

ОСНОВАНІЯ
ОРГАНИЗАЦІИ ТАРИФНАГО ДѢЛА
НА ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

СОЧИНЕНІИ

Николая Гіацинтова.

МОСКВА.

Типо-литографія Н. Н. Кушнерова и К^о, Пименовская ул., д. Кушнеровой.
1887.

Герман Садесевич
Блюменфельд

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Вступленіе.	3
Глава I. Принципъ согласованія провозной платы со стоимостью желѣзнодорожной перевозки.	14
Глава II. Платежная способность товаровъ, какъ основаніе для оп- редѣленія провозной платы.	37
Глава III. Значеніе въ тарифномъ дѣлѣ соперничества желѣзныхъ дорогъ съ другими путями сообщенія	58
Глава IV. Значеніе соперничества желѣзныхъ дорогъ другъ съ дру- гомъ.	93
Глава V. Соперничество перевозчиковъ на желѣзныхъ дорогахъ, какъ регуляторъ тарифовъ	138
Глава VI. Личный интересъ предпринимателей какъ гарантія пра- вильности тарифовъ.	156
Глава VII. Государственный контроль надъ тарифами	170
Глава VIII. Казенное завѣдываніе тарифами	227

ВСТУПЛЕНИЕ.

Съ двадцатыхъ годовъ нынѣшняго столѣтія желѣзнодорожные вопросы не перестаютъ занимать общество. Громадная затрата капитала, вызванная сооруженіемъ новаго средства сообщенія, соединенныя съ нею перемѣны въ распредѣленіи богатствъ, развитая выпускомъ желѣзнодорожныхъ бумагъ биржевая игра—вотъ тѣ стороны желѣзнодорожнаго дѣла, которыя прежде всего привлекли къ нему всеобщее вниманіе. По мѣрѣ открытія построенныхъ дорогъ для пользованія стало выясняться значеніе ихъ, какъ одного изъ могущественнѣйшихъ орудій культурнаго и хозяйственнаго преуспѣянія: но вмѣстѣ съ тѣмъ обнаружилось, что употребленіе этого орудія—дѣло далеко не легкое, и что оно можетъ принести также не мало вреда при неумѣломъ или недобросовѣстномъ управленіи имъ. Отсюда возникла сложная и трудная задача—организовать эксплуатацію новаго средства сообщенія такъ, чтобы оно дѣйствительно сослужило ту службу, которую оно можетъ выполнить въ силу своихъ техническихъ совершенствъ.

Въ этой общей задачѣ существенную часть составляетъ организація тарифнаго дѣла. Дѣйствительно, при томъ значеніи, которое уже имѣютъ желѣзныя дороги въ современной жизни, и которое постоянно возрастаетъ вслѣдствіе сосредоточенія на нихъ главной массы совершаемыхъ пере-

движеній, желѣзнодорожные тарифы пріобрѣтають самое рѣшительное вліяніе на весь ходъ народнаго хозяйства. Въ полной зависимости отъ тарифовъ находится перевозка такихъ грузовъ, какъ сельско-хозяйственные продукты, топливо, строительные матеріалы, желѣзо и т. п. громоздкіе и малоцѣнные, но наиболѣе важные въ экономической жизни предметы. Тою или другою платой за провозъ этихъ предметовъ опредѣляется возможное направленіе ихъ движенія, возможная дальность перемѣщенія: посредствомъ своихъ тарифныхъ распоряженій желѣзные дороги могутъ или открыть этимъ грузамъ доступъ въ извѣстный районъ, или исключить ихъ изъ этого района. Располагая тарифами, желѣзные дороги пріобрѣтають такимъ образомъ власть мѣнять условія хозяйственной дѣятельности пересѣкаемыхъ ими мѣстностей и держать, вслѣдствіе этого, въ своей зависимости благосостояніе цѣлыхъ странъ. Понятно по этому, что обезпеченіе правильности тарифовъ съ общественной точки зрѣнія составляетъ такую же, если не болѣе насущную, потребность, какъ и достиженіе возможнаго совершенства въ самомъ исполненіи перевозокъ.

До настоящаго времени потребность эта остается однако неудовлетворенною.

Какъ въ западной Европѣ, такъ и у насъ установленные на желѣзныхъ дорогахъ тарифы возбуждаютъ постоянныя и многочисленныя жалобы промышленной части населенія. Недовольство вызывается прежде всего формальными несовершенствами принятой системы: неясностью, многочисленностью и многообразіемъ тарифныхъ постановленій, дѣлающими крайне труднымъ вычисленіе стоимости провоза, затѣмъ и болѣе существенными недостатками, каковы: крайняя неустойчивость тарифовъ, неравномѣрность ихъ на разныхъ дорогахъ и въ разныхъ направленіяхъ, несоотвѣтствіе высоты провозной платы съ тѣмъ, что должно было бы брать

за провозъ того или другаго товара по условіямъ его производства и сбыта.

Справедливость всѣхъ этихъ нареканій подтверждена была на Западѣ, въ первое же время эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, произведенными правительственными изслѣдованіями ихъ хозяйства; вслѣдствіе этого тарифный вопросъ давно уже составляетъ тамъ предметъ заботъ правительствъ и общества. У насъ неудовлетворительное состояніе тарифовъ вполне выяснено было учрежденною въ 1876 году, подъ предсѣдательствомъ графа Баранова, Коммиссіей для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Разслѣдованіе принесенныхъ жалобъ и изученіе тарифныхъ распоряженій дорогъ привело даже С.-Петербургскую Подкоммиссію, образованную въ составѣ общей Коммиссіи, къ тому заключенію, что въ тарифномъ отношеніи мы находимся едва ли не въ худшемъ положеніи, чѣмъ другія европейскія государства, что у насъ желѣзнодорожная неурядица достигаетъ сравнительно большихъ размѣровъ и что основное зло, заключающееся въ слишкомъ большомъ разнообразіи тарифовъ и въ произволѣ желѣзнодорожныхъ управленій въ дѣлѣ установленія новыхъ тарифовъ и измѣненія или отмѣны прежнихъ пустило у насъ болѣе глубокіе корни *).

Со времени изслѣдованія, произведеннаго Коммиссіей, въ тарифномъ дѣлѣ произошло весьма немного перемѣнъ: можно отмѣтить только двѣ болѣе важныя мѣры, принятыя къ его улучшенію: это—установленіе въ 1883 году общихъ высшихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ, на основаніи Высочайше утвержденного 26 декабря 1882 года постановленія комитета министровъ, **) и введеніе Министерствомъ Путей Сообщенія общей обязательной для всѣхъ дорогъ номенклату-

*) „Докладъ с.-петербургской подкоммиссіи“, стр. 16.

**) „Указатель правительственныхъ распоряженій по министерству путей сообщенія“ 1883 г., стр. 44.

ры съ алфавитнымъ спискомъ товаровъ *). Но эти улучшения не могли устранить даже формальныхъ недостатковъ тарифовъ, и они по-прежнему представляются до такой степени неясными и запутанными, что примѣненіе ихъ затрудняетъ не только товарохозяевъ, но даже и желѣзнодорожныхъ агентовъ. Что же касается до произвола желѣзныхъ дорогъ въ измѣненіяхъ провозной платы, до несоотвѣтствія этой платы съ интересами промышленниковъ и торговцевъ, то въ этомъ отношеніи все осталось по-старому и жалобы на эти недостатки теперь не менѣе громки, чѣмъ во время работъ Коммиссіи.

Нашъ новый желѣзнодорожный законъ, явившійся результатомъ трудовъ Коммиссіи и положившій основаніе къ упорядоченію отношеній желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ, не произвелъ существенныхъ измѣненій въ рассматриваемой отрасли желѣзнодорожнаго хозяйства. Государственный совѣтъ при утвержденіи проекта закона, выработаннаго Коммиссіей, сталъ на ту точку зрѣнія, что принадлежащія желѣзнодорожнымъ обществамъ, въ силу данныхъ имъ концессій и ихъ уставовъ, имущественныя права не могутъ быть нарушены или ограничены безъ согласія на то самихъ названныхъ установленій, и что поэтому ни какія постановленія, клонящіяся къ колебанію присвоенныхъ имъ имущественныхъ правъ, не должны имѣть мѣста въ издаваемомъ законѣ **). Эта основная точка зрѣнія привела къ тому, что Высочайше утвержденный 12 іюня 1885 года Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ оставилъ тарифное дѣло въ сторонѣ и вполне уклонился отъ его регламентаціи, провозгласивъ только тотъ принципъ, что провозная плата должна быть исчисляема согласно за-

*) „Указатель“ 1884 г., стр. 121.

**) „Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ изложеніемъ бывшихъ при разсмотрѣніи онаго въ Государственномъ Совѣтѣ сужденій“. С.-Петербургъ, 1886 г., стр. 3—4.

коннодѣйствующимъ и опубликованнымъ тарифамъ (ст. 68 Устава), и что всякія частныя соглашенія объ уступкахъ противъ тарифовъ воспрещаются (ст. 71), равно какъ и всякіе произвольные поборы внѣ платежей, установленныхъ тарифами и правилами о дополнительныхъ сборахъ (ст. 72). Единственная статья первоначальнаго проекта, предполагавшая ввести точное правило о порядкѣ установленія тарифовъ—статья 130, проводившая тотъ принципъ, что тарифъ окружнаго пути не долженъ быть ниже тарифовъ кратчайшаго пути,—была отвергнута Государственнымъ Совѣтомъ *). Такимъ образомъ до настоящаго времени упорядоченіе тарифнаго дѣла все еще составляетъ у насъ задачу будущаго. Едва ли, однако, рѣшеніе этой задачи можетъ быть отложено надолго.

Тарифная неурядица могла удерживаться въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ до тѣхъ поръ, пока всѣ отношенія желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ находились въ такомъ же неурстроенномъ и неопредѣленномъ положеніи: она была естественною принадлежностью этого неурстройства. Но разъ юридическая сторона отношеній, возникающихъ изъ перевозки, будетъ подчинена тѣмъ началамъ законности и порядка, которыя проводятся Уставомъ 12 іюня 1885 года, и экономическая сторона этихъ отношеній необходимо должна подвергнуться пересмотру: начатое дѣло правильной организаціи желѣзнодорожнаго хозяйства не можетъ остановиться на полпути,—оно должно быть доведено до конца.

Министерство путей сообщенія уже сдѣлало попытку улучшить положеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ на основаніи полномочій, предоставленныхъ ему статьями 10 и 12 Общаго Устава. Пользуясь тѣмъ, что въ частныхъ уставахъ желѣзнодорожныхъ обществъ нѣтъ указаній о правахъ ихъ

*) „Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ изложеніемъ сужденій Государственнаго Совѣта“, стр. 177.

по установленію тарифовъ прямого сообщенія, и что на основаніи указанныхъ статей закона Министерствомъ Путей Сообщенія и Финансовъ предоставлено право утвержденія договоровъ о прямомъ сообщеніи дорогъ другъ съ другомъ и съ другими перевозочными предпріятіями, оно предъявило дорогамъ, прилежающимъ къ западной окраинѣ, требованіе представить на утвержденіе тарифы заграничныхъ сообщеній, дабы предоставить правительству возможность привести ихъ въ соотвѣтствіе съ общей таможенной политикой государства. Попытка эта встрѣтила горячій протестъ со стороны частныхъ дорогъ, возражавшихъ противъ принятаго Министерствомъ толкованія указанныхъ статей закона и оспаривавшихъ его право вмѣшательства въ тарифныя распоряженія *). Возбужденный такимъ образомъ юридическій вопросъ получилъ однако разрѣшеніе въ пользу Министерства, и желѣзнодорожнымъ обществамъ предписано подчиниться его требованіямъ (Высочайше утвержденное 16-го іюля 1886 года положеніе Комитета Министровъ): Пока трудно еще сказать, насколько этотъ первый опытъ вмѣшательства въ тарифное дѣло послужить къ улучшенію его, и если послужить, то будетъ ли Министерство имѣть возможность тѣмъ же путемъ воздѣйствовать и вообще на тарифную систему нашихъ дорогъ. Но, во всякомъ случаѣ, сдѣланный нынѣ шагъ свидѣтельствуетъ о томъ, что на тарифное дѣло обращено серьезное вниманіе правительства, и что правительство приняло рѣшимость что-нибудь сдѣлать и для его организациі. Такая рѣшимость имѣетъ огромное значеніе, ибо какъ бы ни были ограничены тѣ измѣненія, исполненіе которыхъ первоначально будетъ потребовано правительствомъ, они неми-

*) Журналы Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ за 1886 годъ, помѣщенные въ журналъ „Инженеръ“ изд. Министерства Пут. Сообщ. и постановление XXIII Общаго Съѣзда представителей русскихъ жел. дор. (Протоколъ стр. 45—52).

нуемо повлечь за собой, въ силу неразрывной связи, существующей между всѣми тарифами, дѣйствующими на извѣстной сѣти дорогъ, необходимость новыхъ измѣненій и приведутъ такимъ образомъ къ пересмотру и передѣлкѣ всей тарифной системы. Едва ли поэтому мы ошибемся, если признаемъ, что тарифный вопросъ становится у насъ вопросомъ очереднымъ.

Все сказанное приводитъ къ тому убѣжденію, что представляется не лишеннымъ интереса и своевременнымъ выяснить, что можно и что должно сдѣлать для правильной постановки тарифнаго дѣла.

Западноевропейская литература уже много занималась разъясненіемъ этихъ вопросовъ. Принципы тарифнаго дѣла подвергались тамъ разработкѣ и въ общихъ трактатахъ по политической экономіи, какъ у Wagner'a—въ его „Lehrbuch der Politischen Oekonomie“ (Finanzwissenschaft), у Schäffle—въ „Handbuch der Politischen Oekonomie“, такъ и въ сочиненіяхъ, посвященныхъ специально изученію желѣзнодорожнаго хозяйства, какъ сочиненія: Sax'a—„Die Verkehrsmittel in Volks und Staatswirthschaft“, Jacqmin'a—„De l'exploitation des chemins de fer“, Cohn'a—„Untersuchungen über die Englische Eisenbahnpolitik“, такъ наконецъ и въ цѣлой специальной тарифной литературѣ, представителями которой можно назвать: Lehr'a—„Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol“, Michaelis'a—„Die Differenzialtarife der Eisenbahnen“, Schreiber'a—„Das Tarifwesen der Eisenbahnen“, Perrot'a съ цѣлымъ рядомъ брошюръ, какъ „Die Differentialtarife der Eisenbahnen“, „Der Wagenraumtarif“ и др. Несмотря однако на всю массу сдѣланной работы, тарифный вопросъ въ теоріи, какъ и въ практикѣ, не можетъ считаться рѣшеннымъ и до сего времени нельзя указать такихъ основаній для организаціи тарифнаго дѣла, которыя могли бы считаться общепринятыми.

У насъ желѣзнодорожные тарифы оставались пока достояніемъ періодической прессы, какъ выразительницы всеобщаго недовольства ими. Въ послѣднее время забота объ организаціи ихъ вызвала нѣсколько статей въ специальныхъ техническихъ журналахъ: „Желѣзнодорожное Дѣло“ и „Инженеръ“—изданіе Министерства Путей Сообщенія и Кіевскій—статей, касающихся, главнымъ образомъ, техническихъ сторонъ вопроса. Затѣмъ начали появляться отдѣльныя брошюры, преимущественно полемическаго характера, съ требованіями полной реформы тарифнаго дѣла и передачи дорогъ государству, какъ на примѣръ, брошюры г. Лангвилла—„О желѣзнодорожныхъ тарифахъ въ Россіи“, г. Токарскаго—„Желѣзнодорожная монополія“. Но систематической разработкѣ тарифный вопросъ у насъ почти не подвергался, и съ такимъ характеромъ мы имѣемъ только одно изслѣдованіе г. Витте—„Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ по перевозкѣ грузовъ“. Кіевъ 1883. Эта работа имѣетъ несомнѣнно наиболѣе серьезное значеніе въ нашей тарифной литературѣ, во-первыхъ, какъ изложеніе тѣхъ основаній, по которымъ въ дѣйствительности устанавливаются тарифы на нашихъ дорогахъ, и, во-вторыхъ, какъ первое изслѣдованіе важнѣйшихъ сторонъ тарифнаго дѣла: конкуренціи въ желѣзнодорожной промышленности, значенія расходовъ эксплуатаціи, вопроса о государственномъ вмѣшательствѣ и т. п. Всѣ эти вопросы въ сочиненіи г. Витте изложены съ большою ясностью, по нѣкоторымъ изъ нихъ авторъ даетъ такіа рѣшенія, съ которыми нельзя не согласиться, и въ общемъ разсматриваемая книга представляетъ весьма послѣдовательное и цѣльное построеніе тарифной системы на принятыхъ авторомъ основаніяхъ. Съ конечными выводами этого сочиненія однако трудно согласиться: преобладаніе у г. Витте взгляда на желѣзныя дороги какъ на коммерческое предпріятіе и недостаточное вниманіе къ исторіи тарифнаго дѣла привели

его къ указанію такого пути для рѣшенія тарифнаго вопроса, который представляется, по моему мнѣнію, и не вѣрнымъ, и опаснымъ.

Задача настоящаго изслѣдованія та же, что и у г. Витте: изученіе принциповъ, которыми должно руководствоваться при организаціи тарифнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ, но точка зрѣнія нѣсколько иная: я смотрю на желѣзныя дороги какъ на учрежденіе государственное, призванное прежде всего служить интересамъ общимъ, отсюда и мѣриломъ достоинства тарифовъ я принимаю не столько выгодность ихъ для желѣзныхъ дорогъ, сколько соотвѣтствіе ихъ съ нуждами государства и тѣхъ лицъ, которыя пользуются желѣзными дорогами. Такая точка зрѣнія оправдывается тѣмъ соображеніемъ, что въ настоящее время по преимуществу на желѣзныхъ дорогахъ лежитъ удовлетвореніе общественной потребности въ передвиженіи, и что желѣзныя дороги такимъ образомъ являются главнымъ, а во многихъ случаяхъ и исключительнымъ средствомъ сообщенія, какимъ въ былое время были большія проѣзжія дороги. Значеніе государственнаго учрежденія за этими послѣдними никогда не подвергалось сомнѣнію: еще Адамъ Смитъ считалъ сооруженіе и содержаніе дорогъ обязанностью государства наравнѣ съ заботой объ учрежденіяхъ для обороны страны, для отправленія правосудія, для просвѣщенія населенія *); поэтому и желѣзныя дороги, какъ пути сообщенія, неоспоримо должны быть признаваемы учрежденіемъ государственнымъ. Если въ настоящее время преобладаетъ противоположный взглядъ, то это объясняется тѣмъ, что желѣзныя дороги не только являются путями сообщенія, но представляютъ также перевозочное предпріятіе, работающее для удовлетворенія частныхъ потребностей отдѣльныхъ лицъ. Нельзя

*) *Adam Smith. De la richesse des nations. Trad. de Germain Garnier, t. III, p. 65.*

однако допустить, чтобы исполненіе обязанностей такого предпріятія могло измѣнить основной характеръ желѣзныхъ дорогъ. Перевозочное предпріятіе во всякомъ случаѣ является только принадлежностью рельсоваго пути сообщенія. Связь его съ дорогой оправдывается соображеніями удобства и выгоды, но, несомнѣнно, при организаціи хозяйства цѣлаго, образовавшагося изъ такого соединенія государственнаго учрежденія съ коммерческимъ предпріятіемъ, преобладаніе должны имѣть принципы учрежденія, какъ главнаго; принципы же коммерческаго предпріятія могутъ быть усвоены только въ такой мѣрѣ, въ какой они не противорѣчатъ основному характеру учрежденія и не препятствуютъ достиженію поставленныхъ ему цѣлей.

Представляя читателю результаты изученія тарифнаго вопроса съ этой основной точки зрѣнія, считаю необходимымъ сдѣлать нѣсколько оговорокъ относительно предѣловъ моего изслѣдованія. Въ настоящемъ сочиненіи я останавливаюсь на грузовыхъ тарифахъ дорогъ, во-первыхъ, въ виду особаго значенія товарныхъ перевозокъ въ желѣзнодорожномъ и общественномъ хозяйствѣ, и, во-вторыхъ, въ виду того, что въ этомъ отдѣлѣ тарифовъ всего рѣшительнѣе проявляется власть желѣзныхъ дорогъ надъ движеніемъ. Дѣйствительно, въ то время, какъ въ пассажирскомъ движеніи вопросъ о размѣрѣ провозной платы рѣшается самимъ пассажиромъ, которому всегда представляется возможность выбора нѣсколькихъ нормъ и въ извѣстной степени возможность согласованія вносимой имъ платы съ его платежною способностью и съ его требованіями удобствъ, въ товарномъ движеніи плата прямо назначается желѣзною дорогой вполне точно и грузохозяйствъ обязанъ подчиниться ей. Этотъ обязательный характеръ товарныхъ тарифовъ заставляетъ съ особенною осторожностью относиться къ установленію ихъ и дѣлаетъ правильное построеніе системы грузовыхъ тарифовъ особенно важнымъ.

Но выясненіе тарифнаго вопроса и въ этой ограниченной области грузоваго движенія представляется дѣломъ крайне труднымъ. Прежде всего оно осложняется тѣмъ, что грузовое движеніе далеко не однородно: перевозки грузовъ военныхъ, почтовыхъ и грузовъ коммерческаго движенія по различію цѣлей, для которыхъ совершается передвиженіе, настолько отличаются другъ отъ друга, что примѣнить одну и ту же систему тарифовъ къ тѣмъ, другимъ и третьимъ представляется вполнѣ невозможнымъ. Затѣмъ при построеніи тарифной системы является рядъ вопросовъ техническихъ о томъ, какимъ способомъ провести тотъ или другой принципъ, какъ согласовать дѣйствующие тарифы съ принятыми основаніями. Наконецъ, возникаетъ юридическій вопросъ о приобрѣтенныхъ правахъ государства, общества и желѣзныхъ дорогъ,—правахъ, которыя могутъ поставить препятствія къ достиженію цѣлей, указываемыхъ экономическими соображеніями. Я не беру на себя разсмотрѣніе всего тарифнаго вопроса въ этомъ его объемѣ. Стремясь къ выясненію того, что должно быть сдѣлано для улучшенія тарифнаго дѣла, я оставляю въ сторонѣ вопросъ о приобрѣтенныхъ правахъ, такъ какъ то или другое рѣшеніе его можетъ имѣть вліяніе лишь на способъ дѣйствія для достиженія предположенной цѣли, но никакъ не вліяетъ ни на эту цѣль, ни на необходимость ея достиженія. При такомъ изученіи тарифнаго вопроса исключительно съ точки зрѣнія цѣлесообразности того или другаго способа построенія тарифовъ, я ограничиваюсь тарифами коммерческаго движенія, какъ наиболее сложными и могущими возбудить больше всего споровъ и недоразумѣній. И, наконецъ, въ этой области я не касаюсь техническихъ вопросовъ, какъ не имѣющихъ общаго интереса.

ГЛАВА I.

Принципъ согласованія провозной платы со стоимостью желѣзнодорожной перевозки.

Первоначальную организацію тарифное дѣло получило въ то время, когда еще недостаточно выяснены были ни значеніе желѣзныхъ дорогъ въ хозяйственной жизни, ни особенности желѣзнодорожнаго хозяйства. Неудивительно поэтому, что государственная власть, устанавливавшая первыя основанія для эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, оказалась неспособною дать опредѣленное направленіе дѣятельности частныхъ предпринимателей, въ руки которыхъ большею частью попало новое средство сообщенія. Правительства, правда, ставили хозяевамъ рельсовыхъ путей нѣкоторыя ограниченія для свободы распоряженія провозною платой, но въ сущности ограниченія эти—въ формѣ ли предѣльныхъ тарифовъ, въ формѣ ли подчиненія тарифныхъ распоряженій административному надзору—были, какъ мы увидимъ ниже, большею частью чисто-формальными, кажущимися, и въ дѣйствительности желѣзнодорожнымъ дѣателямъ предоставлено было устроить тарифное дѣло вполне по своему усмотрѣнію.

Пользуясь такою свободой, сами эти дѣатели стояли передъ дѣломъ совершенно новымъ, съ особенностями котораго приходилось знакомиться впервые изъ практики. Для нихъ ясна была только одна основная цѣль: эксплуатировать дорогу такъ, чтобы она давала возможно большую прибыль; затѣмъ

въ достиженіи этой цѣли каждый руководствовался своими личными соображеніями и употреблялъ свои собственные приемы. Результатомъ такого положенія дѣла явилась крайне запутанная и сложная система тарифовъ. Какъ самое общее основаніе для опредѣленія провозной платы, всюду были установлены такъ-называемые классификаціонные или нормальные тарифы, сущность которыхъ заключается въ томъ, что всѣ перевозимые товары распределяются по извѣстному числу классовъ, и для cadaго класса назначается опредѣленная ставка за провозъ извѣстнаго количества груза на извѣстное разстояніе. Уже въ этихъ тарифахъ замѣчалось большое разнообразіе, такъ какъ разныя дороги устанавливали разныя классификаціи и принимали различныя ставки для однихъ и тѣхъ же классовъ. Но система классификаціонныхъ тарифовъ дополнялась еще большимъ количествомъ особыхъ соглашенныхъ тарифовъ для перевозокъ въ извѣстныхъ направленіяхъ или между извѣстными пунктами по нѣсколькимъ дорогамъ и массой другихъ спеціальныхъ тарифовъ, устанавливавшихся какъ во внутреннемъ сообщеніи одной дороги, такъ и между нѣсколькими дорогами.

Въ установленныхъ дорогами нормальныхъ тарифахъ можно было еще усмотрѣть нѣкоторыя общія основанія, каковы: построеніе классификацій по цѣнности грузовъ, согласованіе съ этою цѣнностью высоты назначаемыхъ за провозъ единичныхъ ставокъ, сообразованіе расчета провозной платы съ вѣсомъ груза и протяженіемъ проходимаго пути. Отъ этихъ основаній часто дѣлались отступленія: въ классификаціяхъ во многихъ случаяхъ нарушался самый основной принципъ цѣнности товаровъ отнесеніемъ болѣе дешевыхъ предметовъ къ высшему классу сравнительно съ болѣе дорогими; номенклатура грузовъ была вообще настолько неясна, что съ одной стороны нерѣдко трудно было опредѣлить къ какому классу долженъ относиться данный товаръ, а съ другой—приходи-