

А. 1896.

~~8587~~

Высочайше учрежденной Коммисіи

69663

ПОДКОММИСИЯ

ЗАКЛЮЧЕНІЕ

для изслѣдованія желѣзно-дорожнаго дѣла

въ

Рижско-Царицынскомъ районѣ.

Подкоммисіи о необходимыхъ мѣро-
пріятіяхъ для увеличенія пропуск-
ной силы ж. д. Рижско-Царицынскаго
района, и о нѣкоторыхъ дополни-
тельныхъ вопросахъ.

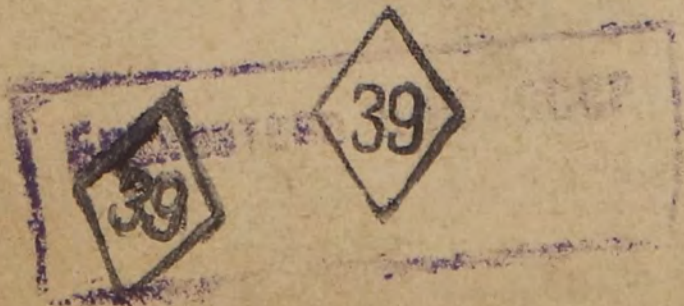
Марта 15-го дня 1880 г.

№ 3.

Желѣзныя дороги, составлявшія предметъ изслѣдованія Рижско-Царицынской Подкоммисіи, имѣютъ, за исключеніемъ можетъ быть одной только Рижско-Динабургской дороги, преимущественно товаро-грузовое значеніе. Чѣмъ болѣе подвигается на востокъ, тѣмъ болѣе товарный грузъ получаетъ преобладаніе, а пассажирское движеніе отступаетъ на второй планъ. Уменьшающееся значеніе пассажирской перевозки можно видѣть по числу пассажирскихъ поѣздовъ.

Рига-Динабургъ отправляетъ лѣтомъ не менѣе 3 пассажирскихъ поѣздовъ въ обѣ стороны; на Динабурго-Витебской дорогѣ Подкоммисія нашла уже только 2 пассажирскіе поѣзда и 1 товаро-пассажирскій; на Орлово-Витебской 2 пассажирскіе поѣзда; на Орлово-Грязской 1 пассажирскій и 1 товаро-пассажирскій и на Грязе-Царицынской только 1 пассажирскій. На послѣднихъ двухъ притомъ число пассажировъ 2-го класса не велико, а пассажиры 1-го класса попадаютъ только исключительно.

На дорогахъ, на которыхъ преобладаетъ товарное движеніе, все должно быть направлено къ удовлетворенію потребностямъ этого движенія, т. е. необходимо, чтобы всѣ приспособленія для



нагрузки, выгрузки и хранения товара были практично и хорошо устроены и чтобы товарь могь отправляться во всякое время безъ задержки.

Въ дѣйствительности однако происходитъ совершенно обратное. Товаро-пассажирскія дороги Рига-Динабургъ и отчасти Динабургъ-Витебскъ снабжены пакгаузами, вполне защищающими грузъ отъ подмочки, но чѣмъ далѣе на востокъ, тѣмъ болѣе пакгаузы замѣняются крытыми и некрытыми платформами, а на Орлово-Грязской и Грязе-Царицынской дорогахъ пакгаузы составляютъ уже совершенное исключеніе. Такимъ образомъ именно на тѣхъ дорогахъ, на которыхъ лежитъ обыкновенно наибольшее количество товара, вполне огражденнаго мѣста для складки его оказывается гораздо менѣе.

Но еще сильнѣе эта неудовлетворительность высказывается по отношенію къ своевременности перевозки товара. Между тѣмъ какъ товаро-пассажирская Риги-Динабургская желѣзная дорога успѣваетъ отправлять своевременно всѣ доставляемые ей грузы, — эта своевременность уменьшается прогрессивно по мѣрѣ перехода на Динабург-Витебскую, Орлово-Витебскую, Орлово-Грязскую и Грязе-Царицынскую дороги; сообразно съ этимъ растутъ сроки очередной отправки и увеличиваются залежи.

Настоящую причину какъ своевременности, такъ и несвоевременности отправокъ слѣдуетъ однако, большею частью, искать не на самихъ дорогахъ, отправляющихъ грузъ своевременно или съ болѣе или менѣе значительною задержкою, а на другихъ, сосѣднихъ дорогахъ.

Такъ напр. по всему протяженію Рижско-Царицынской линіи, провозоспособность Орловско-Витебской дороги наименѣе удовлетворяетъ требованіямъ товарнаго движенія всей линіи, но эта неудовлетворительная провозоспособность отзывается наиболѣе на крайнемъ участкѣ линіи, т. е. на Царицынской дорогѣ; тамъ являются продолжительные сроки, тамъ являются большіе залежи; — не потому чтобы Грязе-Царицынская дорога не могла

сама перевезти подвозимаго ей товара, а потому что она не может сдать его въ достаточномъ количествѣ на сосѣднія дороги. Съ другой стороны Динабургско-Витебской и Рига-Динабургской дорогамъ уже гораздо легче справляться со своимъ грузомъ, потому что снизу онѣ получаютъ только то, что прошло, если можно такъ выразиться, чрезъ фильтръ Орловско-Витебской дороги.

Но отъ общихъ соображеній полезнѣе перейти къ фактическимъ даннымъ и рассмотретьъ сколько каждая дорога можетъ въ дѣйствительности сдавать и принимать вагоновъ.

Грязе-Царицынская дорога сдавала, по условію, на Орловско-Грязскую дорогу ежедневно 120 вагоновъ.

При уменьшеніи обмѣна послѣдней съ Козлово-Воронежско-Ростовскою и Ливенскою — количество приѣма увеличивается; осенью прошлаго года Гр. Царицынская дорога сдавала нѣсколько времени сряду по 150 вагоновъ; сдача доходила даже исключительно въ теченіи немногихъ дней—до 180; но въ концѣ прошлаго года протоколомъ Съѣзда Представителей ж. д. № 73 (декабря 1879 г.) постановлено, что максимумъ обязательнаго приѣма не долженъ превышать 150 вагоновъ.

Кромѣ того Грязе-Царицынская дорога сдаетъ на 2-ю группу отъ 80 до 100 вагоновъ или среднимъ числомъ 90 вагоновъ ежедневно, частью съ товаромъ который естественно идетъ по этому направленію, напр. керосинъ и соль, частью съ такимъ товаромъ, какъ напр. хлѣбъ, который она принуждена искусственно, низкими тарифами, направлять на Москву, Петербургъ и Ревель, въ виду невозможности сдать его на 1-ю группу.

Такимъ образомъ все количество вагоновъ, которое Грязе-Царицынская дорога можетъ сдавать нынѣ на сосѣднія дороги составляетъ отъ 210—240 въ сутки; если же прибавить къ нимъ 10 вагоновъ, нагружаемыхъ приблизительно для промежуточныхъ станцій, то общая нагрузка составитъ отъ 220 до 250 вагоновъ ежедневно. Это количество уменьшено однако протоколомъ № 73, на основаніи котораго, грузовъ, назначе-

ныхъ за Орелъ на дороги 1-й группы, не слѣдуетъ передавать болѣе 90 вагоновъ въ сутки.

Грузить же, особенно въ живое время, Грязе-Царицынская дорога могла бы легко отъ 270 до 300 вагоновъ или среднимъ числомъ 285 вагоновъ ежедневно, если же изъ нихъ вычестъ 10 вагоновъ, разгружаемыхъ на промежуточныхъ станціяхъ, то останется для передачи 275 вагоновъ, а въ сравненіе съ настоящей передачею, среднимъ числомъ 225 вагоновъ въ сутки—болѣе на 50 вагоновъ *).

Орловско-Грязская дорога съ своей стороны сдаетъ на Орловско-Витебскую въ сутки до 160 вагоновъ (на Ефремовскую вѣтвь она почти ничего не сдаетъ).

Съ своей стороны она принимаетъ въ сутки	
въ Грязяхъ до	150 вагоновъ.
„ Верховьѣ „	40 „
	<hr/>
Итого	190 вагоновъ.

Изъ нихъ идетъ на выгрузку въ промежуточныхъ станціяхъ и на 3-ю группу до	60 „
	<hr/>

Въ остаткѣ для передачи въ Орлѣ . 130 вагоновъ.

А такъ какъ общая сумма передачи составляетъ только до 160 вагоновъ, то и остается не болѣе 30 вагоновъ; для своихъ станцій, Ельца, Липецка и др.

Это незначительное количество очевидно не можетъ удовлетворять мѣстной потребности; кромѣ того и пріемъ въ Верховьѣ оказывается недостаточнымъ; въ Ливнахъ Подкоммисіи двукратно было заявляемо, самымъ настоятельнымъ образомъ, ходатайство о возвышеніи числа вагоновъ, назначенныхъ для Ливенскихъ грузовъ до 50, что соотвѣтствовало бы 100 вагонамъ Ливенской узко-колейной дороги.

*) При назначеніи не всего груза за Орелъ, противъ нынѣшней передачи 190 вагоновъ будетъ болѣе на 85 вагоновъ, но Подкоммисія не останавливается на этомъ послѣднемъ расчетѣ, такъ какъ изъ протокола № 73 совершенно не видно, чѣмъ было вызвано это новѣйшее распоряженіе.

И такъ едва-ли будетъ преувеличено предполагать, что отправки съ промежуточныхъ станцій нуждаются еще въ 20 вагонахъ (т. е. всего въ 50)—и если прибавить 10 вагоновъ, испрашиваемыхъ Ливенскими отправителями, то окажется минимум недостатка въ сдачѣ по Орловско-Грязской дорогѣ—30 вагоновъ въ сутки.

Орловско-Витебская, какъ мы видѣли, принимаетъ отъ Орловско-Грязской до 160 вагоновъ, затѣмъ съ 3-й группы отъ Московско-Курской дороги до 75—всего 235 вагоновъ; считая по графику до 10 товарныхъ поѣздовъ въ 26—30 вагоновъ каждый, она могла бы передавать въ сутки отъ 260—300 вагоновъ, за вычетомъ изъ нихъ 235—осталось бы на мѣстную погрузку отъ 25—65 вагоновъ; но, принимая въ соображеніе, что въ дѣйствительности она рѣдко перевозитъ болѣе 260 въ день, за вычетомъ изъ нихъ Орловско-Грязской приѣмки, остается всего 100 вагоновъ на Московско-Курской и промежуточный Орловско-Витебской грузы. Между тѣмъ: а) одинъ Орель проситъ для своей погрузки не менѣе 75 вагоновъ ежедневно; б) съ 3-й группы, какъ оказывается, Орловско-Витебская принимаетъ въ Орлѣ 75 вагоновъ, но этого часто недостаточно. Избытокъ разгружается на Орловской станціи Московско-Курской дороги, перевозится на товарную станцію Орловско-Витебской дороги и здѣсь складывается въ ожиданіи свободныхъ вагоновъ, съ которыми этотъ грузъ могъ бы быть отправленъ далѣе; в) какъ видно изъ сужденій, происходившихъ на съѣздѣ представителей дорогъ 1-й группы, бывшемъ въ декабрѣ прошлаго года въ Петербургѣ, существуетъ далеко неудовлетворенная потребность сдачи бѣльшаго числа груженыхъ вагоновъ въ Смоленскѣ, съ Московско-Брестской на Орловско-Витебскую дорогу.

Въ вопросѣ 16 того же протокола № 73 сказано: „Правленіе Рязско-Вяземской дороги обращаетъ вниманіе на то, что, не смотря на сравнительно болѣе благопріятныя условія дви-

женія грузовъ къ Рижскому, нежели къ Ревельскому порту, съ Ряжско-Вяземской дороги отправлено въ 1878 году хлѣбныхъ грузовъ, масляничныхъ сѣмянъ и пеньки въ Ригу только 315,569 п., тогда какъ въ Ревель ихъ отправлено до 3 милліоновъ пудовъ. Правленіе видитъ причину сего явленія въ томъ, что на участкѣ Смоленскѣ-Витебскѣ примѣняется къ грузамъ, идущимъ съ нѣкоторыхъ станцій Ряжско-Вяземской дороги предѣльный тарифъ. Между тѣмъ, такое неестественное отклоненіе грузовъ не приноситъ пользы и Орловско-Витебской дорогѣ, такъ какъ Ряжско-Вяземскіе грузы не могутъ идти въ Ригу на Орелъ и, направляясь въ Ревель, нарушаютъ интересы какъ самой Орловско-Витебской дороги такъ и другихъ дорогъ, къ Ригѣ и Либавѣ ведущихъ“.

Представитель Орловско-Витебской дороги отозвался, „что при *настоящей своей провозоспособности*, Орловско-Витебская дорога не можетъ загромождать свой Смоленско-Витебскій участокъ грузомъ, проходящимъ по ея дорогѣ на семь только краткомъ протяженіи, къ ущербу провозовъ груза по всей линіи отъ Орла. По сей именно причинѣ Орловско-Витебская дорога не можетъ понизить свой тарифъ на хлѣбъ и сѣмена, идущіе съ Ряжско-Вяземской дороги“.

И такъ, вслѣдствіе недостаточной провозоспособности Орловско-Витебской дороги, до 3.000,000 пуд., составляющіе грузъ отъ 15—20 вагоновъ ежедневно, отклоняются отъ своего естественнаго направленія.

По Орловско-Витебской дорогѣ оказывается такимъ образомъ недостатокъ: въ Орлѣ отъ 20 до 30 вагоновъ въ сутки, для отправки всѣхъ грузовъ 3-й группы, оказывающихся въ избыткѣ противъ представляемаго имъ числа вагоновъ; на мѣстныя отправки какъ Орла, такъ и всѣхъ промежуточныхъ станцій дороги можно положить прибавки по крайней мѣрѣ до 15 вагоновъ, и наконецъ въ Смоленскѣ, какъ выше сказано, отъ 15—20 вагоновъ, *всего по крайней мѣрѣ* $(20 + 15 + 15) = 50$ вагоновъ.

Сводя все вышеизложенное къ одному итогу, недостатковъ торговаго движенія окажется по всей линіи слѣдующій:

по Грязе-Царицынской дорогѣ	около	50	вагоновъ
„ Орловско-Грязской	„	30	„
„ Орловско-Витебской	„	50	„

Всего около 130 вагоновъ

въ сутки, которые могли-бы, въ живое время, погружаться болѣе того, что грузится по всей линіи въ настоящее время.

Динабурго-Витебская и Рижско-Динабургская принимаютъ почти все, что имъ сдается сосѣдними дорогами и потому въ залежь не входятъ; но если бы сосѣднія дороги стали сдавать болѣе, то Динабурго-Витебская дорога была бы поставлена въ затруднительное положеніе.

Фактъ недостаточной провозоспособности желѣзныхъ дорогъ Рижско-Царицынской линіи также ясно выражается въ задержкахъ, которымъ товары подлежатъ при отправкѣ.

Всякій очередной грузъ, т. е. отправляемый съ соблюденіемъ очереди, есть товаръ *задержанный*, — ибо когда товаръ отправляется по мѣрѣ подвозки, то нечего соблюдать и очереди.

По Грязе-Царицынской дорогѣ количество грузовъ, отправленныхъ по очередямъ (преимущественно между 1 Сентября и 1 Мая) было слѣдующее:

въ 1875 году . . .	18	милліоновъ пуд.
„ 1876 „ . . .	17	„ „
„ 1877 „ . . .	21 ³ / ₄	„ „
„ 1878 „ . . .	26 ¹ / ₂	„ „

т. е. постоянно болѣе половины всѣхъ отправокъ малой скорости. Значительность этихъ цифръ можетъ быть отчасти объяснена существующимъ на дорогѣ обычаемъ записывать въ очередныя книги нѣкоторые товары, отправляемые въ сущности не въ очередь. По очереди отправлялись преимущественно хлѣбъ разныхъ сортовъ, рыба, соль и керосинъ, т. е. именно главнѣйшіе грузы этой дороги.

На Орловско-Грязской дорогѣ отправлены, по системѣ очереди, разныхъ грузовъ:

въ 1875 году . . .	5 ³ / ₄	милліоновъ пуд.
„ 1876 „ . . .	6	„ „
„ 1877 „ . . .	8 ¹ / ₂	„ „
„ 1878 „ . . .	до 10	„ „

Не смотря на то, что средства на Орловско-Грязской дорогѣ увеличились въ послѣднее время, приливъ товара очевидно увеличился еще въ сильнѣйшей мѣрѣ, такъ какъ численность пудовъ, отправленныхъ *по очереди*, возрасла столь значительно.

Орловско-Витебская дорога показываетъ очередь только въ 1877 году, съ 7 Сентября по 19 Октября, въ которую отправлено 1¹/₂ милл. и въ 1878 году, съ 25 Февраля по 15 Октября, съ четырьмя перерывами, за какое время отправлено всего въ очередь нѣсколько болѣе 2¹/₂ милл.

Незначительность этой послѣдней цифры нѣсколько сомнительна; въ Сентябрѣ 1879 года Подкоммисія видѣла значительную залежь въ Орлѣ, не смотря на то, что подвозъ былъ не особенно сильный, поэтому какъ-то невѣроятно, чтобы въ 1875—1876 не было совершенно очередныхъ отправокъ, а въ 1877 и 1878 году только 1¹/₂ и 2¹/₂ милл. пуд. Умѣренность этой цифры вызвана вѣроятно тѣмъ недоумѣніемъ, что въ списокѣ, сообщенномъ Подкоммисіи, включены только очередныя отправки по грузамъ, очередь которыхъ длилась болѣе 2 недѣль,—такъ какъ 14-ти дневная складка не считается залежью на основаніи циркуляра Министерства Путей Сообщенія.

Но даже если бы дѣйствительно очередная отправка на Орловско-Витебской дорогѣ и не превышала означенныхъ количествъ, то это доказывало бы только, что остановка движенія товара происходитъ на Орловско-Грязской и Грязе-Царицынской дорогахъ. Орловско-Витебская справляется затѣмъ безъ большой задержки съ тѣмъ грузомъ, который она принимаетъ съ сосѣднихъ дорогъ и съ мѣстныхъ нагрузокъ.

Тоже самое можно сказать и о Витебско-Динабургской дороге; она теперь справляется съ подвозимымъ ей грузомъ, но чуть этотъ подвозъ увеличится и ея провозоспособность окажется недостаточною.

Какъ бы ни были приблизительны и по тому неточны цифры, показывающія очередную отправку на разныхъ дорогахъ Рига-Царицынской линіи, — однако и ихъ вполне достаточно для подтвержденія несомнѣнно недостаточной провозоспособности на желѣзныхъ дорогахъ Динабургъ-Витебскъ, Витебскъ-Орель и Орель-Грязи, тѣмъ болѣе, что, не смотря на нѣкоторое развитіе средствъ дорогъ, несомнѣнно происшедшее въ послѣднее время, очередныя отправки не уменьшались, а увеличивались.

Для усиленія провозоспособности желѣзныхъ дорогъ существуютъ различные способы, которые могутъ быть сгруппированы въ слѣдующемъ порядкѣ, не говоря о необходимости перекладки станціонныхъ путей, которая потребуется во всякомъ случаѣ:

- 1) Усиленіе тяги.
- 2) Устройство полустанцій и разъѣздовъ съ телеграфными постами.
- 3) Укладка 2-го пути.

Усиленіе тяги — средство палліативное. Усиленіе это можетъ быть достигнуто: а) перестройкою существующихъ паровозовъ; но это обходится весьма дорого, требуетъ продолжительнаго времени, и отвлекаетъ мастерскія, на все время перестройки, отъ другихъ необходимыхъ ремонтныхъ работъ, б) замѣною части слабосильныхъ паровозовъ — сильными, т. е. продажею извѣстнаго числа паровозовъ и покупкою взамѣнъ ихъ, новыхъ сильныхъ паровозовъ; этимъ средствомъ цѣль достигалась-бы несомнѣнно легче и скорѣе, еслибы не было затрудненія найти покупателей для слабосильныхъ паровозовъ; наконецъ в) приобрѣтеніемъ въ добавокъ къ существующимъ — новыхъ сильныхъ

паровозовъ, способъ самый простой, но вмѣстѣ съ тѣмъ и самый дорогой.

Не останавливаясь впрочемъ спеціально на одной изъ вышеуказанныхъ трехъ разновидностей способа *усиленія тяги*, нельзя не замѣтить вообще, что этотъ способъ, безъ устройства разъѣздовъ или даже отчасти втораго пути, едва-ли примѣнимъ въ сколько нибудь значительныхъ размѣрахъ. Казалось бы, что стоитъ только усилить силу тяги и можно будетъ передвигать большее число вагоновъ. Но не слѣдуетъ забывать, что степень успѣха такой мѣры существенно зависитъ отъ профили дороги и отъ разстояній между станціями. Рижская дорога напр. при сильныхъ паровогахъ двигаетъ съ каждымъ поѣздомъ отъ 40—60 вагоновъ. Витебско-Динабургская дорога, при слабыхъ паровогахъ, можетъ имѣть въ поѣздѣ не болѣе 30—35 вагоновъ; казалось бы, что достаточно замѣнить слабые паровозы сильными и этимъ самымъ провозоспособность Витебско-Динабургской дороги удвоится, — но на дѣлѣ оказывается совершенно другое: профиль дороги такова, что большіе поѣзда на ней положительно невозможны; доведеніе поѣздовъ до 40—50 вагоновъ повело бы къ постояннымъ разрывамъ поѣздовъ и т. п. несчастіямъ. Этотъ примѣръ лучше всего доказываетъ, что однимъ усиленіемъ тяги цѣль увеличенія провозоспособности линіи не можетъ быть достигнута; такъ что къ этому средству, и то въ довольно скромныхъ размѣрахъ, можно будетъ прибѣгнуть только при другихъ, болѣе существенныхъ переустройствахъ, къ разсмотрѣнію которыхъ потому слѣдуетъ перейти.

Устройство разъѣздовъ съ телеграфными постами и полустанцій, давая поѣздамъ возможность чаще скрещиваться и уменьшая тѣмъ время бесполезной стоянки товарныхъ поѣздовъ въ ожиданіи прохода пассажирскихъ, позволяетъ вслѣдствіе того опредѣлить, по графику распisanія, большее число поѣздовъ и тѣмъ увеличиваетъ провозоспособность дороги. Разъѣзды вполнѣдствіи переименовываються въ полустанціи, хотя на нихъ не бываетъ ни пріема, ни выдачи товаровъ, ни посадки пасса-

жировъ. Устройство такихъ полустанцій примѣняется съ успѣхомъ для увеличенія числа пропускаемыхъ поѣздовъ на многихъ дорогахъ.

Общій недостатокъ этого способа заключается съ другой стороны въ томъ, что онъ требуетъ израсходованія болѣе или менѣе значительныхъ суммъ на такія сооружеія, которыя, при проложеніи впоследствии втораго пути, если того потребуетъ развитіе торговли, становятся совершенно излишними, и потому во многихъ случаяхъ весьма естественно возбуждается вопросъ: не лучше ли, для избѣжанія лишней затраты, обратиться немедленно къ проложенію втораго пути, который въ данный моментъ хотя и обойдется нѣсколько дороже, но, какъ болѣе основательная затрата, собственно оказывается расходомъ болѣе рациональнымъ, ежели только предвидится дальнѣйшее развитіе торговаго движенія въ данной мѣстности известной страны. Кромѣ того слѣдуетъ еще замѣтить, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ, т. е. когда между двумя станціями сплошной уклонъ, — устройство разъѣздовъ становится совершенно неисполнимымъ.

Затѣмъ остается третій способъ: *проложеніе втораго пути по мѣстамъ*, т. е. между нѣкоторыми станціями, или сплошь по всей линіи.

Способъ этотъ, какъ уже выше сказано, принадлежитъ къ самымъ рациональнымъ. Во-первыхъ, онъ является самою разумною и основательною затратою, во-вторыхъ, онъ открываетъ дорогѣ возможность почти безконечной провозоспособности на будущее время, и, наконецъ, въ третьихъ, онъ облегчаетъ значительно, съ самаго момента устройства втораго пути, существующее движеніе и дѣлаетъ его болѣе безопаснымъ.

Укладка втораго пути, вмѣстѣ съ постепеннымъ примѣненіемъ усиленія тяги, поставяетъ дороги на высшую степень провозоспособности, до которой онѣ вообще могутъ достигнуть при данныхъ условіяхъ, зависящихъ отъ постройки дороги, т. е. отъ ея профили и большей или меньшей кривизны пути, которыя исправить трудно, а передѣлать совершенно невозможно.

Но вмѣстѣ съ тѣмъ несомнѣнно, что укладка втораго пути средство самое дорогое. Остановиваясь на значительныхъ и несомнѣнныхъ преимуществахъ укладки втораго пути, Подкоммисія, вслѣдствіе вышеизложеннаго обстоятельства, находитъ, однако, что примѣненіе этого способа можетъ быть допущено въ настоящемъ случаѣ только въ самыхъ крайнихъ размѣрахъ. Поставляя задачу такимъ образомъ — *„достиженіе наибольшихъ успѣховъ при возможно наименьшемъ расходѣ“*, Подкоммисія считаетъ необходимымъ прибѣгнуть къ сочетанію всѣхъ трехъ способовъ, а именно: на тѣхъ участкахъ, которые уже въ настоящее время являются главнѣйшимъ тормазомъ всего движенія, приступить немедленно къ укладкѣ втораго пути; на остальныхъ же участкахъ, на которыхъ усиленію движенія могутъ пока значительно содѣйствовать устройство развѣздовъ и усиленіе тяги, прибѣгнуть къ этимъ послѣднимъ палліативнымъ средствамъ.

Для развитія подробностей вопроса, Подкоммисія считаетъ нужнымъ возвратиться теперь опять къ разсмотрѣнію каждой дороги въ отдѣльности.

Грязе-Царичинская дорога грузитъ въ настоящее время отъ 220—250 вагоновъ ежедневно. Изъ нихъ около 10 выгружается въ Борисоглѣбскѣ и другихъ станціяхъ дороги. Отъ 80—100 или среднимъ числомъ 90 сдаются на Козлово-Воронежско-Ростовскую дорогу. Остальные, отъ 120 до 150, или среднимъ числомъ 135 вагоновъ сдаются на Орловско-Грязскую дорогу.

Выше, при исчисленіи товаропровозной потребности дороги, было указано, что она могла бы грузить въ день до 300 вагоновъ; но эти 300 составили бы максимумъ, который даже во время горячаго движенія не достигался бы ежедневно; по всей вѣроятности, при нестѣсненномъ движеніи погрузка стала бы колебаться въ предѣлахъ 270—300 вагоновъ, такъ что среднимъ числомъ можно принять 285 вагоновъ. Исключая изъ этой цифры 10 вагоновъ, назначенныхъ для разгрузки на промежуточныхъ станціяхъ, и 90 вагоновъ сдаваемыхъ ежедневно

среднимъ числомъ на 2-ую группу, — останется для передачи на Орловско-Грязскую дорогу 185 вагоновъ, что составляетъ противъ нынѣ сдаваемыхъ 135 вагоновъ 50-ю вагонами болѣе.

И такъ Грязе-Царицынской дорогѣ нужно бы было, въ эпохи сильнаго движенія, перевозить ежедневно отъ 270—300 вагоновъ. Техническія условія дороги это позволяютъ; пришлось бы только усилить подвижной составъ, т. е. увеличить наличность его на 4 паровоза и 200 вагоновъ, какъ уже указано въ монографическомъ описаніи дороги. Въ крайнемъ случаѣ, въ виду передѣлки паровозовъ Волго-Донской вѣтви и возможности болѣе ускореннаго исполненія этой работы, можно бы было обойтись даже безъ приобрѣтенія 4 новыхъ паровозовъ.

Такимъ образомъ минимумъ требованія заключается въ 200 новыхъ вагонахъ и необходимаго, вслѣдствіе увеличенія количества подвижнаго состава, увеличенія мастерскихъ.

Это потребовало бы приблизительно слѣдующей затраты:

На приобрѣтеніе 200 вагономъ съ разными запасными частями, считая по 1,250 р. на вагонъ 250,000 руб.

На соотвѣтственное увеличеніе мастерскихъ и оборудованіе ихъ 100,000 „

Итого 350,000 руб.

Орловско-Грязская дорога получала до сихъ поръ отъ Грязе-Царицынской отъ 120—150, или среднимъ числомъ 135 вагоновъ ежедневно и грузила въ Верховьѣ 40 вагоновъ, а на всѣхъ остальныхъ промежуточныхъ станціяхъ до 30, — итого 205 вагоновъ; изъ нихъ до 60 разгружались на промежуточныхъ станціяхъ; затѣмъ оставалось къ сдачѣ въ Орлѣ среднимъ числомъ въ горячее время 145 вагоновъ ежедневно, т. е. отъ 130—160, предѣлы въ которыхъ колебалась дѣйствительная сдача.

Вмѣсто того необходимо будетъ принимать съ Грязе-Царицынской дороги, среднимъ числомъ, вмѣсто 135, 185 вагоновъ ежедневно; кромѣ того Ливенскую приѣмку необходимо довести

до 50 вагоновъ; затѣмъ 30 вагоновъ на всѣ мѣстныя станціи тоже очевидно недостаточны и слѣдуетъ принять прибавку среднимъ числомъ на 20 вагоновъ; такимъ образомъ на мѣстную погрузку Орловско-Грязской дороги слѣдуетъ прибавить 30 вагоновъ; все же *ежедневное* движеніе на Орловско-Грязской дорогѣ увеличится на 80 вагоновъ, а именно: приѣмка съ Грязе-Орловской 185, — мѣстная и Ливенская нагрузки 100 вагоновъ, — *всего 285 вмѣсто 205.*

На такую же цифру увеличится и передача въ Орлѣ, т. е. на 80 вагоновъ; ибо если изъ 285 вагоновъ вычесть 60 вагоновъ, выгруженныхъ на промежуточныхъ станціяхъ, останется 225, между тѣмъ какъ прежняя передача составляла всего среднимъ числомъ 145 или отъ 130 — 160 вагоновъ въ сутки.

Для ежедневной перевозки 285 вагоновъ, или 80 вагоновъ болѣе чѣмъ въ послѣднее время, потребовались бы на Орловско-Грязской дорогѣ уже болѣе серьезныя мѣры, чѣмъ на Грязе-Царицынской.

Въ виду большихъ уклоновъ и крутыхъ кривыхъ на Орловско-Грязской дорогѣ, наибольшій графикъ и наибольшій составъ поѣздовъ (не болѣе 25 вагоновъ среднимъ числомъ), не позволяютъ перевозить ежедневно такого количества вагоновъ въ теченіе опредѣленнаго времени. Поэтому необходимо увеличить какъ число поѣздовъ, такъ и составъ каждаго поѣзда. Увеличеніе графика на два поѣзда въ сутки можетъ послѣдовать, какъ указано въ монографическомъ описаніи Орловско-Грязской дороги, *только послѣ укладки втораго пути на 47 верстахъ*, а именно: а) между станціями Архангельскъ и Туровка, т. е. на томъ 29-тиверстовомъ участкѣ, на которомъ находится 5-тиверстный сплошной спускъ въ 0,0075 и 8-миверстный сплошной подъемъ въ 0,009, и б) между станціями Казаки и Елецъ, на 18 верстахъ, гдѣ также находятся сильныя уклоны, а именно: 4-хъверстный сплошной подъемъ въ 0,0078 и 9-тиверстный сплошной спускъ къ Ельцу въ 0,008.

Устройство развѣздовъ между сказанными станціями оказалось бы чрезвычайно дорого стоящимъ, по своей пользѣ не соответствующимъ значительному расходу, и наконецъ, главное, опаснымъ для движенія при столь сильныхъ уклонахъ.

Укладка же втораго пути на этихъ 47 верстахъ дастъ возможность пропускать достаточное число поѣздовъ, согласно вычисленію, сдѣланному въ монографическомъ описаніи Орловско-Грязской дороги.

Для перевозки 12 поѣздовъ, или среднимъ числомъ 285 вагоновъ, необходимо имѣть въ распоряженіи дороги достаточное количество вагоновъ, по расчету шести-дневнаго оборота ихъ, съ прибавленіемъ опредѣленнаго процента на ремонтъ. Число вагоновъ, нынѣ находящихся на линіи, — по отзыву Управленія дороги и Правленія Общества, — можетъ соответствовать такой усиленной потребности. Подкоммисія, на основаніи расчета, приведеннаго въ монографіи, приходитъ къ тому же результату. Не смотря даже на значительное количество разрушенныхъ и своевременно невозобновленныхъ вагоновъ и вообще очень неудовлетворительный ремонтъ всего подвижнаго состава на Орловско-Грязской дорогѣ, наличное число вагоновъ оказывается достаточнымъ.

Съ увеличеніемъ движенія должна увеличиться и сила тяги. Послѣдняя, по отзыву тѣхъ же лицъ, оказывается недостаточною и Правленіе полагаетъ, что потребовалось бы для проектируемаго движенія пріобрѣтеніе *восьми* новыхъ паровозовъ. Подкоммисія находитъ также, что вышеизложенное движеніе неоспоримо требуетъ увеличенія числа и силы паровозовъ, особенно въ виду плохаго состоянія наличныхъ паровозовъ, но она полагаетъ возможнымъ ограничиться пріобрѣтеніемъ не 8, а только 6 сильныхъ паровозовъ, могущихъ брать отъ 30—35 вагоновъ, что удовлетворило бы вполнѣ ближайшимъ потребностямъ.

Предложенныя средства къ увеличенію провозоспособности Орловско-Грязской дороги потребовали бы приблизительно слѣдующей затраты:

1) Укладка пути на 47 верстахъ; земляное полотно, устои и быки мостовъ уже устроены на два пути, такъ что расходъ на всю работу ограничится приобрѣтеніемъ матеріаловъ для верхняго строенія, рельсовъ, шпаль, баласта и т. д. и самимъ устройствомъ пути; кромѣ того нужно прибавить $\frac{1}{6}$ часть длины на развитіе и перекладку станціонныхъ путей, или 8 верстъ. Оставляя расчетъ детальныхъ предметовъ, какъ-то стрѣлокъ, путевыхъ принадлежностей и т. д. совершенно въ сторонѣ, потому что безъ особыхъ детальныхъ изысканій нѣтъ возможности произвести его сколько-нибудь точно, и возвышая взаимно того нѣсколько единичную стоимость версты, Подкомисія принимаетъ версту укладки съ стальными рельсами приблизительно въ 12,000 р. с., считая при этомъ среднюю цѣну стальныхъ рельсовъ по 2 р. 25 к. съ пуда, что за $47 + 8 = 55$ верстъ составитъ 660,000 р. с.

2) Приобрѣтеніе 6 паровозовъ, по 25,000 руб. каждый, — обойдется всего 150,000 руб. сер. Но для новыхъ паровозовъ нужны и новыя помѣщенія — депо и, по крайней мѣрѣ, одно новое стойло въ мастерскихъ на случай починки и нѣкоторое усиленіе ихъ оборудованія; наконецъ для паровозной прислуги необходимо будетъ устроить тоже новыя помѣщенія. На всѣ эти потребности Подкомисія находитъ необходимымъ назначить:

на 6 паровозовъ съ запас-		
ными частями	150,000 р. с.	} считая примѣрно 2,000 р. на па- ровозъ.
на новое депо	12,000 „	
на увеличеніе мастерскихъ съ		
оборудованіемъ	58,000 „	} считая 4 дома по 5,000 руб.
на жилья помѣщенія	20,000 „	
<hr/>		
Итого 240,000 р. с.,		

а всего предполагаемаго расхода по Орловско-Грязской до-
рогѣ 900,000 руб.

69663

Орловско-Витебская дорога. По Орловско-Витебской дорогѣ отправлялись осенью 1879 года ежедневно съ обоихъ концовъ дороги: 2 пассажирскіе поѣзда, 1 воинскій, отъ 9 до 10 сквозныхъ товарныхъ изъ Орла и отъ 1 до 2 товарныхъ изъ Смоленска къ Витебску. Этими поѣздами передвигалось ежедневно, по главному направленію на сѣверъ, около 245 груженыхъ вагоновъ, изъ коихъ 145 съ Орловско-Грязской дороги, около 60 съ Московско-Курской, а остальные съ мѣстнымъ грузомъ изъ Орла, Смоленска и другихъ промежуточныхъ станцій. При такомъ движеніи, не смотря на постоянное стараніе Управленія дороги удовлетворять всѣмъ требованіямъ мѣстныхъ отправителей, были случаи, что на станціи Орелъ-Витебскій набиралось даже до 600 груженыхъ вагоновъ (въ 1878 году), предназначенныхъ къ дальнѣйшей отправкѣ по Орловско-Витебской дорогѣ, которые не могли быть отправлены по неимѣнію мѣста въ поѣздахъ.

Стараніе Управленія вложить 11-й сквозной поѣздъ изъ Орла до Витебска не увѣнчалось успѣхомъ, потому что неизбежныя опаздыванія поѣздовъ на перегонахъ съ крутыми подъемами являлись препятствіемъ къ точному исполненію графика, даже при 10 сквозныхъ товарныхъ поѣздахъ.

Между тѣмъ, для удовлетворенія транзитной торговли, необходимо еще усилить передачу въ Орлѣ, съ 145 до 225 вагоновъ для Орловско-Грязской дороги и съ 60 до 80 вагоновъ ежедневно для Московско-Курской, такъ чтобы пріемъ вагоновъ съ обѣихъ дорогъ вмѣстѣ могъ, въ горячее время, напр. осенью, доходить до 305 вагоновъ ежедневно. Кромѣ того, необходимо удовлетворить еще требованіямъ мѣстныхъ отправителей въ Орлѣ и на другихъ промежуточныхъ станціяхъ предоставленіемъ, для мѣстной нагрузки, по крайней мѣрѣ 55 вагоновъ. Наконецъ надо еще замѣтить, что Орловско-Витебская дорога отстраняетъ нынѣ отъ своей линіи, высокимъ тарифомъ, значительное количество грузовъ, идущихъ со станцій Ряжско-Вяземской дороги,

которые, при болѣе умѣренномъ тарифѣ, направлялись бы чрезъ Смоленскъ и Витебскъ къ Либавскому и Рижскому портамъ. Имѣя при настоящей своей провозоспособности достаточно грузовъ, Орловско-Витебская дорога находитъ очевидно выгоднѣе возить такой грузъ, который проходитъ все ея протяженіе, т. е. 488 верстъ, чѣмъ возить грузъ, проходящій по ней всего только на 128-ми верстномъ участкѣ. При усиленіи же провозоспособности Орловско-Витебской дороги, Управленіе ея несомнѣнно найдетъ умѣстнымъ, понизить свой тарифъ отъ Смоленска на Витебскъ и этимъ привлечетъ нѣсколько милліоновъ пудовъ груза, обременяющихъ нынѣ Николаевскую дорогу, безъ того уже загроможденную грузомъ; но вмѣстѣ съ тѣмъ оказалось бы необходимымъ увеличить число вагоновъ, обмѣниваемыхъ ежедневно въ Смоленскѣ, по крайней мѣрѣ на 15, — такъ что *ежедневная общая потребность дороги дошла бы до 375 вагоновъ*, какъ уже выше сказано. Передвиженіе такого числа вагоновъ по существующему графику невозможно. Для этого потребовалось бы 13 сквозныхъ товарныхъ поѣздовъ и отъ 1 до 2 мѣстныхъ поѣздовъ, не считая пассажирскихъ, а такое движеніе немислимо на дорогѣ, на которой неоднократно встрѣчаются 14-ти и 16-тиверстные перегоны между станціями, съ крутыми подъемами, на проходъ которыхъ товарные поѣзда употребляютъ отъ 42 до 48 минутъ.

Простѣйшимъ способомъ къ достиженію наибольшей провозоспособности Орловско-Витебской дороги была бы сплошная укладка втораго пути по всей длинѣ дороги, съ соотвѣтствующимъ расширеніемъ станцій и т. д. Такая укладка втораго пути, не считая необходимаго при томъ увеличенія подвижнаго состава, обошлась бы около 11 милліоновъ. Подкоммисія полагаетъ однако, что увеличеніе провозоспособности Орловско-Витебской дороги до той степени, чтобы она могла удовлетворить по крайней мѣрѣ настоящимъ потребностямъ торговаго движенія, можетъ быть достигнуто съ затратою гораздо меньшей суммы, т. е. безъ укладки сплошнаго втораго пути. По

мнѣнію Подкоммисіи въ ближайшемъ будущемъ было бы достаточно ограничиться слѣдующими двумя мѣропріятіями:

а) Укладкою втораго пути лишь на 128 верстахъ, между Витебскомъ и Смоленскомъ *).

б) Устройствомъ, въ видахъ облегченія скрещенія поѣздовъ, разѣздовъ съ телеграфными постами на восьми мѣстахъ дороги, на которыхъ, въ главномъ направленіи грузовъ, находятся наибольшіе подъемы, при перегонахъ длиною до $16\frac{3}{4}$ верствъ, а именно между станціями:

Орель и Саханская . . .	$14\frac{1}{2}$	верствъ.
Саханская и Нарышкино .	14	”
Нарышкино и Шахово . .	$15\frac{1}{2}$	”
Шахово и Хотынецъ . . .	15	”
Бѣжицкая и Городецъ . .	15	”
Ржаница и Жуковка . . .	$16\frac{1}{2}$	”
Рославль и Крапивинская .	$16\frac{3}{4}$	”
Васьково и Починокъ . .	16	”

Съ устройствомъ втораго пути между Витебскомъ и Смоленскомъ, Орловско-Витебская дорога получила-бы возможность принимать безпрепятственно всѣ грузы, прибывающіе на нее съ Рязско-Вяземской и Московско-Брестской дорогъ, для доставки этихъ грузовъ къ ихъ естественнымъ портамъ—Либавѣ и Ригѣ. Устройство же разѣздовъ какъ между Орломъ и станціею „Хотынецъ“, такъ и въ другихъ указанныхъ четырехъ мѣстахъ, дало бы возможность опредѣлить по графику 13 и въ крайнемъ случаѣ до 14 сквозныхъ товарныхъ поѣздовъ для перевозки всѣхъ транзитныхъ грузовъ какъ съ дорогъ лежащихъ за Орломъ, такъ и съ промежуточныхъ станцій Орловско-Витебской дороги. Такимъ образомъ, по мнѣнію Подкоммисіи, могло бы быть удовлетворено вполнѣ всѣмъ нуждамъ и требованіямъ торговли этого района лѣтъ на десять.

*) Предоставляя будущему: укладку втораго пути отъ Орла до Хотынца, а затѣмъ и на остальной дорогѣ.

Затраты на вышеуказанныя необходимыя сооружеія могутъ быть опредѣлены слѣдующими приблизительными цифрами:

*На укладку втораго пути между Витебскомъ и Смоленскомъ, т. е. 128 верстъ главнаго пути и 12 верстъ запаснаго пути, вмѣстѣ съ необходимою перекладкою и расширеніемъ станціонныхъ путей, — считая и расходы на отчужденіе земли, на земляныя работы, на уширеніе мостовыхъ сооружеій *)*, на установку вторыхъ фермъ, на прибавленіе жилыхъ помѣщеній, товарныхъ платформъ, на усиленіе водоснабженій и мастерскихъ для ремонта подвижнаго состава и на разныя путевыя принадлежности, *всего 2.400,000 рублей.* По расцѣночной вѣдомости Управляющаго дорогой, укладка втораго пути на участкѣ Витебскъ-Смоленскъ обошлась бы въ 2.933,948 руб., но въ виду того, что въ нее включено нѣсколько работъ, не относящихся прямо къ укладкѣ 2-го пути, а касающихся болѣе общаго возобновленія по дорогѣ, которыя должны быть покрыты изъ эксплуатационныхъ суммъ, — а также и въ виду того, что нѣкоторыя цѣны, напр. цѣна куб. сажени баласта, приняты довольно высоко, — Подкоммисія считаетъ вышеприведенную сумму 2.400,000 руб. вполне достаточною.

На устройство 8 разъѣздовъ, считая каждый въ 1 версту, съ домами, стрѣлками, сигналами и т. д., можно положить круглымъ счетомъ 120,000 руб. Это нѣсколько дороже чѣмъ на Орловско-Грязской дорогѣ, потому что на Орловско-Витебской земляныя работы и чугунныя трубы сдѣланы только въ одинъ путь, земля не отчуждена и т. д.

Остается еще опредѣлить нужно-ли прибавить и какое количество паровозовъ и вагоновъ на линіи для ежедневнаго пропуска по графику среднимъ числомъ 375 вагоновъ. Само собою разумѣется, что подобный расчетъ не можетъ не быть приблизительнымъ и измѣнчивымъ, потому что успешное пользованіе

*) Устои и быки большихъ мостовъ уже устроены въ два пути.

подвижнымъ составомъ всегда зависитъ отъ тысячи подробностей въ хозяйственныхъ распоряженіяхъ, которыя опредѣлить съ точностію почти невозможно.

Въ отвѣтъ своемъ на 1-й вопросъ V-го отдѣла, Управленіе показываетъ, что для отправленія 11 сквозныхъ поѣздовъ, проходящихъ 488 верстъ, и 2 мѣстныхъ, проходящихъ 128 верстъ, паровозамъ нужно пробѣжать ежедневно: $22 \times 488 + 4 \times 128 = 11,248$ поѣздоверствъ; считая суточный пробѣгъ товарнаго паровоза 150 верствъ, нужно ежедневно, для совершенія работы $\frac{11248}{150} = 75$ паровозовъ, что Подкоммисія признаетъ вполне правильнымъ. На основаніи того же разчета для 13 сквозныхъ поѣздовъ, по 488 верствъ, и 2 мѣстныхъ, по 128 верствъ, паровозамъ нужно пробѣжать ежедневно: $26 \times 488 + 4 \times 128 = 13,200$ поѣздоверствъ; при суточномъ пробѣгѣ товарнаго паровоза въ 150 верствъ, необходимо потому

$$\frac{13,200}{150} = 88 \text{ паровозовъ}$$

для совершенія этой работы.

Прибавляя къ нимъ по указаніямъ же Управленія, 20 процентовъ на маневры и резервы, т. е. до 18 паровозовъ, и 12% всей суммы 106, т. е. 13 паровозовъ, круглымъ числомъ, на ремонтъ, всего окажется необходимымъ

$88 + 18 + 13$, т. е. 119 паровозовъ для предполагаемаго движенія.

За отчисленіемъ существующихъ нынѣ на линіи 105 товарныхъ паровозовъ, оказывается необходимымъ приобрѣсти 14 новыхъ паровозовъ.

Въ особой запискѣ, приложенной къ матеріаламъ, Управленіе доказываетъ необходимость приобрѣтенія 48 новыхъ паровозовъ, но Подкоммисія, на основаніи вышеприведеннаго разчета, не считаетъ возможнымъ согласиться съ этимъ взглядомъ.

Съ приобрѣтеніемъ 14 новыхъ паровозовъ тѣсно связаны: необходимое устройство помѣщенія по крайней мѣрѣ на 10 паровозовъ, усиленіе мастерскихъ и заготовка опредѣленнаго

числа запасныхъ частей, примѣрно на 8⁰/₀ стоимости самихъ паровозовъ, и, наконецъ, увеличеніе жилыхъ помѣщеній для паровозной прислуги.

Усиленіе мастерскихъ и устройство дополнительныхъ паровозныхъ сараевъ и депо уже приняты въ соображеніе при расцѣнкѣ укладки втораго пути, за тѣмъ расходъ на остальные потребности можетъ быть опредѣленъ приблизительно въ слѣдующемъ размѣрѣ:

1) На приобрѣтеніе 14 новыхъ паровозовъ съ запасными частями, по 25,000 р. . . . 350,000 р.

2) На увеличеніе жилыхъ помѣщеній для паровозной прислуги на 14 паровозовъ . . . 50,000 р.

Итого . . . 400,000 р.

Относительно необходимаго числа вагоновъ можно сказать слѣдующее:

Въ отвѣтъ своемъ на 1-й вопросъ V-го отдѣла Управленія говоритъ, что наличнаго числа вагоновъ достаточно для отправки 15 поѣздовъ по 30 вагоновъ лѣтомъ или 18 поѣздовъ по 26 вагоновъ зимою, съ причисленіемъ 11⁰/₀ всего количества на ремонтъ, принимая на полный оборотъ между Витебскомъ и Орломъ 6 сутокъ и между Витебскомъ и Смоленскомъ 4 сутокъ. Только отдѣленіе 120 вагоновъ и платформъ на удовлетвореніе потребностей службы ремонта пути и зданій могло бы временно ослаблять возможность отправки такого количества вагоновъ.

Это количество, т. е. отъ 450 до 468 вагоновъ, превышаетъ наибольшее движеніе вагоновъ, которое Подкоммисія приняла въ основаніе своего расчета, т. е. среднимъ числомъ 375, что предполагаетъ колебанія въ границахъ отъ 350 до 400 вагоновъ, во время самаго сильнаго движенія. Разница между этимъ числомъ вагоновъ и вышеприведеннымъ расчетомъ Управленія должна быть, по мнѣнію Подкоммисіи, достаточно для полного обезпеченія службы ремонта. Усиленія наличнаго числа вагоновъ Подкоммисія потому не можетъ не считать излишнимъ.

Такимъ образомъ весь расходъ по Орловско-Витебской дорогѣ сводится къ слѣдующему окончательному итогу:

1) Второй путь на 128 верстъ	2.400,000 р.
2) Восемь разъѣздовъ	120,000 „
3) 14 паровозовъ съ принадлежностями	400,000 „

Всего . 2.920,000 р.

Динабургско-Витебская дорога. По графику Динабургско-Витебской дороги нынѣ могутъ быть отправлены съ каждаго конца дороги 2 пассажирскихъ и 12 товарныхъ поѣздовъ. Но число послѣднихъ перѣдко уменьшается до 10, какъ вслѣдствіе отправленія воинскаго поѣзда, по требованію Военнаго Министерства, такъ и вслѣдствіе необходимости отправлять, въ извѣстное время года, рабочіе и балластные поѣзда.

Кромѣ того нельзя не принять въ соображеніе, что ежедневное занятіе полного графика правильными поѣздами и неимѣніе никакой возможности вложить экстренный поѣздъ, безъ ущерба для правильнаго движенія остальныхъ, представляло-бы значительное неудобство. Управление дороги не могло не сознаться, что полное движеніе по графику могло имѣть мѣсто только непродолжительными урывками. Еслибы потребовалось поддерживать такое усиленное движеніе болѣе продолжительное время, то, по отзыву Управленія (см. отвѣтъ на 1-й вопросъ отдѣла V-го), потребовалось бы добавить 9 сильныхъ 8-колесныхъ паровозовъ, къ существующимъ 51 товарному паровозу. Съ этимъ расчетомъ нельзя не согласиться по слѣдующимъ соображеніямъ: 1) 20 пассажирскихъ паровозовъ Динабургско-Витебской дороги вполнѣ заняты передвиженіемъ пассажирскихъ поѣздовъ; 2) 20 старыхъ товаропассажирскихъ паровозовъ, серіи А, слабосильные и съ коленчатыми осями, употребляются въ обыкновенное время лишь для маневровъ и резерва; только въ самыхъ крайнихъ случаяхъ ихъ берутъ въ поѣзда, и 3) изъ 91 существующихъ на дорогѣ паровозовъ для товарныхъ поѣздовъ остается такимъ образомъ только 51;

между тѣмъ для 12 поѣздовъ, считая по 5 паровозовъ на оборотъ каждаго поѣзда—требуется 60 паровозовъ. Такимъ образомъ дѣйствительно недостаетъ 9-ти товарныхъ паровозовъ.

Подкоммисія полагаетъ однако, что и послѣ пріобрѣтенія 9 сильныхъ паровозовъ дорога не будетъ въ состояніи удовлетворять потребностямъ торговли. Выше было указано, что независимо отъ силы тяги, необходимость вложенія въ графикъ воинскихъ и балластныхъ поѣздовъ нерѣдко уменьшаетъ дѣйствительное число товарныхъ поѣздовъ до 10, а потому за основаніе разчета можно принять только это послѣднее число. Десять поѣздовъ, по 28 вагоновъ зимою и 35 лѣтомъ, могутъ передвинуть ежедневно отъ 280 до 350 вагоновъ, необходимое же число вагоновъ въ день, для удовлетворенія только самой насущной потребности, опредѣлено Подкоммисіей, на основаніи вышеприведенныхъ разчетовъ, въ 375 вагоновъ среднимъ числомъ или отъ 350 до 400 вагоновъ.

Вотъ почему Подкоммисія считаетъ положительно необходимымъ принятіе мѣръ для увеличенія самаго графика, т. е. числа пропускаемыхъ поѣздовъ, такъ какъ на дѣйствительное увеличеніе числа передвигаемыхъ вагоновъ однимъ увеличеніемъ состава поѣздовъ, при посредствѣ усиленія тяги, едва ли возможно разсчитывать, ибо при полномъ занятіи графика, малѣйшее опозданіе любаго поѣзда послужило бы препятствіемъ правильному движенію всѣхъ остальныхъ поѣздовъ и вызвало бы задержку въ движеніи на нѣсколько дней.

И такъ единственно существенное и раціональное средство можетъ заключаться только въ увеличеніи числа поѣздовъ. Этого можно достигнуть съ наибольшою безопасностію укладкою сплошнаго втораго пути по всей дорогѣ. Стоимость такой укладки опредѣлена Управляющимъ дорогою въ запискѣ, приложенной къ матеріаламъ, въ 7.806,142 руб. металлическихъ. Подкоммисія считаетъ, однако, эту цифру слишкомъ высокою, поверстная стоимость обходилась бы по этому до 32,000 руб. металлическихъ,—цѣна, за которую можно выстроить новую дорогу.

Принимая, однако, въ соображеніе, что Динабургско-Витебская дорога не имѣетъ ни двойнаго полотна, ни двойныхъ мостовыхъ сооруженій, ни достаточной ширины отчужденной земли — стоимость перестройки дороги нельзя принять ниже 27,000 р. кредитныхъ, что дало бы на 244 версты, или съ прибавкою $\frac{1}{10}$ части на развѣзды и перекладку станціонныхъ путей, — считая всего 268 верствъ, — 7.236,000 руб. кред. *)

Расходъ значительный, но и результатъ оказался бы вполне удовлетворительнымъ. Послѣ укладки втораго пути Динабургско-Витебская дорога получила бы возможность принимать безъ всякой задержки и остановки все количество грузовъ, которые Орловско-Витебская дорога могла бы предъявлять ей даже въ самое горячее время. Подкоммисія считаетъ потому необходимымъ предложить въ настоящемъ случаѣ сплошную укладку втораго пути.

Если же, въ видахъ государственной экономіи, оказалось бы затруднительнымъ открытіе одному обществу столь значительнаго кредита, то можно бы предложить еще слѣдующее средство, которое обойдется гораздо дешевле, но за то далеко и не дастъ тѣхъ же удовлетворительныхъ результатовъ.

Вмѣсто сплошной укладки втораго пути по всей линіи, — можно бы ограничиться на первое время укладкою такового только на 90 верстахъ, для сокращенія наибольшей длины перегоновъ между станціями, имѣющими до 14 верствъ разстоянія **). Это дало бы тоже возможность, хотя и съ меньшею

*) Значительную разницу между оцѣнкою Управленія дороги и оцѣнкою Подкоммисіи можно будетъ объяснить тѣмъ обычнымъ обстоятельствомъ, что Правленіе желѣзныхъ дорогъ привыкло пользоваться открываемыми имъ Правительствомъ кредитами, для пополненія за счетъ послѣдняго такихъ недостатковъ дороги, которые уже давно должны бы были быть исправлены изъ эксплуатаціонныхъ суммъ. Такимъ образомъ въ разцѣнку 2-го пути вносятся обыкновенно расходы на такія перестройки и прикупки, которыя совершенно не относятся къ укладкѣ 2-го пути, а относятся или просто до ремонта или до необходимыхъ сооруженій вслѣдствіе естественнаго развитія движенія; всѣ подобные расходы въ расчетъ Подкоммисіи не вошли.

***) Между ст. Динабургъ и Іозефово—16, Свольна и Борковичи -- 16, Баравуха и Оболь—47 и Княжица и Витебскъ—14 верствъ.

безопасности, увеличить графикъ на 2 или 3 поѣзда, что оказалось бы достаточнымъ для безпрепятственнаго передвиженія 350—400 вагоновъ; но это составило бы уже крайнюю границу провозоспособности дороги.

Укладка втораго пути отдѣльными участками на 90 верстахъ обойдется нѣсколько дороже съ версты, чѣмъ при сплошной укладкѣ во всю длину. Нѣкоторыя работы, зависящія отъ числа поѣздовъ, какъ напримѣръ усиленіе мастерскихъ, водоснабженій, расширеніе жилыхъ помѣщеній, — придется исполнить въ томъ же размѣрѣ, какъ при сплошной, такъ и при 90 верстной укладкѣ, а между тѣмъ въ послѣднемъ случаѣ стоимость ихъ разложится на гораздо меньшее число верстъ. Вслѣдствіе того при 90 верстной укладкѣ нельзя считать стоимость версты ниже 30,000 руб. кред., — особенно если принять въ соображеніе, что именно на этихъ 90 верстахъ придется пристроить нѣсколько мостовъ; 90 верстъ съ прибавкою $\frac{1}{10}$ или 9 верстъ развѣздныхъ и станціонныхъ путей составить, по этой цѣнѣ, 2.970,000 руб. кред.

Какъ при первомъ, такъ и при второмъ предположеніи придется еще прибавить къ вычисленной суммѣ стоимость 9 паровозовъ, которые должны быть во всякомъ случаѣ прикуплены; считая паровозъ со всѣми запасными частями въ 25,000 руб. каждый, — это составитъ 225,000 руб.

Такимъ образомъ на увеличеніе провозоспособности Динабургско-Витебской дороги пришлось бы затратить:

а) при проложеніи сплошнаго втораго пути:

на укладку 2-го пути	7.236,000 руб. кред.
на приобрѣтеніе 9 паровозовъ	225,000 „ „
всего	7.461,000 руб. кред.

б) при укладкѣ 2-го пути на 90 верстахъ:

на укладку пути	2.970,000 руб. кред.
на приобрѣтеніе 9 паровозовъ	225,000 „ „
всего	3.195,000 руб. кред.

Въ вагонахъ на Динабургско-Витебской дорогѣ недостатка не представляется.

Устройства развѣздовъ съ телеграфными постами на означенной дорогѣ не предполагается, ибо при данныхъ мѣстныхъ условіяхъ оно было бы совершенно нерациональнымъ. Въ виду весьма сильныхъ уклоновъ на длинныхъ перегонахъ Динабургско-Витебской дороги устройство развѣздовъ потребовало бы громадныхъ затратъ на земляныя работы, которыя, при послѣдующемъ неминуемомъ на этой дорогѣ проложеніи втораго пути, оказались бы совершенно излишними.

Рижско-Динабургская желѣзная дорога. На Рига-Динабургской желѣзной дорогѣ уложено два пути; профиль дороги удобная; кривыя съ небольшими радіусами; въ водѣ недостатка не представляется.

Благодаря такимъ благопріятнымъ обстоятельствамъ, Рига-Динабургская дорога находилась до сихъ поръ, по своимъ техническимъ условіямъ, въ состояніи перевозить безъ остановки всѣ грузы, которые ей предъявлялись сосѣдними дорогами въ Динабургѣ. Сосѣднія дороги, Варшавская и Динабургско-Витебская передаютъ ей ежедневно весьма разнообразное число вагоновъ, которое доходитъ иногда до 300 вагоновъ въ сутки. Все это количество, съ прибавкою къ нимъ еще около 50 вагоновъ внутренней нагрузки, Рига-Динабургская дорога всегда передвигала безъ всякой задержки. Она была бы даже въ состояніи перевозить съ тою же легкостію еще большее число вагоновъ, если бы то позволялъ ея наличный подвижной составъ; иногда она перевозила даже до 400 вагоновъ, но при такомъ усиленномъ движеніи ей приходилось дѣлать вагонные долги у Динабургско-Витебской дороги, такъ какъ она не была въ состояніи возвращать послѣдней порожный подвижной составъ въ срокъ, необходимый для правильнаго и своевременнаго обмѣна.

Управляющій дорогою приписываетъ недостатокъ вагоновъ, при относительно значительномъ ихъ числѣ, тому обстоятель-

ству, что выгрузка въ Ригѣ сопряжена съ слѣдующими затрудненіями: во-первыхъ, выгрузка происходитъ, большею частію, не на Рижской станціи, а въ Мюлграбенѣ или Больдераа, т. е. 17-ю или 11-ю верстами далѣе; причемъ приходится разбивать и пересоставлять прибывшіе поѣзда до отправленія ихъ по назначенію; эта послѣдняя операція, равно какъ и маневры поѣздовъ въ самомъ Мюлграбенѣ и Больдераа, требуютъ всегда много времени, и во-вторыхъ, маневры на станціи „Рига“, вслѣдствіе неудобнаго расположенія послѣдней, весьма усложняются.

Вагонные долги Рига-Динабургской дороги отзываются очень неблагопріятно не только на сосѣднюю Динабурго-Витебскую, но и на Орловско-Витебскую дорогу и посему настоятельно требуютъ отмѣны. Затѣмъ ближайшимъ средствомъ для достиженія желаемой цѣли остается увеличеніе вагоннаго парка на Рижско-Динабургской дорогѣ. Подкоммисія полагаетъ, что прикупкою 200 вагоновъ Рига-Динабургская дорога могла бы быть поставлена въ возможность перевозить и выгружать до 400 вагоновъ, не входя въ долги съ сосѣдними дорогами. О соотвѣтствующемъ улучшеніи Рижской станціи будетъ сказано на концѣ.

Относительно паровозовъ слѣдуетъ упомянуть, что о заказѣ шести новыхъ товарныхъ паровозовъ уже шла рѣчь въ 1879 году; кажется этотъ заказъ состоялся и паровозы придутъ на линію въ настоящемъ 1880 году. Послѣ прибавки этихъ паровозовъ управленіе дорогою будетъ въ состояніи вполне удовлетворять всѣмъ требованіямъ увеличивающагося движенія.

Расходы на приобрѣтеніе 200 вагоновъ, считая по 1,250 р. за вагонъ, составляетъ всего 250,000 руб. кред.

Подкоммисія считаетъ, однако, нужнымъ оговорить, что этимъ расходомъ будетъ удовлетворено только самой насущной потребности. Болѣе существенное разрѣшеніе мѣстнаго вопроса заключалось бы въ постройкѣ предполагаемой новой центральной станціи въ Ригѣ, могущей служить для всѣхъ дорогъ, или особой ранжировочной станціи. Подкоммисія, однако, не беретъ

на себя разрѣшеніе этого вопроса и опредѣленіе даже приблизительно его стоимости, такъ какъ онъ находится въ тѣсной связи съ разрѣшеніемъ вопроса о продолженіи Рига-Тукумской дороги до Виндавы.

Такимъ образомъ общая сумма предлагаемыхъ расходовъ по увеличенію пропускной силы желѣзныхъ дорогъ Рижско-Царицынской линіи составитъ:

а) при проложеніи сплошнаго втораго пути по Динабургско-Витебской дорогѣ:

1. По Грязе-Царицынской дор. . .	350,000 р. кр.
2. „ Орловско-Грязской „ . .	900,000 „ „
3. „ Орловско-Витебской „ . .	2.920,000 „ „
4. „ Динабургско-Витебской „ . .	7.461,000 „ „
5. „ Рижско-Динабургской „ . .	250,000 „ „

Итого . . . 11.881,000 р. кр.

б) при проложеніи втораго пути на Динабургско-Витебской на 90 верстахъ:

на первыхъ трехъ и послѣдней какъ выше сказано	4.420,000 р. кр.
по Динабургско-Витебской дор. . . .	3.195,000 „ „

Итого . . . 7.615,000 р. кр.

Во всѣхъ своихъ расчетахъ, относящихся до предлагаемыхъ мѣропріятій, имѣющихъ цѣлю доведеніе провозоспособности Рижско-Царицынской линіи до того, по крайней мѣрѣ, уровня, что бы она могла соответствовать *настоящимъ* мѣстнымъ потребностямъ, Подкоммисія должна была ограничиться довольно общими указаніями и формулировать свои выводы въ приблизительныхъ валовыхъ цифрахъ, могущихъ имѣть только сравнительное значеніе. При тѣхъ условіяхъ, въ которыя Под-

коммисія была поставлена и при томъ непродолжительномъ періодѣ времени, который ей былъ предоставленъ, Подкоммисія не могла помышлять о технической точности подробностей, которыя не могли составлять и ея задачи. Цифры ея суть цифры приблизительныя. Вотъ почему, — еслибы предположенія Подкоммисіи удостоились принятія, — то, до приведенія ихъ въ исполненіе, потребовалось бы предварительное составленіе какъ техническихъ детальныхъ проектовъ, такъ и подробной сметы предполагаемыхъ сооруженій.

Кромѣ того Подкоммисія считаетъ нужнымъ пояснить еще, что при всѣхъ своихъ предположеніяхъ и приблизительныхъ исчисленіяхъ она принимала въ соображеніе какъ существующіе на дорогахъ порядки передачи вагоновъ, такъ и обычный на большинствѣ дорогъ ремонтъ подвижнаго состава.

Несомнѣнно что то и другое находится на большей части дорогъ въ весьма неудовлетворительномъ положеніи. О характерѣ ремонта на различныхъ дорогахъ Подкоммисія говорила въ своихъ монографическихъ описаніяхъ дорогъ — о недостаткахъ нынѣ существующаго порядка передачи вагоновъ, въ связи съ вопросомъ объ *общемъ вагонномъ паркѣ*, Подкоммисія имѣетъ намѣреніе представить спеціальныи докладъ.

Но какъ ни необходимы улучшенія въ томъ и другомъ отношеніи — эти улучшенія могутъ быть только результатомъ послѣдовательнаго развитія желѣзнодорожнаго дѣла; ожидать отъ какихъ либо мѣропріятій внезапнаго и существеннаго успѣха и основывать на немъ предположенія о ближайшихъ потребностяхъ усиленія провозоспособности дорогъ — было бы по меньшей мѣрѣ неосторожно. Для достиженія существенныхъ результатовъ по вопросамъ о передачѣ вагоновъ и о ремонтѣ, необходимо измѣнить не только нѣкоторые существующіе порядки, но и самыя привычки людей, завѣдующихъ этими частями на желѣзныхъ дорогахъ, — а это становится отчасти дѣломъ воспитанія и займетъ болѣе или менѣе времени.

Притомъ улучшеніе ремонта и способъ пользованія подвиж-

нымъ составомъ могло бы имѣть существенное вліяніе на предположенія Подкоммиссіи только по отношенію къ паровозамъ.

Улучшеніе системы передачи вагоновъ и ремонта ихъ принесетъ несомнѣнно и на Рижско-Царицынской линіи значительную пользу во многихъ отношеніяхъ, но на предположенія Подкоммиссіи относительно предстоящихъ мѣропріятій и связанныхъ съ ними затратъ оно большаго значенія имѣть не можетъ, — потому что, кромѣ незначительной прибавки *) вагоновъ на двухъ оконечныхъ дорогахъ, Подкоммиссія совсѣмъ не предлагаетъ увеличенія числа вагоновъ на линіи.

Усовершенствованіе же, какъ ремонта паровозовъ, такъ и способа пользованія ими, могло бы несомнѣнно имѣть вліяніе на уменьшеніе того числа новыхъ паровозовъ, пріобрѣтеніе которыхъ предлагаетъ Подкоммиссія. Чѣмъ своевременнѣе ремонтируется паровозъ, тѣмъ долѣе онъ служитъ, и тѣмъ меньшимъ числомъ паровозовъ можно обойтись на линіи, — точно также не можетъ оставаться безъ вліянія на необходимое число паровозовъ, — то, сколько дорога употребляетъ паровозовъ для маневровъ. Тамъ, гдѣ мы употребляемъ отъ 6 до 10 паровозовъ, за границею употребляютъ ихъ для маневровъ отъ 2 до 4. Можно надѣяться, что и мы придемъ современемъ къ такимъ же результатамъ, но ко всему этому нашъ желѣзнодорожный персоналъ долженъ быть пріученъ, а на все это надо время.

Существуетъ только одна сторона дѣла, по отношенію къ которой соотвѣтствующія мѣропріятія могутъ доставить немедленный успѣхъ въ способѣ пользованія какъ паровозами, такъ и вагонами, это улучшеніе расположенія станціонныхъ путей.

На эту послѣднюю сторону Подкоммиссія должна была по этому обратить свое вниманіе, и дѣйствительно она приняла ее въ расчетъ при составленіи своихъ предположеній.

Почти всѣ дороги Рига-Царицынскаго раіона страдаютъ одинаковыми общими недостатками въ расположеніи путей на станціяхъ.

*) Само собою разумѣется, что въ случаѣ осуществленія проекта *общаго вагоннаго парка* и этой прибавки не потребовалось бы.

Совмѣстное для различныхъ дорогъ пользованіе главными путями, какъ это происходитъ напр. въ Грязяхъ, Витебскѣ и Динабургѣ; — совмѣстность путей для составленія пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ, съ одной стороны, и для отправления поѣздовъ и производства маневровъ, съ другой, какъ это встрѣчается на значительномъ числѣ главныхъ станцій, напр. въ Таволожанкѣ, Ельцѣ, Верховьѣ, Орлѣ, Смоленскѣ, Витебскѣ; узкость и растянутасть станцій почти на всѣхъ дорогахъ Рига-Царицынскаго раіона, мѣшающія уширенію расположенія путей; недостатокъ развѣздныхъ путей на малыхъ и полустанціяхъ; отсутствіе спеціализаціи въ расположеніи путей по группамъ, что является одною изъ существеннѣйшихъ причинъ задержки въ особенности на узловыхъ станціяхъ, съ вытяжными путями; расположеніе поворотныхъ круговъ и вѣсовыхъ помостовъ на тупыхъ, а не на сквозныхъ путяхъ; нераціональное расположеніе стрѣлокъ, служащее къ увеличенію числа рейсовъ при маневрахъ поѣздныхъ или паровозныхъ *) — вотъ самые выдающіеся недостатки расположенія путей на большинствѣ станцій Рижско-Царицынской линіи.

Всѣ эти недостатки, могущіе съ перваго взгляда казаться неимѣющими особеннаго значенія, въ совокупности такъ сильно вліяютъ на быстроту, прочность и успѣшность движенія подвижнаго состава, — что являются главною причиною опозданія поѣздовъ, какъ на это уже указано въ монографіяхъ дорогъ,

*) Нельзя не замѣтить здѣсь также, что почти на всѣхъ станціяхъ разсма-
триваемаго раіона рычаги, приводящіе въ движеніе дальніе сигналы (диски и семафоры),
расположены на значительномъ разстояніи отъ пассажирской платформы или отъ
оси станціи, вслѣдствіе чего управленіе ими поручается старшимъ и младшимъ
стрѣлочникамъ. Это обстоятельство не только служитъ съ своей стороны также къ
задерживанію поѣздовъ, но и представляетъ еще, кромѣ того, серьезную опасность
для движенія ихъ. Вотъ почему положительно необходимо продолжить приводы
сигналовъ до самой станціи, съ тѣмъ, чтобы управленіе ими могло быть поручено
одному лицу, напр. дежурному Помощнику Начальника Станціи; вмѣстѣ съ тѣмъ
было бы не бесполезно принять мѣры къ огражденію проволоки дальнихъ сигна-
ловъ отъ примерзанія и снѣжныхъ заносовъ, а также къ поднятію фонарей даль-
нихъ сигналовъ на большую высоту и къ увеличенію отверстій для стеколъ, въ ви-
дахъ увеличенія видимости сигналовъ.

на основаніи таблицъ приложенныхъ къ матеріаламъ. Срочность и безопасность движенія находится всегда въ зависимости отъ большей или меньшей возможности быстро передвинуть въ данный моментъ съ одного мѣста на другое, извѣстное количество подвижнаго состава. Если же расположеніе станціонныхъ путей таково, что они затрудняютъ означенное передвиженіе, или если пути не рассчитаны на наибольшее возможное стеченіе вагоновъ въ извѣстный моментъ, то, при необходимости сложныхъ маневровъ и неизбежности непроизводительнаго простоя порожнихъ вагоновъ, является нарушеніе общаго порядка движенія, которое начинается съ опаздыванія поѣздовъ и приводитъ окончательно къ необходимости сокращенія всего нормальнаго движенія, уже не говоря о происходящихъ отъ того излишнихъ расходахъ и дороговизнѣ эксплуатаціи.

При столь преобладающемъ значеніи для желѣзнодорожнаго движенія образа расположенія станціонныхъ путей, Подкоммисія должна была убѣдиться въ необходимости перекладки путей на многихъ изъ главныхъ станцій, преимущественно въ видахъ разграниченія ихъ назначенія, т. е. для подраздѣленія ихъ на группы: разъѣздные, паровозные, распредѣлительные, вытяжные и резервные — и ввести эту перекладку въ расчетъ своихъ предположеній. Не входя въ частности, указанныя уже въ монографіяхъ дорогъ, и не вдаваясь въ спеціальную разцѣнку необходимой перекладки путей на разныхъ станціяхъ, Подкоммисія, въ виду вообще приблизительнаго характера всѣхъ своихъ расчетовъ, ограничилась принятіемъ въ расчетъ этого необходимаго расхода при опредѣленіи поперстной стоимости укладки втораго пути, какъ сплошнаго, такъ участковаго.

Послѣ всего вышеизложеннаго Подкоммисіи остается еще разсмотрѣть одно важное возраженіе, которое можетъ ей быть сдѣлано. Можно замѣтить и замѣчаютъ — что хотя и съ очередей, но все же весь доставляемый желѣзнымъ дорогамъ 1-й

группы товаръ перевозится ими нынѣ. Довольно значительный расходъ предлагаемый Подкомисією, т. е. $7\frac{1}{2}$ или даже $11\frac{3}{4}$ милліоновъ, увеличивъ значительно затраченный капиталъ, уменьшитъ несомнѣнно доходность дорогъ, если вмѣстѣ съ тѣмъ не увеличится соразмѣрно подвозъ товара....

Все это имѣетъ нѣкоторое основаніе, — но чтобы дать себѣ ясный отчетъ въ положеніи вопроса, полезно прежде всего ближе выяснить: что такое очередь и какъ она дѣйствуетъ на торговлю?

При нормальномъ и естественномъ ходѣ дѣла, товаръ, доставленный на станцію дороги, принимается для немедленной погрузки и вслѣдъ затѣмъ отправляется къ мѣсту назначенія съ однимъ изъ отходящихъ поѣздовъ.

Но когда грузъ начинаетъ подвозиться въ столь значительномъ количествѣ, что становится невозможнымъ отправлять все то, что подвезено, тогда приходится учреждать *очередь* *) отправкамъ сообразно съ старшинствомъ поступленія груза на станціи.

Появленіе очереди производитъ слѣдующее измѣненіе въ порядкахъ, существующихъ на станціи.

Прежде всего объявляется о наступленіи очереди — это значитъ: что со времени объявленія всякая приѣмка очереднаго груза къ немедленной отправкѣ прекращается (это объявленіе впрочемъ дѣлается не всегда). За тѣмъ привозимый грузъ складывается на станціонномъ дворѣ въ крытыя платформы, а когда ихъ не хватаетъ, просто на открытыхъ мѣстахъ, на которыхъ наскоро устраиваются подмости изъ бревенъ, досокъ

*) На Орловско-Витебской, Орловско-Грязской и Ливенской дорогахъ очередь проявляется обыкновенно осенью, по умолотѣ хлѣбовъ, и за тѣмъ раннею зимою, по установленіи перваго саннаго пути, послѣ осенней распутицы и наконецъ весною, къ открытію портовъ и предъ весенней распутицей.

Напротивъ того самое спокойное время мартъ по апрѣль *весною* и октябрь по ноябрь *осенью*, вслѣдствіе состоянія въ это время грунтовыхъ дорогъ, прекращающаго по нимъ всякую возможность сообщенія, и іюнь и іюль *лѣтомъ* по случаю лѣтнихъ полевыхъ работъ.

и т. п.; сложенные грузы болѣе или менѣе удовлетворительно покрываются брезентами, рогожами и лубками.

Наконецъ, когда все свободное пространство на станціи оказывается загруженнымъ, пріемка совершенно прекращается на время и объ этомъ опять публикуется.

До совершеннаго закрытія станціи, пріемка груза происходитъ слѣдующимъ образомъ:

Отправитель, привезшій свой грузъ къ станціи, долженъ прежде всего взять *пропускъ*. Этотъ пропускъ записывается въ очередную книгу *), а отправителю разрѣшается, по предъявленіи пропуска, ввезти грузъ на дворъ станціи, гдѣ ему указывается въ магазинѣ или на станціонномъ дворѣ, мѣсто для складки груза.

Наконецъ, когда послѣднему наступитъ очередь, онъ погружается въ вагонъ, послѣ чего товаръ считается *принятымъ* и товароходзинъ получаетъ удостоверяющую этотъ фактъ накладную.

Слѣдуетъ еще замѣтить, что товары подлежащіе легкой порчѣ, товары оплачиваемые по высшему классу **), а иногда

*) При существованіи очереди, очередь ведется самостоятельно на каждой станціи дороги (общая очередь была-бы немыслима фактически),—а свободное число вагоновъ распределяется ежедневно между отдѣльными станціями, въ такомъ порядкѣ, чтобы выровнять между ними дни передачи. Положимъ напр., что на Орловско-Витебской дорогѣ существуетъ очередь; тогда изъ ежедневнаго числа перевозимыхъ вагоновъ Управление прежде всего должно выключать то число, которое она обязана принять отъ сосѣднихъ дорогъ, напр. отъ Орловско-Грязской. Остальные вагоны она распределяетъ между своими станціями, назначая напр. ежедневно 30 вагоновъ на погрузку въ Орель и 3 вагона на погрузку въ Брянскъ. Еслибы впоследствии оказалось, что Орель грузитъ уже грузы 15 дней, а Брянскъ отсталъ отъ него и грузитъ еще только грузы 22 дня, то количество вагоновъ, сдаваемыхъ ежедневно въ Брянскъ, пришлось бы увеличить на счетъ Орловскаго количества, напр. 5 ваг. и 28 ваг. Въ противномъ случаѣ поступается на оборотъ.

**) Орловскіе купцы замѣчаютъ: „По всѣмъ дорогамъ нѣкоторые товары грузятся *не въ очередь*. По Ливенской же и Грязе-Орловской существуетъ правило отправлять всякіе товары внѣ очереди по возвышенному тарифу; и такъ какъ необходимость вынуждаетъ товаро-отправителей повиноваться такому возвышенному тарифу, то увеличивается неочередный грузъ, который также медленно отправляется, а очередной уже остается на болѣе долгое время безъ всякаго движенія; было-бы желательно уничтоженія этого правила“.

и товары, сдаваемые въ небольшомъ количествѣ, грузятся внѣ очереди.

Вотъ краткое изложеніе того, что на желѣзной дорогѣ называется *очередной порядокъ*.

Неудобство его слѣдующія:

Прежде всего этимъ порядкомъ извращается юридическій моментъ принятія товара дорогою отъ товаро отправителя. Въ нормальномъ положеніи дѣла, моментъ приѣма долженъ совпадать съ моментомъ сдачи товара или какъ это выражено опредѣленнѣе всего въ 4-й статьѣ Условій Перевозки прямаго Русско-Германскаго Товарнаго сообщенія:

„Договоръ на перевозку товаровъ совершается со стороны товаро-отправителя подписаніемъ накладной, а со стороны станціи наложеніемъ на ней станціоннаго приѣмочнаго штемпеля. Станціонный штемпель налагается тотчасъ по окончательномъ приѣмѣ станціею всего того груза, который показанъ въ накладной. Съ этого момента перевозочный договоръ считается заключеннымъ, а предъявленная кладь—принятою“.

При очередномъ порядкѣ, совершеніе договора передвигается съ момента приѣма товара на моментъ погрузки, вслѣдствіе того подрывается твердость и опредѣлительность момента заключенія договора и является положеніе среднее, неопредѣленное юридически ни для товаро-хозяина ни для желѣзной дороги, когда товаръ уже *сданъ на станцію, но еще не принятъ формально желѣзною дорогою*; это среднее положеніе длится недѣли и мѣсяцы *) и во все это время желѣзнодорожное Управленіе за порчу товара не отвѣчаетъ.

Другое неудобство заключается въ массѣ потеряннаго товара вслѣдствіе подмочки, гнили и разной другой порчи.

При трудности имѣть достаточно крытыхъ помѣщеній на весь подвозимый товаръ, въ тѣ моменты когда подвозъ превы-

*) Орловскіе купцы замѣчаютъ: „станціи никакого срока на приѣмъ и погрузку не полагаются, отчего хлѣбъ часто лежитъ по 3 мѣсяца, между тѣмъ какъ отправитель обязанъ погрузить въ 48 часовъ, а далѣе платить за полежалое“.

шаетъ отправку, приходится устраивать наскоро подстилки и крыть товаръ иногда чѣмъ попало, вслѣдствіе недостатка брезентовъ на столь значительное количество товара и количество притомъ неопредѣленное.

При такихъ условіяхъ товаръ долженъ быть подверженъ дѣйствию непогодъ, сырости, дождя—и вотъ почему весьма понятно, что существованіе очереди всегда и неизбѣжно совпадаетъ съ существованіемъ жалобъ на порчу и потерю товара и на происходящіе оттого значительные убытки.

Но важнѣе всего то обстоятельство, что *очередь* дѣлаетъ невозможнымъ всякую правильную торговлю и вмѣстѣ съ тѣмъ наноситъ громадныя потери, вслѣдствіе невозможности исполненія сроковъ и контрактовъ *).

Основаніе всякой правильной торговли заключается въ доставкѣ товара съ того мѣста, гдѣ онъ въ изобиліи, въ то мѣсто, гдѣ въ немъ нуждаются, т. е. изъ мѣстности гдѣ товаръ дешевъ, въ мѣстность гдѣ товаръ дорогъ. Затѣмъ, такъ какъ эти двѣ величины не постоянныя и не строго опредѣленныя, т. е. такъ какъ усиленная потребность и вздоражаніе товара бываютъ обусловлены временемъ, то къ торговлѣ примѣшивается необходимо спекулятивный элементъ.

Торговецъ впередъ рассчитываетъ, что въ такое-то время въ такомъ-то мѣстѣ по такимъ-то причинамъ, товаръ долженъ вздорожать, и на этомъ предположеніи строить свои расчеты т. е. отправляетъ соотвѣтствующій товаръ въ соотвѣтствующую мѣстность.— Но всякое основаніе расчета падаетъ, когда вы совершенно не можете рассчитать, когда вашъ товаръ будетъ отправленъ. Вы рассчитали, что въ Лондонѣ цѣна на хлѣбъ по

*) Орловскіе купцы замѣчаютъ, что недостатокъ въ очередное время вагоновъ задерживаетъ не только мѣстный грузъ на Орловско-Витебской дорогѣ, но и дѣлаетъ невольный застой въ торговлѣ, сопровождаемый неизбѣжнымъ убыткомъ для отправителей, особенно при срочныхъ запродажахъ. Задержаніе товара еще тѣмъ вредно, что въ средней полосѣ Россіи хлѣба сыромолотные и въ Августѣ мѣсяцѣ подвергаются нерѣдко порчѣ.

высится въ августѣ и рассчитали правильно, но вы не знаете будетъ-ли вашъ товаръ доставленъ туда въ сентябрѣ, когда онъ можетъ быть проданъ еще по высокой цѣнѣ или въ декабрѣ, когда другіе подвозы уже успѣютъ насытить рынокъ и цѣны понизятся. При такихъ условіяхъ хлѣбная торговля превращается въ азартную игру, лишенную всякаго разумнаго основанія; какія потери должны происходить оттого для всей страны, просто неисчислимо. Для примѣра можно указать, что осенью 1878 года въ Рославлѣ, городѣ небольшомъ, одинъ торговецъ понесъ, вслѣдствіе очередной неурядицы, потерю въ 5,000 руб. и обанкрутился; другой, М., потерялъ даже до 25,000 руб., по рассказамъ мѣстныхъ жителей; но какъ человѣкъ сильный капиталомъ, эту потерю выдержалъ *).

Во время очереди все дорожаетъ — и рабочая плата и извозчики.

Есть свободные вагоны, всѣ спѣшатъ грузить — и цѣны на рабочихъ и извозчиковъ доходятъ до крайнихъ предѣловъ, особенно въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ станція находится на нѣкоторомъ разстояніи отъ города и гдѣ въ распутицу дорога между городомъ и станціей сильно портится какъ на примѣръ въ Орлѣ.

Тамъ платили осенью за перевозку вагоннаго груза со станціи въ городъ по 25 руб. На самой станціи, чтобъ перевезти грузъ вагона сажень на 10 — отъ 15 — 20 руб. Не удивительно, потому что во время очереди цѣны на рожь могли стоять: въ Орлѣ по 8 руб. въ городѣ, между тѣмъ какъ на станціи цѣна ея была 5 руб. (3 руб. составляютъ разницу провоза и оплату выигрыша времени съ возможностью немедленной погрузки).

Это столь громадныя накладныя расходы, что возвышеніе или пониженіе тарифа отстываетъ предъ ними совершенно на задній планъ.

*) Грязе-Царицынскіе отправители потерпѣли также въ разныя времена ужасныя, раззорительныя потери по той же причинѣ.

Часто приходится нести еще расходъ за излишній провозъ, вслѣдствіе невозможности заблаговременнаго извѣщенія о закрытіи станціи.

Въ заявленіи орловскихъ торгующихъ сказано:

„О закрытіи станціи для пріема товара желѣзная дорога извѣщаетъ товаро-отправителей вывѣшиваніемъ объявленій иногда за нѣсколько часовъ, что ставитъ отправителей въ большое затрудненіе и отъ воротъ станціи нерѣдко приходилось возвращать товаръ назадъ и платить за обратную перевозку.

Иногда даже бываетъ такъ, что извозчикъ сложитъ часть товара—затѣмъ станція оказывается переполненною, — и остальной части товара уже складывать нельзя, и приходится остальную часть везти обратно“ *).

Наконецъ существованіе очереди вызываетъ прямо артель и мелкихъ служащихъ на разныя злоупотребленія, за которыми трудно усмотрѣть; интересъ соперничества такъ великъ, что легко является попользованіе: денежной наградою склонить низшихъ агентовъ въ свою пользу; съ ихъ-же стороны потребовалась-бы необыкновенное нравственное мужество, чтобы противостоятъ подобнымъ искушеніямъ.

Итакъ очередь и соединенныя съ нею залежи являются не только причиной порчи товара, лежащаго на станціи въ ожиданіи отправки, но и элементомъ, тормозящимъ всю торговлю, нарушая правильное ея движеніе.

Можно возразить однако, что это неудобство, какъ оно ни значительно, обусловливается у насъ самою сущностію вещей. Нельзя, дѣйствительно, оспаривать что русскія желѣзныя до-

*) Вотъ почему Орловскіе купцы весьма естественно заявляютъ желаніе, чтобы объявленіе о закрытіи станціи вывѣшивалось *за нѣсколько дней*. Дѣйствительно это было бы необходимо, но спрашивается исполнимо-ли это всегда на практикѣ, возможно-ли? Станція знаетъ сколько можно сложить, но она не знаетъ сколько ей подвезутъ сегодня, завтра — и если извѣщеніе за нѣсколько часовъ можетъ считаться оплошностію, то съ другой стороны извѣщать за нѣсколько дней неисполнимо, потому что невозможно рассчитать въ какое время, при неизвѣстности количества подвоза, пополнится весь дворъ станціи.

роги находятся большею частью въ совершенно исключительномъ положеніи, вслѣдствіе климатическихъ и экономическихъ условій страны: послѣ окончанія уборки хлѣбовъ, грузъ вывозится на станціи разомъ, въ такихъ массахъ, что своевременная отправка его становится невозможною, — а еслибъ, благодаря какимъ либо усиленнымъ мѣрамъ, и удалось его отправить безъ задержки, то всю остальную часть года дорога была бы почти безъ работы, такъ что во многихъ случаяхъ забота о сохраненіи грузовъ, лежащихъ на станціяхъ, должна преобладать надъ заботой объ ускоренной отправкѣ оныхъ. Болѣе или менѣе этотъ характеръ движенія высказывается на всѣхъ нашихъ дорогахъ, а потому при предположеніяхъ объ усиленіи ихъ провозоспособности нельзя не принимать этого элемента въ соображеніе. Но съ другой стороны не слѣдуетъ и принимать его за величину абсолютную, а необходимо имѣть въ виду степень его значенія для данной дороги. Другое дѣло, напримѣръ, Николаевская дорога и другое дѣло Саратовская и Оренбургская дороги.

На желѣзныхъ дорогахъ Рига-Царицынскаго раіона, по мнѣнію Подкоммисіи, этому элементу можно придать только второстепенное значеніе. Отъ аномальнаго одновременнаго наплыва страдаютъ обыкновенно наиболѣе степныя дороги, вслѣдствіе отсутствія на нихъ другаго груза кромѣ хлѣбнаго. Изъ дорогъ Рижско-Царицынскаго раіона къ степнымъ дорогамъ можно отнести только Грязе-Царицынскую, но именно она поставлена въ такое положеніе, что уже нынѣ она была бы въ состояніи поднимать, безъ большой задержки, весь подвозимый къ ней грузъ, еслибы она могла только передавать на сосѣднія дороги все то число вагоновъ, которое она сама въ состояніи перевести. Остановка происходитъ именно на среднихъ дорогахъ, проходящихъ по богатымъ и населеннымъ мѣстностямъ Орловской, Курской, Тамбовской губерній. Затѣмъ, еще одно важное обстоятельство, конечная дорога Рига - Динабургская тоже находится уже въ состояніи, благодаря своему двойному

пути, поднять весь тотъ грузъ, который можетъ быть доставленъ ей съ низу.

Съ другой стороны и послѣ исполненія даже предположенныхъ Подкоммисіею мѣръ, очередь, вѣроятно, не прекратится совершенно на дорогахъ Рижско-Царицынскаго района; въ горячее время грузъ, вѣроятно, еще будетъ лежать нѣсколько дней на станціи, но онъ не будетъ лежать недѣли и мѣсяцы, какъ это было до сихъ поръ. Осенью 1879 года ранній осенній подвозъ, продолжавшійся всего нѣсколько дней, вызвалъ образованіе залежей въ Орлѣ и на другихъ пунктахъ линіи. Подкоммисія сама видѣла на Орловской станціи (Орловско-Витебской) громадныя бунты хлѣба, которыми была завалена значительная часть двора станціи, такъ что Управленіе принуждено было даже приступить къ устройству новыхъ импровизированныхъ навѣсовъ. Подобное явленіе на среднихъ дорогахъ Рига-Царицынскаго района нельзя не признать *явленіемъ аномальнымъ*, его одного было бы достаточно для оправданія умѣстности предположеній Подкоммисіи.

Потребность въ увеличеніи числа вагонныхъ грузовъ, отправляемыхъ по дорогамъ Грязе-Царицынской, Орловско-Грязской и Орловско-Витебской, исчислена выше, на основаніи настоящихъ потребностей, т. е. не принимая въ соображеніе могущаго быть приращенія торговаго движенія, въ 130 вагоновъ ежедневно. Предполагая, что оживленное движеніе будетъ продолжаться только 4 мѣсяца въ году (120 дней),—это составитъ въ годъ $9\frac{1}{3}$ милл. пуд. ($130 \times 120 \times 600$).

Предположивъ далѣе, что половина этого количества все же уходитъ по дорогѣ и только оставшая половина остается въ краѣ, и принявъ за весь этотъ грузъ провозную плату въ $\frac{1}{40}$ к. съ пуд.-вер. — 5 милл. пуд., по $\frac{1}{40}$ к. пуд.-вер., составятъ 1,250 р. на версту; предположивъ, наконецъ, что все это количество груза пройдетъ среднимъ числомъ только полъпути между Царицыномъ и Ригой, или 900 верстъ, — мы

получимъ доходъ дополнительнаго провоза 5 милл. пудовъ = 1.125,000 руб.

Но мыслимо ли, чтобы при болѣе ускоренной и облегченной перевозкѣ по желѣзной дорогѣ подвозъ груза на желѣзную дорогу не увеличился? По отзыву орловскихъ торговцевъ, то, что въ Орель подвозится иногда въ одинъ день, — грузится 5—6 дней; они утверждаютъ, что съ усиленіемъ провозоспособности дороги движеніе по ней будетъ возрастать значительно.

Можно бы возразить, что на ихъ отзывѣ, какъ людей заинтересованныхъ въ настоящемъ дѣлѣ и потому не безпристрастныхъ, трудно положиться. Откуда же возмется, спрашиваютъ, тотъ избытокъ хлѣба, появленіе котораго ожидаютъ съ увеличеніемъ провозоспособности дороги? Вѣдь не остается же онъ нынѣ въ краю безъ употребленія.

Отчасти онъ уничтожается, сгниваетъ, портится на станціяхъ и въ другихъ мѣстныхъ складахъ вслѣдствіе затруднительности отправки. Количество такого изъяна, по отзыву многихъ товароотправителей, доходитъ до 10⁰/о. Часть хлѣба находитъ потребленіе на мѣстѣ, въ разной переработкѣ, которая можетъ быть и не очень выгодна, но къ которой приходится прибѣгать по невозможности отправить весь хлѣбъ. Часть груза отклоняется на другія, искусственно созданныя направленія, какъ наприм. на Петербургъ и Ревель, загромождая собою и безъ того уже переполненную грузомъ Николаевскую желѣзную дорогу.

Наконецъ, несомнѣнно, что при лучшихъ условіяхъ перевозки и самая производительность хлѣба увеличится во всѣхъ прилежащихъ мѣстностяхъ, особенно начиная съ Орловской губерніи и до Волги. Затѣмъ слѣдуетъ ожидать усиленія подвоза керосина, соли, рыбы и разныхъ другихъ продуктовъ.

Вотъ тѣ источники, откуда будетъ течь тотъ избытокъ груза противъ настоящаго, на который позволительно рассчитывать.

Всѣ эти доводы можно считать еще гадательными, какъ бы

велика ни была ихъ вѣроятность. Но существуетъ еще одинъ фактической доводъ, противъ котораго едва ли что можно возразить, это — постоянно увеличивающееся движеніе по желѣзнымъ дорогамъ Рижско-Царицынскаго района, въ теченіи послѣднихъ лѣтъ. Если уже нынѣ, при почти неизмѣнявшейся провозоспособности означенныхъ желѣзныхъ дорогъ, количество подвоза товара увеличивалось ежегодно, то что же будетъ, когда самыя условія перевозки перемѣнятся къ лучшему?

Въ какихъ размѣрахъ до сихъ поръ росло движеніе по дорогамъ всей линіи, видно изъ нижеслѣдующихъ данныхъ.

Главнѣйшіе спеціальныя грузы Грязе-Царицынской дороги — керосинъ, соль и рыба росли въ слѣдующихъ размѣрахъ:

Керосину перевезено (въ круглыхъ цифрахъ):

въ 1875 году 570,000 пуд.

„ 1878 „ 2.900,000 „

Соли перевезено:

въ 1875 году 3.500,000 пуд.

„ 1878 „ 4.500,000 „

Рыбы перевезено:

въ 1875 году 2.500,000 пуд.

„ 1878 „ 4.000,000 „

По всѣмъ тремъ статьямъ замѣтно весьма значительное увеличеніе и нѣтъ повода предполагать, что перевозка достигла уже высшей нормы и что дальнѣйшаго роста не послѣдуетъ.

Но всѣ эти грузы идутъ по линіи I-й группы только до Грязей; идущее далѣе количество пока незначительно и по этому можно утверждать, что на движеніе этихъ грузовъ провозоспособность остальныхъ дорогъ I-й группы не можетъ имѣть существеннаго вліянія. Это дѣйствительно такъ, но не слѣдуетъ однако терять изъ виду, что подобное положеніе начинаетъ измѣняться. Количества керосину, соли и рыбы, идущія далѣе Грязей по направленію къ Ригѣ, дѣйствительно, еще незначительны, но они растутъ ежегодно и растутъ въ сильной пропорціи.

Если взять одну изъ среднихъ дорогъ, наприм. Орловско-Витебскую, то окажется, что съ 1875 по 1878 г. перевозка по ней соли возрасла съ 880,000 до 1.823,000 пуд., керосина съ 157,000 до 608,000 пуд., рыбы съ 248,000 до 590,000 пуд.

Усиленіе перевозки по послѣдней статьѣ еще значительнѣе на Орловско-Грязской дорогѣ, по которой рыбы перевезено въ 1875 году 1.725,000 пуд., а въ 1878 году—3.249,000 пуд. Наконецъ, достойно замѣчанія, что по статьямъ, подобнымъ соли и керосину, по которымъ внутренней торговлѣ приходится бороться на западѣ съ заграничнымъ морскимъ привозомъ,— что и по такимъ статьямъ увеличивается перевозка даже по Рижско-Динабургской дорогѣ, по направленію къ Ригѣ. Соли перевезено по ней въ означенномъ направленіи въ 1875 году 195 пуд., а въ 1878 г. уже 157,000 пуд.; керосину въ 1875 году 128 пуд., а въ 1878 г.—11,000 пуд.

Главнымъ общимъ товаромъ по I-й группѣ является, однако, до сихъ поръ хлѣбный грузъ въ зернѣ и мукѣ. Поэтому полезно взглянуть на возрастаніе движенія этого товара.

Нижеслѣдующія таблицы показываютъ перевозку главнѣйшихъ сортовъ хлѣба въ 1875—1878 гг. по Грязе-Царицынской, Орловско-Грязской, Орловско-Витебской и Витебско-Динабургской желѣзнымъ дорогамъ:

I. Грязе-Царицынская желѣзная дорога.

Провезено:	Въ 1875 г.		Въ 1876 г.		Въ 1877 г.		Въ 1878 г.	
	п	у	д	о	в	б.		
Овса.	2.216,000	1.261,000	1.414,000	2.026,000				
Ржи	2.631,000	4.186,000	4.502,000	5.615,000				
Пшеницы	1.960,000	2.109,000	4.150,000	2.365,000				
Муки пшеничн.	1.179,000	1.192,000	696,000	1.192,000				
Муки ржаной	496,000	539,000	274,000	1.339,000				
Сѣмени льнян.	2.028,000	643,000	849,000	520,000				
Пшена	739,000	802,000	509,000	1.174,000				

II. Орловско-Грязская желѣзная дорога.

Провезено:	Въ 1875 г.		Въ 1876 г.		Въ 1877 г.		Въ 1878 г.	
	п	у	д	о	в	б.		
Овса	4.435,000	3.199,000	6.256,000	7.084,000				
Ржи	4.071,000	5.201,000	7.423,000	6.348,000				
Пшеницы	1.559,000	1.450,000	3.935,000	2.130,000				
Муки пшеничн.	1.761,000	1.974,000	1.826,000	2.478,000				
Муки ржаной и всякой	1.220,000	1.100,000	812,000	2.260,000				
Сѣмени льнян.	347,000	214,000	881,000	469,000				
Пшена	436,000	425,000	251,000	564,000				
Крупы гречн.	481,000	447,000	—	1.258,000				

III. Орловско-Витебская желѣзная дорога.

Провезено:	Въ 1875 г.		Въ 1876 г.		Въ 1877 г.		Въ 1878 г.	
	п	у	д	о	в	б.		
Овса	4.487,000	5.731,000	13.225,000	12.368,000				
Ржи	7.578,000	6.905,000	12.151,000	9.223,000				
Пшеницы	129,000	717,000	5.360,000	703,000				
Муки пшеничн.	1.560,000	1.735,000	1.770,000	1.443,000				
Муки ржаной	1.842,000	1.545,000	1.160,000	2.548,000				
Сѣмени льнян.	120,000	964,000	2.448,000	1.506,000				
Пшена	300,000	234,000	200,000	258,000				
Крупы гречн.	347,000	628,000	1.005,000	1.770,000				

IV. Витебско-Динабургская желѣзная дорога.

Провезено:	Въ 1875 г.		Въ 1876 г.		Въ 1877 г.	
	п	у	д	о	в	б.
Овса	6.151,000	5.654,000	13.673,000			
Ржи	5.366,000	6.355,000	10.935,000			
Пшеницы	81,399	726,000	5.176,000			
Муки пшеничной	180,000	276,000	404,000			
Сѣмени льнянаго	921,000	1.402,000	2.590,000			
Пшена	53,000	33,000	39,000			
Крупы гречневой	153,000	470,000	715,000			
Муки ржаной	439,000	435,000	498,000			

По Орловско-Грязской дорогѣ замѣтно значительно повыше-
ніе провоза ржи съ $2\frac{1}{2}$ милл. пуд. на $5\frac{1}{2}$ милл. пуд. и
ржаной муки съ $\frac{1}{2}$ милл. на $1\frac{1}{3}$ милл. пуд.

По всѣмъ остальнымъ статьямъ хотя тоже замѣтно прира-
щеніе, но не очень значительное. Не слѣдуетъ при этомъ те-
рять изъ виду, что по всѣмъ статьямъ хлѣбнаго отпуска Грязе-
Царицынская дорога находится въ наиболѣе тѣсной зависимо-
сти отъ провозоспособности другихъ дорогъ I-й группы. Въ
первые года дѣйствія Грязе-Царицынской дороги, ея отправи-
тели потерпѣли столь раззорительные убытки, вслѣдствіе невоз-
можности отправлять хлѣбъ, вывезенный на станцію, что не-
удивительно, что при такихъ условіяхъ провозъ хлѣбнаго то-
вара на ней растетъ медленно.

Увеличеніе перевозки ржи и ржаной муки замѣтно также и
на Орловско-Грязской дорогѣ и притомъ съ присоединеніемъ
мѣстнаго груза; относительно ржи въ зернѣ мѣстный грузъ
значительно увеличился. Въ 1875 году Грязе-Царицынская
дорога сдала въ Грязяхъ $2\frac{1}{2}$ милл. пуд. ржи, а Орловско-
Грязская отправила болѣе 4 милл., такъ что всего мѣстнаго
груза у нея накопилось до $1\frac{1}{2}$ милл. пуд., а въ 1878 году
по Грязе-Царицынской дорогѣ доставлено было $5\frac{1}{2}$ милл. пуд.,
въ томъ числѣ сдано на Орловско-Грязскую $2\frac{1}{2}$ милл. пуд.; по
Орловско-Грязской же провезено до $6\frac{1}{3}$ милл. пуд. (4 милл. болѣе).

Къ этимъ статьямъ присоединяются еще грузы, приращеніе
коихъ получаетъ чисто мѣстный для Орловско-Грязской дороги
характеръ, а именно: главнымъ образомъ овесъ. Провозъ его
по Грязе-Царицынской дорогѣ остается почти на неизмѣнномъ
уровнѣ 2 милл. пуд., на Орловско-Грязской же количество
провезеннаго овса растетъ съ $4\frac{1}{2}$ до 7 милл. пуд.; затѣмъ
можно указать еще на крупу гречневую, которая возрасла съ
481,000 до 1.258,000 пуд.

Мѣстныя производства Орловско-Витебской дороги подбав-
ляютъ немалозначительныя количества къ грузамъ, полученнымъ
последнею отъ Орловско-Грязской, по слѣдующимъ статьямъ:

<i>Овесъ:</i>	Въ 1875 г.	Въ 1878 г.
доставлено по Орловско-Грязской дорогѣ	4 ¹ / ₂ милл.	7 милл.
перевезено по Орловско-Витебской	4 ¹ / ₂ „	12 ¹ / ₃ „

<i>Рожь:</i>		
доставлено по Орловско-Грязской дорогѣ	4 „	6 ¹ / ₂ „
перевезено по Орловско-Витебской	7 ¹ / ₂ „	9 ¹ / ₄ „

Чисто мѣстнымъ продуктомъ Орловско-Витебской дороги является сѣмя льняное. Количество его возросло съ 120,000 до 1¹/₂ милл. пуд., а въ 1877 г. оно составляло даже 2¹/₂ милл. пуд.

Прибавка мѣстныхъ грузовъ на Динабургско-Витебской дорогѣ довольно незначительна; дорога занята преимущественно перевозкою грузовъ, доставляемыхъ ей съ востока.

Всѣ вышеприведенныя цифры доказываютъ, какъ значительно росла перевозка разныхъ хлѣбныхъ товаровъ по тремъ первымъ дорогамъ I-й группы, не смотря на всѣ стѣсненія и потери, происшедшія отъ недостаточной провозоспособности дорогъ.

Есть ли какой либо поводъ предполагать, чтобы этотъ ростъ остановился внезапно?

Не правильнѣе ли будетъ утверждать, что съ увеличеніемъ провозоспособности дорогъ онъ будетъ продолжаться, но только въ еще болѣе прогрессивной пропорціи?

Все вышеизложенное представляетъ общій выводъ Подкомисіи о состояніи провозоспособности главнѣйшихъ дорогъ, которыя были изслѣдованы ею, и о мѣрахъ, необходимыхъ для приведенія означенной провозоспособности къ надлежащему уровню.

Но, кромѣ вопроса о провозоспособности, несомнѣнно вопроса главнаго, есть еще многіе другіе вопросы, имѣющіе характеръ общій всѣмъ дорогамъ.

О двухъ такихъ предметахъ—вопросахъ о тарифѣ и о претензіяхъ — Подкомисіею уже составлены отдѣльные доклады № 1 и № 2. Далѣе по вопросамъ: а) о способѣ передачи вагоновъ и объ общемъ вагонномъ паркѣ; б) о перевозкѣ хлѣба насыпью; в) объ артеляхъ и рабочихъ; г) объ инструкціяхъ—спеціальные доклады еще имѣется въ виду составить.

Затѣмъ остаются нѣсколько общихъ вопросовъ, о которыхъ Подкомисія считаетъ нужнымъ вкратцѣ коснуться здѣсь.

Въ видахъ удобства пассажирскаго движенія существующими правилами *) на желѣзныя дороги возлагается обязанность, имѣть въ каждомъ поѣздѣ вагоны всѣхъ трехъ классовъ, и кромѣ того особенныя отдѣленія: семейное, для дамъ и для некурящихъ. Всѣ эти требованія вполнѣ основательны на желѣзныхъ дорогахъ, имѣющихъ сколько нибудь значительное пассажирское движеніе. На дорогахъ же, имѣющихъ преимущественно товарный характеръ, по мнѣнію Подкомисіи, эти требованія могли бы, въ видахъ экономіи, быть значительно сокращены. Устройствомъ вагоновъ *mixte*, отправкою поѣздовъ безъ 1-го класса, но съ правомъ получать во 2-мъ классѣ особое отдѣленіе съ нѣкоторою умѣренною доплатою, и тому подобными другими мѣрами, регламентарныя требованія могли бы быть въ нѣкоторой степени согласованы съ дѣйствительными потребностями мѣстной жизни. Подкомисія не находитъ нужнымъ входить здѣсь ближе въ разсмотрѣніе этихъ подробностей,—ибо разъ что это общее начало будетъ признано, т. е. что будетъ отступлено отъ примѣненія совершенно однообразныхъ требованій ко всѣмъ различнымъ дорогамъ нашего обширнаго отечества,—практическое разрѣшеніе вышеуказаннаго вопроса уже не представитъ непреодолимыхъ трудностей.

*) Циркуляръ Т. И. К^о. Ж. Д. № 5401 отъ 24 Сентября 1875 года.

Подкомисія была поражена недостаточностью вниманія, обра- щаемого нѣкоторыми дорогами на сигнальную часть и разно- образіемъ пониманія на отдѣльныхъ дорогахъ различныхъ си- гналовъ. Подробныя указанія на этотъ предметъ находятся въ монографіяхъ дорогъ Грязе-Царицынской, Орловско-Грязской, Орловско-Витебской и другихъ. Вся эта часть заслуживала бы, чтобы на нее было обращено существенное вниманіе.

Другой фактъ, бросающійся въ глаза — это разница, суще- ствующая почти вездѣ, между требованіями правилъ и дѣйстви- тельнымъ исполненіемъ ихъ по разнымъ практическимъ во- просамъ.

Почти во всѣхъ несчастіяхъ, являющихся послѣдствіемъ столк- новеній, оказывается большею частью, что при своевременномъ и достаточномъ употребленіи тормазовъ, столкновенія поѣздовъ могли бы быть или совершенно предотвращены или значительно ослаблены въ своихъ послѣдствіяхъ.

Весьма рельефною иллюстраціею къ тому служитъ недавній процессъ, происходившій по случаю столкновенія поѣздовъ на Московско-Рязанской желѣзной дорогѣ.

Министерскимъ циркуляромъ 10 Января 1877 года, № 174, требуется опредѣленное число тормазовъ и столько же тормаз- ныхъ кондукторовъ въ поѣздѣ. Среднимъ числомъ на обыкно- венный поѣздъ въ 25 — 30 вагоновъ приходится пять тормаз- зовъ, и это требованіе почти никогда не исполняется съ точ- ностью. По французскимъ законамъ *) въ разныхъ случаяхъ

*) Chemin de fer du Nord. Règlement général.

Chefs de Gare et de Station homologué par Décision Ministérielle du 3 Mai 1878.

Страница 22. Отдѣлъ 5. О числѣ тормазовъ въ поѣздахъ.

Статья 50. Наименьшее (обязательное) число тормазовъ опредѣлено слѣдующее:

Пассажирскіе поѣзды. Для поѣздовъ въ составѣ, не превышающемъ 15 вагоновъ.

Два тормазы, изъ которыхъ одинъ во главѣ поѣзда, а другой въ послѣднемъ вагонѣ, занятомъ пассажирами, или, сзади этого вагона, въ одномъ изъ послѣднихъ пяти вагоновъ поѣзда.

допускается 3, 2 и даже 1 тормазъ. Можетъ быть лица, утверждающія, что пяти тормазовъ въ поѣздѣ обыкновенной величины слишкомъ много, — правы, можетъ быть и нѣтъ; Подкоммисія не беретъ на себя рѣшеніе этого вопроса, но она полагаетъ только что *крайне необходимо*, чтобы этотъ вопросъ былъ практически разрѣшенъ и исполняемъ *съ точностью*.

Лучше требовать три тормазы, но требовать дѣйствительно и съ контролемъ за тѣмъ чтобы это исполнялось, чѣмъ требовать ихъ пять, не наблюдая за исполненіемъ требованія. Надзоръ за этимъ предметомъ долженъ бы быть возложенъ спеціально на Инспекторовъ, подъ личною ихъ отвѣтственностью.

Исключеніе изъ этого правила составляютъ поѣзды малаго состава, отправляемые лишь между извѣстными станціями и по вѣтвямъ.

Въ этихъ поѣздахъ допускается имѣть *одинъ* тормазъ.

Для поѣздовъ въ составѣ отъ 16 до 24 вагоновъ.

Три тормазы, изъ которыхъ одинъ во главѣ поѣзда, а другой на послѣднемъ вагонѣ, занятомъ пассажирами, или среди его на одномъ изъ пяти послѣднихъ вагоновъ.

При этомъ *не должны* быть разсматриваемы, какъ вагоны занятые пассажирами: конные и скотскіе вагоны, въ которыхъ находятся провожатые.

Товарные поѣзды. Для поѣздовъ въ составѣ не превышающихъ 24 вагоновъ.

Два тормазы, изъ которыхъ одинъ во главѣ поѣзда, другой въ одномъ изъ послѣднихъ пяти вагоновъ.

Исключеніе составляютъ лишь товарные поѣзды, общій пробѣгъ которыхъ не превышаетъ 4 километровъ. Въ этихъ поѣздахъ допускается лишь *одинъ* тормазный вагонъ вмѣсто двухъ. Равнымъ образомъ товарные поѣзды въ составѣ, не превышающемъ двадцати вагоновъ и имѣющіе общій пробѣгъ не свыше 10 километровъ, могутъ быть отправляемы лишь съ однимъ тормазнымъ вагономъ.

Для поѣздовъ въ составѣ 25 вагоновъ и выше.

Три тормазы, изъ которыхъ одинъ во главѣ поѣзда, другой въ одномъ изъ послѣднихъ пяти вагоновъ.

Въ поѣздахъ, въ которыхъ перевозятся пассажиры, послѣдній вагонъ, занятый пассажирами или слѣдующій за нимъ долженъ быть тормазный.

Ст. 51. Для товарныхъ поѣздовъ постановляется общимъ правиломъ, чтобы тормазные вагоны, входящіе въ обязательное число тормазовъ, были съ грузомъ.

Для товарныхъ поѣздовъ, отправляемыхъ съ порожними вагонами, два тормазные вагона, имѣющіе каждый отдѣльнаго тормазнаго кондуктора, или же сдѣленные тормазными площадками вмѣстѣ, съ тѣмъ чтобы одинъ кондукторъ дѣйствовалъ обоими тормазами, считаются за одинъ тормазный вагонъ съ грузомъ.

Точно также министерскимъ постановленіемъ требуется 8-ми часовая смѣна стрѣлочниковъ, — между тѣмъ это почти нигдѣ не соблюдается, — а гдѣ соблюдается, тамъ вызываетъ единогласный протестъ самихъ стрѣлочниковъ, въ пользу которыхъ, повидимому, эта мѣра придумана. Причины тому указаны въ описаніяхъ дорогъ. Казалось бы вообще, что подобный вопросъ находящійся въ тѣсной связи съ густотою населенія и жилищъ въ каждой мѣстности, не можетъ быть разрѣшаемъ однообразно во всей Россіи, и что поэтому его слѣдовало бы предоставить на усмотрѣніе самихъ Управленій, ограничиваясь общимъ постановленіемъ: „что число часовъ дежурства должно быть опубликовано на каждой дорогѣ и что точное исполненіе опубликованнаго порядка должно быть обязательно, — всякое же разногласіе между публикаціей и дѣйствительностью будетъ признаваемо подлогомъ“. Только тогда возможенъ будетъ дѣйствительный контроль за дѣломъ.

45-мъ параграфомъ правилъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ утвержденныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія 30 Мая 1874 г., требуется, чтобы при составленіи поѣздовъ не дѣйствовали толчками, не прицѣпляли вагоновъ *на ходу* и т. д. Это все очень хорошія правила, еслибы они только были исполнимы. Но, достаточно сколько нибудь приглядѣться къ желѣзнодорожнымъ дѣйствіямъ, чтобы вынести убѣжденіе, что эти правила исполнить невозможно, потому что при точномъ ихъ исполненіи едва удалось бы въ сутки составить 5--6 поѣздовъ.

Поэтому казалось бы болѣе цѣлесообразнымъ, не выставлать требованій, которыя, по сознанію всѣхъ безъ исключенія, неисполнимы, а лучше помириться съ неизбѣжною дѣйствительностію и принять ея требованія, обставивъ ихъ только нѣкоторыми охранительными мѣрами, напр., чтобы при ручныхъ маневрахъ люди, перегоняющіе вагоны, не становились впереди вагона и т. п.

Сохранять долѣе существующія правила тѣмъ менѣе умѣстно, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ, напр. въ сортировочныхъ паркахъ, уже и официально допущено отступленіе отъ нихъ.

Подкомисіи было неоднократно заявлено желаніе о томъ, чтобы товарныя конторы желѣзныхъ дорогъ открывались раньше, закрывались позже—такъ какъ въ теченіи двухъ сутокъ фактически оказывается чисто невозможнымъ вывести со станціи значительныя партіи товара, тѣмъ болѣе, что самый отпускъ обязателенъ для станціи, большею частію только по прошествіи 24 часовъ послѣ прибытія поѣзда (см. § 103 Орловско-Грязской, 143 Грязе-Царицынской; только Орловско-Витебская ограничивается 3 часами § 82), такъ что на выгрузку остаются только однѣ сутки. Большею частію часы выдачи (какъ и приѣма) одинаковы на всѣхъ дорогахъ.

Отъ 1 Апрѣля по 1 Октября съ 8 ч. утра до 6 ч. вечера.

„ 1 Октября „ 1 Апрѣля „ 8 „ „ „ 4 „ „

т. е. лѣтомъ 10 часовъ, а зимою 8 часовъ (только на Орловско-Грязской приѣмъ и выдача съ 1 Апрѣля по 1 Октября происходитъ съ 6 часовъ утра). Желѣзныя дороги большею частію не пользуются абсолютно своимъ правомъ задерживать выдачу прибывшаго товара цѣлые 24 часа, а выпускаютъ его немедленно по запискѣ въ книги, — но все же при большихъ партіяхъ иногда трудно вывести все въ опредѣленное время.— Вслѣдствіе всего вышеизложеннаго весьма естественно желаніе, чтобы время, въ теченіи котораго товарныя конторы дѣйствительно отворены, было продлено. Желаніе это однако не идетъ далѣе того, чтобы лѣтомъ конторы открывались въ 6 часовъ (какъ положено на Грязе-Орловской, хотя по заявленію Липецкихъ отправителей служащіе приходятъ часто гораздо позже), а зимою въ 7 часовъ.

Объ этомъ особенно ходатайствовали въ степныхъ мѣстностяхъ, напр., на Грязе-Царицынской дорогѣ, потому что хлѣбъ подвозится къ станціямъ издалека и возы, прибывающіе рано

утромъ, принуждены иногда стоять по нѣсколько часовъ въ непогоду предъ станціею и не впускаются потому, что еще не минуло 8 часовъ. А вблизи часто нѣтъ никакого жилья, гдѣ бы можно пріютиться. Между тѣмъ именно въ степныхъ мѣстностяхъ это было бы легче всего исполнить, потому что тамъ служащіе всегда живутъ на станціи.

Подкоммисіи было также заявлено желаніе, чтобы при сдачѣ товара на станціи, какъ качества товара вообще (напр. какого рода пшеница, озимая или яровая и т. п.) такъ и число поврежденныхъ и подмоченныхъ мѣстъ—обозначались въ роспискахъ и накладныхъ со всею точностью, а не въ однихъ только общихъ выраженіяхъ, какъ это нынѣ часто дѣлается. Слѣдуетъ впрочемъ замѣтить, что во время залежей, подобная мѣра не будетъ имѣть большаго значенія, такъ какъ желѣзная дорога отвѣчаетъ только за подмочку снизу.

Относительно устройства новыхъ прямыхъ сообщеній почти никакихъ заявленій Подкоммисіи сдѣлано не было, такъ что слѣдуетъ предполагать, что существующія сообщенія вполне удовлетворяютъ дѣйствительной потребности. Только въ Грязяхъ было заявлено ходатайство объ устройствѣ прямого сообщенія съ Петербурго-Варшавской и особенно Ряжско-Вяземской линіями.

Наконецъ остается еще замѣтить, что какъ на основаніи собственныхъ наблюденій, такъ и вслѣдствіе полученныхъ заявленій, Подкоммисія пришла къ заключенію о необходимости допущенія въ той или другой формѣ контроля самихъ отправителей за нѣкоторыми дѣйствіями желѣзнодорожныхъ агентовъ, въ особенности за вывѣской, храненіемъ и очередною отправкою товара.

Подкоммисія предоставляет себѣ развить этотъ важный вопросъ подробно впослѣдствіи, когда онъ будетъ возбужденъ въ засѣданіяхъ Главной Коммисіи.

Предсѣдатель: *Ө. Тернеръ.*

Члены: *Баронъ Будбергъ.*

Е. Штида.

С. Юшковъ.

В. Андерсъ.