

# № 23. ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЕ ДѢЛО. 1915 г.

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

Редакціонный Комитетъ: Предсѣдатель VIII-го Отдѣла и Отвѣтственный Редакторъ А. Н. Фроловъ, Кандидаты по Предсѣдатель В. Н. Бѣляевъ и М. В. Гололобовъ, Непремѣнные Члены VIII Отдѣла: Н. К. Антошинъ, В. И. Бахтеревъ, Р. К. Бентковский, А. И. Вознесенскій, М. Н. Гротень, А. Н. Ефремовъ, Л. В. Звѣревъ, Д. Ю. Карѣевъ, В. К. Кетриць, Л. М. Лангада, Ю. И. Лебедевъ, А. И. Мюнцеръ, В. А. Нагродскій, П. П. Рицconi, Н. А. Сытенко, С. М. Травчетовъ, В. А. Фесенковъ, С. А. Штольцманъ, С. А. Щепотьевъ, Ю. Н. Эрлихъ, В. В. Юргенсонъ, Ѳ. К. Ясевичъ и Секретарь Редакціи А. Н. Сигуновъ.

## СО Д Е Р Ж А Н І Е:

Очередныя задачи нашего журнала . . . . .	205	и паровозныхъ бригадъ для нуждъ тяговыхъ участковъ при постоянныхъ бригадахъ, подсмѣнныхъ бригадахъ и при сплошной смѣнѣ бригадъ . . . . .	218
К. Загорскій. Общій пересмотръ нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ . . . . .	205	Новости: Потребность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ агентствахъ службы движенія . . . . .	220
Проф. Фроловъ. О переходѣ черезъ р. Волгу подъ г. Саратовомъ (съ планомъ въ приложеніи) . . . . .	209	Объявленія.	
Инж. И. Хитаровъ. Расчетъ потребности паровозовъ			

## Очередныя задачи нашего журнала.

На ряду съ развитіемъ отдѣловъ журнала по вопросамъ желѣзнодорожныхъ техники и эксплуатаціи, какъ объ этомъ сообщалось въ №№ 12 и 21—22 «Желѣзнодорожнаго Дѣла», Редакція прилагаетъ старанія къ развитію отдѣловъ и по вопросамъ общежелѣзнодорожнымъ (желѣзнодорожной политики, экономіи и проч.). Среди такихъ вопросовъ тарифное дѣло занимаетъ одно изъ важнѣйшихъ мѣстъ. Между тѣмъ, знаніе этой желѣзнодорожной отрасли является удѣломъ немногихъ знатоковъ. Даже изъ руководителей дорогъ немногіе владѣютъ этимъ «секретомъ», а между тѣмъ на общій ходъ желѣзнодорожнаго дѣла правильное построеніе тарифныхъ ставокъ оказываетъ вліяніе, конечно, не меньшее, чѣмъ примѣненіе надлежащихъ способовъ эксплуатаціи. То обстоятельство, что тарифнымъ дѣломъ вѣдаетъ не Мин-ство п. с., а М-ство финансовъ, не только не слагаетъ съ желѣзнодорожниковъ обязательства быть въ немъ ком-

петентными, но даже требуетъ особой освѣдомленности въ этихъ вопросахъ, дабы, при рѣшеніи ихъ, голосъ желѣзнодорожника звучалъ особенно авторитетно.

Редакція получила бы большое удовольствіе, если бы ей удалось поспособствовать прививкѣ въ желѣзнодорожной средѣ болѣе высокаго, чѣмъ нынѣ, интереса къ вопросамъ тарифнымъ, являющимся частнымъ случаемъ желѣзнодорожно-экономическихъ вопросовъ вообще.

Ниже помѣщенная статья профессора К. Я. Загорскаго «Общій пересмотръ нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ», въ которой авторъ въ сжатой формѣ касается природы тарификаціи, какъ нельзя болѣе отвѣчаетъ намѣреніемъ Редакціи способствовать зарожденію среди широкихъ желѣзнодорожныхъ круговъ интереса къ тарифному дѣлу, этой весьма важной отрасли желѣзнодорожнаго дѣла.

## Общій пересмотръ нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Предпринятый нынѣ общій пересмотръ всѣхъ грузовыхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ существеннымъ образомъ отличается по своимъ задачамъ и мотивамъ отъ аналогичныхъ тарифныхъ работъ, производившихся до сихъ поръ нашими учрежденіями. При всѣхъ прежнихъ тарифныхъ пересмотрахъ и реформахъ центр тяжести вопроса сосредоточивался или на необходимости приспособить строй и размѣры тарифныхъ ставокъ къ назрѣвшимъ нуждамъ и условіямъ народнаго хозяйства, торговли, промышленности, всего населенія, или, напротивъ того, преобладающее значеніе получали нужды самого желѣзнодорожнаго хозяйства, потребность улучшить его финансовыя результаты. Правда, при этомъ имѣлись въ виду также и интересы «казны», какъ и вообще они играли далеко не второстепенную роль въ ряду тѣхъ мотивовъ, которыми была вызвана начатая еще въ половинѣ 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія коренная реформа всего нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Интересы казны напцли себѣ даже прямое выраженіе на ряду съ интересами населенія, промышленности и торговли въ ст. 2-ой закона 8 марта 1889 года, въ которой цѣлью правительственнаго руководительства дѣйствіями жел. дорогъ по установленію тарифовъ было поставлено огражденіе интересовъ торговли, промышленности, населенія и казны. Какъ извѣстно, въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла были весьма продолжи-

тельные періоды, въ которые казна сильно страдала и несла большія потери по своему участию въ дѣлѣ сооруженія и эксплуатаціи нашихъ жел. дорогъ. Особенно тяжелымъ бременемъ падали эти потери на наше государственное казначейство въ теченіе 70-хъ и 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія, и потому вполне естественно и законно было стремленіе облегчить общіе податные ресурсы отъ приплатъ въ пользу тѣхъ группъ населенія и раіоновъ, которые непосредственно пользовались услугами желѣзныхъ дорогъ и такимъ образомъ, сравнительно съ другими группами населенія и раіонами, получали наибольшія выгоды отъ созданія у насъ рельсовой сѣти. Но ясно, что въ этомъ случаѣ интересы казны страдали отъ неудовлетворительнаго финансоваго положенія желѣзнодорожнаго хозяйства и для огражденія этихъ интересовъ требовалось улучшить финансовыя результаты эксплуатаціи жел. дорогъ. Еще до подчиненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ правительственному руководительству по закону 8 марта 1889 года были приняты двѣ рѣшительныя мѣры для огражденія интересовъ казны отъ ущерба, наносимаго ей произвольными пониженіями тарифовъ на ввозъ иностранныхъ продуктовъ (въ 1885 г.) и на вывозъ хлѣба за границу (въ 1887 г.). Такое же преобладающее значеніе въ нашей тарифной политикѣ имѣли финансовыя соображенія и въ теченіе значительной части перваго десяти-