

146

A. 1196.  
50

~~8582~~

Варшавская Подкомиссія.

БИБЛИОТЕКА  
Училища Политеха М.И. Ф.И.

# ТАРИФЫ.

Библиотека ИФФ СПб

39



Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Варшавской Подкомиссіи  
для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

---

Въ типографіи М. Земкевича и В. Ноаковскаго, Крак.-Предмѣстье, N 15.

---



А 1196

69607

## ТАРИФЪ.

По вопросу о тарифахъ въ Варшавскую Подкоммисію поступило 38 заявленій, изъ коихъ 21 относится до Рязско-Вяземской желѣзной дороги, 9 до Московско-Брестской, 2 до желѣзныхъ дорогъ Царства Польскаго, а 6 заявленій относятся вообще къ тарифнымъ вопросамъ всѣхъ дорогъ.

Всѣ эти заявленія можно раздѣлить на 4 категоріи:

1) Заявленія требующія пониженія тарифа вообще или только спеціально для нѣкоторыхъ предметовъ, преимущественно для разнаго рода зерноваго хлѣба и муки;

2) Заявленія, требующія однообразной классификаціи товаровъ на всѣхъ вообще желѣзныхъ дорогахъ;

3) Заявленія, требующія введенія не только однообразной классификаціи товаровъ, но и однообразнаго пониженнаго тарифа на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ;

4) Заявленія, въ которыхъ жалуются:

а) на частыя измѣненія въ тарифѣ,

б) на неизвѣстность и невозможность справиться о существующихъ тарифахъ, въ данное время имѣющихъ обязательную силу на разныхъ дорогахъ,

в) на несправедливость дифференціального тарифа,



2) на непредвиденныя добавочныя приплаты часто взимаемыя станціями назначенія вслѣдствіе разнообразія классификаціи товаровъ, — и

д) на переборы, взимаемые станціями отправленія, большею частію никогда невозвращаемые товароотправителямъ какъ по незнанію этими послѣдними сколько взято лишняго и по трудности провѣрки взиманія, въ особенности когда товаръ проходитъ по нѣсколькимъ линіямъ, такъ иногда и по трудности взысканія. Такого рода дѣла, при спорѣ со стороны желѣзно-дорожныхъ агентовъ, должны производиться въ мѣстахъ нахожденія правленія, которыя, за рѣдкими исключеніями почти всѣ въ Петербургѣ.

### Относительно 1-го пункта.

Жалобы на высокій тарифъ желѣзныхъ дорогъ не вполне основательны:

Нѣтъ сомнѣнія, что на нѣкоторыхъ дорогахъ, напр. на Рязско-Вяземской желѣзной дорогѣ тарифъ на отдѣльные предметы высокъ; но вообще тарифы Русскихъ желѣзныхъ дорогъ не настолько велики, чтобы при перевозкѣ по нимъ грузовъ отъ этихъ тарифовъ зависели неудобства и убытки, на которые жалуются земледѣліе, торговля и промышленность. Нельзя отрицать справедливость этихъ жалобъ, но причины ихъ зависятъ большею частію отъ другихъ обстоятельствъ.

Для нагляднаго сравненія тарифовъ, въ приложеніи помѣщена таблица, указывающая какой тарифной платѣ подлежатъ главные предметы ввозной и вывозной торговли на



Русскихъ и на большихъ линіяхъ желѣзныхъ путей Германской Имперіи.

Въ таблицѣ этой, въ виду того, что въ настоящее время на германскихъ дорогахъ обязательенъ объемный тарифъ (Raumtarif), предметы, объемъ которыхъ на столько великъ, что послѣ нагрузки вагонъ оказывается нагруженнымъ не до maximum'a вѣса, принято, для сравненія тарифной платы, показывать въ такомъ количествѣ, въ какомъ на практикѣ они дѣйствительно могутъ быть нагружены. — Вычисленія сдѣланы по курсу 40, 45 и 50 коп. за марку.

Изъ сопоставленія этихъ тарифовъ видно, что при нынѣшнемъ курсѣ, тарифы Русскихъ желѣзныхъ дорогъ, за перевозку хлѣба, всѣ безъ исключенія ниже тарифовъ германскихъ дорогъ. При курсѣ же 40 коп. за марку, на нѣкоторыхъ только дорогахъ, во внутреннемъ сообщеніи, тарифъ оказался бы выше германскаго.

Сравненіе Русскихъ тарифовъ съ заграничными, должно быть основано на курсѣ нашего бумажнаго рубля, такъ какъ большая часть расходовъ желѣзныхъ дорогъ (выплата процентовъ, покупка матеріаловъ) оплачивается металлическими рублями.

Большинство русскихъ желѣзныхъ дорогъ, не даетъ никакого дохода, движеніе ихъ относительно небольшое, а потому и общаго пониженія тарифа нельзя отъ нихъ нынѣ требовать. О пониженіи этомъ можно будетъ подумать развѣ послѣ введенія ряда коренныхъ реформъ, по всѣмъ безъ исключенія отраслямъ сложнаго, а нынѣ совершенно неудовлетворительнаго, желѣзно-дорожнаго дѣла.



Дѣйствующіе тарифы, за исключеніемъ нѣкоторыхъ дорогъ, и только на нѣкоторые отдѣльные предметы, вовсе не такъ высоки; неудобства же и убытки, а часто и настоящія бѣдствія, на которыя справедливо жалуются земледѣліе, промышленность и торговля, происходятъ отъ другихъ причинъ, а не отъ высокаго тарифа.

Причины эти главнымъ образомъ заключаются:

1) въ порчѣ товаровъ, остающихся на станціяхъ въ теченіи продолжительнаго времени на открытомъ воздухѣ, за невозможностію ихъ немедленнаго отправленія или сбереженія въ крытыхъ пакгаузахъ;

2) въ полной невозможности для товарохозяевъ принимать на себя какія бы то ни было обязательства о срочности доставки товара;

3) въ разныхъ расходахъ, которые несутъ товароотправители, для полученія, хотя бы даже послѣ болѣе или менѣе продолжительнаго ожиданія, нужнаго количества вагоновъ. Расходы эти доходятъ иногда до половины провозной платы и они то возвышаютъ тарифъ до непредвиденныхъ и невозможныхъ размѣровъ <sup>1)</sup>.

Отъ убытковъ происходящихъ по перечисленнымъ выше причинамъ, не предохранить товароотправителей пониженный тарифъ, между тѣмъ эти убытки такъ велики, что

---

<sup>1)</sup> Скопинское купечество заявило составу всей Варшавской Подкоммисіи, что при отпавкѣ хлѣба въ дальнія мѣстности, они рассчитываютъ непредвиденнаго расхода по желѣзнымъ дорогамъ по 50 коп. на четверть, а слѣдовательно, они и при покупкѣ хлѣба, не доплачиваютъ производителямъ этой суммы.



въ сравненіи съ ними незначительное пониженіе тарифа составило бы сравнительно малую выгоду. И дѣйствительно, можетъ ли существовать торговля, когда нѣтъ увѣренности, что отправляемый товаръ не подвергнется порчѣ, а можетъ быть и совершенному уничтоженію на станціи желѣзной дороги; когда нельзя опредѣлить срока доставленія товара по назначенію, а слѣдовательно и назначить цѣну ему при срочной продажѣ; когда совершенно неизвѣстно сколько сверхъ тарифной платы придется израсходовать за нагрузку и хотя и за несвоевременную, но нѣсколько скорѣйшую отправку товара.

Прежде всего слѣдуетъ обратить серьезное вниманіе на вышеизложенное ненормальное состояніе желѣзно-дорожныхъ порядковъ и по устраненіи лишь главныхъ тормозящихъ дѣло препятствій, можно будетъ подумать, можетъ ли тарифъ быть пониженъ или нѣтъ.

Спрашивается при настоящемъ положеніи дѣла, въ которомъ находятся желѣзныя дороги, какія мѣры могли бы быть практичными и полезными для устраненія или по крайней мѣрѣ для уменьшенія тѣхъ бѣдствій, которыя ложатся тяжелымъ бременемъ на всю производительность Государства отъ безпорядковъ господствующихъ при транспортированіи товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ. Хотя разсмотрѣніе этого вопроса и не входитъ въ кругъ тарифныхъ вопросовъ, тѣмъ не менѣе въ виду важности предмета и касаясь его близко, нельзя его обойти.

При значительномъ накопленіи грузовъ по какой либо линіи или въ отдѣльныхъ ея пунктахъ, немедленно проектируется значительное увеличеніе подвижнаго состава.—



Средство это можетъ быть вѣрно, но только для тѣхъ линій, которыя имѣютъ въ продолженіи года постоянно почти одинаковое движеніе товаровъ, или хотя и при измѣнчивости такового, смотря по временамъ года, не подвергаются однако сильнымъ въ этомъ отношеніи колебаніямъ. Большинство же нашихъ дорогъ находится въ иномъ положеніи. Главный предметъ ихъ товарнаго движенія — хлѣбъ. Перевозка его зависитъ отъ урожая въ данномъ году, но и въ урожайный годъ движеніе усиливается значительно въ теченіи короткаго промежутка времени, а затѣмъ быстро ослабѣваетъ. А потому и увеличеніе подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ до того, чтобы въ мѣсяцы сильнаго подвоза товаровъ можно было бы удовлетворить немедленно всѣ требованія грузоотправителей, невозможно. Такое увеличеніе потребовало бы громадныхъ денежныхъ затратъ и возвысило бы желѣзнодорожный капиталъ до величины, при которой проценты, въ настоящее время уже трудно добываемы, сдѣлались бы еще болѣе сомнительными. Увеличеніе подвижнаго состава и количества поѣздовъ потребовало бы и усиленія числа служащихъ, которые большую часть года оставались бы безъ занятій, а на содержаніе вагоновъ, локомотивовъ и помѣщеніе послѣднихъ затраты непроизводительнаго капитала.

При такомъ положеніи дѣла, для устраненія зла, необходимо на желѣзныхъ дорогахъ, имѣющихъ надлежащее количество подвижнаго состава, построить соотвѣтственной величины магазины и возложить отвѣтственность за цѣлость и сохранность принятаго груза на желѣзныя дороги.

Нынѣ существующее правило отправлять товаръ по очереди и по мѣрѣ его поступленія должно подлежать стро-



тому контролю и, кромѣ того, товароотправители должны имѣть право взыскивать съ желѣзной дороги судебнымъ порядкомъ за отступленіе отъ этого правила. Наконецъ желѣзнымъ дорогамъ должно быть вмѣнено въ обязанность давать, по требованію товароотправителей, точныя справки, когда доставленный товаръ можетъ быть приблизительно отправленъ и почему онъ именно задерживается, а въ доказательство невозможности скорого его отправленія по накопленію грузовъ на станціи, товароотправителямъ должны быть открыты книги, въ которыя записывается товаръ поступившій для отправленія.

Если безусловно нельзя возлагать отвѣтственность на желѣзныя дороги, за неотправленіе товара въ назначенный срокъ, такъ какъ непредвидѣнныя обстоятельства могутъ этому воспрепятствовать, то для нихъ будетъ незатруднительно назначать хотя приблизительно сроки отправокъ, принимая во вниманіе число ежедневныхъ поѣздовъ и количество сложеннаго на станціи товара.

Предлагаемыя мѣры: какъ постройка пакгаузовъ, полученіе съ товарныхъ станцій вѣрныхъ справокъ хотя о приблизительномъ времени отправки грузовъ, судебная отвѣтственность за несоблюденіе очередей, обезпечили бы товароотправителей отъ порчи товаровъ, дали бы возможность приблизительнаго расчета, когда грузы будутъ на мѣстѣ и избавили бы отъ весьма тяжелыхъ нынѣ существующихъ незаконныхъ поборовъ. Торговые обороты облегчатся, цѣна провоза уменьшится, а производители выиграютъ на цѣнѣ своего производства.

Постройка пакгаузовъ на товарныхъ станціяхъ конечно потребуетъ значительныхъ расходовъ и желѣзнымъ до-



рогамъ для этого долженъ быть открытъ кредитъ Правительства, или разрѣшенъ выпускъ облигацій, которыя были бы причислены къ капиталу желѣзной дороги.

Затрата капитала на такое устройство, при строгомъ соблюденіи спеціального его назначенія и при соответственныхъ, утвержденныхъ Министерствомъ правилахъ относительно величины и формы пакгаузовъ, не только принесла бы огромную пользу грузоотправителямъ, но, безъ всякаго сомнѣнія, увеличила бы доходъ и самой дороги, такъ какъ обезпечила бы пути, не имѣющіе нынѣ постоянныхъ грузовъ, транспортами на болѣе продолжительную часть года, чѣмъ теперь. Увѣренность, что товаръ можетъ быть сданъ на станцію, не рискуя быть испорченнымъ, привлекла бы много грузовъ идущихъ теперь сухимъ или водяными путями; а самая отправка во многихъ мѣстностяхъ хлѣба гужемъ, доказываетъ, что путь этотъ избранъ торговцами не для скорости доставки, но по невозможности нынѣ даже приблизительно узнать, когда бы онъ могъ быть отправленъ по желѣзной дорогѣ. При такомъ положеніи дѣла, нѣтъ сомнѣнія, что и торговцы не отказались бы вносить незначительную плату для сохраненія товаровъ въ цѣлости и выжидали бы терпѣливо своей очереди.

Для уясненія этого предположенія возьмемъ слѣдующій примѣръ:

На желѣзной дорогѣ въ 500 верстъ, отправляющей ежедневно 200 вагоновъ хлѣба, подвозятъ въ теченіи двухъ мѣсяцевъ среднимъ числомъ по 300 вагоновъ этого товара, въ теченіи слѣдующихъ двухъ мѣсяцевъ по 200 и наконецъ по 100 вагоновъ въ день.



При количествѣ подвижнаго состава, подымающаго грузъ только по 200 вагоновъ въ день и при неимѣніи пакгаузовъ, если дорога строго придерживается очередной отправки, весь хлѣбъ подвезенный въ теченіи 6-ти мѣсяцевъ въ количествѣ 36,000 вагоновъ, будетъ оставаться въ теченіи болѣе или менѣе продолжительнаго времени на открытомъ воздухѣ и подвергнется если не окончательной порчѣ то по крайней мѣрѣ сильному поврежденію.

При вышеизложенныхъ обстоятельствахъ, исчисленіе даетъ слѣдующій результатъ: наибольшій запасъ неотправленнаго хлѣба будетъ въ данномъ случаѣ 6000 вагоновъ; такое накопленіе будетъ продолжаться въ теченіи двухъ мѣсяцевъ, а при соблюденіи очередной отправки, хлѣбъ подвезенный во время наибольшаго накопленія, будетъ лежать на станціи цѣлый мѣсяць. Спрашивается: что выгоднѣе при такомъ положеніи дѣла; увеличить ли количество подвижнаго состава въ такой мѣрѣ, чтобы желѣзная дорога была въ состояніи отправить немедленно лишніе сто вагоновъ подвозимыхъ въ теченіи первыхъ двухъ мѣсяцевъ, или построить пакгаузы? Казалось бы, что послѣднее, при изложенныхъ обстоятельствахъ, было бы рациональнѣе.

Постройка хлѣбныхъ деревянныхъ амбаровъ на каменныхъ фундаментахъ, крытыхъ толемъ, вмѣстимостію на 6000 вагоновъ (считая среднимъ числомъ по 125 руб. на помещеніе каждаго вагона) обошлась бы 750,000 руб.

Принимая во вниманіе, что не возможно точно опредѣлить подвозку хлѣба между отдѣльными станціями, слѣдовало бы величину этихъ амбаровъ еще увеличить на



25%, что составитъ расходъ на постройку помѣщеній не на шесть, а на восемь тысячъ вагоновъ, т. е. 1,000,000 р.

При постройкѣ пакгаузовъ, хлѣботорговцы, при самыхъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ, ожидали бы отправки своего товара, при наибольшемъ накопленіи грузовъ, въ продолженіи мѣсяца; но за то, хлѣбъ, неподверженный порчѣ, ожидая своей очереди, отправился бы къ мѣсту своего назначенія къ сроку положительно извѣстному отправителю.

При тѣхъ же данныхъ, увеличеніе подвижнаго состава, принимая 10 дней на пробѣгъ всей линіи туда и обратно, считая въ томъ числѣ нагрузку и выгрузку, потребуетъ покупки 1,000 крытыхъ вагоновъ по 1500 рублей — 1,500,000 р.; 30 паровозовъ по 25,000 руб.—750,000 руб.; запасныхъ путей для помѣщенія 1000 вагоновъ, 80,000 р.; паровозныя зданія на 30 паровозовъ 135,000 руб.; всего 2,465,000 р. Кромѣ того, увеличеніе числа поѣздовъ ежедневно двумя или тремя поѣздами, невольно вызоветъ расходъ на разширеніе станцій, усиленіе водоснабженія, постройку полустанцій и пр. Но и при всемъ этомъ, немедленная отправка хлѣба со станцій не была бы совершенно гарантирована, такъ какъ въ теченіи тѣхъ двухъ мѣсяцевъ, въ которые средній ежедневный подвозъ будетъ равняться 300 вагонамъ, подвозъ этотъ въ одну недѣлю можетъ быть больше въ другую меньше, а все таки часть подвезеннаго хлѣба останется безъ защиты отъ атмосферическихъ вліяній.

Увеличенный личный составъ, большую часть года, не имѣлбы занятій, а лишній подвижный составъ потребуетъ



значительныхъ затратъ на свое содержаніе. Все вышеизложенное говоритъ въ пользу постройки пакгаузовъ, а не въ пользу безусловнаго увеличенія подвижнаго состава.

Подкоммисія не считаетъ приведенный примѣръ за разрѣшающій окончательно неудобства при усиленномъ подвозѣ товаровъ на извѣстные пункты; онъ приводится лишь какъ соображеніе, которое можетъ быть принято во вниманіе при рѣшеніи вопроса: какъ устранить существующее зло и доказать, что обыкновенное требованіе не только публики но даже и нѣкоторыхъ управленій дорогъ объ увеличеніи подвижнаго состава, далеко не есть средство радикальное для устраненія накопленія грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Изучивъ подробно на извѣстной линіи какъ время такъ и количество подвозимыхъ къ ней грузовъ, можно легко прійти къ заключенію, которое изъ двухъ упомянутыхъ средствъ болѣе рационально, или же, не слѣдуетъ ли примѣнить въ извѣстной мѣрѣ и то и другое.

### **Относительно 2-го пункта.**

Заявленія, требующія однообразной классификаціи товаровъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, вполне основательны.

У каждой желѣзной дороги только два, три предмета груза, которые имѣютъ для нея существенное значеніе и на постоянномъ перевозѣ котораго основано ея существованіе.

Для этихъ грузовъ, которые большею частію и подлежатъ спеціальному тарифу, и за которые провозная плата



взимается ниже платы послѣдняго нормальнаго класса, спеціальная классификація понятна.

Но за малыми исключеніями этихъ нѣсколькихъ предметовъ перевозки большими партіями, остаются сотни предметовъ, подлежащіе вновь отдѣльной классификаціи, и конечно при малѣйшемъ желаніи управленій желѣзныхъ дорогъ, имъ весьма легко было бы для всѣхъ этихъ другихъ предметовъ прійти къ совершенному единообразію.

Кажется не можетъ быть сомнѣнія, что приведеніе къ единообразію классификаціи товаровъ, было бы для торговли и промышленности истиннымъ благодѣяніемъ. Нынѣ въ этомъ отношеніи господствуетъ совершенный хаосъ—напримѣръ:

На Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ, бумага, листы которой сложены одинъ въ другой, причислена къ II-у классу, къ III-у же классу когда листы не сложены.

На Привислянскоі желѣзной дорогѣ не обращается вниманіе сложена ли бумага или нѣтъ и причисляется къ I-му классу, когда она писчая, или почтовая, или упакована въ ящики; ко II-му классу, когда перевозится кипами, или завернута въ рогожи, или когда назначается на выдѣлку папиросъ.

Тереспольская желѣзная дорога не обращаетъ никакого вниманія на упаковку, а причисляетъ къ I-му классу всѣ сорта писчей бумаги, папиросную и назначенную для печати, ко II-му классу оберточную и сахарную бумагу.

Спрашивается, какія были основанія такого разнообразія въ тарифѣ на одинъ и тотъ же товаръ, на трехъ со-



сѣднихъ дорогахъ выходящихъ изъ одного пункта? Конечно серьезно мотивированнаго отвѣта на это дать нельзя.

Причину этого разнообразія слѣдуетъ искать лишь въ случайномъ принятіи той или другой классификаціонной схемы, существующей на какой либо другой желѣзной дорогѣ, или же въ уступкѣ сдѣланной въ интересѣ частныхъ лицъ, успѣвшихъ повліять на управленіе желѣзной дороги при установленіи тарифа.

Правительству слѣдуетъ употребить все свое вліяніе, чтобы прекратить это ненормальное положеніе дѣла и побудить всѣми отъ него зависящими мѣрами, дабы управленія желѣзныхъ дорогъ вошли между собою въ соглашеніе относительно введенія единообразной классификаціи, съ исключеніемъ только для тѣхъ товаровъ, которые причислены отдѣльными дорогами къ спеціальному тарифу. Отступленіе отъ этого правила могло бы быть допущено только съ условіемъ примѣненія къ извѣстному грузу спеціального тарифа, ниже послѣдняго класса общаго тарифа.

Существующая въ настоящее время столь разнообразная классификація затрудняетъ и безъ того трудное и сложное дѣло отыскиванія и распредѣленія многочисленныхъ товаровъ по классамъ, что и заставляетъ товароотправителей высылать грузъ на имя экспедиторовъ, когда онъ переходитъ съ одной дороги на другую. Экспедиторы же, въ свою очередь, должны представлять новыя объявленія согласно классификаціи той дороги по которой грузъ долженъ слѣдовать далѣе.

Такого рода порядки или скорѣй беспорядки, увеличиваютъ расходы товароотправителей безъ малѣйшей пользы для желѣзныхъ дорогъ.



### Относительно 3-го пункта.

Всякій, кто имѣеть дѣло съ тарифами желѣзныхъ дорогъ, не будетъ отрицать, что тарифы эти въ высшей степени разнообразны, перепутаны, часто лишены разумнаго основанія и столь многочисленны, что не только частнымъ лицамъ, но и желѣзнодорожнымъ агентамъ трудно найтись и безошибочно руководствоваться существующими данными.

Нѣтъ сомнѣнія, что введеніе во всей Имперіи, единообразнаго, болѣе упрощеннаго, яснаго, основаннаго на извѣстной системѣ тарифа, было бы для торговли важнымъ и желательнымъ облегченіемъ для оборотовъ. Пониженіе же тарифа въ сравненіи съ настоящимъ есть желаніе и просьба всѣхъ производителей.

Но въ этомъ именно и вопросъ: можетъ ли осуществленіе этихъ желаній согласоваться съ практикой, съ общими интересами Государства, и была ли принята во вниманіе при этихъ заявленіяхъ юридическая сторона дѣла? Послѣднее кажется вовсе не было принято въ соображеніе.

Общества желѣзныхъ дорогъ, какъ и каждое частное Общество, пользуются извѣстными правилами определенными ихъ уставами. По этимъ уставамъ, Правительство ограничило желѣзныя дороги только относительно maximum'a тарифныхъ ставокъ, превышеніе которыхъ запрещено безусловно. Въ предѣлахъ же этихъ границъ они устанавливаютъ тарифъ по своему усмотрѣнію. Можетъ быть, правила на этомъ предметъ изданныя нѣсколько устарѣли, такъ какъ съ 1857 г., т. е. со времени утвержденія



устава Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, назначенныя максимумы тарифовъ почти никакимъ измѣненіямъ не подлежали, а потому и пересмотръ относительно максимумъ тарифныхъ ставокъ былъ бы не бесполезенъ. Но это однакожь не измѣняетъ настоящаго вопроса.

70969  
Права, пріобрѣтенныя Обществами желѣзныхъ дорогъ, существуютъ, и единообразный тарифъ простымъ распоряженіемъ Правительства введенъ быть не можетъ, какъ это предполагаютъ всѣ тѣ лица, которыя по этому предмету подали заявленіе въ Подкоммисію. Единственный путь къ такому радикальному измѣненію существующихъ правилъ, былъ бы переходъ желѣзныхъ дорогъ въ полную собственность Правительства, согласно условіямъ установленнымъ на это въ уставахъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Не входя въ подробное разсмотрѣніе теоретическаго вопроса: полезно ли желѣзныя дороги, какъ Государственное учрежденіе имѣющее въ извѣстной степени монополярный характеръ, передать подъ непосредственное управленіе Правительства, — такъ какъ въ послѣднее время вопросъ этотъ всесторонне разсматривался въ парламентахъ, разныхъ Коммисіяхъ, сочиненіяхъ и брошюрахъ, — слѣдуетъ лишь упомянуть въ общихъ чертахъ объ этомъ дѣлѣ.

Мнѣнія по этому предмету раздѣлились, и если Прусское Правительство, въ видѣ опыта, беретъ значительную сѣть желѣзныхъ дорогъ въ свое управленіе, то недалекое будущее покажетъ плоды этой мѣры. Но, какіе бы результаты эта мѣра не дала, нельзя не обратить особеннаго вниманія на исключительныя обстоятельства, въ которыхъ находятся наши Русскія желѣзныя дороги какъ по громад-



ному ихъ протяженію и отдаленности отъ центрального управленія, такъ и на то, что нѣкоторыя изъ нихъ, въ самыхъ отдаленныхъ частяхъ Имперіи, не находятся даже въ прямой связи со всею сѣтью рельсовыхъ путей, какъ напр. Поти-Тифлисская и Уральская.

Нѣтъ сомнѣнія, что Правительственная администрація— организмъ тяжелый, нерѣшительный и совершенно несоотвѣтствуетъ веденію сложныхъ торговыхъ предпріятій, каковыми являются желѣзныя дороги.

Для разрѣшенія спѣшныхъ и необходимыхъ расходовъ, какъ ремонта дороги, сооруженія и исправленія построекъ, увеличенія подвижнаго состава и т. п. требуется немедленное распоряженіе, которое немыслимо при канцелярскихъ формальностяхъ и отдаленности центрального управленія.

Для частныхъ лицъ потерпѣвшихъ убытки, при всей трудности въ настоящее время получить за нихъ вознагражденіе отъ управленій Обществъ желѣзныхъ дорогъ, будетъ еще труднѣе вести тяжбы съ Правительственною властью, какъ Министерство Путей Сообщенія; да и самыя служащіе и весь персоналъ желѣзнодорожной службы отъ Правительства назначенный, будетъ вѣроятно менѣе удобенъ для публики, чѣмъ лица частныя.

Но, еслибъ и допустить что всѣ желѣзныя дороги Россіи находятся въ казенномъ управленіи, то и тогда введеніе единообразнаго тарифа по всѣмъ линіямъ не имѣло бы разумнаго основанія.

Издержки перевозки зависятъ прежде всего отъ величины движенія на данной дорогѣ, такъ какъ валовой



доходъ находится въ прямомъ отношеніи къ величинѣ движенія; между тѣмъ расходы администраціи и эксплуатаціи, при увеличенномъ движеніи, возрастаютъ въ незначительномъ размѣрѣ, расходъ на уплату процентовъ отъ затраченнаго капитала остается неизмѣннымъ, только потребленіе матеріаловъ, нужныхъ для движенія поѣздовъ возрастаетъ хотя и въ большемъ, но не совершенно пропорціональномъ отношеніи. При опредѣленіи стоимости перевозки грузовъ, большое вліяніе имѣетъ величина основнаго капитала, зависящая какъ отъ техническихъ условій, такъ и отъ того періода времени когда строилась желѣзная дорога. Наконецъ цѣна горючаго матеріала, смазка, рабочіе и размѣръ жалованья желѣзнодорожной службы, вліяютъ также на размѣръ провозной платы.

Всѣ эти условія весьма разнообразны въ различныхъ пунктахъ такого обширнаго какъ Россія Государства, и можно только сказать, что расходъ по перевозкѣ товаровъ, ниже въ мѣстностяхъ болѣе населенныхъ и съ развитою промышленностью, чѣмъ въ мѣстностяхъ малолюдныхъ съ малою промышленностью.

Разность тарифовъ вытекаетъ такимъ образомъ очень послѣдовательно изъ самой природы вещей.

Приверженцы Государственнаго управленія желѣзными дорогами полагаютъ, что на эти естественныя причины разности тарифовъ не слѣдуетъ обращать вниманія, и что въ виду общегосударственныхъ интересовъ можно ввести единообразный тарифъ.

Но чтобы при единообразномъ тарифѣ, расходы, падающіе нынѣ на казну, не увеличились чрезмѣрно, то слѣ-



дуетъ возвысить его на тѣхъ дорогахъ, гдѣ онъ низокъ и уменьшить, гдѣ онъ высокъ.

Низкіе тарифы существуютъ на дорогахъ развитыхъ, съ большимъ движеніемъ, проходящихъ по густонаселеннымъ или фабричнымъ мѣстностямъ, или же имѣющихъ исходными пунктами большіе торговые центры, высокій же на оборотъ, на дорогахъ малоразвитыхъ. Такимъ образомъ, торговые промышленные пункты и мѣстности съ фабричнымъ населеніемъ будутъ платить за мѣстности стоящія на болѣе низкой степени развитія промышленности и торговли. Но что всего хуже, отъ такой перемѣны пострадаетъ движеніе на дорогахъ, дающихъ наибольшія доходы, не усилившись въ той же степени на другихъ, а казна понесетъ отъ этого значительные убытки. Тотъ же результатъ получится, если для уравниенія тарифовъ они будутъ понижены на дорогахъ съ небольшимъ товарнымъ движеніемъ и приравнены къ тарифамъ болѣе оживленныхъ дорогъ. При постройкѣ новыхъ дорогъ, трудно будетъ вести ихъ по мѣстностямъ малолюднымъ, такъ какъ при невозможности введенія высшаго тарифа эти дороги не покроютъ расходовъ по эксплуатаціи, а будутъ лишь тяжкимъ бременемъ для Правительства.

Если введеніе единообразныхъ тарифовъ представляеть столько трудностей и неудобствъ для самаго Правительства,—при постановкѣ даже на первомъ планѣ интересовъ обще Государственныхъ,—то какъ же можно требовать совершеннаго уравниенія тарифовъ отъ частныхъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, которыя по самой натурѣ своей и по разнообразнымъ условіямъ въ которыхъ находятъ



ся, должны неминуемо взимать разнообразную тарифную плату. Это разнообразіе было бы нынѣ еще несравненно больше, если бы почти всѣ дороги не пользовались Правительственной гарантіей. Правительственная гарантія дѣлаетъ большую часть Обществъ равнодушными къ получаемому ими доходу. При невозможности получить такой доходъ, котораго дивидендъ превышалъ бы гарантію, Общества мало заботятся о дальнѣйшемъ своемъ развитіи.

На основаніи вышеизложеннаго, казалось бы достаточно доказано, что выраженное желаніе нѣкоторыхъ заявителей торговаго и промышленнаго сословія объ общемъ пониженіи тарифа удовлетворенію подлежать не можетъ. Наши желѣзныя дороги до сихъ поръ въ общей сложности не даютъ еще такихъ доходовъ, которые бы позволяли думать о пониженіи тарифа и если бы такая мѣра была насильственно введена, то конечно Правительство понесло бы значительные отъ этого убытки, приплачивая большія гарантіи разнымъ желѣзнодорожнымъ Обществамъ. Но изъ этого вовсе не слѣдуетъ, чтобы въ отношеніи упрощенія и приведенія къ болѣе единообразному виду тарифовъ, ничего нельзя было бы сдѣлать.

Тарифныя ставки на многія предметы лишены рациональнаго отношенія. Часто ставки эти поразительно несоответственны и не только безъ вреда, но даже съ пользой для желѣзной дороги, могли бы быть понижены, или по крайней мѣрѣ приравнены къ ставкамъ другихъ дорогъ. Только неподвижность и равнодушіе управленій, а иногда случайныя, съ давнихъ поръ существующія тарифныя ставки, какъ слишкомъ высокія для многихъ предметовъ, не только



останавливаютъ развитіе промышленности, но и вредятъ самимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Желательно, чтобы Правительство повліяло и склонило Управленія желѣзныхъ дорогъ, выходящихъ въ разныя направленія изъ одного большаго торговаго центра, командировать отъ себя постоянныхъ депутатовъ, которые вмѣстѣ съ выборными отъ мѣстнаго купечества, рассматривали бы тарифы въ извѣстные періоды времени и мнѣнія свои, при содѣйствіи Министерства, представляли заинтересованнымъ дорогамъ.

#### Относительно 4-го пункта.

Жалобы на частыя перемѣны тарифовъ и на трудность узнать, какой именно тарифъ въ данную минуту дѣйствуетъ, совершенно основательны.

Для устраненія этого большаго неудобства было бы весьма полезно, чтобы всякое повышеніе тарифа допускалось только съ началомъ года, съ условіемъ, чтобы о такомъ повышеніи было объявлено за четыре мѣсяца до его введенія и чтобы, при всякой такой перемѣнѣ, управленіе обязано было издавать печатанные новые тарифы для продажи ихъ по самой дешевой цѣнѣ на всѣхъ станціяхъ, къ которымъ измѣненный тарифъ будетъ примѣненъ. Такое правило даетъ возможность купечеству дѣлать свои расчеты на цѣлый годъ и не быть застигнутымъ въ расплохъ внезапнымъ повышеніемъ тарифа. Введеніе этого же правила, относительно пониженія тарифа, не только излишнее, но можетъ иногда быть и вреднымъ, такъ какъ бываютъ неожиданныя



торговья комбинаціи, требующія внезапнаго пониженія тарифа для обезпеченія производителямъ сбыта, а желѣзн. дорогамъ значительнаго, хотя можетъ быть и непостояннаго груза.

Неожиданная дороговизна извѣстныхъ предметовъ на отдаленныхъ рынкахъ можетъ вызвать необходимость прибѣгнуть къ этому же средству и на оборотъ, пониженіе тарифа даетъ средство доставить предметы необходимые, въ которыхъ временно нуждается край.

Ожиданіе начала года, для пониженія тарифа въ подобныхъ случаяхъ, принесло бы только вредъ какъ производителямъ, такъ и желѣзнымъ дорогамъ.

Облегчить товароотправителямъ возможность освѣдомиться, какой именно тарифъ дѣйствуетъ въ данное время, есть самая насущная потребность и этого можно достигнуть примѣнивъ правила дѣйствующія на этотъ предметъ въ Англии, а именно:

Всѣ станціи должны имѣть засвидѣтельствованныя управленіями дорогъ тарифныя книги, въ которыя внесена тарифная плата ко всѣмъ станціямъ, состоящимъ въ прямомъ сообщеніи съ данной станціей желѣзной дороги. Всѣ измѣненія тарифа должны немедленно въ этой книгѣ отмѣчаться, а публика къ ней имѣть свободный доступъ.

Жалобы на дифференціальныя тарифы имѣютъ также нерѣдко разумное основаніе. Тарифы эти полезны, когда служатъ для увеличенія внутренняго движенія, когда цѣль ихъ конкурировать съ заграничными желѣзными дорогами, обезпечить болѣе длинный пробѣгъ грузамъ по собственнымъ линіямъ и сдѣлать возможнымъ подвозъ продуктовъ



къ своимъ портамъ. Но тарифы эти крайне вредны, когда, вслѣдствіе пониженія ставокъ, они облегчаютъ привозъ заграничныхъ товаровъ, парализируютъ значеніе протекціонныхъ таможенныхъ пошлинъ и тѣмъ наносятъ вредное вліяніе отечественной промышленности. Тотъ же вредъ происходитъ, когда, для привлеченія большаго количества вывозныхъ грузовъ на данную желѣзную дорогу, они направляются къ заграничнымъ портамъ, причиняя такимъ образомъ убытокъ мѣстнымъ желѣзнымъ дорогамъ. До чего можетъ доходить несообразность и несправедливость дифференціальныя тарифовъ можетъ служить слѣдующій примѣръ:

За машины привозимыя изъ Германіи и Австріи въ прямомъ сообщеніи между станціями Варшава и Елецъ Рязско-Вяземской желѣзной дороги, взимается  $40^{59}/_{100}$  съ пуда. За машины отправляемыя изъ Варшавы на станцію Елецъ взимается  $75^{20}/_{100}$  съ пуда. Дифференціальныя тарифы чаще всего устанавливаются для привлеченія грузовъ въ то направленіе, въ какое извѣстная желѣзная дорога должна перевозить большее число порожныхъ вагоновъ, т. е. на дорогахъ не имѣющихъ обратныхъ грузовъ. Хотя это въ извѣстной степени мѣра и рациональная, но во всякомъ случаѣ слѣдовало бы при этомъ обращать вниманіе на товары заграничныя, и безъ особаго разрѣшенія Правительства не понижать тарифъ свыше извѣстнаго процента нормальнаго тарифа.

Съ устройствомъ на всѣхъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ выше проектированной книги тарифовъ, будутъ устранены и причины жалобъ, указанныя въ пунктахъ *г* и *д*, по крайней мѣрѣ, относительно станцій желѣзныхъ дорогъ



состоящихъ между собою въ непосредственномъ прямомъ сообщеніи. Книги эти обезпечать точное вычисленіе провозной платы и охранять грузоотправителей отъ переборовъ на станціяхъ отправленія и взысканія недоборовъ на станціяхъ назначенія.

Въ случаѣ посылки груза на станціи ненаходящіяся въ прямомъ сообщеніи съ данной желѣзной дорогой, а слѣдовательно могущей не знать дѣйствующаго тамъ тарифа, отправителю должно быть предоставлено право требовать отъ Начальника станціи, чтобы онъ немедленно сдѣлалъ по этому предмету запросъ письмомъ или телеграммой, при чемъ слѣдовало бы установить невысокую плату за такого рода денеши и обязать запрошенную станцію дать немедленный отвѣтъ.

По разсмотрѣннн тарифнаго вопроса Варшавская Подкоммисія полагаетъ:

1) Что, въ настоящее время, нельзя требовать отъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ ни общаго пониженія тарифа, ни спеціальнаго пониженія за перевозку хлѣба.

2) Что, для предупрежденія истинныхъ бѣдствій, происходящихъ отъ порчи товаровъ вслѣдствіе ихъ накопленія на станціяхъ, слѣдуетъ построить пакгаузы, въ особенности на тѣхъ дорогахъ, на которыхъ товарное движеніе подвергается рѣзкому колебанію и усилить подвижной составъ на тѣхъ, гдѣ движеніе болѣе равномернo <sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Прежде чѣмъ прибѣгать къ усиленію подвижнаго состава, должно конечно быть изслѣдовано, пользуется ли дорога имѣющимъ подвижнымъ составомъ рационально и не бываетъ ли лишняго проста вагоновъ на станціяхъ при нагрузкѣ и выгрузкѣ товаровъ.



3) Что, по сооруженіи соотвѣтственныхъ пакгаузовъ, слѣдуетъ возложить на желѣзныя дороги отвѣтственность за цѣлость, сохранность товаровъ сложенныхъ въ пакгаузахъ, за очередную отправку ихъ и обязать сообщать точныя справки о срокѣ отправки товаровъ.

4) Что слѣдуетъ Правительству, принять всѣ отъ него зависящія мѣры, дабы управленія дорогъ вошли въ сношеніе относительно единообразія классификаціи товаровъ, дозволяя въ этомъ отношеніи дѣлать исключеніе только для товаровъ причисленныхъ къ спеціальному тарифу и подлежащихъ платѣ ниже платы взимаемой съ товаровъ послѣдняго класса тарифа.

5) Что, введеніе совершенно единообразнаго тарифа на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, не соотвѣтствовало бы ни существующимъ условіямъ, ни справедливости.

6) Что, для приведенія однако тарифовъ къ нѣкоторому единообразію, слѣдуетъ обязать Общества желѣзныхъ дорогъ, выходящихъ изъ однихъ и тѣхъ же центральныхъ торговыхъ пунктовъ, назначать періодически депутатовъ, для совмѣстнаго съ выборными отъ купечества разсмотрѣнія тарифовъ и по полученіи по сему предмету заключенія Министерства Путей Сообщенія, сообщать выработанныя данныя заинтересованнымъ дорогамъ.

7) Что повышеніе тарифа можетъ быть разрѣшаемо только одинъ разъ въ годъ, съ условіемъ, чтобы о такомъ повышеніи было опубликовано по крайней мѣрѣ за четыре мѣсяца до сего введенія.

8) Чтобы на всѣхъ станціяхъ желѣзной дороги были заведены книги, съ точнымъ обозначеніемъ въ нихъ тариф-



ной платы со всѣми пунктами, съ которыми станціи эти стоятъ въ прямомъ сообщеніи и чтобы доступъ до этихъ книгъ былъ безпрепятственный для публики.

9) Чтобы всякій грузоотправитель имѣлъ право письменно, или посредствомъ телеграфа, по пониженной цѣнѣ, потребовать свѣдѣнія о тарифной платѣ отъ станціи другой дороги, нестоящей въ прямомъ сообщеніи съ данной дорогой и чтобы отвѣты эти немедленно были передаваемы.

10) Что право вводить дифференціальныя тарифы, должно быть разрѣшаемо лишь съ утвержденія Правительства, при чемъ главнымъ образомъ должно быть обращено вниманіе на то, чтобы тарифы эти не составлялись во вредъ отечественной промышленности и неизмѣняли бы естественный пробѣгъ грузовъ по Русскимъ дорогамъ, во вредъ нашимъ портамъ.

Предсѣдатель Баронъ Менденъ.

Члены: { Профессоръ Симоненко.  
Я. Натансонъ.  
А. Гольдштанъ.







**СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА ТАРИФНОЙ ПЛАТЫ НА НѢКОТОРЫЯ ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ**  
СОСТАВЛЕНА ПО 1880 ГОДЪ.

НАЗВАНІЕ ПРЕДМЕТОВЪ.	Варшавско-Вѣнская и Варшавско-Бромбергская.					Главное Общество.		Московско-Брестская.		Варшавско-Тереспольская.		Привислянская.		Югозападная желѣзная дор.	Московско-Рязанская жел. дор.	Московско-Курская жел. дор.	Рязно-Дмитровская жел. дор.	Восточная жел. дор. Ostbahn.			Верхне-Силезская ж. д. Oberschlesische.			Ниже-Силезская ж. д. Niederschlesische.			Берлинъ-Ангальтская. Berlin-Anhalten.			Кельнъ-Минденская ж. д. Köln-Mindener.			Сѣверная Императора Фердинанда. Kaiser Ferd. Nordbahn.			
	Мѣстный тарифъ.	Прямого сообщенія съ Петерб.-Варш. дорог.	Прямого сообщ. Юго-западно-Русско-Варшавскаго союза. *)	Прямого сообщ. Московско-Варшавскаго союза. **)	Прямого сообщенія Нѣмецко-Польскаго союза. ***)	Мѣстный тарифъ.	Прямого сообщенія съ Варшавско-Вѣнской и Бромбергской дор.	Мѣстный тарифъ.	Прямого сообщенія съ Варшавско-Вѣнской и Бромбергской дор.	Мѣстный тарифъ.	Прямого сообщенія съ Варшавско-Вѣнской и Бромбергской дор.	Мѣстный тарифъ.	Прямого сообщенія съ Варшавско-Вѣнской и Бромбергской дор.					Считая 1 марку въ 40 к.	Считая 1 марку въ 45 к.	Считая 1 марку въ 50 к.	Считая 1 марку въ 40 к.	Считая 1 марку въ 45 к.	Считая 1 марку въ 50 к.	Считая 1 марку въ 40 к.	Считая 1 марку въ 45 к.	Считая 1 марку въ 50 к.	Считая 1 марку въ 40 к.	Считая 1 марку въ 45 к.	Считая 1 марку въ 50 к.	Считая 1 марку въ 40 к.	Считая 1 марку въ 45 к.	Считая 1 марку въ 50 к.	Считая 1 гульд. въ 80 к.	Считая 1 гульд. въ 70 к.	Считая 1 гульд. въ 90 к.	
ХЛѢБЪ . . . . .	1/40	1/50	1/50	1/50	1/40	1/30	1/50	1/36 1/30	1/55	1/32	1/40 1/50	1/32 1/40	1/50	1/34	1/30 1/36	1/50	1/36	1/33	1/28	1/16	1/33	1/28	1/26	1/33	1/28	1/26	1/35	1/31	1/28	1/31	1/28	1/25	1/26	1/22, 5	1/17, 5	
ЛЕНЪ { при нагрузкѣ 5,000 килограмовъ на вагонъ, подъемная сила котораго 10,000 килограмовъ.	1/24	1/36	1/24	1/24	1/15	1/18 1/36	1/24	1/18	1/30	1/32	1/32	1/24	1/30	1/24	1/18	1/25	1/18 1/30	1/22, 5	1/18	1/16, 5	1/22, 5	1/18	1/16, 5	1/22, 5	1/18	1/16, 5	1/19, 5	1/17, 5	1/15, 5	1/22, 5	1/18	1/16, 5	1/24	1/22	1/16, 2	
ЛѢСЪ СТРОЕВОЙ . . . . .	1/40	1/40	1/36	1/45	1/40	1/24	1/40	1/30	1/45	1/32	1/45	1/32	1/36	1/30	1/30 1/36	1/25	1/24	1/45	1/36	1/33	1/45	1/36	1/33	1/45	1/36	1/33	1/39	1/35	1/31	1/45	1/36	1/33	1/38	1/32, 6	1/25, 6	
ЖЕЛѢЗО Литье и въ Сыромъ видѣ . . . . .	1/24	1/24	1/30	1/36	1/28	1/12	1/50	1/24	1/45	1/16	1/36	1/24	1/36	1/24	1/18	1/25	1/24	1/45	1/36	1/33	1/45	1/36	1/33	1/45	1/36	1/33	1/39	1/35	1/31	1/45	1/36	1/33	1/38	1/32, 3	1/21	1/16, 2
КАМЕННЫЙ УГОЛЬ . . . . .	1/54	1/54	1/64	1/64	—	1/50	1/50	1/65	1/75	1/40	1/65 1/75	1/65	1/65	1/65 1/80	1/54	1/50	1/40	1/53	1/48	1/43	Отъ 1/17 до 1/56 смотря по разстоянію курсъ за 1 марку 45 к.			1/53	1/48	1/43	1/64	1/57	1/51	1/52	1/47	1/42	1/46	1/39, 5	1/30, 8	
ХЛОПОКЪ { при нагрузкѣ 5,200 килограм.	1/24	1/24	1/30	1/36	1/11, 8	1/18	1/24	1/18	1/36	1/24	1/36	1/24	1/32	1/18	1/12	1/20	1/18 1/24	1/16, 8	1/14, 3	1/13, 3	1/16, 8	1/14, 3	1/13, 3	1/16, 8	1/14, 3	1/13, 3	1/16, 3	1/14, 3	1/12, 8	1/15, 8	1/14, 3	1/12, 8	1/18, 3	1/16	1/12	
ШЕРСТЬ { при нагрузкѣ 6,500 килограмовъ	1/12	1/24	1/24	1/36	1/14	1/18	1/24	1/18	1/36	1/24	1/36	1/18	1/24	1/12	1/18	1/20	1/18 1/24	1/21	1/18	1/16	1/21	1/18	1/16	1/21	1/18	1/16	1/20	1/18	1/16	1/22	1/18	1/16	1/15	1/13	1/10	
САХАРЪ . . . . .	1/24	1/32	1/30	1/36	1/23	1/18	—	1/18	1/36	1/32	1/30	1/24	1/30	1/12	1/18	1/25	1/18	1/33	1/28	1/26	1/33	1/28	1/26	1/33	1/28	1/26	1/32	1/28	1/25	1/31	1/28	1/25	1/18, 3	1/16	1/12, 2	
МАШИНЫ . . . . .	1/12	1/24	1/24	1/36	1/23	1/12	1/24	1/18	1/24	1/24	1/24	1/24	1/24	1/12	1/18	1/25	1/12	1/23	1/21	1/18	1/24	1/21	1/19	1/23	1/21	1/18	1/21	1/19	1/17	1/23	1/21	1/18	1/15	1/13	1/10	
МЕТАЛЛИЧЕСКІЯ ИЗДѢЛІЯ . . . . .	1/12	1/24	1/18	1/24	1/23	1/12	1/24	1/12	1/24	1/16	1/24	1/12	1/12	1/12	1/12	1/12	1/12	1/23	1/21	1/18	1/24	1/21	1/19	1/23	1/21	1/18	1/21	1/19	1/17	1/23	1/21	1/18	1/15	1/13	1/10	

\*) Къ Югозападному Русско-Варшавскому союзу принадлежатъ: Югозападные дороги съ одной и станціи Привислянской, Варшаво-Тереспольской, Варшаво-Вѣнской, Варшаво-Бромбергской и Фабрично-Лодзинской желѣзныхъ дорогъ съ другой стороны.  
 \*\*) Къ Московско-Варшавскому желѣзно-дорожному союзу принадлежатъ: Варшаво-Вѣнская, Варшаво-Бромбергская и Фабрично-Лодзинская желѣзные дороги съ одной и станціи Варшаво-Тереспольской, Московско-Брестской и Рязко-Вяземской желѣзныхъ дорогъ съ другой стороны.  
 \*\*\*) Къ Нѣмецко-Польскому союзу принадлежатъ: Варшаво-Вѣнская, Варшаво-Бромбергская, Фабрично-Лодзинская, Привислянская, Königliche Direction der Ostbahn in Bromberg, Direction der Marienburg-Mlawka-Bahn in Danzig, Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau, Direction der Rechte Oder Ufer Eisenbahn-Gesellschaft in Breslau, Direction der Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft in Guben, Direction der Cottbus Grossenhainer Eisenbahn in Cottbus, Königliche General Direction der Sächsischen-Staatsbahnen in Dresden, Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin, Direction der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin, Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin, Direction der Berlin-Goerlitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin, Direction der Mäklemburgischen-Fridrich-Franz Eisenbahn-Gesellschaft in Schwerin, Königlich Eisenbahn Direction in Elberfeld, Direction der Köln-Mindener Eisenbahn in Magdeburg, Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin, Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft in Lübeck, Direction der Aachener-Industrie-Bahn in Aachen, Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn in Münster, Königliche Direction in Francfurt à M., Königliche Direction in Hanower, Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft in Köln, Direction der Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft in Köln, Direction der Aachener-Industrie-Bahn in Aachen, Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn in Münster, Königliche Direction in Francfurt à M., Königliche Direction in Hanower, Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft in Braunschweig, Grossherzogliche Eisenbahn Direction in Oldenburg.



