія на ст. Николаевъ сокращать срокъ бесплатнаго храненія груза до 24 час., по истеченіи котораго . . .	Въ классъ Е, заморскаго сообщ. и таксиров. ¹ / ₆₀ . Взимать по 1 коп. съ пуда въ сутки.																																			
14) Окт. 12.	Съ прибыт. 1 парох. «Кас-торъ».	Грузы заморскаго сообщенія въ Кіевъ (черезъ Николаевъ и Фастовскую дорогу) отправляемы г. Фришеномъ. Въ Николаевѣ составляются новые грузовые документы.	со слѣд. ставками. <table border="1" data-bbox="1169 2002 1713 2310"> <thead> <tr> <th></th> <th>a</th> <th>b</th> <th>c</th> <th>d</th> <th>e</th> <th>f</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>для Х.-Николаевской .</td> <td>7,47</td> <td>6,22</td> <td>5,60</td> <td>4,48</td> <td>3,94</td> <td>3,46</td> </tr> <tr> <td>» Фастовской . . .</td> <td>9,40</td> <td>7,83</td> <td>7,05</td> <td>5,64</td> <td>4,70</td> <td>4,34</td> </tr> <tr> <td>» Кіево-Брестской .</td> <td>2,13</td> <td>1,78</td> <td>1,60</td> <td>1,28</td> <td>1,07</td> <td>0,98</td> </tr> <tr> <td>Итого</td> <td>19,90</td> <td>15,83</td> <td>14,25</td> <td>11,71</td> <td>9,71</td> <td>8,78</td> </tr> </tbody> </table>		a	b	c	d	e	f	для Х.-Николаевской .	7,47	6,22	5,60	4,48	3,94	3,46	» Фастовской . . .	9,40	7,83	7,05	5,64	4,70	4,34	» Кіево-Брестской .	2,13	1,78	1,60	1,28	1,07	0,98	Итого	19,90	15,83	14,25	11,71	9,71	8,78
	a	b	c	d	e	f																																
для Х.-Николаевской .	7,47	6,22	5,60	4,48	3,94	3,46																																
» Фастовской . . .	9,40	7,83	7,05	5,64	4,70	4,34																																
» Кіево-Брестской .	2,13	1,78	1,60	1,28	1,07	0,98																																
Итого	19,90	15,83	14,25	11,71	9,71	8,78																																
15) Окт. 13.	Разъясн. § 8 врем. прав.	Хлѣбные грузы заявлены въ 200 пуд. и менѣе однимъ отправителемъ въ одной партіи въ сутки могутъ отправл. Партіи же болѣе 200 пуд. относятся къ очереднѣй от-	Какъ срочные съ попудн. расчет. тарифной платы.																																			

Число циркуляра.	Срокъ дѣйствія тарифа.	РОДЪ ТОВАРА.	Высота тарифа.
1878 г.		<p>правкѣ «и разъ заявлены партіи груза очередною отправкою ни въ какомъ случаѣ не могутъ быть переводимы въ срочныя отправки, а должны по 97 § ожидать очереди и отправляться по дефференціальному тарифу».</p>	
16) Окт. 31.		<p>Подтвер. о точномъ исполненіи § 105 Пр. сч. и § 34 конвенціи «увѣдомляетъ о наложеніи платежа возвращать на ст. назначенія <i>непремѣнно съ поездами большой скорости.</i></p>	
17) Ноя-бря 3.	Съ 1 Дек. безъ срока.	<p>Спиртъ идущій со ст. Сумской дороги по Х.-Николаевской дорогѣ не менѣе 500 п. вагонъ таксируется.</p>	<p>по $\frac{1}{18}$ съ пуда и версты со скидкой 20%, какъ въ прямомъ, такъ и во внутреннемъ сообщеніи.</p>
18) Ноя-бря 15.	Безъ срока.	<p>Сода по соглашенію съ Королево-Нидерландскимъ Пароходнымъ Обществомъ.</p>	<p>въ заморскомъ сообщеніи отнесена къ классу Д.</p>
19) Ноя-бря 27.	Съ 5 — 20 Декабря.	<p>Для членовъ Общества, ѣдущихъ на Сельско-хозяйственный съѣздъ въ Одессу</p>	<p>пониженный до 50%.</p>
20) Дек. 3.	Съ 10 Дек. на одинъ годъ.	<p>По соглашенію съ Курско-Кіевскою дорогою на грузы, идущіе изъ Москвы, Серпухова, Тулы, Орла чрезъ Ворожбу на ст. Х.-Николаевской дороги Харьковъ, Рыжовъ, Полтаву, Кременчугъ, Крюковъ, Знаменку, Елисаветградъ, Николаевъ и Николаевскій портъ и обратно.</p>	<p>По слѣдующему разсчету доли Курско-Кіевской и Харьковско - Николаевской (доли Московско-Курской нормальной.)</p>

Число циркуляра.	Срокъ дѣйствія тарифа.	РОДЪ ТОВАРА.	Высота тарифа.
1878 г.		1) товары большой скорости и съѣстные припасы по 2) малой скорости. 1 класса 2 » 3 » «съ тѣмъ, чтобы при расчетѣ провозной платы для каждой изъ этихъ товаровъ примѣнялась классификація грузовъ соотвѣтств. дорогъ».	по $\frac{1}{10}$ коп. съ пуда. » $\frac{1}{18}$ » » » » $\frac{1}{24}$ » » » » $\frac{1}{30}$ » » » См. полную ставку въ приложеніи №
21) Дек. 14.	Безъ срока.	Соль, перевозимая изъ Николаева полными вагонами, какъ во внутренномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніи, таксирруется.	по $\frac{1}{60}$ к. съ пуда и вер.
1879 г. 1) Февр. 10.	Съ 1 Янв. 1879 г. по 1 Янв. 1880 г.	Хлѣбные грузы, (по циркуляру отъ 13 Февраля 1879 г.) до ст. Николаевъ и Николаевского порта.	По особому дифференціальному тарифу.
2) Февр. 1.	Съ 10 Февр.	(По ходатайству Фришена) Известковый камень изъ Николаева на ст. Фастовской дороги при условіи нагрузки до полной подъемной силы, если возможно.	Пониженный до $\frac{1}{50}$.
3) Февр. 9.	Безъ срока.	Заряженные патроны до 28 тыс. пуд., отправляемые Фридландомъ изъ Курска чрезъ Ворожбу въ Кременчугъ	Пониженный до $\frac{1}{10}$ к. съ пуда и версты.
4) Февр. 12.	Въ Апрѣлѣ.	Предметы, коллекціи и лица, направленные въ Москву на Антропологическую выставку и обратно не распространяя пониженіе на государственный сборъ.	Пониженный на 25%.

Число циркуляра.	Срокъ дѣйствія тарифа.	РОДЪ ТОВАРА.	Высота тарифа.
1879 г. 5) Февр. 12.	Безъ срока.	Пиво (Общества «Новой Баварии») въ собственныхъ вагонахъ во внутреннемъ и прямомъ сообщеніи . . . а въ вагонѣ Х.-Николаевской дороги по 3 классу . . .	15 коп. съ вагона и вер. ¹ / ₂₄ съ пуда и версты.
6) Марта 4.	Безъ срока.	(По ходатайству Сумской Городской Управы). Бутовый камень и плиты для мост. г. Суммы по Сумскому участку отправитель и получатель Финнѣ. 1) Камень изъ Бѣлоп и Боромли 2) Плиты изъ Мерефы .	¹ / ₅₀ или по 12 к. съ вер. ¹ / ₆₀ или 10 коп.
7) Марта 13.	Объявленіе съ 15 Марта	Выдавать получателямъ товаровъ, какъ правительственнымъ, такъ и частн. квитанціи съ подробнымъ показаніемъ суммъ, если на ст. назначенія была взыскана какая нибудь плата.	
8) Марта 19.	Объявл.	Объ остановленіи въ силѣ платы въ Орлѣ за перегрузку	2 ¹ / ₄ коп. съ пуда.
9) Марта 30.	Допол. къ цирк. отъ 12 Января.	Спиртъ Подольскаго, Лихтермана и друг. изъ Сумъ по прям. сообщ. границу съ 2-хъ-ярусной погрузкой и на услов. цир. 12 Января .	по 12 коп. съ ваг. и вер.
10) Апр. 7.	Безъ срока.	Артиллерійскіе снаряды, отправитель Пурицъ, изъ Николаева до Кременчуга, и другихъ ст. Х.-Никол. и на чужихъ въ колич. до 500 т. п. а) снар. чин. порох. б) нечин.	¹ / ₁₅ съ пуда и вагона. ¹ / ₂₄ > > >

Число циркуляра.	Срокъ дѣйствія тарифа.	РОДЪ ТОВАРА.	Высота тарифа.
1879 г. 11) Апр. 20.	«Съ получениемъ сего и впредь до измѣненія.»	Соль, идущая изъ Николаева на ст. Фастовской дороги	Спеціальный тарифъ.
12) Апр. 24.	Безъ срока.	Бутовой камень въ Харьковъ и Полтаву (для потребности Городской Управы со всѣхъ ст. Х.-Николаевской дороги	10 коп. съ ваг. и вер.
		Для всѣхъ другихъ получателей, за исключеніемъ бутового камня отправл. изъ Нов. Буга въ Николаевъ (для замощенія улицъ) и по Сумской дороги въ Сумы . . .	По 12 к. съ ваг. и вер.
13) Мая 24.	Безъ срока (Юня).	Художественныя произведенія отправляемыя на международную выставку въ Мюнхенъ	Пониженный до 50%.
14) Юня 19.	По 1 Январ. 1880 г.	(По ходатайству Фришена) Желѣзо изъ Николаева на всѣ ст. Харьково-Николаевской дороги при отправкѣ партіями не менѣе 40 т. п.	Пониженный до $\frac{1}{60}$.
15) Юня 28.		(По ходатайству Губернской Полтавской Земской Управы). Бутовый камень со всѣхъ ст. Х.-Ник. дор. для мощенія подъѣздовъ къ жел. дор. въ Полтавской губ. (на имя Губерн. Земской Управы) .	10 к. съ вагона и версты.

Число циркуляра.	Срокъ дѣйствія тарифа.	РОДЪ ТАРИФА.	Высота тарифа.
1879 г.			
16) Юля 4.	По 1 Январ. 1880 г.	Чугунныя трубы (до 300 т. пуд.) изъ - за - границы въ Харьковъ для водопровода .	$\frac{1}{60}$ съ пуда и версты.
		Спиртъ со ст. Харьковско-Николаевской дороги за границу при отправленіи до 360 пуд. въ вагонѣ, . . . а полный вагонъ въ 600 п. (2-хъ ярусн. нагруз.) какъ Коробкова и Подольскаго .	$\frac{1}{30}$ съ пуда и версты. тоже $\frac{1}{30}$ » »
18) Юля 9.		Картины передвижной Художественной выставки . . (съ оставленіемъ картин. въ рамахъ въ разр. громозд. грузовъ).	Пониж. съ $\frac{1}{12}$ на $\frac{1}{24}$.
19) Юля 9.	По 1 Январ. 1880 г.	(Ходайство Фришена). Рельсы изъ Николаева до Знаменки и проч. . . .	$\frac{1}{60}$ съ пуда и версты.
20) Юля 18.	Объявляется къ испол.	Ц. Техн. Инс. Ком. о за-благоврем. сообщ. измѣнен. тар. и правил.	
21) Авг. 4 Дспол. къ телеграммѣ 31 Юля.	Съ 1 Авг.	При провозѣ каменнаго угля отъ Харькова на и за Харьк. жел. дор. Дорогамъ Донецкой, Константиновской и Курско-Харьково - Азовской представлено посылать или чрезъ Мерефу, или чрезъ Харьковъ «для возможности пользоваться полн. цифр. обмѣномъ въ этихъ обоихъ мѣстахъ».	Плата одинаковая съ платою отъ Мерефы.
22) Авг. 9.	Разъясненіе цир. отъ 4 Юля.	Трубы, отправл. изъ Николаева въ Харьковъ для водопровода.	Провозная плата съ пуда $8\frac{1}{2}$ коп. за все разстояніе 1 в. за нагрузку и выгруз.

Число циркуляра.	Срокъ дѣйствія тарифа.	РОДЪ ТАРИФА.	Высота тарифа.
1879 г. 23) Авг. 21.	Съ 1 Сент. по 1 Янв. 1880 г. (въ видѣопыта)	(По представленію Предсѣ- дателя Духовскаго). Фрукты большой скорости изъ Крыма по Харьковско-Ни- колаевской дороги	25 коп. съ вагона и вер.

Членъ Подкоммисіи Г. Цѣхановецкій.

Печатано по распоряженію ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Коммисіи
для изслѣдованія желѣзно-дорожнаго дѣла въ Россіи.

<p>Содержание</p>	<p>ГОДЪ РАБОТЫ</p>	<p>Листы</p>
-------------------	--------------------	--------------

<p>1. ...</p>	<p>2. ...</p>	<p>3. ...</p>
---------------	---------------	---------------

Итого ...

Всего ...

...