

Журналъ основанъ въ 1882 г. А. Н. Горчаковымъ, состоявшимъ Редакторомъ пожизненно до 1914 года.

Редаціонный Комитетъ: Предсѣдатель VIII-го Отдѣла и Отвѣтственный Редакторъ А. Н. Фроловъ, Кандидатъ по Предсѣдатель Ю. Н. Эрлихъ, Непремѣнные Члены VIII Отдѣла: В. И. Бахтеревъ, В. Н. Вѣляевъ, М. Н. Гротенъ, А. Н. Ефремовъ, Д. Ю. Карбевъ, В. К. Кетрицъ, Ю. И. Лебедевъ, Н. А. Сытенко, С. М. Травчетовъ, В. А. Фесенковъ, С. А. Штольцманъ, С. А. Щепотевъ, В. В. Юргенсонъ, Ф. К. Ясевичъ и Секретарь Редаціи А. Н. Сигуновъ.

СОДЕРЖАНІЕ:

Записка по VIII-му Отдѣлу въ Особую Комиссію о мѣрахъ по промышленности въ связи съ войной. 1	Новости: Мѣры охраны пересѣченія улицъ съ жел. дорогами въ штатѣ Нью-Джерси въ Сѣв. Америкѣ; Уменьшеніе числа вагоновъ I-го класса въ пассажирскихъ поѣздахъ казенныхъ австро-венгерскихъ жел. дорогъ 8
Инж. М. Шереметевскій. Нѣкоторые спеціальныя типы локомотивовъ. 2	Объявленія.
В. Бѣляевъ. О результатахъ работы Комиссіи И. Р. Т. Общества по изслѣдованію рельсовой стали. 4	

Записка по VIII Отдѣлу въ Особую Комиссію о мѣрахъ по промышленности въ связи съ войной.

Въ связи съ войной желѣзныя дороги, въ качествѣ потребительницъ предметовъ заграничнаго импорта, вслѣдствіе значительнаго сокращенія послѣдняго, не могутъ не испытывать нѣкоторыхъ затрудненій, но, къ счастью, испытываютъ ихъ въ значительно меньшей степени, чѣмъ весьма многія промышленныя предприятия и нѣкоторыя учрежденія, общественныя и государственныя.

Причина такого особаго положенія желѣзныхъ дорогъ лежитъ въ томъ обстоятельствѣ, что уже со времени постройки первыхъ дорогъ государственная власть требовала, чтобы рельсы, подвижной составъ и прочія желѣзнодорожныя принадлежности изготовлялись на русскихъ заводахъ и изъ русскихъ матеріаловъ. Это требованіе, вошедшее въ уставы первыхъ обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, впослѣдствіи, въ дальнѣйшихъ уставахъ пополнялось добавочными требованіями въ томъ же направленіи (напр. объ употребленіи русскаго цемента, русскаго угля и т. п.). Въ позднѣйшихъ же уставахъ встрѣчается почти полное запрещеніе пользованія привозными предметами. Въ результатѣ всѣхъ этихъ требованій въ Россіи возникли и развились заводы, изготовляющіе нужные для русскихъ желѣзныхъ дорогъ паровозы, вагоны, рельсы, стрѣлки, желѣзные мосты, поворотные круги, вѣсовые помосты, предметы механической централизаціи стрѣлокъ, предметы механическаго оборудованія водоснабженія и т. п. Такимъ образомъ вспыхнувшая война съ послѣдующимъ чрезвычайнымъ сокращеніемъ заграничнаго товарообмѣна почти ничего не измѣнила въ дѣлѣ снабженія желѣзныхъ дорогъ жизненными для нихъ предметами потребленія. И отступающій изъ предѣловъ Россіи непріятель можетъ, сколько угодно, взрывать мосты, водокачки, портить рельсы и стрѣлки, и всѣ эти желѣзнодорожныя принадлежности немедленно, какъ фениксъ изъ пепла, будутъ возникать, благодаря развитой въ этомъ направленіи отечественной промышленности.

Итакъ, государственная мысль, вызвавшая къ жизни на русской почвѣ производство желѣзнодорожныхъ принадлежностей, въ переживаемыхъ событіяхъ получила подтвержденіе своей правоты. Но было бы ошибочно думать, что и въ другихъ областяхъ промышленности достаточно запретить ввозъ заграничныхъ предметовъ, какъ сейчасъ же на смѣну имъ расцвѣтеть, *къ выгоду потребителя*, отечественная промышленность. Если для высокыхъ государственныхъ цѣлей былъ запрещенъ ввозъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей, то послѣдующій расцвѣтъ соответствен-

ной промышленности произошелъ не безъ тяжелыхъ жертвъ со стороны потребителей. Чтобы убѣдиться въ послѣднемъ, полезно обратиться къ слѣдующимъ опубликованнымъ даннымъ.

По расчетамъ правленій частныхъ желѣзныхъ дорогъ, представленнымъ въ 1908 году 122 тарифному сѣзду, переплату русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1884—1899 г.г. за одни только рельсы, вслѣдствіе запрещенія ввоза ихъ изъ-за границы, нужно считать въ 150 милліоновъ руб. или 10 милліоновъ въ годъ, и столько же ежегодно переплачивалось на подвижномъ составѣ, а всего переплата достигала 20 милліоновъ руб. въ годъ, что составляло около 5% въ годъ отъ общихъ расходовъ эксплоатаціи. Правда, расчетъ правленій частныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ заинтересованныхъ въ рѣшеніи обсуждавшагося на 122 тарифномъ сѣздѣ вопроса о повышеніи тарифовъ, не можетъ претендовать на непогрѣшимость, но въ общихъ чертахъ оцѣнку слѣдуетъ признать правдоподобной.

Обязательство изготовлять желѣзнодорожныя принадлежности изъ русскихъ матеріаловъ не носитъ, однако, безусловнаго характера. Есть матеріалы, идущіе на желѣзнодорожныя принадлежности, которые добываются въ Россіи или въ недостаточномъ количествѣ, или еще совсѣмъ не добываются. Такіе матеріалы, разумѣется, дозволяются къ употребленію и заграничнаго происхожденія. Таковы, напр., мѣдь, олово, цинкъ, свинецъ, алюминій и т. п. Всему выписываемому изъ-за границы желѣзными дорогами ведется болѣе или менѣе точный учетъ, а на казенныхъ дорогахъ, кромѣ того, требуется и предварительное согласіе высшихъ правительственныхъ учреждений.

Изъ печатнаго перечня заказовъ, произведенныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія за границей въ 1912 году, видно, что главными по количеству и стоимости предметами, заказанными за границей, были англійскій каменный уголь и металлы: олово, сурьма, цинкъ и свинецъ. Англійскій каменный уголь приобрѣтался вслѣдствіе временнаго недостатка въ добываемомъ донецкомъ и домбровскомъ углѣ¹⁾.

Въ 1912 году англійскаго каменнаго угля приобрѣтено для казенныхъ дорогъ на сумму 3.496.573 руб. и для частныхъ на сумму 413.981 руб., а всего на 3.910.554 руб. (около 18 мил. пудовъ).

¹⁾ Въ перечнѣ заграничныхъ заказовъ 1911 года англійскаго угля не значится.