

А. 1196.  
24.

69658

~~8582~~

## Современное положеніе вопроса о желѣзнодорожныхъ тарифахъ въ Западной Европѣ.

Тарифъ представляетъ собою ту сторону желѣзнодорожнаго дѣла, въ которой интересы государства, какъ экономическаго цѣлаго и выгоды отдѣльныхъ гражданъ, какъ представителей индивидуальныхъ хозяйствъ, совокупность которыхъ образуетъ хозяйство цѣлой страны или народа, приходятъ въ прямое и непосредственное *прикосновеніе* съ интересами и выгодами собственниковъ или временныхъ владѣльцевъ желѣзнодорожной сѣти или ея частей, кто бы они ни были: само государство, акціонерныя компаніи, частныя лица.

Сущность всякой реформы въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ по этому сводится, въ конечномъ результатѣ, къ реформѣ общихъ основаній или системы тарифа, узаконеннаго въ данной странѣ.

Даже поднятый въ Германіи и нашедшій себѣ почти повсюду въ Европѣ сочувственный отголосокъ вопросъ о выкупѣ желѣзныхъ дорогъ государствомъ, имѣетъ, въ дѣйствительности, лишь значеніе основной реформы, произведенной въ области тарифа. Исходная точка или причина, и конечная цѣль или результатъ пріобрѣтенія государствомъ желѣзныхъ дорогъ въ полную собственность можетъ быть только желаніе разомъ и навсегда произвести радикальное преобразование въ тарифныхъ отноше-

ніяхъ. Внутренній смыслъ этой реформы лежитъ всецѣло въ крутомъ и внезапномъ измѣненіи самой постановки вопроса о тарифѣ. Въ этой системѣ, дѣйствительно, общіе экономическіе интересы государства и интересы или выгоды предпринимателей въ области желѣзнодорожной промышленности приводятся къ соглашенію посредствомъ самаго факта перехода права собственности на желѣзные дороги изъ рукъ акціонерныхъ компаній или частныхъ лицъ въ руки государства. Въ этомъ фактѣ не безъ основанія усматриваютъ лучшую гарантію того, что простое *прикосновеніе*, въ тарифномъ вопросѣ, интересовъ государства и желѣзныхъ дорогъ не перейдетъ, безъ какихъ либо существенно-важныхъ поводовъ, въ борьбу, непосредственное *столкновеніе* или непримиримый антагонизмъ; такъ какъ понятно, что и послѣ государственнаго выкупа, интересы, о которыхъ идетъ рѣчь, все-таки останутся, по существу своему, различными и не сольются. Въ этомъ фактѣ, далѣе, усматривается еще гарантія того, что въ случаѣ возникновенія, въ будущемъ, новаго антагонизма между экономическими потребностями государства и финансовыми требованіями желѣзныхъ дорогъ, споръ будетъ всегда рѣшаемъ въ пользу государства, какъ наиболѣе важнаго, для общаго процвѣтанія страны, фактора. Но въ этой системѣ, не смотря на софизмы ея защитниковъ, старающихся изо всѣхъ силъ доказать противное, остаются въ сторонѣ, или лишь косвенно принимаются во вниманіе интересы и выгоды отдѣльныхъ хозяйствъ въ странѣ; ибо общіе интересы государства весьма часто, и на болѣе или менѣе продолжительное время, расходятся съ интересами отдѣльныхъ гражданъ, его составляющихъ. Не только существуютъ цѣлыя отрасли промышленности, развитіе и преуспѣваніе которыхъ государство можетъ въ данную минуту, и по тѣмъ или другимъ причинамъ (международныя отношенія, торговый балансъ, соображенія чисто-политическія, военныя и т. д.), признавать для себя нежелательнымъ, но и тѣ неравенства и льготы, которыя ставятся теперь въ вину желѣзнымъ дорогамъ, и которыя, очевидно, должны отпасть въ замышляемой системѣ государственной унификаціи и нивелированія,

являются иногда лишь указателем и слѣдствіемъ дѣйствительныхъ мѣстныхъ или личныхъ нуждъ, отголоскомъ такихъ потребностей, которыя могутъ быть справедливо удовлетворены лишь дѣйствіемъ сложнаго экономическаго механизма, называемаго игрою свободной конкуренціи, и осуществляющагося въ полномъ объемѣ въ области перевозочной промышленности лишь въ системѣ частныхъ дорогъ. Это настолько справедливо, что мы уже теперь въ новомъ германскомъ тарифѣ (унифицированномъ), отчасти получившемъ примѣненіе и для нашихъ грузовъ прямого международнаго сообщенія, видимъ невольное стремленіе принести мелкіе грузы въ жертву крупнымъ, и воздвигнуть между первыми производителями самыхъ важныхъ въ экономіи каждой страны продуктовъ и ихъ конечными потребителями новую преграду, въ лицѣ крупныхъ и мелкихъ коммиссіонерскихъ предпріятій и въ видѣ малопродуктивныхъ расходовъ на эту особую форму посредничества при перевозкѣ мелкихъ партій по желѣзнымъ дорогамъ.

Въ этомъ смыслѣ нельзя не сказать, что и выкупъ желѣзныхъ дорогъ государствомъ составляетъ лишь болѣе или менѣе одностороннее разрѣшеніе тарифнаго вопроса — той чрезвычайно сложной задачи, которая повсюду въ Европѣ выработалась изъ очевидной несостоятельности существующаго строя желѣзнодорожнаго хозяйства. Справедливо будетъ однако замѣтить, что пятидесятилѣтній опытъ желѣзнодорожнаго дѣла за границей, равно какъ и наша почти уже двадцатилѣтняя практика не указали еще до сихъ поръ ни на одно средство, которое бы могло полнѣе и радикальнѣе подѣйствовать противъ зла, съ которымъ борются теперь экономисты и государственные люди всей Европы, чѣмъ тотъ процессъ „огосударвленія“ (*Verstaatlichung*), если можно такъ выразиться, желѣзныхъ дорогъ, который начался уже нѣсколько лѣтъ тому назадъ въ самомъ центрѣ Европы, и которому, быть можетъ, суждено распространиться отсюда и на окружающія Германію со всѣхъ сторонъ государства.

Во всякомъ случаѣ, своевременность или немедленная цѣлесообразность этого процесса зависятъ отъ массы условій, которыя

въ различныхъ странахъ далеко неодинаковы. Въ нѣкоторыхъ государствахъ, какъ на примѣръ въ Германіи, разъединенность въ дѣлѣ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ достигла такихъ размѣровъ, монопольныя права компаній, въ соединеніи съ безграничнымъ произволомъ ихъ, такъ тяжело ложатся на все еще не вполне окрѣпшую промышленность страны, наконецъ къ этимъ побужденіямъ присоединяются столь вѣскія политическія, международно-экономическія и даже чисто военныя соображенія, что становится вполне естественною и понятною смѣлая инициатива прусскихъ государственныхъ людей, готовящихся скорѣе разрубить, чѣмъ распутать гордіевъ узелъ сложныхъ отношеній между государствомъ и частными акціонерными компаніями, и стремящихся разомъ покончить съ невыносимою, для такого дисциплинированнаго государства, какъ Пруссія, неурядицей въ одной изъ наиболѣе важныхъ и обширныхъ сферъ экономической жизни. Напротивъ того, въ другихъ государствахъ, какъ на примѣръ въ Англіи или Франціи, мы видимъ, что поименованныя условія сложились уже гораздо благоприятнѣе, и притомъ одновременно для всѣхъ трехъ факторовъ, заинтересованныхъ въ вопросѣ: для государства, для промышленности и торговли и для самихъ желѣзныхъ дорогъ. Болѣе интенсивная экономическая жизнь этихъ странъ выработала въ нихъ такіе компромиссы между сталкивающимися въ тарифномъ вопросѣ интересами, что немедленное разрѣшеніе всѣхъ затрудненій въ смыслѣ полного объединенія или государственнаго монополя въ дѣлѣ желѣзнодорожной перевозки было бы здѣсь уже неумѣстно. Наконецъ есть и такія страны, и въ нихъ мы причисляемъ и Россію, гдѣ несмотря на сравнительно недавнее существованіе дорогъ, неурядица во всѣхъ отрасляхъ желѣзнодорожнаго хозяйства, непрочность финансоваго положенія безмѣрно задолжавшихъ правительству компаній, недостатокъ или безсиліе надзора со стороны соотвѣтствующихъ органовъ центральной власти, наконецъ, какъ естественный результатъ всего этого, страданія земледѣлія и промышленности подъ гнетомъ запутанной, сложной и въ подробностяхъ крайне произвольной системы тарифа, достигаютъ своего

апогея, и, въ общемъ итогѣ, несомнѣнно превышаютъ даже германскіе порядки, или, вѣрнѣе, безпорядки. Но съ другой стороны, у насъ, по крайней мѣрѣ въ настоящую минуту, и какъ общая мѣра, обнимающая главныя артеріи желѣзнодорожнаго сообщенія, а не отдѣльныя, особенно выдающіяся своимъ невозможнымъ хозяйствомъ линіи, не можетъ быть и рѣчи о принятіи, во всемъ ея объемѣ, прусской политики по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ. И это уже потому, главнымъ образомъ, что государство наше еще не обладаетъ всѣми тѣми условіями, которыя въ другихъ странахъ, въ томъ числѣ и въ Пруссіи, являются достаточными гарантіями того, что казенное управленіе желѣзными дорогами, по своимъ послѣдствіямъ для экономической жизни страны, ни въ какомъ случаѣ не будетъ ниже хозяйства акціонернаго или управленія частнаго. У насъ, поэтому, главныя усилія должны быть направлены въ другую сторону. Пользуясь законами, выработанными практикою желѣзнодорожнаго дѣла не только въ Пруссіи и Германіи (хотя, вслѣдствіе большаго сходства экономическихъ условій, мы здѣсь найдемъ наиболее пригодные для насъ матеріалы), но и въ другихъ государствахъ Европы, мы должны, прежде всего, стремиться къ осуществленію той степени единства и однообразія въ тарифахъ и разумной централизаціи въ эксплуатаціи нашихъ дорогъ, которая достижима законодательнымъ вмѣшательствомъ правительства въ желѣзнодорожное хозяйство, устройствомъ, на болѣе раціональныхъ началахъ, правильнаго и дѣйствительнаго надзора за точнымъ примѣненіемъ новыхъ законовъ и правилъ, и наконецъ немногими финансово-административными мѣрами, въ родѣ соединенія мелкихъ компаній въ болѣе крупныя и т. п. Задуманная и исполненная въ такихъ размѣрахъ, реформа желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи составляетъ задачу, хотя и уступающую въ грандіозности прусскимъ проектамъ, но едва ли не болѣе трудную, уже вслѣдствіе одной сложности своей.

Не смотря на обширное и быстрое развитіе сѣти рельсовыхъ путей—въ какія нибудь 18 лѣтъ сооружено болѣе 20,000 верстъ,

стоимостью, превышающую 1½ миллиарда рублей — наше отечество до сихъ поръ не имѣетъ спеціального желѣзнодорожнаго законодательства, которое бы точно опредѣляло отношенія желѣзныхъ дорогъ къ государству, къ частнымъ лицамъ и между собою. Самая поспѣшность сооружеія нашихъ дорогъ была, въ известной степени, виною того, что въ свое время не было установлено надлежащихъ нормъ для эксплуатаціи дорогъ и для опредѣленія ихъ отношеній къ публикѣ и государству. Права и обязанности компаній регулируются у насъ пока еще безчисленнымъ множествомъ отдѣльныхъ концессій, уставовъ, правительственныхъ распоряженій, конвенцій дорогъ между собою и постановленій общихъ и частныхъ желѣзнодорожныхъ сѣздовъ. Въ этой массѣ разнообразныхъ правилъ, не только постоянно мѣняющихся, но и сплошь и рядомъ противорѣчащихъ одно другому, теряются какъ публика, такъ и сами управленія и агенты компаній. Въ особенности вредно дѣйствуетъ полное отсутствіе опредѣленной системы и случайность поводовъ, по которымъ возникаютъ тѣ или другія правила или предписанія, которыя притомъ же большею частью исполняются только въ той мѣрѣ, въ какой они выгодны для самихъ компаній. Тарифы нашихъ желѣзныхъ дорогъ, особенно въ прямомъ сообщеніи, поражаютъ своей сложностью и запутанностью, массою ненужныхъ или вредныхъ исключеній, возрастающею при томъ ежегодно подъ вліяніемъ конкуренціи дорогъ съ водяными путями сообщенія и между собою. Не лучше и финансовое положеніе желѣзнодорожныхъ обществъ, съ ихъ громадными долгами правительству, и съ ихъ хозяйствомъ, въ которомъ часто все рассчитано на то, чтобы получить отъ правительства сполна миллионныя гарантіи или даже крупныя экстраординарныя субсидіи въ различныхъ формахъ. При такихъ обстоятельствахъ, какъ справедливо замѣчаетъ одинъ изъ компетентнѣйшихъ изслѣдователей у насъ желѣзнодорожнаго дѣла, — „пора, наконецъ, внести хотя какой нибудь порядокъ въ этотъ хаосъ, пора установить хоть какія нибудь опредѣленныя и для всѣхъ понятныя нормы, которыя опре-

дѣляли бы и внутреннюю дѣятельность желѣзнодорожныхъ компаній, и ихъ отношенія къ государству и обществу“<sup>1)</sup>).

Предпосылая изложенныя выше соображенія нижеслѣдующему общему очерку современнаго положенія тарифнаго вопроса — къ которому, какъ мы видѣли, сводится въ конечномъ анализѣ всякая разумная реформа въ области желѣзнодорожнаго хозяйства — въ западной Европѣ и преимущественно во Франціи и Германіи, въ связи съ нѣкоторыми данными по тому-же вопросу въ Россіи, мы имѣли въ виду установить общую точку зрѣнія или дать руководящую нить при оцѣнкѣ различныхъ, производившихся или нынѣ совершающихся въ этомъ направленіи, въ большей части цивилизованныхъ государствъ, попытокъ.

Главныя основанія, на которыхъ должна быть построена правильная и рациональная тарифная система, состоятъ въ томъ, чтобы тарифъ былъ ясенъ и доступенъ для всѣхъ, чтобы онъ былъ постояненъ, т. е. не измѣнялся часто и по произволу желѣзнодорожныхъ компаній, чтобы онъ не вызывалъ искусственныхъ отклоненій грузовъ на болѣе длинныя линіи, чтобы онъ былъ одинаковъ для всѣхъ отправителей и для грузовъ одного разряда. Кромѣ того, экономическіе интересы всякой страны требуютъ, чтобы тарифъ былъ по возможности низокъ или, другими словами, чтобы система эксплуатаціи на желѣзныхъ дорогахъ была по возможности удешевлена, и вмѣстѣ съ тѣмъ самый тарифъ немногимъ превышалъ бы дѣйствительную стоимость провоза. Собственный интересъ акціонерныхъ компаній требуетъ также дешевой эксплуатаціи линій, но при этомъ весь доходъ акціонеровъ зиждется на разницѣ между дѣйствительною стоимостью провоза и стоимостью того-же провоза по тарифнымъ нормамъ. По этому акціонерныя компаніи всегда и вездѣ старались имѣть высокіе тарифы, и когда встрѣчали отпоръ такимъ стремленіямъ со стороны госу-

---

<sup>1)</sup> Чупровъ, Русск. Вѣд. 1876 г.

дарства, самой публики или какихъ либо конкурентовъ въ дѣлѣ перевозки, прибѣгали постоянно, для замаскированія своей прямой и крайне эгоистической цѣли, въ такому осложненію и раздробленію тарифныхъ единицъ, при которомъ съ виду низкіе тарифы оказывались зачастую самыми тяжелыми. Запутанность тарифа всегда и вездѣ являлась средствомъ окольнымъ путемъ достигнуть той высоты его, которую нельзя было осуществить прямо. Во Франціи, въ Англіи, въ Швейцаріи, въ Германіи — давно уже по этому дѣлались попытки удовлетворить справедливымъ требованіямъ торговли, промышленности и земледѣлія, регулировавъ, законодательнымъ путемъ, тарификацію желѣзныхъ дорогъ. Но попытки эти дали до сихъ поръ сравнительно только незначительные результаты, такъ какъ усилія правительствъ поименованныхъ странъ постоянно разбивались о дружный отпоръ могущественныхъ компаній, находившихъ себѣ поддержку въ финансовомъ мірѣ и въ биржахъ всей Европы. При томъ же, въ большей части случаевъ, сами правительства выступали въ этомъ дѣлѣ крайне нерѣшительно, не встрѣчая должной поддержки со стороны публики, которая во многихъ странахъ долгое время колебалась въ выборѣ между увеличеніемъ правъ государства и усиленіемъ частнаго монополя.

Самое раннее исключеніе изъ такого порядка вещей представила въ Европѣ Бельгія, въ которой вся первоначальная сѣть желѣзныхъ дорогъ была, вслѣдствіе настояній министра финансовъ короля Леопольда I, Рожье, построена самимъ государствомъ по плану знаменитаго англійскаго инженера Стефенсона. Въ Бельгіи казна же и эксплуатируетъ свои паровыя линіи, при чемъ въ основаніи желѣзнодорожной политики этой страны лежитъ разумное правило, что желѣзныя дороги не должны быть для государства ни бременемъ, ни источникомъ доходовъ; отъ нихъ требуется только, чтобы онѣ покрывали издержки эксплуатаціи и давали сверхъ того излишекъ, который былъ бы достаточенъ для уплаты процентовъ и погашенія по займамъ, заключеннымъ съ цѣлью постройки ихъ. Впослѣдствіи, правда, Бельгія нѣсколько отступила



отъ такой системы, дозволивъ и частнымъ лицамъ строить и эксплуатировать желѣзныя дороги; такимъ путемъ было сооружено около трети всей существующей теперь сѣти; но вскорѣ здѣсь убѣдились нагляднымъ образомъ въ преимуществахъ системы казенныхъ дорогъ, и частныя дороги поэтому мало по малу перейдутъ всѣ въ руки правительства, которое притомъ же съ самаго начала сохранило за собою весьма широкія права надзора за сооруженіемъ и эксплуатацией частныхъ линій. Наконецъ, по принятой въ Бельгіи системѣ амортизаціи, весь желѣзнодорожный долгъ этой страны будетъ погашенъ уже въ 1886 году, и тогда чистый доходъ отъ желѣзныхъ дорогъ, простирающійся до 15 милліоновъ франковъ ежегодно, или начнетъ поступать цѣликомъ въ государственную казну, или послужитъ къ значительному уменьшенію тарифовъ по перевозкѣ пассажировъ и товаровъ.

Какъ извѣстно, однако, политика Бельгіи въ желѣзнодорожныхъ вопросахъ не нашла себѣ подражателей въ Европѣ, за исключеніемъ нѣсколькихъ небольшихъ нѣмецкихъ государствъ, которыя также сами построили свои дороги и сами стали эксплуатировать ихъ. Во всѣхъ другихъ государствахъ получила преобладаніе система частныхъ желѣзныхъ дорогъ по англійскому образцу, т. е. система конкуренціи множества линій, которыя мало по малу сливались въ нѣсколько крупныхъ компаній, съ громадными капиталами и огромнымъ вліяніемъ въ финансовыхъ и политическихъ кругахъ. Эти-то монопольныя компаніи и выработали ту чудовищную, по своей сложности и неравномѣрности, систему внутреннихъ, мѣстныхъ, дифференціальныхъ и международныхъ тарифовъ, которая опутала въ своихъ паутиныхъ сѣтяхъ промышленность и земледѣліе главнѣйшихъ и наиболѣе производительныхъ странъ Европы и вызвала повсюду массу нареканій и справедливыхъ жалобъ. Въ одной только Голландіи, и въ самое послѣднее время въ Италиі, было отступлено отъ англійскаго образца, и былъ сдѣланъ опытъ съ смѣшанною системою, въ которой государство являлось собственникомъ дорогъ, а частныя компаніи арендовали у казны право монопольной перевозки пассажи-

ровъ и грузовъ. Но и эта система, рекомендуемая нынѣ преимущественно международными финансовыми кружками, которые желали-бы соединить барыши отъ государственныхъ займовъ для выкупа желѣзныхъ дорогъ съ выгодами, доставляемыми имъ частною эксплуатаціей послѣднихъ, оказалась далеко не состоятельною съ точки зрѣнія упрощенія и пониженія тарифа. Да и въ другихъ отношеніяхъ новый видъ сдачи казенныхъ доходовъ на откупъ далъ далеко не блестящіе результаты. Въ Голландіи казна выручаетъ чрезвычайно низкій процентъ на основный желѣзнодорожный капиталъ, и не смотря на то была принуждена, всего нѣсколько лѣтъ тому назадъ, измѣнить условія своего договора съ арендующей компаніей, и притомъ въ пользу послѣдней. Въ Италіи же самая сдача въ аренду сѣверныхъ дорогъ обществу, у котораго онѣ передъ тѣмъ были только что куплены правительствомъ, является мѣрою временною, имѣющею цѣлью облегчить переходъ отъ частной эксплуатаціи къ казенной.

Съ точки зрѣнія тарифа, однако, неравномерно большій интересъ, чѣмъ желѣзнодорожная политика перечисленныхъ выше странъ, представляетъ собою опытъ въ этомъ дѣлѣ двухъ большихъ европейскихъ государствъ, Франціи и Германіи. Политика этихъ государствъ въ тарифныхъ вопросахъ богата поучительными примѣрами и изобилуетъ драгоцѣнными указаніями. Усилія, которыя дѣлались въ нихъ съ цѣлью положить конецъ произволу и злоупотребленіямъ желѣзнодорожныхъ компаній въ тарифныхъ вопросахъ заслуживаютъ, поэтому, особаго вниманія.

Во Франціи, при самомъ началѣ постройки тамъ желѣзныхъ дорогъ, само правительство склонялось къ системѣ казенныхъ дорогъ, но вліяніе финансовыхъ круговъ и биржи въ палатахъ было настолько сильно, что всѣ представленныя правительствомъ въ 1835 и слѣдующихъ годахъ проекты постройки рельсовыхъ путей на средства казны были безусловно отклонены. Въ 1842 году палаты приняли законъ, по которому было рѣшено построить обширную сѣть новыхъ желѣзныхъ дорогъ съ помощью большаго субсидіи со стороны государственной казны, въ замѣнъ чего

самому государству были предоставлены важныя права по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ. Но уже въ 1852 году Наполеонъ III уступилъ большую часть правъ государства акціонернымъ компаніямъ и содѣйствовалъ сліянію послѣднихъ въ нѣсколько крупныхъ предпріятій. Прежде, всякая желѣзная дорога, послѣ шестидесяти лѣтъ эксплуатаціи, становилась, въ силу закона, собственностью государства, безъ всякаго выкупа или вознагражденія со стороны послѣдняго; законъ этотъ былъ измѣненъ и продолжительность новыхъ концессій была опредѣлена въ 99 лѣтъ; сверхъ того, на вновь выпускаемыя акціи стали давать гарантію, большею частью въ 5%. При этомъ 16 существовавшихъ въ то время желѣзнодорожныхъ обществъ были соединены въ 6 крупныхъ предпріятій.

Послѣдняя мѣра, однако, была, сама по себѣ, одною изъ наиболее рациональныхъ, которую могло въ то время принять правительство Франціи. Дѣйствительно, опытъ не только Франціи, но и всѣхъ другихъ государствъ, имѣвшихъ желѣзныя дороги, уже тогда убѣждалъ всякаго безпристрастнаго изслѣдователя, что конкуренція въ такомъ, по существу своему, монопольномъ предпріятіи, каковы желѣзныя дороги, не могла имѣть послѣдствіемъ пониженія платы за перевозку пассажировъ или товаровъ, а напротивъ, производила нерѣдко совершенно противоположныя результаты. Конкуренція вела почти всегда только къ осложненію и возвышенію тарифовъ, какъ того послѣдняго источника, изъ котораго должны были покрываться убытки, неизбѣжно сопровождавшіе соперничество различныхъ линій. Дороги скоро сговаривались между собою, и либо сообща возвышали свои тарифы, предварительно осложнивъ ихъ такъ, чтобы это возвышеніе не было слишкомъ замѣтно для публики, либо прибѣгали къ различнымъ компромиссамъ, въ родѣ, на примѣръ, вошедшей въ Германіи въ обычай системы раздѣленія грузовъ между конкурирующими дорогами по извѣстнымъ, впередъ условленнымъ періодамъ времени, или такъ назыв. *Instradirungssystem*. Но нѣтъ надобности говорить, что такого рода конвенціи между дорогами ни въ какомъ случаѣ не

могли содѣйствовать уменьшенію расходовъ по перевозкѣ грузовъ или удешевленію для грузоотправителей услугъ желѣзныхъ дорогъ. Очевидно, что чѣмъ дешевле обходится перевозка самимъ дорогамъ, тѣмъ ниже опускается, съ теченіемъ времени, и плата за провозъ; но никакая конкуренція не въ состояніи низвести эту плату на нѣсколько продолжительное время ниже собственныхъ издержекъ дороги. Напротивъ того, связанная съ безграничной конкуренціей дорогъ огромная и непроизводительная растрата капиталовъ всегда, и скорѣе рано чѣмъ поздно, имѣетъ своимъ послѣдствіемъ чувствительное повышеніе всякаго рода платежей за услуги желѣзныхъ дорогъ. Возможная же только при единствѣ желѣзно-дорожной администраціи экономія въ эксплуатаціонныхъ издержкахъ ведетъ естественно къ постепенному пониженію тарифныхъ нормъ.

Сосредоточеніе почти всѣхъ французскихъ дорогъ въ рукахъ шести большихъ компаній повело за собою, какъ и слѣдовало ожидать, большую экономію въ расходахъ по эксплуатаціи и вообще значительно улучшило состояніе французскихъ дорогъ. Мѣра эта могла, слѣдовательно, и даже должна была имѣть послѣдствіемъ пониженіе французскихъ тарифовъ и вообще различныя облегченія торговли и промышленности. Но именно примѣръ Франціи и показываетъ, что одного объединенія въ дѣлѣ управленія желѣзныхъ дорогъ и связаннаго съ нимъ уменьшенія валоваго расхода по эксплуатаціи еще недостаточно для достиженія какихъ либо прочныхъ успѣховъ въ тарифной политикѣ. Такое объединеніе составляетъ ту матеріальную основу, безъ которой немислима какая либо реформа въ существующей тарифной системѣ; но этотъ фундаментъ не есть еще само зданіе. Чтобы воздвигнуть послѣднее, необходимо еще найти подходящіе средства для того, чтобы заставить объединенныя и, слѣдовательно, еще болѣе усилившіяся компаніи противустать искушенію, заключающемуся въ обращеніи исключительно въ свою пользу реализованныхъ сбереженій, какъ это именно и случилось во Франціи, гдѣ возросшая значительно разница между стоимостью эксплуатаціи и доходами дорогъ пошла исключительно въ пользу директоровъ, членовъ совѣтовъ, наконецъ самихъ акціо-

неровъ, а тарифы по прежнему оставались и крайне высокими, и крайне сложными.

Результатъ этотъ объясняется тѣмъ, что во Франціи, гдѣ, какъ и во всѣхъ другихъ странахъ, правительство сохранило за собою верховное право надзора за эксплуатаціей и за примѣненіемъ тарифовъ, право это оказалось безсильнымъ по отношенію къ могущественнымъ компаніямъ, монополизировавшимъ всю перевозочную промышленность, и не желавшимъ и слышать о какихъ либо уступкахъ въ интересахъ общаго блага. По выраженію одного иностраннаго публициста „горсть банкировъ въ Парижѣ, Брюсселѣ, Лондонѣ и Вѣнѣ, стоявшихъ во главѣ большихъ французскихъ компаній, образовали изъ себя родъ международной финансовой лиги, которая смотрѣла на желѣзныя дороги скорѣе какъ на средство обогащать себя биржевою игрою, чѣмъ какъ на учрежденіе, назначенное служить интересамъ страны и содѣйствовать развитію торговли, промышленности и земледѣлія“. Такимъ образомъ, во Франціи (впрочемъ также какъ и въ Англіи, Сѣверо-Американскихъ Штатахъ и Австріи) всѣ благія послѣдствія соединенія мелкихъ обществъ въ крупныя были съ самаго начала парализованы, съ одной стороны — недостаточностью тѣхъ правъ контроля и активного законодательнаго вмѣшательства во внутреннее хозяйство дорогъ, которыя въ принципѣ принадлежали государству, а съ другой стороны и нерѣшительностью и колебаніями самаго правительства въ его борьбѣ съ желѣзными дорогами.

Во Франціи принята система максимальныхъ тарифовъ, то есть тарифовъ, высшія ставки которыхъ опредѣляются въ уставахъ и концессіяхъ (*cahier des charges*) самимъ правительствомъ.

Въ предѣлахъ этихъ высшихъ нормъ компаніи могутъ измѣнять тарифы по своему усмотрѣнію, но всякій разъ только съ особаго утвержденія Правительства (*homologation administrative*). Французское законодательство, вообще, признаетъ въ принципѣ: 1) что взиманіе тарифной платы должно производиться одинаково для всѣхъ, безъ всякихъ исключеній въ чью бы то ни было пользу, и 2) что никакой тарифъ не можетъ быть взыскиваемъ,

если онъ предварительно не былъ разсмотрѣнъ и утвержденъ правительствомъ. Въ силу послѣдняго принципа, всякій разъ, когда желѣзныя дороги предлагаютъ министерству путей сообщенія либо общіе тарифы, примѣнимые на всей линіи или на всей сѣти, принадлежащей извѣстной компаніи, либо тарифы, примѣнимые только на извѣстныхъ частяхъ этой сѣти или входящіе въ категорію такъ называемыхъ дифференціальныхъ тарифовъ, министерство, выслушавъ жалобы публики, представленія мѣстныхъ властей, торговыхъ палатъ и т. п., подвергаетъ тщательному разсмотрѣнію вопросъ о томъ, не могутъ ли отъ проектированнаго измѣненія тарифа пострадать какіе либо серьезные интересы, и только вполнѣ удостоверившись въ безвредности предлагаемой мѣры, даетъ на нее свое согласіе; въ случаѣ же, когда министерство сохраняетъ какое либо сомнѣніе, оно формально выговариваетъ себѣ полную свободу въ будущемъ, давая только временныя или условныя разрѣшенія.

При всемъ томъ, однако, система максимальныхъ тарифовъ соединяется съ чрезвычайно сложною классификаціей товаровъ, вслѣдствіе чего плата за провозъ разнообразится до безконечности, и въ этой путаницѣ не только публика, но и спеціалисты могутъ разобраться только съ большимъ трудомъ.

Какъ извѣстно, основныя черты системы максимальныхъ тарифовъ перешли и къ намъ двадцать пять лѣтъ тому назадъ, когда составлялся, при непосредственномъ участіи французскихъ инженеровъ, уставъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, откуда тѣ же постановленія механически вносились и во всѣ послѣдующіе уставы. При этомъ, однако, составленные на основаніи уставовъ или въ предѣлахъ максимальныхъ нормъ тарифы какъ внутреннихъ, такъ и заграничныхъ сообщеній приводятся у насъ въ исполненіе безъ всякаго предварительнаго разсмотрѣнія и утвержденія ихъ со стороны министерства путей сообщенія.

Но одинаковыя причины вездѣ производятъ и одинаковыя послѣдствія; и если эгоистическая тарифная политика французскихъ

желѣзныхъ дорогъ имѣла, какъ извѣстно, своимъ результатомъ громадныя потери французской морской торговли, при чемъ въ особенности пострадали Руанскій и Гаврскій порты, у которыхъ значительная часть транзитной торговли была, благодаря болѣе низкимъ тарифамъ Бельгійскихъ дорогъ, отвлечена къ Антверпену, — то и у насъ повторилось буквально тоже самое, съ тою только разницею, что роль Антверпена игралъ по отношенію къ нашимъ приморскимъ городамъ прусскій портъ Кенигсбергъ, а роль бельгійскихъ дорогъ играли у насъ наши собственныя, построенныя почти исключительно на казенныя деньги, дороги. Печальная аналогія эта, впрочемъ, простирается и далѣе, такъ какъ и во Франціи, и у насъ, отъ тарифной политики желѣзныхъ дорогъ пострадали, по крайней мѣрѣ столько же, сколько порты и морская торговля, еще и внутреннія водяныя сообщенія, у которыхъ желѣзныя дороги, пользуясь своимъ правомъ произвольно понижать тарифы и вводить въ нихъ безчисленныя исключенія, отняли значительную часть грузовъ. При этомъ, однако, за убытки, которые несли временно желѣзныя дороги отъ такой конкуренціи, расплачивалась сама публика, такъ какъ тарифы или оставались высокими, или даже соразмѣрно возвышались во всѣхъ мѣстностяхъ, отдаленныхъ отъ театра конкуренціи — отъ главныхъ артерій водянаго сообщенія.

Описанный выше порядокъ вещей не замедлилъ, конечно, вызвать во Франціи тѣ же самыя громкія жалобы, какія слышатся теперь и у насъ со всѣхъ сторонъ. Торговля, промышленность и земледѣліе не могли безропотно переносить произвола и дурной администраціи желѣзнодорожныхъ правленій. Вопросъ о коренной реформѣ въ области желѣзнодорожнаго хозяйства, реформѣ, которая бы основывалась на болѣе справедливой и раціональной системѣ тарифа, назрѣвалъ все болѣе и болѣе. Въ послѣдніе годы вопросъ этотъ сдѣлался и во Франціи однимъ изъ самыхъ жгучихъ вопросовъ внутренней политики этого государства. Начиная съ 1872 года, въ которомъ была назначена первая, послѣ войны съ Пруссіей, парламентская коммисія для изслѣдованія вопроса о

перевозкахъ по желѣзнымъ дорогамъ, тарифный вопросъ почти не сходилъ съ очереди наиболѣе серьезныхъ работъ, которыми по временамъ занимается французская палата депутатовъ. И если вопросъ этотъ во Франціи еще окончательно не разрѣшенъ, если существующая система тарифовъ не реформирована кореннымъ образомъ, то это происходитъ во всякомъ случаѣ не вслѣдствіе недостатка данныхъ, громко говорящихъ въ пользу неотложной необходимости такого преобразованія.

Такъ, уже въ 1846 году въ комисію, учрежденную французскимъ національнымъ собраніемъ для разсмотрѣнія вопроса о развитіи, которое можно было бы придать виѣшнимъ торговымъ сношеніямъ Франціи съ иностранными государствами, поступилъ, отъ имени подкомисіи перевозокъ, замѣчательный докладъ о желѣзныхъ дорогахъ Анри Фульда. Основанный исключительно на фактахъ, докладъ этотъ указывалъ на эгоистическую политику большихъ желѣзнодорожныхъ компаній въ тарифныхъ вопросахъ, какъ на главнѣйшее препятствіе къ развитію торговыхъ сношеній, какъ внутри страны, такъ и съ сосѣдними государствами, и прямо предъявлялъ требованіе кореннаго преобразованія тарифа. „Мы требуемъ прежде всего и главнымъ образомъ, говорилось въ этомъ докладѣ, полной реформы запутанной системы тарифовъ, различныхъ не только по отдѣльнымъ обществамъ и линіямъ, но и почти для каждой станціи и для каждаго товара, и сложныхъ до такой степени, что ихъ приходится всякій разъ долго изучать для опредѣленія издержекъ перевозки какого-либо товара съ одного мѣста на другое“. Въ заключеніе, докладъ Фульда, отвергая совершенно систему максимальныхъ тарифовъ, горячо рекомендовалъ такъ называемую *естественную* систему тарифа, основанную на двойномъ исчисленіи пространства, занимаемаго товаромъ въ вагонѣ, и вѣса товара, и введенную въ Эльзасъ-Лотарингіи.

Система эта отличается своей сравнительною ясностью и простотою, хотя, конечно, и у нея есть недостатки. Послѣдніе сводятся, главнымъ образомъ, къ преимуществамъ, оказываемымъ въ этой системѣ крупнымъ грузоотправителямъ передъ мелкими,



что влечетъ за собою развитіе особаго класса коммисіонеровъ, которые, дѣлая изъ собранныхъ мелкихъ отправокъ крупныя, и пользуясь дешевыми тарифами, получаютъ возможность налагать на мелкихъ отправителей болѣе или менѣе произвольные накладные расходы. Не смотря, однако, на эту слабую сторону свою, естественная система была, какъ извѣстно, отчасти положена въ основаніи новѣйшаго германскаго „реформированнаго“ тарифа, и уже по одному этому объ ней слѣдуетъ сказать здѣсь нѣсколько словъ.

Мысль о необходимости совершенно оставить всякую классификацію товаровъ и основать желѣзнодорожные тарифы исключительно на удѣльномъ вѣсѣ перевозимыхъ грузовъ давно высказывалась многими экономистами; но у дѣловыхъ людей мысль эта встрѣчала мало сочувствія до тѣхъ поръ, пока два извѣстные въ западной Европѣ публициста, г. Бергманъ во Франціи и г. Перротъ въ Германіи, почти одновременно не перенесли дебатовъ на почву практическихъ соображеній и указаній, и въ массѣ брошюръ и предложеній не начали настоящей агитаціи въ пользу новой или естественной системы тарифа; къ нимъ примкнулъ французскій экономистъ Леруа-Болье и нѣкоторые другіе. Съ идеей объ естественномъ тарифѣ названные лица связывали и мысль объ объединеніи эксплуатаціи, при чемъ одни предлагали оставить право собственности на желѣзныхъ дорогахъ за акціонерными компаніями, и поручить государству только эксплуатацію линій, какъ это съ успѣхомъ практикуется въ Бельгіи и на нѣкоторыхъ прусскихъ дорогахъ, а другіе рекомендовали съ этой цѣлью прямой выкупъ дорогъ государствомъ. Вскорѣ представился и случай осуществить эти предложенія на дѣлѣ. Именно, во время войны 1870—1871 г., ради упрощенія расчетовъ по перевозкѣ войскъ и военныхъ грузовъ, на занятыхъ нѣмцами желѣзныхъ дорогахъ была введена система исчисленія тарифа по вѣсу товаровъ. Опытъ удался вполнѣ, и когда желѣзныя дороги Эльзаса и Лотарингіи сдѣлались собственностью германской имперіи, на нихъ была введена та же система съ небольшими измѣненіями или, вѣрнѣе, улучшеніями.

85959  
69658

Новая система представляла собою слѣдующую схему:

| I.  | II.   | III.   | IV.   |
|---|---|--|---|
| Товары большой скорости.  | Товары малой скорости, при нагрузкѣ неполными вагонами.                     | Нагрузка цѣлыми вагонами.  | Спеціально поименованные товары (спеціальнй классъ, сырые продукты).                    |
| По 30, 67 сант. съ тонны и километра, и за нагрузку съ тонны 2 фр. 50 сант. | По 13, 33 сант. съ тонны и километра, и за нагрузку съ тонны 2 фр. 50 сант. | <p>А. Крытые вагоны.</p> <p>1) На 5 тоннъ, по 8 сант., 88 сотыхъ съ тонны и километра, и за нагрузку съ тонны 1 фр. 50 сант.</p> <p>2) На 10 тоннъ, по 6 сант., 66 съ тонны и километра, и за нагрузку съ тонны 1 фр. 50 сант.</p> <p>В. Платформы.</p> <p>1) На 5 тоннъ, по 6 сант., 88 съ тонны и километра, и за нагрузку съ тонны 1 фр. 50 сант.</p> <p>2) На 10 тоннъ, по 4 сант., 98 съ тонны и километра, и за нагрузку съ тонны 1 фр. 50 сант.</p> | На 10 тоннъ, по 3 сант., 20 съ тонны и километра, а за нагрузку съ тонны 1 фр. 50 сант. |

Система естественнаго тарифа была распространена и на прямыя сообщенія имперскихъ дорогъ Эльзасъ-Лотарингіи съ желѣзными дорогами Сѣверной и Южной Германіи; а въ 1874 году она съ успѣхомъ была примѣнена и на желѣзныхъ дорогахъ великаго герцогства Баденскаго. Въ теченіи 6 лѣтъ ея дѣйствія въ Эльзасъ-Лотарингіи, эта система вызвала всеобщее одобреніе какъ со стороны публики, такъ и со стороны представителей торговли (торговыхъ палатъ Страсбурга, Мюльгаузена, Кольмара и Метца), промышленности и земледѣлія. При этомъ, надо сказать, однако, что въ этихъ двухъ имперскихъ провинціяхъ, примѣненіе означенной системы было значительно облегчено тѣмъ, что тутъ дороги принадлежали государству и находились въ казенной эксплоатаціи. Это обстоятельство позволило устранить кореннымъ

образомъ главнѣйшій недостатокъ системы, заключающійся въ предоставленіи мелкихъ отправителей на произволъ особаго класса комисіонеровъ-экспедиторовъ. Дѣйствительно, управленіе желѣзныхъ дорогъ обѣихъ имперскихъ провинцій взяло на себя отправку мелкихъ партій, по заранѣе опредѣленнымъ цѣнамъ и напередъ условленные сроки; этимъ оно уничтожило въ корнѣ возможность какихъ-либо крупныхъ злоупотребленій со стороны комисіонеровъ, такъ какъ никто изъ публики, конечно, не станетъ обращаться къ экспедитору, требующему платы выше тарифной, или отправляющему грузы медленнѣе, чѣмъ сама администрація дороги. Наконецъ, что касается собственно доходности линій, усвоившихъ себѣ естественный тарифъ, то, какъ видно изъ свидѣтельства особой комисіи, изслѣдовавшей этотъ вопросъ съ помощью экспертовъ и представителей торговли и промышленности, доходность эта оказалась весьма удовлетворительною, и нисколько не ниже средней доходности дорогъ съ максимальными тарифами и сложною классификаціей товаровъ.

Возвращаясь къ Франціи и ея попыткамъ внести какое либо единство и порядокъ въ хаотическое состояніе своихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, слѣдуетъ прежде всего отмѣтить завязавшуюся между правительствомъ этой страны и большими обществами желѣзныхъ дорогъ борьбу по вопросу о завершеніи сѣти рельсовыхъ путей постройкою побочныхъ вѣтвей или второстепенныхъ линій. Именно, въ виду нежеланія большихъ компаній взять на себя сооруженіе такихъ питательныхъ вѣтвей, французское правительство разрѣшило эту постройку нѣсколькимъ мелкимъ обществамъ; но интриги и противодѣйствіе большихъ компаній помѣшали процвѣтанію мелкихъ предпріятій, большинство которыхъ вскорѣ и обанкрутилось. Правительство однако не захотѣло признать себя побѣжденнымъ въ этомъ дѣлѣ, и когда нынѣшній президентъ французскаго кабинета г. Фрейсине вступилъ въ должность министра общественныхъ работъ, въ послѣдніе мѣсяцы управленія маршала Макъ-Магона, поручило ему представить грандіозный проектъ увеличенія сѣти французскихъ паровыхъ путей, про-

стиравшихся до 21,000 километровъ, еще на новыхъ 40,000 километровъ. По этому поводу въ Національномъ Собраніи былъ снова поднятъ вопросъ о маленькихъ обществахъ и анти-патріотической политикѣ крупныхъ компаній. Дурное управленіе послѣднихъ своими линіями и произволь въ тарифныхъ вопросахъ осуждались со всѣхъ сторонъ. При этомъ особенно сильное впечатленіе не только во Франціи, но и повсюду за границей, произвела рѣчь депутата Алленъ-Тарже, произнесенная имъ въ мартѣ 1878 года, рѣчь, въ которой онъ нарисовалъ мастерскую картину безвыходнаго положенія и правительства и промышленности страны подъ гнетомъ монопольныхъ домогательствъ крупныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. По мнѣнію этого депутата, тарифы желѣзныхъ дорогъ играютъ совершенно одинаковую роль съ таможенными тарифами. Подобно послѣднимъ, они также составляютъ могущественное средство для покровительства національному производству, для оказанія поддержки той или другой мѣстности, той или другой отрасли промышленности, тому или другому порту, или, напротивъ, для нанесенія имъ чувствительнаго вреда; тарифы въ рукахъ управленій желѣзныхъ дорогъ суть средства для увеличенія, по ихъ желанію, ввоза иностранныхъ произведеній, несмотря ни на какія таможи, или же, напротивъ, для увеличенія вывоза за границу домашнихъ продуктовъ. Они являются еще средствами для распредѣленія, по произволу, народнаго богатства по всему протяженію страны, для измѣненія естественныхъ или географическихъ условій различныхъ областей, входящихъ въ составъ государства. Но при такихъ условіяхъ, могутъ ли тарифы оставаться въ рукахъ частныхъ лицъ, зависѣть отъ произвола компаній, единственный интересъ которыхъ есть интересъ ихъ акціонеровъ, интересъ вполне почтенный, но тѣмъ не менѣе совершенно частный? Самые отъявленные и закоренѣлые монополисты, по справедливому замѣчанію того же депутата, удивительно какъ усвоили себѣ терминологію и аргументы враговъ всякаго монополя, экономистовъ либеральной школы и защитниковъ свободной торговли. На свободную конкуренцію дорогъ возлагались самая большія

надежды; отъ нея ждали не только пониженія тарифа, но и его равномерности и равенства для всѣхъ отправителей. Какимъ же образомъ, спрашиваетъ Тарже, владычицы тарифовъ, большія компаніи, оправдали эти надежды и распорядились правомъ измѣнять тарифы по своему усмотрѣнію? Желѣзнодорожныя общества, отвѣчаетъ онъ, понижаютъ тарифы для того, чтобы убить торговлю каналовъ, сооружаемыхъ государствомъ съ большимъ трудомъ и издержками, чтобы отнять грузы у другихъ, французскихъ же дорогъ, чтобы нанести неисчислимый вредъ различнымъ національнымъ предпріятіямъ, каботажу, морской торговлѣ, отпуску портовъ. Другими словами, только тамъ, гдѣ существуютъ уже средства перевозки хоть сколько нибудь дешевыя, только тамъ и съ цѣлью подрыва этихъ полезныхъ для страны предпріятій, желѣзнодорожныя компаніи и соглашаются на пониженіе своихъ тарифовъ, которое продолжается болѣе или менѣе долго, столько, сколько нужно, чтобы разорить или обезсилить конкуррента, и затѣмъ снова замѣняется высокими тарифами. И при всемъ томъ государство не имѣетъ никакого права сказать: я желало бы спеціального тарифа для моего Гаврскаго порта, который не можетъ конкуррировать съ Антверпенскимъ, или спеціального тарифа для моего Марсельскаго порта противъ Итальянскихъ портовъ. Государство не вправѣ взять на себя инициативу такой мѣры, и во всякомъ случаѣ не вправѣ принудить компаніи къ принятію ея. Въ заключеніе своей замѣчательной рѣчи, депутатъ Также требовалъ осуществленія слѣдующихъ двухъ условій: во-первыхъ, чтобы государство сдѣлалось верховнымъ распорядителемъ тарифовъ, на основаніи точныхъ законовъ, которые бы ясно обезпечивали за нимъ выполненіе, въ полномъ ея объемѣ, этой важной функціи; и во-вторыхъ, чтобы государству же было присвоено безусловное право назначать къ постройкѣ тѣхъ линій, которыми оно найдетъ нужнымъ дополнить существующую сѣть.

Послѣдствіемъ этихъ интересныхъ преній была покупка французскимъ правительствомъ всей сѣти второстепенныхъ линій, при-

надлежавшихъ мелкимъ компаніямъ, и составлявшихъ 2618 килом. За нихъ было заплочено 265 милл. франк. Кромѣ того, правительство рѣшило взять на себя, по крайней мѣрѣ временно, ихъ эксплуатацію.

Другое нововведеніе, которымъ Франція обязана нынѣшнему-же министру общественныхъ работъ, г. Фрейсине, было учрежденіе въ началѣ 1878 года, на мѣсто существовавшей до того времени Центральной Желѣзнодорожной Коммисіи, особаго высшаго совѣта путей сообщенія. Хорошая организація высшаго надзора за дѣятельностью желѣзныхъ дорогъ имѣетъ вездѣ, во всѣхъ странахъ, огромное значеніе, составляя *conditio sine qua non* успѣшнаго выполненія правительствомъ своихъ прямыхъ обязанностей по отношенію къ регулированію, въ видахъ пользы большинства населенія, монополюющей перевозки пассажировъ и грузовъ. Здѣсь, поэтому, будетъ не лишнее нѣсколько остановиться на организаціи французскаго *Conseil supérieur des voies de communication*.

Причины, подавшія поводъ къ учрежденію этого Совѣта были изложены г. Фрейсине въ докладѣ Президенту Французской Республики отъ 31 января 1878 года; онѣ сводятся главнымъ образомъ къ слѣдующимъ соображеніямъ. Препрежее учрежденіе, носившее названіе Центральной Желѣзнодорожной Коммисіи, по мнѣнію Фрейсине, не отвѣчало потребностямъ Министерства Общественныхъ работъ, вслѣдствіе слишкомъ односторонняго состава своего. Министру Общественныхъ работъ, говоритъ Фрейсине, недостаточно получать отъ своихъ совѣтниковъ всѣ нужныя свѣдѣнія по техническимъ и административнымъ вопросамъ, возбуждаемымъ желѣзнодорожною промышленностью; ему необходимо, сверхъ того, во всякое время въ точности знать желанія общественнаго мнѣнія, нужды и потребности главныхъ центровъ населенія, однимъ словомъ, ему необходимо знать, въ какую сторону администрація должна направить свои усилія, чтобы удовлетворить справедливымъ требованіямъ промышленности, торговли и публики вообще. Но Центральная Желѣзнодорожная Коммисія въ числѣ 53 членовъ своихъ имѣла только четырехъ лицъ, не принадлежавшихъ къ

составу администраціи. Остальные 49 членовъ были чиновники, занимавшіе различныя ступени въ іерархической лѣстницѣ и по характеру своихъ занятій не имѣвшіе живой и непосредственной связи съ промышленностью и торговлею страны. Вслѣдствіе того, желѣзнодорожные вопросы разсматривались въ Коммисіи исключительно съ административной точки зрѣнія, а самыя рѣшенія Коммисіи не имѣли въ глазахъ заинтересованныхъ лицъ того авторитета, которыми они были бы обличены, являясь результатомъ преній, въ которыхъ могли бы высказаться представители различныхъ заинтересованныхъ въ дѣлѣ сторонъ. Фрейсине поэтому предлагалъ образовать новую Коммисію слѣдующимъ образомъ: 16 членовъ ея должны были быть назначены изъ числа представителей обѣихъ палатъ, Сената и Національнаго Собранія, по 8 членовъ отъ каждой палаты; далѣе 16 членовъ должны были представлять высшую администрацію и различныя спеціальныя вѣдомства; наконецъ, 16 членовъ должны были служить представителями торговли, промышленности и земледѣлія. Присутствіе въ образованной такимъ образомъ Коммисіи или Совѣтѣ лицъ, находящихся въ прямыхъ сношеніяхъ съ населеніемъ, участвующихъ въ экономической дѣятельности страны и, сверхъ того, занимающихъ у выборнаго характера своего несомнѣнныя независимость и авторитетъ, должно необходимо, по мнѣнію г. Фрейсине, придать преніямъ Коммисіи несравненно болѣе плодотворное направленіе, что, въ свою очередь, позволитъ министру общественныхъ работъ искать въ трудахъ Коммисіи драгоцѣнныя указанія для успѣшнаго веденія дѣлъ по ввѣренной ему отрасли управленія. Предложивъ затѣмъ распространить кругъ вѣдомства новаго учрежденія и на вопросы, касающіеся перевозки по водянымъ путямъ сообщенія съ торговыми портами включительно, г. Фрейсине замѣчаетъ, однако, что такого рода Совѣтъ, по причинѣ принадлежащаго ему значенія, а также вслѣдствіе занятій большей части своихъ членовъ, не могъ бы собираться часто; подобно существующему уже Совѣту земледѣлія, торговли и промышленности, и новое учрежденіе могло бы собираться чрезъ болѣе или менѣе продол-

жительные промежутки времени, и только тогда, когда разсмотрѣнію его подлежали бы болѣе важные вопросы. Для вопросовъ же меньшей важности и для текущихъ дѣлъ г. Фрейсине предлагалъ учредить, на ряду съ высшимъ Совѣтомъ, еще постоянный совѣщательный Комитетъ изъ 12 или 15 членовъ.

Эти предложенія были одобрены декретомъ президента Республики отъ 31 же января 1878 года, при чемъ въ составъ высшаго Совѣта путей сообщенія были назначены въ числѣ 16-ти представителей торговли, промышленности и земледѣлія — три председателя желѣзнодорожныхъ правленій, председатель Совѣта Управленія Общества Messageries maritimes, 2 председателя агрономическихъ обществъ, председатель Сенскаго коммерческаго суда, и 9 председателей торговыхъ палатъ важнѣйшихъ городовъ Франціи. Первая сессія новаго Совѣта была открыта уже 25 февраля 1878 года, подъ председательствомъ Министра Общественныхъ работъ Фрейсине и при участіи почти всѣхъ другихъ министровъ.

Передъ нами два тома отчетовъ о засѣданіяхъ Высшаго Совѣта Путей Сообщенія за 1878 годъ, въ которомъ было двѣ сессіи, одна весною, а другая осенью. Первая сессія, имѣвшая 6 засѣданій, началась съ избранія спеціальной Коммисіи для предварительнаго разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ вопросовъ, подлежавшихъ обсужденію высшаго Совѣта. Коммисія была составлена изъ 15 членовъ, по пяти отъ каждой изъ трехъ группъ, на которыя естественно распадался высшій Совѣтъ; при этомъ Коммисіи было предоставлено полномочіе производить изслѣдованія съ правомъ вывоза въ свои засѣданія, для спроса ихъ, различныхъ лицъ, въ показаніяхъ которыхъ могла бы встрѣтиться надобность. Самыя же вопросы, подлежавшіе предварительному обсужденію Коммисіи въ эту первую сессію Совѣта были формулированы слѣдующимъ образомъ: *общій вопросъ*: въ чемъ могли бы заключаться главныя улучшенія въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ; и *частные вопросы*: 1. Какого правила слѣдовало бы держаться, когда двѣ линіи различной длины и принадлежащія двумъ различнымъ обществамъ служатъ сообщеніемъ между одними и тѣми же двумя пунктами?



2. Дифференціальныя тарифы должны ли быть рассчитаны такъ, чтобы на одной и той же линіи за болѣе длинное разстояніе платилось всегда больше чѣмъ за разстояніе кратчайшее? 3. Система дифференціальныхъ тарифовъ должна ли быть примѣнена и къ перевозкѣ тарифовъ? 4. Какія правила должны быть установлены по отношенію къ срокамъ храненія грузовъ и вообще къ накладнымъ расходамъ? Во второй сессіи, происходившей осенью того же года, къ перечисленнымъ выше вопросамъ прибавились еще слѣдующіе два: 1) должно ли французское правительство примкнуть къ международной конвенціи о перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, конвенціи, проектъ, которой былъ выработанъ въ Бернѣ, на международной конференціи, собиравшейся отъ 13 мая до 4 іюня 1878 года; и 2) слѣдуетъ ли возложить на департаменты покупку земель, отходящихъ подъ желѣзныя дороги? По всѣмъ этимъ вопросамъ, по выслушаніи докладовъ указанной выше комисіи, Совѣтъ путей сообщенія долженъ былъ формулировать свое мнѣніе (*Avis du Conseil*), которое затѣмъ и служило правительству основаніемъ для начатія переговоровъ съ частными обществами желѣзныхъ дорогъ. При этомъ, какъ было заявлено министромъ путей сообщенія г. Фрейсине въ самомъ началѣ сессіи, Совѣтъ долженъ былъ стараться стать на самую общую точку зрѣнія, и указать *теоретическую* программу, осуществленіе которой, по его мнѣнію, было бы желательно, ни мало не входя въ обсужденіе всѣхъ подробностей или трудностей исполненія такой программы.

Другимъ и едва-ли не болѣе еще важнымъ результатомъ проявившагося во Франціи въ послѣднее время движенія противъ монопольныхъ правъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ тарифныхъ вопросахъ была популяризація въ этой странѣ идеи о выкупѣ и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ государствомъ. Въ настоящее время мысль эта имѣетъ и во французской палатѣ, и внѣ ея, въ самой странѣ, многихъ поборниковъ, и съ каждымъ годомъ пріобрѣтаетъ все большее и большее число ихъ. Такъ, на примѣръ, еще недавно, въ національное собраніе было внесено отъ имени цѣлой группы

представителей, предложеніе, подписанное гг. Лесеномъ, Вильсономъ и другими, въ которомъ требовалось, чтобы государство немедленно приступило къ выкупу всей желѣзнодорожной сѣти, и только по настоянію г. Гамбетты, предложеніе это было измѣнено въ томъ смыслѣ, что немедленному выкупу должны подлежать лишь находящіяся въ затруднительномъ положеніи мелкія линіи; въ этомъ видѣ предложеніе и было принято собраніемъ. \*)

Такимъ образомъ, было бы заблужденіемъ думать, что вопросъ о коренной реформѣ въ существующей системѣ желѣзнодорожныхъ тарифовъ поставленъ рѣшительно, и можно даже сказать рѣзко, въ одной только Германіи; и это обстоятельство имѣетъ свою долю значенія и для Россіи, такъ какъ оно напоминаетъ намъ объ опасности слишкомъ большой медленности въ принятіи соответственныхъ мѣръ и по отношенію къ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, опасности, которая заключается въ томъ, что на европейскомъ материкѣ мы можемъ оказаться единственною націею, сохранившею прежнюю, несовершенную и въ значительной степени тормозящую правильное развитіе промышленности и торговли систему желѣзнодорожной тарификаціи.

Переходя теперь къ странѣ, въ которой необходимое и логически вытекающее изъ всей предыдущей исторіи желѣзныхъ дорогъ преобразование внутренняго хозяйства послѣднихъ на основѣ болѣе раціональной системы тарифа въ глазахъ людей, поверхностно знакомыхъ съ предметомъ, получило, благодаря преимущественно личному вмѣшательству въ дѣло князя Бисмарка, характеръ насильственной ломки и произвольной передѣлки существующихъ порядковъ, мы остановимся прежде всего на подготовившихъ нынѣшнее движеніе фактахъ и мѣропріятіяхъ.

---

\*) Изъ доклада новаго товарища французскаго министра финансовъ г. Вильсона, сдѣланнаго по случаю приобрѣтенія правительствомъ орлеанской желѣзной дороги, узнаемъ между прочимъ, что предполагаемый выкупъ казною всѣхъ частныхъ дорогъ потребуеъ 12 милліардовъ франковъ, а осуществленіе общественныхъ сооруженій по извѣстной программѣ Фрейсине — 8 милліардовъ. Нынѣшній бюджетъ Франціи достигаетъ цифры до 4 милліардовъ (3 милл. 770 мил.), при государственномъ долгѣ отъ 25 до 26 милліардовъ.

Въ противоположность Англии и Франціи, гдѣ желѣзныя дороги сосредоточены въ рукахъ небольшого числа компаній, въ Германіи до самаго послѣдняго времени существовала полнѣйшая желѣзнодорожная децентрализація. Въ Германіи существуютъ въ настоящее время 66 различныхъ управленій желѣзными дорогами, и еще очень недавно, именно въ 1876 году, ихъ насчитывалось 88, въ томъ числѣ 25 правительственныхъ и 63 частныхъ компаній. Въ одной Пруссіи въ 1877 году было еще 50 самостоятельныхъ желѣзнодорожныхъ правленій, не считая 45 наблюдательныхъ совѣтовъ, избранныхъ для контроля надъ ними со стороны акціонеровъ. Каждое изъ этихъ управленій дѣйствовало по своему усмотрѣнію, и налагало на пользующихся дорогою какія угодно условія, вслѣдствіе чего тарифная неурядица достигала въ Германіи степени, съ которой, вѣроятно, не могъ бы сравняться и существующій у насъ въ Россіи по сіе время хаосъ въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ. До предпослѣдней реформы въ германскихъ тарифахъ, произведенной въ 1877 году на основаніи выработанныхъ въ Дрезденѣ, на общей конференціи желѣзныхъ дорогъ, постановленій, на нѣмецкихъ дорогахъ находилось въ дѣйствіи 1533 самостоятельныхъ тарифа и, кромѣ того, къ нимъ еще до 500 дополненій.

Такое положеніе вещей не могло не побуждать общественнаго мнѣнія въ Германіи къ громкимъ заявленіямъ о необходимости объединить въ извѣстной степени управленіе дорогами. При этомъ, послѣ тщетныхъ попытокъ добиться цѣли путемъ склоненія самихъ желѣзныхъ дорогъ на различныя уступки въ интересахъ публики, промышленные классы Германіи обратились къ помощи государства. Мысль о вмѣшательствѣ государства въ частную предпріимчивость стала пріобрѣтать все болѣе и болѣе сторонниковъ, пока, наконецъ, промышленныя и торговыя палаты, а также пользующійся большимъ вліяньемъ въ Германіи періодическій съѣздъ представителей торговли и промышленности (Handelstag) не обратились прямо къ правительству съ требованіемъ принять желѣзнодорожное дѣло въ свое верховное завѣдываніе, вслѣдствіе

чего въ имперскую конституцію, при самомъ составленіи ея въ 1871 году, было включено нѣсколько параграфовъ, возлагавшихъ на имперское правительство обязанность стремиться къ достиженію возможнаго единообразія въ эксплуатаціи и тарификаціи желѣзныхъ дорогъ. Относительно тарифовъ имѣла значеніе и играла большую роль въ послѣдующихъ реформахъ въ особенности статья 45-ая Конституція, гласящая: „Правительство контролируетъ тарифы желѣзныхъ дорогъ, въ видахъ достиженія ихъ единообразія и возможнаго пониженія“. Постановленія конституціи, однако, оставались мертвою буквою даже послѣ того, какъ для контроля за дѣйствіемъ желѣзныхъ дорогъ было учреждено, въ 1873 году, особое „Имперское желѣзнодорожное вѣдомство.“ (Reichseisenbahnamt).

Главныя черты устройства этого новаго учрежденія определены §§ 1, 2, 4 и 5 закона отъ 27 іюня 1873 года. Приводимъ ниже содержаніе означенныхъ параграфовъ.

§ 1. Подъ названіемъ „имперскаго желѣзнодорожнаго управленія“ учреждается постоянное центральное присутствіе, состоящее изъ предсѣдателя и извѣстнаго числа членовъ-совѣтниковъ, и засѣдающее въ Берлинѣ.

По мѣрѣ надобности могутъ быть назначаемы имперскіе желѣзнодорожные комиссары, которые снабжаются инструкціями отъ имперскаго желѣзнодорожнаго управленія.

§ 2. Предсѣдатель, члены и комиссары имперскаго желѣзнодорожнаго управленія назначаются самимъ императоромъ, помощники же ихъ и низшіе чиновники избираются и утверждаются имперскимъ канцлеромъ.

§ 4. На обязанности имперскаго желѣзнодорожнаго управленія, согласно имперской конституціи, лежитъ:

1) Наблюдать за общимъ ходомъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Имперіи.

2) Требовать строгаго исполненія конституціи, всѣхъ относящихся до желѣзнодорожнаго дѣла законовъ и иныхъ согласныхъ съ конституціею предписаній.

3) Заботиться объ устраненіи всѣхъ злоупотребленій и недостатковъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Оно имѣетъ право требовать отъ желѣзнодорожныхъ управленій свѣдѣній о всѣхъ ихъ дѣйствіяхъ и мѣропріятіяхъ и даже лично во всемъ удостовѣряться, и согласно съ тѣмъ предписывать и предпринимать надлежащія мѣры.

§ 5. До обнародованія имперскаго желѣзнодорожнаго закона, Имперскому желѣзнодорожному управленію предоставляются слѣдующія права:

1) Въ отношеніи частныхъ желѣзныхъ дорогъ имперское желѣзнодорожное управленіе руководствуется правилами, изданными для наблюдательныхъ учрежденій всѣхъ союзныхъ государствъ.

Еслибъ потребовались какія-либо принудительныя мѣры, то желѣзнодорожныя наблюдательныя учрежденія каждаго отдѣльнаго государства обязаны немедленно приводить ихъ въ исполненіе.

2) Государственныя (правительственныя) желѣзнодорожныя управленія понуждаются къ исполненію лежащихъ на нихъ обязанностей конституціоннымъ путемъ (глав. 7, § 3, глав. 17 и 19 конституціи).

3) Въ отношеніи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, всѣ предписанія имперскаго желѣзнодорожнаго управленія приводятся въ исполненіе имперскимъ канцлеромъ.

4) Еслибъ противъ какой нибудь мѣры имперскаго желѣзнодорожнаго управленія возникло возраженіе, утверждающее, что означенная мѣра противна существующимъ законамъ или несогласна съ извѣстными предписаніями, то имперское желѣзнодорожное управленіе, пригласивъ нѣсколько чиновниковъ судебного вѣдомства, обсуждаетъ съ ними возраженіе коллегіальнымъ порядкомъ и рѣшаетъ дѣло самостоятельно и подъ собственною отвѣтственностью. Для этой цѣли будутъ изданы имперскимъ совѣтомъ правила для опредѣленія порядка коллегіальныхъ совѣщаній и правъ, предоставляемыхъ въ этомъ случаѣ предсѣдателю.

Новое учрежденіе составило законъ, который опредѣлялъ кругъ его дѣйствій и давалъ ему въ руки средства къ выполненію

возложенныхъ на него задачъ; но законъ этотъ, благодаря коалиціи собственниковъ желѣзныхъ дорогъ съ нѣкоторыми фракціями въ парламентѣ, не прошелъ, не смотря на двукратную передѣлку. И вотъ эта то неудача и была первымъ стимуломъ ко всѣмъ позднѣйшимъ проектамъ прусскаго правительства, имѣвшимъ цѣлью добиться реформы тарифа и объединенія эксплуатаціи не однимъ только путемъ спеціального законодательства, но и гораздо болѣе серьезною мѣрою — приобрѣтеніемъ германской рельсовой сѣти въ полную собственность государства. При этомъ, чтобы хотя нѣсколько парализовать рѣшительное сопротивленіе со стороны среднихъ и малыхъ германскихъ государствъ, усмотрѣвшихъ въ этомъ планѣ прямое нарушеніе самостоятельности, гарантированной имъ конституціей, прусское правительство, какъ извѣстно, ограничилось на первыхъ порахъ внесеніемъ въ прусскую палату депутатовъ законопроекта, уполномочивавшаго его открыть переговоры съ имперскимъ правительствомъ объ уступкѣ Имперіи всѣхъ прусскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, равно какъ и своихъ верховныхъ правъ надъ частными линіями.

Это происходило въ 1876 году, немедленно послѣ большаго торговаго кризиса 1874—1875 годовъ, когда потерявшая голову биржа надѣялась предупредить громадныя потери на желѣзнодорожныхъ бумагахъ такою безумною мѣрою, какъ внезапное повышение всѣхъ тарифныхъ ставокъ на 20%, мѣрою, которая, какъ извѣстно, только усугубила кризисъ. Но самый фактъ, что такое возвышеніе тарифовъ могло быть декретировано компаніями желѣзныхъ дорогъ, не смотря на сопротивленіе правительства, опиравшагося на знаменитую 45 статью конституціи, и громкія жалобы торговли, промышленности и земледѣлія, этотъ фактъ говорилъ краснорѣчивѣе всего въ пользу неотложной необходимости какой либо реформы въ существовавшей системѣ желѣзнодорожной тарификаціи. Въ томъ же смыслѣ высказалась и заслужившая всеобщее одобреніе своими добросовѣстными трудами Коммисія 1875 года, изслѣдовавшая вопросы объ эксплуатаціи и тарифахъ желѣзныхъ дорогъ, и прямо ставшая на сторону казенной экспло-

атаціи въ томъ видѣ, какъ она практиковалась на имперскихъ дорогахъ Эльзасъ-Лотарингіи.

Результатомъ этой первоначальной фазы агитаціи, которая наконецъ успѣла вселить большія опасенія за ихъ будущее самимъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ, была уже упомянутая выше Дрезденская конференція 1877 года, на которой былъ принятъ такъ называемый *тарифъ компромисса*, предлагавшій три спеціальныхъ тарифа съ классификаціей товаровъ, исключительные тарифы и одинъ классъ для перевозки товаровъ большой скорости и посылокъ. Предложенія эти, какъ извѣстно, были одобрены правительствомъ, при чемъ на берлинской конференціи того же года были выработаны правительствомъ сообща съ желѣзными дорогами максимальныя ставки, въ предѣлахъ которыхъ желѣзныя дороги могли по прежнему обращаться съ тарифомъ по своему усмотрѣнію; и таже система, однообразія ради была принята и на дорогахъ, принадлежавшихъ имперіи, что относительно послѣднихъ было, очевидно, скорѣе шагомъ назадъ, чѣмъ улучшеніемъ.

Какъ и слѣдовало ожидать, однако, весьма скоро оказалось, что новый тарифъ или вѣрнѣе система, на которой онъ основанъ, былъ только временнымъ палліативомъ, и при томъ весьма недѣйствительнымъ. Реформа эта, исходившая отъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, была реформою только по имени. Можно даже догадываться, что германскій канцлеръ согласился на этотъ опытъ главнымъ образомъ для того, чтобы наглядно убѣдить всѣхъ въ неспособности самихъ желѣзнодорожныхъ управленій въ исцѣленію зла, отъ котораго страдали не они одни, а вся рѣшительно страна, и въ необходимости энергическаго вмѣшательства въ это общегосударственное дѣло самаго правительства. Князь Бисмаркъ даже не далъ новому тарифу достаточно времени, чтобы вполне акклиматизироваться, и въ ставшемъ знаменитымъ письмѣ своемъ отъ 15 декабря 1878 года прямо объявилъ, что дѣла не могутъ идти далѣе такимъ образомъ, что кому бы не принадлежали дороги, государству или частнымъ компаніямъ, управленіямъ ихъ нельзя долѣе оставлять права распоряжаться тарифами по своему

усмотрѣнію, соперничать, своими тарифными операціями и комбинаціями, съ экономическимъ законодательствомъ Имперіи, нейтрализировать, по своему желанію, лучшіе результаты таможенной политики правительства и подвергать экономическую жизнь націи всѣмъ колебаніямъ, связаннымъ съ постоянно измѣняющимися и возвышающимися желѣзнодорожными преміями на ввозъ иностранныхъ произведеній.

Эта декларация князя-канцлера послужила исходною точкою для всей послѣдующей, столь оживленной дѣятельности по желѣзнодорожнымъ вопросамъ германскаго правительства въ только что минувшемъ 1879 году. Дѣятельность эта обнимаетъ главнымъ образомъ два объекта, преслѣдуетъ двѣ параллельныя цѣли: во-первыхъ, коренную реформу тарифа въ смыслѣ какъ его упрощенія и объединенія, такъ въ особенности и лишенія желѣзнодорожныхъ управленій права и возможности произвольнаго измѣненія тарифныхъ ставокъ; и во вторыхъ, — постепенное приобрѣтеніе государствомъ въ свою собственность всей сѣти рельсовыхъ путей въ странѣ (\*). Въ конечномъ результатѣ своемъ обѣ цѣли эти сходятся, сливаясь въ одну, чрезвычайно важную, съ исторической и экономической точки зрѣнія, задачу: — возвращеніе государству всей полноты верховныхъ правъ его въ такой области, въ которой оно могло утратить ихъ или отказаться отъ ихъ осуществленія, очевидно, только временно, подъ давленіемъ финансовыхъ нуждъ своихъ.

Какъ мы уже видѣли выше, общее положеніе дѣлъ въ сферѣ желѣзнодорожныхъ вопросовъ весьма мало улучшилось послѣ тѣхъ

---

(\*) Въ послѣднее время князь Бисмаркъ внесъ отъ имени Пруссіи въ Союзный Совѣтъ еще новое предложеніе, имѣющее предметомъ назначеніе комисіи для выработки общаго имперскаго закона, регулирующаго эксплуатацію и управленіе германскихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ послѣднее же время были вновь куплены прусскимъ правительствомъ слѣдующія желѣзныя дороги: *Берлино-Потсдамо-Магдебургская*, длиною 292,66 килом.; *Кельнъ-Минденская*, длиною 1060,2 кил.; *Ганноверо-Альтенбекская*, длиною 301 кил.; наконецъ сдѣлано предложеніе о покупкѣ *Рейнской ж. д.* длиною 1311,82 кил., не считая участковъ, на постройку коихъ выданы уже концессіи.



измѣненій въ тарифѣ, которыя явились слѣдствіемъ Дрезденской и Берлинской конференціи. Число тарифовъ различныхъ наименованій продолжало быть громаднымъ. Именно къ концу 1878 года насчитывалось еще на основаніи реформированнаго тарифа — 61 мѣстный тарифъ съ 283 исключеніями и 154 тарифа прямого сообщенія съ 474 исключительными тарифами; и на прежнемъ основаніи: 2 мѣстныхъ тарифа и 366 тарифовъ прямого сообщенія съ 613 спеціальными тарифами; всего слѣдовательно, 63 мѣстныхъ тарифа, 520 тарифа прямого сообщенія и 1370 спеціальныхъ тарифовъ! Для однѣхъ отправокъ съ имперскихъ дорогъ Эльзасъ-Лотарингіи приходилось, кромѣ мѣстнаго тарифа, справляться еще съ 159 тарифами прямого сообщенія, не говоря уже о многочисленныхъ спеціальныхъ тарифахъ. Негоціантъ города Кельна, на примѣръ, имѣвшій хоть нѣсколько развитыя сношенія съ различными частями Германіи, долженъ былъ изучить 36 различныхъ тарифовъ, чтобы быть въ состояніи приблизительно вычислить стоимость перевозки своихъ товаровъ; что же касается сношеній съ заграничными пунктами, то вслѣдствіе многочисленности тарифныхъ ставокъ и частыхъ перемѣнъ въ тарифахъ этого рода, торговые люди не могли и думать о сколько нибудь точномъ и безошибочномъ вычисленіи стоимости перевозки пересылаемыхъ ими въ другія страны продуктовъ. Далѣе, число спеціальныхъ или исключительныхъ тарифовъ и самыя ставки по нимъ мѣнялись, какъ и прежде, по произволу компаній, и чуть ли не изо дня въ день. Такіе тарифы устанавливаются обыкновенно по просьбѣ того или другаго торговца или фабриканта, или вообще какой либо группы отправителей, которымъ низкія ставки и доставляютъ временно значительные барыши, между тѣмъ какъ конкуренты этихъ лицъ въ той же отрасли промышленности, узнавая позже о принятіи новаго тарифа или переводѣ ихъ продуктовъ въ другой классъ, незаслуженно терпятъ большіе убытки. При такихъ условіяхъ вовсе не рѣдкость составляютъ случаи искусственнаго созданія желѣзными дорогами, путемъ низкихъ тарифовъ, цѣлыхъ отраслей торговли или промышленности въ мѣст-

ностяхъ совершенно къ тому не пригодныхъ по своему географическому положенію и другимъ условіямъ; при этомъ естественные продукты и статьи вывоза изъ такихъ мѣстностей, для возмѣщенія потерь дороги, подвергаются обыкновенно высокой тарификаціи. Такимъ образомъ, на примѣръ, одна изъ дорогъ западной Пруссіи создала искусственно фабрику цемента и каменныхъ издѣлій въ мѣстности, гдѣ не было вовсе матеріаловъ для этой фабрикаціи, но чтобы вознаграждать свои потери на этой операціи, она обложила такимъ высокимъ тарифомъ естественный продуктъ той же мѣстности, лѣсъ, что почти убила эту отрасль торговли, которая не могла конкурировать съ иностранными лѣсными издѣліями. И такихъ примѣровъ можно было бы привести множество.

По мнѣнію князя Бисмарка, изложенному въ подробной и чрезвычайно интересной объяснительной запискѣ къ внесенному имъ 7 февраля 1879 года въ союзный совѣтъ проекту реформы тарифа—такой порядокъ вещей вообще немыслимъ въ благоустроенномъ государствѣ, и дальнѣйшее существованіе его въ Германіи должно въ конецъ разстроить и безъ того подвергшіяся въ последнее время тяжкимъ испытаніямъ промышленность и земледѣліе этой страны. „Чрезвычайную важность для экономическихъ интересовъ націи, говорится въ этой запискѣ, имѣетъ такое единообразное регулированіе цѣнъ на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ, при которомъ никто изъ числа пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ не могъ бы рассчитывать на какія либо льготы въ ущербъ другимъ лицамъ. Императорское правительство не можетъ долше уклоняться отъ исполненія обязанности, возложенной на него конституціей и состоящей въ созданіи и въ этой области положенія вещей, отвѣчающаго требованіямъ разумной экономической политики, въ особенности въ виду доказанной несостоятельности путей и средствъ, до сихъ поръ прилагавшихся съ этою цѣлью, и послѣ того, какъ въ гораздо менѣе важныхъ областяхъ народной жизни, правительство уже на дѣлѣ осуществило свои верховныя права контроля и регламентаціи“.

Здѣсь будетъ не лишнимъ сдѣлать еще нѣсколько выписокъ

изъ упомянутой выше объяснительной записки. Останавливаемся преимущественно на тѣхъ мѣстахъ ея, въ которыхъ яснѣе всего обнаруживаются основные взгляды ея автора на задачи государства по отношенію къ регламентаціи желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

„Желѣзныя дороги, говорится въ запискѣ, суть пути сообщенія, монополизированныя государствомъ съ тѣмъ, чтобы поручить ихъ эксплуатацію какому-либо предпринимателю. Даруя желѣзнымъ дорогамъ право экспроприровать частныхъ владѣльцевъ, право выполнять полицейскія функціи, право заключать займы и т. д., государство уступаетъ имъ извѣстную долю своихъ верховныхъ правъ. Но уступка эта, очевидно, была сдѣлана не въ интересахъ собственниковъ желѣзнодорожнаго имущества, а въ видахъ общаго блага; отсюда слѣдуетъ, что эксплуатація этихъ путей сообщенія не можетъ быть предоставлена произволу желѣзнодорожныхъ управленій, а должна быть регулируема согласно съ потребностями публики и торговли. Въ этомъ отношеніи, положеніе желѣзныхъ дорогъ совершенно аналогично съ положеніемъ самаго государства и вообще всякихъ учрежденій, назначенныхъ служить исключительно общественнымъ интересамъ. По этой же причинѣ при установленіи цѣнъ на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ не слѣдуетъ имѣть въ виду главнымъ образомъ одну доходность линій. Опредѣляя высоту тарифовъ, государство не должно быть озабочиваемо количествомъ дохода, которое принесетъ затраченный капиталъ, оно должно наблюдать за тѣмъ, чтобы чрезъ рациональную эксплуатацію выданной имъ кому-либо или оставленной за собою привилегіи, удовлетворялись общія потребности торговли, увеличивалась сумма народнаго благосостоянія и росла политическая сила націи. Во всякомъ случаѣ, общіе интересы страдаютъ уже тогда, когда частныя желѣзныя дороги заявляютъ, что онѣ считаютъ себя обязанными не принимать во вниманіе всѣхъ этихъ соображеній.

„Если, поэтому, не можетъ подлежать сомнѣнію, что государство должно быть призвано къ опредѣленію тарифовъ, такъ какъ оно одно въ состояніи съ достаточною энергіею защищать интересы публики, то нынѣшнее положеніе желѣзныхъ дорогъ уже

указываетъ, въ какомъ смыслѣ долженъ быть разрѣшенъ въ Германіи тарифный вопросъ. Доказано неизмѣнными фактами, что тарифы, рассчитанные въ виду какой-либо опредѣленной цѣли, способствовали развитію извѣстныхъ отраслей производства, содѣйствовали косвенно сбыту продуктовъ тѣхъ или другихъ мѣстностей и даже создавали новые виды промышленности; несомнѣнно также, что помощью тарифа можно понижать цѣны извѣстныхъ товаровъ въ извѣстныхъ мѣстностяхъ. Нельзя дозволить желѣзнодорожнымъ обществамъ играть, по отношенію къ сложнымъ факторамъ и многообразнымъ условіямъ производства и потребленія націи въ XIX столѣтіи, роль какого-то провидѣнія. Нельзя, чтобы отъ ихъ воли зависѣло развивать въ данномъ пунктѣ территоріи Имперіи тѣ или другія роды промышленности помощью исключительныхъ или льготныхъ тарифовъ, и наоборотъ, угнетать, даже уничтожать въ другихъ пунктахъ отрасли производства, созданныя естественными условіями. Возвышеніе цѣнности продуктовъ, производимое ихъ перевозкою съ одного мѣста въ другое, будетъ совершаться безъ борьбы и съ выгодой для всѣхъ и cadaго только тогда, когда оно будетъ опираться на твердомъ и для всѣхъ сразу понятномъ основаніи, избѣгая всякаго искусственнаго перемѣщенія условій экономическаго равновѣсія“.

Исходя изъ этихъ точекъ зрѣнія, князь Бисмаркъ слѣдующимъ образомъ опредѣляетъ требованія, которымъ долженъ отвѣчать тарифъ, чтобы не вызывать искусственныхъ колебаній въ существующихъ условіяхъ производства и потребленія. Съ этою цѣлью онъ долженъ быть: а) ясенъ настолько, чтобы всякій могъ легко самъ рассчитать стоимость провоза своихъ отправокъ; б) одинаково справедливъ по отношенію ко всѣмъ производителямъ въ странѣ; в) неотяготителенъ для мелкаго производства, особенно страдающаго при нынѣшней системѣ; г) низокъ насколько возможно; при своемъ приложеніи, онъ не долженъ вызывать никакихъ лишнихъ расходовъ по эксплуатаціи, и не долженъ подвергать искушенію честности желѣзнодорожныхъ агентовъ.

По вопросу о такъ называемыхъ дифференціальныхъ тарифахъ

и тарифахъ исключенія, въ упомянутой выше запискѣ говорится, въ существѣ, слѣдующее. Такого рода тарифами ведется обыкновенно та борьба желѣзныхъ дорогъ между собою, печальныя послѣдствія которой теперь у всѣхъ на виду и не могутъ подлежать сомнѣнію. Но дифференціальныя тарифы, — и то въ извѣстныхъ предѣлахъ, — не составляютъ вопіющей несправедливости только въ тѣхъ случаяхъ, когда дѣйствіе ихъ ограничивается иностранными произведеніями, или когда они являются средствомъ борьбы съ заграничною конкуренціею. Въ этомъ случаѣ они въ рукахъ опытныхъ финансистовъ могутъ принести странѣ ту же пользу, какую доставляютъ ей разумно рассчитанныя таможенныя сборы. Точно также справедливымъ началомъ, противъ котораго трудно возражать, является и дифференцированіе тарифа сообразно разстоянію, пройденному перевозимымъ грузомъ; ибо чѣмъ больше пройденное разстояніе, тѣмъ большую сумму составляетъ стоимость провоза, и пропорціональная и для всѣхъ одинаковая сбавка является въ этомъ случаѣ совершенно естественною. Но дифференцированіе тарифа по направленіямъ, по станціямъ или вѣрнѣе между тѣми и другими станціями, въ прямой ущербъ другимъ, большею частью болѣе естественнымъ направленіемъ, и въ ущербъ промежуточнымъ станціямъ, дифференцированіе тарифа въ пользу тѣхъ или другихъ мѣстностей, лицъ, отраслей производства и т. д., составляетъ явное нарушеніе принципа справедливости и отнюдь не можетъ быть терпимо. Желѣзныя дороги часто понижаютъ тарифы ниже уровня обычнаго процента на капиталъ или даже ниже собственныхъ издержекъ по эксплуатаціи съ цѣлью привлечь на свои линіи транспорты большими массами, и подобныя льготы нерѣдко даются иностраннымъ продуктамъ въ ущербъ однороднымъ произведеніямъ внутренняго производства. Такія дѣйствія дорогъ оказываютъ самое вредное вліяніе на народное хозяйство. Перевозка по желѣзнымъ дорогамъ есть предпріятіе монопольное, а единственнымъ коррективомъ для монополя можетъ служить только полнѣйшая равномерность въ его примѣненіи. Тѣмъ же, кто защищаетъ пониженные, въ видахъ конкуренціи,

тарифы соображеніемъ, что послѣдніе устанавливають дешевую перевозку между странами, для которыхъ они вводятся, можно возразить, независимо отъ указанныхъ выше неудобствъ, что желѣзныя дороги, прибѣгающія къ подобнаго рода мѣрамъ, бывають обыкновенно вынуждены, для пополненія дефицита въ своихъ доходахъ отъ дифференціальныхъ тарифовъ, увеличить плату за внутреннюю перевозку. Съ другой стороны, разсматриваемые тарифы по большой части доставляютъ выгоды только большимъ городамъ и крупнымъ промышленнымъ центрамъ, вслѣдствіе чего торговля и производство скопляются въ немногихъ мѣстностяхъ; но такое положеніе вещей вызываетъ серьезныя возраженія экономическаго и политическаго характера.

Въ заключеніе, авторъ записки объясняетъ въ чемъ должна состоять реформа желѣзнодорожнаго тарифа. По его мнѣнію, сначала слѣдуетъ дать удовлетвореніе самымъ неотлагательнымъ потребностямъ, оставаясь при томъ на почвѣ существующихъ отношеній. Такимъ образомъ, до поры до времени объединенный тарифъ могъ бы основываться на принятой теперь почти на всѣхъ нѣмецкихъ дорогахъ классификаціи товаровъ, только слегка видоизмѣнивъ послѣднюю въ интересахъ мелкой торговли. При этомъ слѣдовало бы принять за правило, что исключенія изъ классификаціи могутъ допускаться только въ чрезвычайныхъ случаяхъ. Для каждаго же класса должна быть установлена однообразная средняя высота тарифа, всего лучше отвѣчающая хозяйственнымъ нуждамъ страны. Съ этою цѣлью слѣдовало бы держаться принципа: опредѣлять стоимость провоза согласно наиболѣе краткому разстоянію, проходимому товаромъ по желѣзнымъ дорогамъ, не назначать для болѣе отдаленныхъ мѣстностей низшихъ ставокъ, противъ взимаемыхъ съ мѣстностей болѣе близкихъ и, наконецъ, отмѣнить всѣ льготы, даруемыя однимъ лицамъ въ ущербъ другимъ, какъ это дѣлается посредствомъ большей части нынѣ существующихъ дифференціальныхъ тарифовъ. Далѣе слѣдовало бы принять мѣры для устраненія сложной системы желѣзнодорожныхъ союзовъ и для упрощенія расчетовъ между желѣзными дорогами посредствомъ

учрежденія центрального бюро на подобіе англійскаго Clearing-House'a, который бы распредѣлялъ между различными линіями доходы отъ сообра производимой перевозки, сообразно дѣйстви-тельно произведенной работѣ и особымъ условіямъ каждой линіи.

Затрудненія, которыя можетъ встрѣтить на практикѣ при-мѣненіе новаго однообразнаго тарифа, по мнѣнію автора записки, весьма несущественны. Затрудненія эти сводятся всецѣло къ незначительнымъ разницамъ въ цѣнахъ на нѣкоторые продукты для нѣкоторыхъ мѣстностей, разницамъ, которыя, однако-же, будутъ гораздо менѣе чувствительны, чѣмъ колебанія цѣнъ, происходящія нынѣ сотни разъ въ году, вслѣдствіе образованія новыхъ желѣзно-дорожныхъ союзовъ, или заключенія между прежними союзами новыхъ конвенцій. Унитарный тарифъ навсегда положитъ конецъ постоянному измѣненію цѣнъ за провозъ товаровъ; и промышленность и торговля найдутъ въ немъ прочный базисъ, для продолженія своихъ нынѣшнихъ и завязанія новыхъ дѣловыхъ сношеній. Одинъ этотъ столь важный результатъ съ лихвою выкупаетъ небольшія неудобства, которыя могутъ быть присущи новой системѣ тарифа. Къ этому надо присоединить еще выгоды, которыя произойдутъ для самихъ желѣзнодорожныхъ управленій отъ единообразнаго регулированія провоза по всѣмъ линіямъ, и которыя будутъ заключаться въ громадномъ сбереженіи времени, труда и денегъ, поглощаемыхъ нынѣ необходимостью образованія желѣзнодорожныхъ союзовъ. Центральное бюро для сведенія расчетовъ между дорогами замѣнитъ всѣ эти союзы съ ихъ многочисленными счетными отдѣленіями и огромными штатами служащихъ. Доходы эксплоатаціи будутъ распредѣляться между различными линіями соразмѣрно оказаннымъ каждою услугамъ и первоначальной стоимости сооруженія дорогъ. Съ этою цѣлью проще всего было бы, при опредѣленіи приходящейся на каждую дорогу доли общаго дохода, принимать въ соображеніе особыя условія перевозки, напр., расходы на доставку съ одного воксала на другой, переѣзды черезъ мосты и другія искусственныя сооруженія, трудности провоза въ горныхъ мѣстностяхъ и т. п., словомъ всѣ

тѣ чрезвычайныя услуги дорогъ, которыя не находятъ себѣ соотвѣтственнаго вознагражденія въ тарифѣ, исчисленномъ на основѣ кратчайшихъ разстояній между станціями отправленія и станціями назначенія; за такія экстраординарныя услуги можно было бы, въ видахъ облегченія расчетовъ, просто прибавлять къ пройденному разстоянію еще извѣстное число километровъ. Наконецъ, и это едва-ли не одна изъ самыхъ важныхъ частей новѣйшаго проекта князя Бисмарка, для завѣдыванія желѣзнодорожными тарифами и разрѣшенія связанныхъ съ примѣненіемъ ихъ вопросами, должно быть учреждено особое центральное вѣдомство, составленное изъ назначенныхъ правительствомъ чиновниковъ и депутатовъ отъ промышленности и торговли.

Въ заключеніе, изъ появившейся въ прошломъ году въ Берлинѣ (изъ очевидно оффиціального источника) брошюры подъ заглавіемъ „Объединенный нѣмецкій желѣзнодорожный тарифъ“ (Der einheitliche deutsche Eisenbahngütertarif) заимствуемъ здѣсь слѣдующій цифровой выводъ относительно новыхъ тарифныхъ ставокъ, вычисленныхъ на основаніи среднихъ цѣнъ нынѣ дѣйствующаго на нѣмецкихъ дорогахъ тарифа. Авторъ упомянутой брошюры силится доказать въ ней, что этотъ объединенный тарифъ не произведетъ вообще особенно чувствительныхъ перемѣнъ въ цѣнахъ, платимыхъ за провозъ большинства грузовъ; въ нѣкоторыхъ случаяхъ отправителю прійдется уплатить нѣсколько болѣе, въ другихъ нѣсколько менѣе противъ существующихъ нынѣ нормъ; но общій итогъ его платежей отъ этого не измѣнится. Точно также и по отношенію къ желѣзнодорожнымъ обществамъ, увеличенія и уменьшенія сборовъ будутъ уравнивать другъ друга; но самое приложеніе этого единообразнаго и постояннаго тарифа доставитъ громадныя выгоды какъ публикѣ, такъ и желѣзнодорожнымъ администраціямъ. Вотъ упомянутыя выше объединенныя тарифныя ставки, исчисленныя для 86 нѣмецкихъ дорогъ:

1) Товары большой скорости: за 100 килограммъ 2,24 пф. съ километра и 40 пф. за нагрузку.



2) Малая скорость: 100 килогр. 1,12 пф. съ километра и 20 пф. нагрузка.

3) Отправка цѣл. вагон., кл. А, I: 100 килогр. 0,71 пф. съ километра и 20 пф. нагрузка.

4) Тоже, классъ В: 100 килогр. 0,62 пф. съ километра и 12 пф. нагрузка.

5) Тоже, классъ А, II: 100 килогр. 0,55 пф. съ килом. и 12 пф. нагрузка.

6) Спеціальный тарифъ I: 100 килогр. 0,46 пф. съ километра и 12 пф. нагрузка.

7) Тоже, II: 100 килогр. 0,36 пф. съ килом. и 12 пф. нагрузка.

8) Тоже III: 100 килогр. 0,27 пф. съ килом. и 12 пф. нагрузка.

---

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣдо-  
ванія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.