

А. 1196.  
60.

1196

69653

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-КОММУНАЛЬНО-ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС  
~~2582~~  
М. П. КОМПЛЕКС

## ДОКЛАДЪ

### ХАРЬКОВСКОЙ ПОДКОММИСИИ

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА.

*Воп 6*  
Объ устройствѣ магазиновъ для склада товаровъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ.

Желѣзно-дорожныя общества отвѣтствуютъ предъ товароуправителями, если принятый на станціяхъ, для перевозки, товаръ будетъ потерянъ, или испорченъ; но для грузовъ, принятыхъ и сложенныхъ на платформахъ, но еще неотправленныхъ, установлено правило, что дорога отвѣчаетъ лишь за число принятыхъ товарныхъ мѣстъ, не обращая вниманія на вѣсъ товара или родъ его, т. е. она не отвѣчаетъ, если на примѣръ въ мѣшкѣ, вмѣсто пяти пуд. пшеницы, окажется два пуда, или когда вмѣсто ея найденъ будетъ овесъ или мусоръ. Неизвестно, на чемъ основано это правило, которое, съ одной стороны, освобождаетъ станціонное вѣдомство отъ отвѣтственности за потери и отъ заботы

39

Библиотека ИРФ СССР

сберегать товаръ, а съ другой оно развязываетъ руки неблагонамѣреннымъ людямъ воспользоваться товаромъ, выброшеннымъ на большую дорогу, ничѣмъ неприкрытымъ и оставленнымъ безъ защиты. Желѣзно-дорожное вѣдомство не отвѣчаетъ въ этомъ случаѣ за порчу товара, отъ какой бы причины она не произошла. Циркуляромъ Министерства Путей Сообщенія дороги обязаны прикрывать товаръ, и особенно хлѣбные грузы, брезентами, а въ случаѣ недостатка ихъ, рогожами, но и это слишкомъ снисходительное правило не соблюдается. Хлѣбъ на платформахъ и на землѣ лежитъ безъ всякаго крова. Конечно здѣсь дорожная администрація имѣетъ въ виду сократить свои расходы на устройство крышъ и на покупку брезентовъ; но расчетъ оказывается невѣрнымъ и несправедливымъ: сберегается копейка администраціи на счетъ рубля крестьянскаго, такъ какъ главными производителями хлѣбовъ являются теперь крестьяне. Чтобы точнѣе объяснить это дѣло, примемъ въ соображеніе условія Харьковско-Николаевской желѣзной дороги. —

Площадь всѣхъ платформъ, имѣющихся на линіи Харьковско-Николаевской желѣзной дороги, составляетъ около 10,169 кв. саж. Изъ нихъ крытыхъ 1970,6 и открытыхъ 8198,5 кв. саж. Считая по 3 кв. саж. для склада одного вагона хлѣба, на крытыхъ платформахъ можно помѣстить 657, а на открытыхъ 2733 вагона; всего же на платформахъ помѣщается 3.390 вагоновъ. Кромѣ того имѣются магазины, которыхъ площадь 2007 кв. саж. и вмѣстимость до 669 вагоновъ. —

Самое большое накопленіе хлѣбныхъ грузовъ на этой дорогѣ доходило до 7000 вагоновъ; изъ нихъ можно сложить въ пакгаузахъ 669, а затѣмъ остальные 6.331 вагонъ должны помѣщаться на всѣхъ платформахъ и на землѣ; надобно при этомъ сказать, что хлѣбъ, сложенный на покрытыхъ платформахъ, не защищенъ отъ сырости:

боковой дождь смачиваетъ платформу во всю ея ширину и на полу образуются лужи. Харьковская подкоммисія, бывши въ Кременчугѣ, имѣла совѣщаніе съ членами Управленія, на которомъ они высказались, что съ покупкою брезентовъ и устройствомъ крытыхъ платформъ увеличится лишь не производительная затрата капитала и что было-бы целесообразнѣе усилить пропускную и перевозную способность дороги; съ этимъ усиленіемъ залежи могутъ быть не болѣе какъ четырехъ-суточные. Мнѣніе это занесено въ журналъ засѣданія. Нельзя согласиться съ этимъ мнѣніемъ по слѣдующимъ соображеніямъ:

Если всю массу грузовъ, размѣщаемыхъ на свободномъ воздухѣ (на открытыхъ и крытыхъ платформахъ и на землѣ),—именно 6.331 вагонъ прикрыть такимъ же числомъ брезентовъ, полагая на вагонъ по одному брезенту, цѣною 40 руб. каждый, то на приобрѣтеніе означеннаго числа брезентовъ потребуется 253.240 руб. Брезентъ можетъ служить три года слѣдовательно ежегодный расходъ будетъ 84 413 руб.

Здѣсь самъ собою вытекаетъ вопросъ: не выгоднѣе-ли будетъ вмѣсто крытыхъ и открытыхъ платформъ и покупки брезентовъ устроить для пріюта хлѣбныхъ грузовъ магазины простѣйшей конструкціи.—Вотъ краткій расчетъ: (а) такой хлѣбный магазинъ, построенный на каменномъ фундаментѣ съ желѣзною крышею, забранный кругомъ безименкою или досками, съ дверьми —обойдется не дороже 40 рублей на квадратную сажень или 120 руб. на вагонъ, считая по 3 квадратныхъ сажени на вагонъ. На всѣ 6.331 вагонъ потребуется магазиннаго помѣщенія 18.993 кв. с. стоимостью 759.720 руб. По всей линіи, какъ уже сказано, имѣется крытыхъ платформъ 1.970 и открытыхъ 8198;

---

(а) на основаніи мѣстныхъ хозяйственныхъ цѣнъ.

оцѣнивая первая въ 25 руб., а вторыя въ 10 руб. за кв. сажень, составитя сумма 131,230 руб. и такъ какъ тѣ и другія могутъ поступить въ дѣло, при устройствѣ магазиновъ, то, вычтя эту сумму изъ 759,720 руб., остается 628.490 руб.—это капиталъ нужный для устройства крытыхъ магазиновъ по всей линіи, обезпечивающій участь хлѣбныхъ грузовъ, привезенныхъ на станціи въ наибольшемъ количествѣ. Считая на этотъ капиталъ 7% съ погашеніемъ въ годъ, приходилось бы платить ежегодно 43.994 рубля 30 коп. что несравненно выгоднѣе, нежели платить за брезенты по 84.413 руб. постоянно въ годъ. Принимая же во вниманіе, что каждый хлѣбопромышленникъ охотно заплатитъ 1 рубль 50 к. (какъ многіе изъ нихъ заявляли) отъ вагона, лишь-бы хлѣбъ его лежалъ въ магазинѣ, то при такомъ сборѣ можно-бы выручать за 40 тысячъ вагоновъ, отправляемыхъ по желѣзной дорогѣ, не менѣе 60 тысячъ руб. въ годъ. И такъ съ устройствомъ магазиновъ желѣзно-дорожное общество не только ничего не теряетъ, но еще увеличило-бы свой доходъ на 16,005 рублей 70 копѣекъ.

Есть еще другіе выгоды въ устройствѣ магазиновъ: устроивши ихъ, администрація дороги могла-бы сократить расходы на наемъ сторожей, а главная и болѣе существенная выгода—она освободила-бы себя отъ жалобъ торговцевъ на порчу ихъ хлѣба и въ значительной долѣ уменьшила-бы случаи воровства товаровъ. Этимъ устройствомъ возможно устранить миллионныя потери хлѣбопромышленниковъ, о которыхъ желѣзнодорожныя общества не заботятся, равно какъ они забываютъ вообще интересы товароотправителей. Они даже не рѣшаются купить въ достаточномъ количествѣ рогожъ для прикрытія товара (а).

---

(а) весьма странно, что въ отчетахъ правленія Харьковско-Николаевской дороги не упоминается о покупкѣ брезентовъ и рогожъ.

Наконецъ, если администрація желѣзной дороги не даетъ брезентовъ и не желаетъ устроить магазиновъ, то нельзя допустить, что-бы хлѣбъ сгнивалъ и далѣе, какъ онъ сгниваетъ теперь. —

Если желѣзныя дороги такъ неблагоклонно относятся къ своему главному грузу, дающему имъ заработокъ, и отказываются отъ сбереженія его, то они по крайнѣй мѣрѣ должны предоставить самимъ хозяевамъ принять мѣры для спасенія своего имущества: дозволить товарохозяевамъ устроить магазины на томъ самомъ мѣстѣ, гдѣ разбрасывается ихъ хлѣбъ, за годичную опредѣленную плату отъ квадратной сажени. Кромѣ того, было-бы также полезно предоставить частнымъ владѣльцамъ постройку магазиновъ на ихъ землѣ вблизи станціоннаго двора на извѣстныхъ условіяхъ и съ проведеніемъ рельсовой вѣтви къ нимъ, подобно тому какъ правленіе желѣзной дороги предоставило устроить магазинъ Г. Духовскому у станціи «Мерчикъ» (а), на Сумскомъ участкѣ и землевладѣльцу Гебенштрейту у станціи «Водяная». Въ настоящее время ходатайствуютъ о томъ-же пивоваренный заводъ «Новая Баварія», и сахарный заводъ въ с. Гутахъ (отнош. управленія отъ 24 октября 1879 года за № 14.134). На Либаво-Роменской дорогѣ товарищество Добруджской писчебумажной фабрики ходатайствуетъ объ устройствѣ магазина на станціи «Зябровка» для склада бумаги, (которой изготовляетъ въ годъ до 100 тысячъ пудовъ). Либавскій купецъ Лампе построилъ магазинъ у рельсовъ на станціи «Можейки» съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія и по плану имъ утвержденному, подъ условіемъ сноса магазина, по требованію Министерства. Магазинъ занимаетъ 225 кв. саж. и обязанъ платить по 50 коп. въ годъ отъ сажени.

---

(а) Копія договора Г. Духовскаго прилагается.

Желательно было-бы, чтобы подобные магазины съ соединительными вѣтвями устроились не только для надобностей одного частнаго лица, но и для общаго пользованія на извѣстныхъ условіяхъ. Что же касается соединительныхъ вѣтвей, то онѣ могли бы быть полезны и для самыхъ станцій тамъ, гдѣ запасныя пути оказываются не достаточными.

Еще принесло-бы несомнѣнную пользу устройство элеваторнаго магазина въ Николаевѣ у самой пристани со всѣми механическими приспособленіями для поднятія зерна, очистки его и нагрузки въ подходящіе къ магазину корабли.

Этотъ магазинъ могъ-бы быть устроенъ городскимъ обществомъ, или наконецъ желѣзно-дорожнымъ обществомъ.

Управленіе Харьковско-Николаевской желѣзной дороги по предмету устройства магазиновъ высказались такъ: «устройство частныхъ складовъ въ районѣ станцій не можетъ быть допускаемо ни подъ какимъ видомъ, такъ какъ отчужденная земля, въ предѣлахъ станцій, есть достояніе всѣхъ отправителей и получателей, а не одного какого нибудь лица. Устройство же частныхъ складовъ за предѣлами станцій, на землѣ частнаго владѣнія, и при томъ связанныхъ со станціями особыми путями, можетъ быть допущено при условіи, чтобы лица, выстроившія такія склады, имѣли право заявлять къ отправкѣ кладъ, сложенную въ складахъ съ выдачею имъ очередей, не иначе, какъ при условіи, чтобы склады эти находились подъ контролемъ желѣзно-дорожныхъ агентовъ и были-бы запираемы желѣзно-дорожными замками и замками лицъ, устроившихъ склады». (а) Въ виду несомнѣнной пользы, какую описанные здѣсь магазины могутъ принести желѣзно-дорожному дѣлу, желательно бы было, чтобы общества желѣзныхъ дорогъ обратили

---

(а) См. дѣло Подкомисіи № II стр. 119.

серьезное вниманіе на этотъ предметъ. Хотя на нѣкоторыхъ станціяхъ и дѣлаются попытки къ устройству магазиновъ частными лицами, но дѣло это не развивается, вслѣдствіе нѣкоторыхъ стѣснительныхъ условій и формальностей, какими обстановлено ходатайство о постройкѣ частныхъ магазиновъ. За недостаткомъ желающихъ, общества желѣзныхъ дорогъ должны-бы сами *обязательно* построить магазины на собственные средства.

Постройка магазиновъ также необходима для Либаво-Роменской и Курско-Кіевской желѣзныхъ дорогъ и она вызывается тѣми же мотивами. Здѣсь только слѣдуетъ добавить о размѣрѣ существующихъ складочныхъ помѣщеній на этихъ дорогахъ.

На Либаво-Роменской дорогѣ размѣръ платформъ и магазиновъ недостаточенъ для помѣщенія всѣхъ поступающихъ на станціи грузовъ и мѣшки съ хлѣбомъ складываются на землѣ съ подстилкою шпаль.

Въ вѣдомости, составленной управленіемъ Либаво-Роменской дороги, означенъ слѣдующій размѣръ всѣхъ пакгаузовъ, крытыхъ и открытыхъ товарныхъ платформъ, имѣющихся на линіи, въ квадратныхъ саженьяхъ и ихъ площади:

	Пакгаузы.	Товарныя платформы.	
		Крытыя.	Открытыя.
1) На Либавскомъ и Калгунскомъ участкахъ	1288,44	3655,98	892,00
2) На Роменскомъ участкѣ . . . . .	1021,20	5691,78	3114,92
ИТОГО . . . . .	2309,64	9347,76	4006,92 <sub>к.с (а)</sub>

(а) Отвѣты управл. гл. III § 15.

Вообще платформы дурно устроены и вмѣсто каменныхъ фундаментовъ большею частью основаны на деревянныхъ стульяхъ; крыши на крытыхъ платформахъ слишкомъ высоко подняты, такъ что боковой дождь смачиваетъ весь настилъ и грузы на немъ лежащіе.

О накопленіи грузовъ и количествѣ залежей на Либаво-Роменской дорогѣ свѣдѣнія не доставлены.

Брезентовъ, по словамъ Управленія, (а), имѣется на линіи 1396 и въ запасѣ въ магазинѣ 200; размѣръ ихъ 11 аршинъ длины и  $7\frac{1}{2}$  аршинъ ширины.

Устройство элеваторовъ въ Либавѣ необходимо.

На Курско-Кіевской дорогѣ имѣется помѣщеній для товарнаго склада въ квадратныхъ саженьяхъ на всѣхъ станціяхъ:

Крытыхъ платформъ . . . . .	3020
Открытыхъ — . . . . .	2540
Итого . . . . .	5560 к. с.

Вообще магазины и платформы устроены здѣсь лучше и прочнѣе, нежели на Харьковско-Николаевской, или Либаво-Роменской дорогахъ.

Къ 1-му Января 1880 года лежало на станціяхъ, неотправленныхъ грузовъ 346,889 пудовъ, или около 578 вагоновъ и дальнѣйшій срокъ лежанія съ 19 Декабря

Изъ вѣдомости за 1879, составленной управленіемъ Курско-Кіевской дороги съ означеніемъ срока задержки грузовъ по станціямъ, можно заключить, что въ томъ году количество залежей было несвыше 1360 вагоновъ. Вообще передвиженіе грузовъ по Курско-Кіевской дорогѣ производится гораздо успѣшнѣе, нежели на Харьковско-Николаевской, а потому залежей на ней оказывается сравнительно гораздо менѣе и устройство магазиновъ потребуетъ въ меньшемъ размѣрѣ.

---

(а) Отвѣты управл. гл. XIII § 5.



Есть основаніе думать, что со стороны заботливаго Правленія Общества Курско-Кіевской желѣзной дороги къ устройству магазиновъ препятствія не будетъ и Правленіе ея не даетъ повода къ увеличенію облигаціоннаго капитала.

Предсѣдатель Подкоммисіи, *Е. Гордѣнко.*

Членъ: { *В. Кочетовъ.*  
*Инжеръ А. Шишковъ.*

Членъ — Управляющій дѣлами Подкоммисіи *Г. Цѣхановецкій.*

Въспомогательная таблица к описанию  
облагодетельствованныхъ въ 1864 году  
въ Иркутской губернии и Иркутскомъ  
уездѣ населенныхъ мѣстъ, въ которыхъ  
имѣются казенныя земли.

Иркутская губернія. А. Тобольскъ.

В. Тобольскъ

Таблица

Иркутскъ, Т. Иркутскъ.

Иркутскъ. Уездный дворянъ Николай Ивановичъ Т. Николаевичъ

*Копія.*

1879 года Юня 7 дня, мы нижеподписавшіеся Правленіе Общества Харьково-Николаевской желѣзной дороги, съ одной стороны, и землевладѣлецъ Харьковской губерніи, Валковскаго уѣзда, Евгеній Михайловичъ Духовской, съ другой, заключили настоящій договоръ въ слѣдующемъ:

1) Г. Духовской устраиваетъ на свой счетъ вѣтвь длиною не болѣе трехсотъ пятидесяти саж. отъ станціи Мерчикъ Сумскаго участка Харьково-Николаевской желѣзной дороги до магазина, которій имѣетъ быть построенъ Г. Духовскимъ на собственной его землѣ, причемъ рельсы для этой вѣтви отпускаются Обществомъ безвозмездно изъ запасовъ, снятыхъ съ путей старыхъ рельсовъ.

2) Означенная вѣтвь должна быть построена согласно проекту, утвержденному Правленіемъ Общества. По окончаніи постройки вѣтвь свидѣтельствуется Управленіемъ дороги и затѣмъ принимается въ вѣдѣніе Общества Харьково-Николаевской желѣзной дороги. Содержаніе и ремонтъ вѣтви производится распоряженіемъ Управленія дороги за счетъ Общества Харьково-Николаевской желѣзной дороги.

3) Общество Харьково-Николаевской желѣзной дороги обязывается, по приѣмкѣ означенной вѣтви въ вѣдѣніе Общества, производить по ней подачу порожнихъ вагоновъ подъ нагрузку къ магазину Г. Духовскаго и груженныхъ вагоновъ, адресованныхъ на станцію Мерчикъ на имя Г. Духовскаго, или его конторы, а равно перевозить груженые вагоны отъ магазина Г. Духовскаго до станціонныхъ путей станціи Мерчикъ.

4) За перевозку по вѣтви груженнаго вагона отъ станціи Мерчикъ до магазина Г. Духовскаго, или на оборотъ, Обществомъ Харьково-Николаевской желѣзной дороги взи-

мается съ Г. Духовскаго одинъ рубль съ каждаго вагона. Доставка къ означенному магазину порожнихъ вагоновъ, а равно и уборка таковыхъ отъ магазина производится безплатно.

5) Нагрузка и выгрузка вагоновъ, доставленныхъ къ магазину, производится средствами и за счетъ Г. Духовскаго. Порядокъ подачи вагоновъ и расчета за перевозку груженыхъ вагоновъ устанавливается слѣдующій: а) на выгрузку или нагрузку вагоновъ Г. Духановскому предоставляется по восьми дневныхъ часовъ, со времени подачи вагоновъ къ магазину для нагрузки или выгрузки. (Рабочимъ днемъ назначается время отъ 6 часовъ утра до 6 часовъ вечера). Если по истеченіи срока порожніе, поданные для нагрузки, вагоны не будутъ нагружены, или поданные для выгрузки не будутъ выгружены, то Г. Духовской обязывается платить Обществу Харьково-Николаевской желѣзной дороги штрафъ по двадцати коп. съ каждаго вагона за каждый рабочій часъ, сверхъ назначенныхъ для нагрузки или выгрузки восьми рабочихъ часовъ, б) заявленія о подачѣ вагоновъ для нагрузки должны быть подаваемы на станцію Мерчикъ общимъ порядкомъ, при чемъ заявленія вносятся въ книгу очередей и заявленный Г. Духовскимъ грузъ входитъ въ общую станціонную очередь, — на равнѣ съ грузомъ, находящимся въ магазинахъ и на платформахъ Общества. Управленію дороги предоставляется право, чрезъ своихъ агентовъ, удостовѣриться въ дѣйствительности нахождения заявленнаго груза въ магазинѣ, в) очистка документовъ платою за перевозку груженыхъ вагоновъ какъ до магазина, такъ и отъ магазина на станціонные пути должна производиться впередъ на станціи Мерчикъ.

6) Г. Духовской обязуется бережливо обращаться съ вагонами, поданными для нагрузки или выгрузки, и въ

случаѣ поврежденія оныхъ, уплатить Обществу Харьковско-Николаевской желѣзной дороги расходы исправленія по предъявленнымъ счетамъ.

7) Въ случаѣ нагрузки вагоновъ сверхъ установленнаго предѣла, Г. Духовской обязуется отгрузить излишнее количество владѣ по указанію агентовъ Общества. Если перегрузъ окажется послѣ отхода нагруженныхъ вагоновъ со станціи Мерчикъ, то Г. Духовской обязуется уплатить штрафъ по пяти коп. съ каждаго пуда, нагруженнаго на вагонъ сверхъ установленнаго предѣла. Если же отъ таковой излишней нагрузки послѣдуетъ поломка какихъ либо частей подвижнаго состава или путей, и объ этомъ будетъ констатировано надлежащимъ законнымъ актомъ, — то Г. Духовской обязуется уплатить Обществу стоимость починокъ.

8) Настоящій договоръ заключается на тридцать шесть лѣтъ со дня подписанія его обѣими договаривающимися сторонами.

9) Если бы Правительство по какимъ либо причинамъ потребовало отъ Общества Харьковско-Николаевской желѣзной дороги прекращенія движенія по желѣзно-дорожной вѣтви, составляющей предметъ настоящаго договора, ранѣе контрактнаго срока, то Общество Харьковско-Николаевском желѣзной дороги не отвѣчаетъ передъ Г. Духовскимъ и никакихъ убытковъ ему не уплачиваетъ.

10) Соблюденіе вышеизложенныхъ взаимныхъ обязательствъ остается не нарушимымъ и на тотъ случай, если бы магазинъ Г. Духовскаго перешелъ или въ полную собственность, или во временное пользованіе другихъ лицъ. Въ этихъ случаяхъ права и обязанности сими условіями, предоставленныя Г. Духовскому, переходятъ къ вышеупомянутымъ лицамъ.

11) Гербовыя пошлины уплачиваются обѣими сторонами, по равной части, въ размѣрѣ, указанномъ въ уставѣ

о гербовомъ сборѣ Подлинный подписали: Правленіе Общества Харьковско-Николаевской желѣзной дороги: И. Обломіевскій, А. Велиховъ и Апол. Велиховъ и Харьковскій землевладѣлецъ Евгений Михайловичъ Духовской. Съ копіею вѣрно: за правителя Дѣль Красотинъ.

Подписаль: Членъ-Управляющій дѣлами  
Подкомисіи *Г. Цьхановецкій.*

Печатано по распоряженію **ВЫСОЧАЙШЕ** учрежденной Комисіи для изслѣдованія  
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.



