Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

В. XXXVII.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Южныя жел. дор.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Тип. Т-ва п. ф. „Электро-Типографія Н. Я. Стойковой". Знаменская, 27.
1910.

Слѣдующіе Труды Комиссіи

А) вышли изъ печати и продаются въ магазинѣ Риккера, Невскій, 14.

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
I.	Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи	— 75
II.	Историческій очеркъ учрежденія, подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ	— 20
III.	Нѣсколько соображеній, полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ.	1 —
IV.	О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ	1 50
V.	Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ	3 —
VI.	Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1907 и 1908 г.г.	— 20
VII.	О пользованіи товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г.г. Н. Петровъ	— 75
VIII.	Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій	1 —
IX.	Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижного состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ; объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижного состава и тяги,—на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ	— 50
X.	Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло. И. Рербергъ	1 —
XI.	Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А Фроловъ . .	3 —
XII.	О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	1 —
XIV.	Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Планта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г., перевелъ Н. Петровъ	3 —

Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

В. XXXVII.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Южныя жел. дор.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Тип. Т-ва п. ф. „Электро-Типографія Н. Я. Стойковой". Знаменская, 27.
1910.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

I.

Журналъ засѣданій для обсужденія программъ Высшей Комиссіи по хозяйственнымъ и организаціоннымъ вопросамъ.

Съ 12-го по 17-е сентября 1909 года въ управленіи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя обслѣдовавшей дороги Южнаго раіона подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре при участіи членовъ Высшей Комиссіи: Д. И. Герценвица и П. П. Мигулина, члена-эксперта отъ Государственнаго Контроля Н. А. Маслова, предсѣдателя Харьковскаго пораіоннаго комитета В. А. Гаевскаго, управляющаго дѣлами Харьковскаго пораіоннаго комитета Ю. И. Успенскаго и представителей Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, при дѣлопроизводителяхъ Комиссіи А. Д. Лаврентьевѣ и С. М. Воищевѣ, происходили засѣданія для выясненія подлежащихъ обслѣдованію на мѣстахъ хозяйственныхъ и организаціонныхъ вопросовъ.

I. ВОПРОСЫ ОБЩІЕ.

I. Всѣ ли новыя работы, производимыя на дорогѣ, вызываются дѣйствительною необходимостью? Имѣется ли обоснованный и планомѣрный проектъ развитія пропускной и провозной способности дороги?

Переходя къ **вопросу I-му** программы, Предсѣдатель подкомиссіи проситъ, помимо указанія производимыхъ, быть можетъ, лишнихъ новыхъ работъ на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ, дать болѣе подробное объясненіе подкомиссіи на слѣдующіе вопросы:

1) не слѣдуетъ ли считать работы по развитію станціи Николаевъ въ томъ масштабѣ, въ которомъ онѣ въ настоящее время производятся—излишними;

2) не является ли устройство второго пути на участкѣ Люботинъ-Ворожба ненужнымъ и

3) насколько было необходимо устройство вѣтки на Херсонъ.

Разбирая эти вопросы по существу, Предсѣдатель подкомиссіи указываетъ, что работы, въ томъ размѣрѣ, въ какомъ онѣ въ настоящее время производятся въ Николаевѣ, обратили своевременно на себя вниманіе Финансовой Комиссіи Государственнаго Совѣта, которая отнеслась съ нѣкоторымъ сомнѣніемъ къ необходимости таковыхъ работъ въ томъ огромномъ масштабѣ, въ которомъ онѣ были предположены. Если развитіе станціи Николаевъ и необходимо, то при посѣщеніи Николаева подкомиссіей пришлось вынести впечатлѣніе, что работы необходимы въ гораздо меньшемъ размѣрѣ и притомъ, главнымъ образомъ, тѣ, которыя вызываются недостаткомъ сортировочныхъ устройствъ.

Далѣе, Предсѣдатель обращаетъ вниманіе на то, что если работы эти по развитію станціи Николаевъ будутъ признаны въ настоящее время, дѣйствительно, излишними, то желательно, по возможности, пріостановить ихъ теперь же и не начинать по крайней мѣрѣ тѣхъ сооруженій, къ возведенію которыхъ еще не приступали.

Точно также Предсѣдатель сомнѣвается въ необходимости и двухъ другихъ вышеупомянутыхъ работъ и проситъ высказаться

по этому поводу сначала начальника дорогъ, а затѣмъ и начальниковъ службъ.

Начальникъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ И. К. Ивановскій, прежде, чѣмъ перейти къ тому, чтобы дать отвѣты по разсмотрѣнію вопросовъ программы и въ частности по тремъ вышеуказаннымъ вопросамъ, считаетъ необходимымъ поставить въ извѣстность подкомиссію, что по полученіи въ управленіи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ опросныхъ листовъ, было учреждено особое совѣщаніе изъ членовъ совѣта управленія для разсмотрѣнія вопросовъ программы; поэтому, въ настоящее время и начальникъ дороги и начальники службъ считаютъ себя детально подготовленными для того, чтобы дать вполнѣ обстоятельные, подробные и, главное, откровенные отвѣты на все, что интересуетъ Высшую Комиссію, такъ какъ въ лицѣ этой Комиссіи управленіе Южныхъ дорогъ видитъ организацію, призванную разобраться въ сложномъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ безпристрастно и освѣтить его всесторонне.

Переходя къ вопросу 1, начальникъ дорогъ сообщилъ, что дать детальный отвѣтъ можно только разсматривая подробно вѣдомость работъ; въ общихъ же словахъ слѣдуетъ отвѣтить, что почти всѣ новыя работы, производимыя на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ, были вызываемы дѣйствительной необходимостью, даже неотложной нуждой; срочность ихъ производства обсуждалась коллегіально въ совѣтѣ и необходимость производства подлежала строгому, детальному изученію. Нельзя, конечно, отрицать тотъ фактъ, что работы, необходимыя въ настоящее время, могутъ оказаться излишними позднѣе въ силу измѣнившихся условій характера работы дороги. Обстоятельства такого рода приходится учитывать, и одной изъ главныхъ причинъ такого явленія слѣдуетъ считать несвоевременный отпускъ кредитовъ на новыя работы.

Переходя къ частному вопросу, слѣдуетъ упомянуть, между прочимъ, о работѣ по укладкѣ второго пути на участкѣ Люботинъ-Ворожба. Работа эта въ свое время имѣла основаніе; въ настоящее же время, когда движеніе на этомъ участкѣ упало, второй путь на немъ является совершенно излишнимъ.

Часть работъ въ Николаевѣ, по мнѣнію начальника дорогъ, также является въ настоящее время излишней.

Относительно всѣхъ другихъ работъ на Южныхъ дорогахъ начальникъ дорогъ съ увѣренностью заявляетъ, что, глядя на вѣдомость, нельзя найти ни одной такой работы, которая бы не вызывалась насущнѣйшей потребностью. Болѣе подробное освѣщеніе этого вопроса, по мнѣнію начальника дорогъ, могутъ представить начальники службъ.

Д. И. Герценвицъ замѣчаетъ, что при объѣздѣ линіи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ и изъ личнаго знакомства съ работой

дорогъ, онъ убѣдился въ ненужности тѣхъ работъ, о которыхъ упоминалось выше и на которыя согласилась Государственная Дума, вслѣдствіе настойчиваго требованія вѣдомства; отсюда ясно, что при всякомъ истребованіи кредитовъ на новыя работы необходимо убѣждаться на мѣстахъ въ дѣйствительной необходимости ассигнованій въ связи съ тѣми измѣненіями характера работы дороги, которыя можно предвидѣть, хотя бы въ ближайшемъ будущемъ. Въ виду же постройки въ настоящее время новой дороги Сѣверо-Донецкаго общества, совершенно мѣняющей настоящій характеръ работъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Южнаго раіона, Д. И. Герценвицъ проситъ присутствующихъ представителей желѣзной дороги указать, какой изъ существующихъ варіантовъ выбранъ окончательно обществомъ Сѣверо-Донецкой дороги и какіе пункты соприкосновенія будутъ у Южныхъ желѣзныхъ дорогъ съ новой частной линіей.

Начальникъ службы пути В. П. Шмидтъ на вопросъ Д. И. Герценвица о направленіи Сѣверо-Донецкой линіи доложилъ, что по постройкѣ этой линіи существовало два варіанта и въ настоящее время утвержденъ тотъ, который не даетъ сокращенія по сравненію съ Южными ж. д., а именно: направленіе магистрали, пересѣкающей Южныя дороги, будетъ таково: Льговъ С. - Д. - Готня - Основа - Лиманъ - Нырково - Сентяновка - Родаково, длиною около 504 верстъ.

Что касается вопроса о новыхъ работахъ, то потребность ихъ до составленія расцѣночныхъ вѣдомостей обсуждается совмѣстно съ пораіоннымъ комитетомъ.

Ю. И. Успенскій, потверждая заявленіе начальника службы пути и констатируя паденіе движенія на участкѣ Люботинъ-Ворожба, считаетъ необходимымъ указать, что постройка второго пути на участкѣ Люботинъ-Ворожба вполнѣ отвѣчала мнѣнію по этому вопросу Харьковскаго горнозаводскаго комитета, который вынесъ вполнѣ опредѣленное по этому вопросу рѣшеніе и находилъ, что строить второй путь необходимо за недостаткомъ пропускной способности бывшаго до того времени однопутнаго участка. Что же касается паденія движенія на этомъ участкѣ въ 1908 году, то это обстоятельство явилось для комитета неожиданнымъ и онъ занимался выясненіемъ причинъ такого паденія, причемъ оказалось. что за счетъ паденія движенія на этомъ участкѣ возрасло движеніе на южной Полтавской магистрали (Лозовая-Полтава-Кіевъ).

Начальникъ дорогъ, переходя къ разсмотрѣнію вопроса о вѣдомостяхъ на новыя работы, указалъ, что руководствоваться при составленіи расцѣночныхъ вѣдомостей работъ срокомъ на 10 лѣтъ впередъ—не представляется цѣлесообразнымъ; срокъ этотъ никоимъ образомъ не долженъ превышать пяти лѣтъ, хотя и за этотъ промежутокъ времени характеръ работы дороги мо-

жетъ сильно измѣниться, чему иногда бываютъ неожиданныя причины. Какъ яркая иллюстрація этого положенія можетъ быть приведена работа Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, которая кореннымъ образомъ измѣнилась, сильно падая, съ проведеніемъ по сосѣдству съ ней двухъ желѣзнодорожныхъ линій частныхъ обществъ: Рязанско-Уральской и Московско-Казанской ж. д., отвлекшихъ массу груза съ казенной дороги на частныя. Необходимо отмѣтить и то обстоятельство, что торговля и промышленность Россіи развиваются неравномѣрно, быстро и скачками, и иной разъ мѣняютъ характеръ работы дороги до неузнаваемости. Поэтому, казалось бы, слѣдовало развивать дороги, соображаясь съ настоящей насущной потребностью.

Начальникъ службы движенія Б. Д. Воскресенскій находитъ необходимымъ имѣть вполнѣ опредѣленный планъ новыхъ работъ, предполагаемыхъ къ осуществленію на дорогѣ и указываетъ, что та система, которой придерживаются дороги въ этомъ случаѣ, въ настоящее время устарѣла и должна быть замѣнена новой, болѣе совершенной; хотя ошибки присущи всѣмъ, но въ данномъ случаѣ цѣль, къ которой надо стремиться—это найти такую систему, при которой эти ошибки могутъ быть наименьшими. Въ раіонѣ Екатерининской и Южныхъ желѣзныхъ дорогъ были комиссіи инженеровъ Шухтана, Кетрица и Гаевскаго, опредѣлявшія планъ развитія провозной и пропускной способности дорогъ на 3 года. Существуетъ нѣсколько способовъ развитія, но каждый изъ нихъ подразумѣваетъ извѣстный подобный планъ, который можетъ, разумѣется, подвергаться корректированію въ необходимыхъ случаяхъ.

Ю. И. Успенскій отмѣчаетъ, что планъ новыхъ работъ имѣть необходимо и составить его всегда возможно, имѣя въ своемъ распоряженіи статистическія данныя. Ошибки въ настоящемъ дѣлѣ являются результатомъ недостатковъ существовавшей желѣзнодорожной статистики; Харьковскимъ пораіоннымъ комитетомъ обращено въ настоящее время особое вниманіе на разработку статистики количества движенія и выясненіе причинъ измѣненія его, что и поможетъ въ будущемъ избѣжать ошибокъ въ дѣлѣ составленія плана.

Предсѣдатель подкомиссіи, вполнѣ соглашаясь съ высказаннымъ мнѣніемъ о необходимости измѣненія срока составленія плана новыхъ работъ на дорогѣ, проситъ начальника службы пути высказать свое мнѣніе о необходимости работъ по развитію станціи Николаевъ, начальника же службы движенія сообщить свѣдѣнія, касающіяся вѣтки, построенной отъ Николаева на Херсонъ.

Начальникъ службы движенія докладываетъ, что работа Херсонской вѣтки исчерпывается двумя парами поѣздовъ въ сутки, причемъ одна пара—товаропассажирская, а другая пассажирская.

Товарныхъ поѣздовъ совсѣмъ иногда не бываетъ. Движеніе весьма слабое и убыточное для дороги, такъ какъ для возможности оправдать расходы нужно имѣть перевозки въ 30 мил. пудоверстъ на версту дороги. Количество пассажировъ колеблется въ предѣлахъ 200—250 человѣкъ въ день въ одну сторону.

Ю. И. Успенскій замѣчаетъ, что причина такой убыточности вышеупомянутой вѣтки заключается въ томъ, что вѣтка эта въ сущности не закончена, такъ какъ она не доходитъ до порта; настоящую вѣтвь слѣдуетъ считать незаконченной на 7 верстъ, а если ее довести до Херсона-Порта, то въ Херсонъ пойдутъ въ значительномъ количествѣ необходимые для составленія вывозной марки сорта хлѣба, а также лѣсъ для вывоза въ порты Чернаго моря и Турцію, такъ какъ неурегулированность Днѣпра дѣлаетъ невозможной планомѣрную торговлю лѣсомъ съ за-границей. Херсонъ грузитъ 34 милліона пудовъ, что составитъ около половины грузки Николаева. Въ запискѣ Херсонскаго биржевого комитета вопросъ этотъ, по заявленію В. А. Гаевскаго, весьма подробно освѣщенъ.

Начальникъ службы пути докладываетъ, что, по его личному мнѣнію, развитіе станціи Николаевъ необходимо именно въ широкомъ масштабѣ и, если возможны сокращенія, то они столь незначительны въ сравненіи со всей затрачиваемой суммой, что врядъ ли о нихъ приходится говорить.

Въ настоящее время вся пріемная способность Николаева использована и на линіи, идущей отъ Николаева, образуются залежи по причинѣ невозможности принять грузъ въ Николаевѣ. Сортировочная станція вся загружена и не въ состояніи переработать предназначенное количество груза. Ко всему этому надо прибавить, что работа усложняется требованіемъ сплошной перевѣски грузовъ.

По новому проекту станція Николаевъ развивается съ такимъ расчетомъ, чтобы она имѣла возможность принять отъ 1.000 до 1.200 вагоновъ: значительно увеличивается площадь товарнаго двора, предполагаются къ устройству необходимыя помѣщенія для навалочнаго груза и пр., причемъ стоимость развитія около 1 милл. руб. Въ настоящее время уже исполнено около 100.000 куб. саж. земляныхъ работъ, частью закончены, частью находятся въ постройкѣ искусственныя сооруженія; кромѣ того, многое находится въ періодѣ заготовленія и задержать работы нельзя, такъ какъ все заготовленное пришлось бы потерять: можетъ быть и возможно сократить работы на 100.000—200.000 р., но и это сокращеніе не было бы цѣлесообразно, такъ какъ пришлось бы исключить постройку, напримѣръ, 8 паровозныхъ стойлъ, вообще, необходимыхъ и т. п.

Предсѣдатель подкомиссіи замѣчаетъ, что, принимая во вни-

маніе проведеніе новой дороги Бахмачъ-Одесса, слѣдуетъ указать, что эта новая линія можетъ сильно повліять на работы Николаева въ томъ смыслѣ, что дорога Бахмачъ-Одесса отвлечетъ большую часть грузовъ отъ Николаева къ Одессѣ и это-то есть одна изъ главныхъ причинъ, почему работы по развитію Николаева должны быть пріостановлены или сокращены значительно, по крайней мѣрѣ поскольку это теперь возможно.

Попутно съ этимъ вопросомъ Предсѣдатель сообщаетъ, что однимъ изъ представителей Управленія желѣзныхъ дорогъ было выражено мнѣніе о желательности упраздненія станціи Гороховка. Полагая, что скорѣе явится необходимость построить вѣтку отъ Водопоя, не упраздняя стан. Гороховка, Предсѣдатель проситъ начальника дорогъ высказать свое мнѣніе по этому вопросу.

Начальникъ дорогъ полагаетъ, что обыкновенно слѣдуетъ развивать станціи, именно, ближайшія къ крупнымъ узламъ, почему, казалось бы, ст. Гороховка подлежитъ не упраздненію, а, наоборотъ, развитію и въ недалекомъ будущемъ, такимъ образомъ, одинъ изъ ближайшихъ пунктовъ къ ст. Николаевъ—ст. Гороховка или ст. Водопой—развивать необходимо и преимущество слѣдуетъ отдать именно Гороховкѣ.

Начальникъ службы пути указываетъ, что станція Гороховка, какъ сортировочная станція, создалась вслѣдствіе недостаточности развитія Николаева; если же Николаевъ явится вполнѣ развитой большой сортировочной станціей, то тогда пока не будетъ необходимости въ другой сортировочной станціи; когда же движеніе разовьется, то тогда для горно-заводскихъ грузовъ придется развить и ст. Гороховку.

Начальникъ службы движенія замѣчаетъ, что недостаточная пріемная способность ст. Николаевъ очевидна, а между тѣмъ необходимо имѣть большую сортировочную станцію передъ портомъ. Конечно, можно было бы развить и новую станцію выше Николаева, но это стоило бы дороже; при этомъ всегда необходимо было предвидѣть, что такая станція будетъ работать, вѣроятно, періодически, что и замѣчается въ Николаевѣ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, существуетъ ли особый тарифъ, взимаемый дорогой за подачу груза къ порту, начальникъ службы движенія доложилъ, что для этого имѣется особый тарифъ, взимаемый какъ за дополнительную услугу.

По вопросу 2

2. Производство необходимыхъ работъ соображается ли съ временемъ года, наиболѣе удобнымъ для самаго

начальникъ дорогъ указываетъ, что иногда техническія условія работъ ставятъ администрацію въ такое положеніе, что приходится работы эти исполнять несвоевременно и онѣ запаздываютъ; вообще же производимыя новыя работы по возможности сообразуются съ временемъ года.

производства? Производятся ли хозяйственныя перевозки и ремонтъ подвижного состава въ наиболѣе благопріятное для нихъ время? Имѣется ли планъ хозяйственныхъ и служебныхъ перевозокъ (перевозка балласта)?

Что касается времени хозяйственныхъ перевозокъ на Южныхъ дорогахъ, то эти перевозки производятся по строго опредѣленному и заранѣе выработанному плану, который уже въ мартѣ бываетъ переданъ въ службу движенія и согласованъ съ общимъ движеніемъ по дорогѣ. Рельсы выгружаются не гдѣ либо въ опредѣленномъ мѣстѣ, а въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ должна быть произведена ихъ укладка, чѣмъ совершенно устраняется переадресовка; то же соблюдается и по отношенію къ развозкѣ шпалъ. Для болѣе подробнаго знакомства съ этимъ дѣломъ въ Высшую Комиссію передается планъ хозяйственныхъ перевозокъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, прилагаемый къ настоящему журналу.

Начальникъ службы пути замѣчаетъ, что въ данномъ вопросѣ должна быть проводима та точка зрѣнія, что начальникъ службы движенія въ дѣлѣ всевозможныхъ перевозокъ по дорогѣ является наиболѣе компетентнымъ, а потому начальники остальныхъ службъ, нуждающіеся въ извѣстное время перевезти грузы своей службы должны входить въ соглашеніе съ начальникомъ службы движенія по этому предмету. Такой порядокъ соблюдается на Южныхъ дорогахъ, и голосъ начальника службы движенія является рѣшающимъ въ данномъ вопросѣ. Результаты отъ такого порядка весьма благопріятные.

Начальникъ службы движенія, вполнѣ соглашаясь съ изложеннымъ взглядомъ начальника службы пути, указываетъ, что хозяйственныя перевозки у службы движенія являются регуляторомъ общаго движенія дороги, причемъ коммерческія перевозки, конечно, занимаютъ первое мѣсто и въ періодъ ихъ усиленія, хозяйственное движеніе должно соотвѣтственно понижаться, а иногда и совершенно прекращаться.

Начальникъ службы тяги Б. А. Скупевскій докладываетъ, что вообще ремонтъ подвижного состава по возможности также сообразуется съ наиболѣе удобнымъ временемъ, причемъ обыкновенно до возможнаго минимума сокращаются зимнія работы, когда увеличивается движеніе. Необходимо при этомъ замѣтить, что ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ то усиливается, то сокращается въ зависимости отъ потребности въ нихъ въ данный моментъ; товарные же вагоны осматриваются и ремонтируются главнымъ образомъ весною и лѣтомъ; наибольшее скопленіе вагоновъ, требующихъ ремонта, замѣчается обыкновенно лѣтомъ отъ мая до сентября.

По вопросу 3

3. Какія мѣры принимаются для устраненія излиш-

начальникъ дорогъ, указывая на весьма важное значеніе настоящаго вопроса, заявляетъ, что въ настоящее время пріемка запасныхъ частей, произведенныхъ работъ и особенно матеріа-

ней, не вызываемой дѣйствительными потребностями дѣла, требовательности при пріемкѣ матеріаловъ, запасныхъ частей или произведенныхъ работъ?

ловъ, дѣйствительно, зачастую сопровождается требованіями совершенно излишними и не вызываемыми дѣйствительными потребностями дѣла. Такая пріемка зависитъ отъ существующихъ техническихъ условій, которыя подлежатъ скорѣйшему, серьезному пересмотру и возможному облегченію. Въ настоящее время на разныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ техническія условія различны для одного и того же предмета, но почти вездѣ, вслѣдствіе несовершенства и неудовлетворительности техническихъ условій, приходится часто принимать матеріалъ со скидкой, что, несомнѣнно, вредно отражается на качествѣ матеріала. Особенно это сказывается на пріемкѣ угля, который, при высокихъ техническихъ условіяхъ пріемки и соотвѣтственно высокой оплатѣ его, не отличается, однако, высокими качествами.

Что касается пріемки запасныхъ частей, то таковыя принимаются на заводахъ черезъ посредство заводской инспекціи. Относительно заводскихъ инспекторовъ и пріемки черезъ ихъ посредство запасныхъ частей, слѣдуетъ отмѣтить, что на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ никакихъ недоразумѣній въ подобныхъ случаяхъ не наблюдалось.

По вопросу 4

4. Не имѣется ли излишнихъ задержекъ при разсчетахъ и уплатахъ поставщикамъ или подрядчикамъ? Сколько имѣется неоплаченныхъ счетовъ? какъ продолжительны задержки уплатъ? причины этихъ задержекъ.

начальникъ дорогъ доложилъ, что въ бухгалтеріи Южныхъ дорогъ задержекъ при разсчетахъ съ поставщиками и подрячиками не бываетъ и очень строго наблюдается принципъ, чтобы всѣ подобные разсчеты производились бы своевременно безъ задержекъ; но въ силу нѣкоторыхъ условій приходится иногда платежи задерживать и на довольно значительные сроки, отчего и раздаются жалобы со стороны подрядчиковъ на то, что вслѣдствіе такихъ задержекъ приходится много терять, а предвидя это, и дороже брать. Одной изъ главныхъ причинъ такого явленія слѣдуетъ считать существующія излишнія формальности при проведеніи документовъ черезъ всѣ необходимыя инстанціи и особенно черезъ Государственный Конроль, такъ какъ Государственный Контроль, дѣйствуя строго, согласно существующимъ инструкціямъ, требуетъ неукоснительнаго исполненія всѣхъ формальностей, что исключаетъ возможность быстраго разсмотрѣнія представляемыхъ документовъ.

5. При установленіи техническихъ условій и требованій на поставки и работы вообще, и въ особенности на поставки массовыя: топливо, шпалы, рельсы, скрѣпленія, подвижной составъ и его запасныя части, не примѣняется ли излишней строгости и односторонности? обращается ли вниманіе не только на соображенія спеціально техническія,

Начальникъ службы пути, ссылаясь на циркуляръ за № 51, указываетъ, что названнымъ циркуляромъ установлены всѣ сроки для оплаты счетовъ. Но при самомъ аккуратномъ и добросовѣстномъ отношеніи къ дѣлу не представляется возможнымъ уменьшить срокъ расчета такъ, чтобы онъ былъ менѣе 30 дней со дня составленія акта о пріемкѣ. Такихъ, однако, счетовъ, которые заканчиваются въ теченіе одного мѣсяца—незначительное количество, въ большинствѣ же случаевъ разсчеты затягиваются на 2—3 мѣсяца.

но и на соображенія хозяйственныя?

Въ переданной начальникомъ службы пути Высшей Комиссіи и приложенной къ настоящему журналу „справкѣ“ имѣются всѣ данныя о срокахъ прохожденія управленія дороги различными счетами. При разсмотрѣніи даннаго вопроса на дорогѣ, въ цѣляхъ возможнаго сокращенія этихъ сроковъ, предположено устранить прохожденіе чрезъ матеріальную службу того, что пріобрѣтается службами-потребительницами.

Начальникъ службы тяги вполнѣ соглашается съ высказаннымъ начальникомъ службы пути мнѣніемъ.

Начальникъ матеріальной службы Р. Р. баронъ Унгернъ-Штернбергъ замѣчаетъ, что происходящія въ матеріальной службѣ задержки часто имѣютъ причины иного характера, чѣмъ высказанныя предыдущими докладчиками: таковы, напримѣръ, браковка матеріала и вторичная его пріемка и т. п.

Начальникъ службы движенія указываетъ, что мѣсячный срокъ разсчета слишкомъ великъ и необходимо его уменьшить; въ случаѣ невозможности провести въ короткій срокъ полную уплату, слѣдуетъ допускать уплату частичную. Не вдаваясь въ разборку технической стороны этого вопроса, слѣдуетъ только отмѣтить, что уплатой могутъ, напримѣръ, завѣдывать артельщики на линіи и т. п.; кромѣ того, необходимо введеніе отвѣтственности составителя акта пріемки.

Главный контролеръ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ доложилъ, что по сдѣланной Государственнымъ Контролемъ выборкѣ дѣлъ, касающихся разсчетовъ съ поставщиками, оказалось, что въ большинствѣ случаевъ разсчеты эти производятся 3—4 мѣсяца. Причину задержекъ въ разсчетахъ установить еще не удалось; однако, по мнѣнію Главнаго Контролера, при извѣстномъ соглашеніи между управленіемъ дороги и Контролемъ, вопросъ этотъ, вѣроятно, можетъ быть урегулированъ и сроки прохожденія счетовъ сокращены.

Въ виду того, что по мнѣнію Предсѣдателя и членовъ подкомиссіи, вопросъ 5, имѣющій тѣсную связь съ вопросомъ 3, достаточно выяснился при разсмотрѣніи 3-го вопроса, Предсѣдатель предлагаетъ перейти къ обсужденію

вопроса 6.

6. Какими мѣрами обезпечивается правильное установленіе: расцѣнокъ за производство работъ, нормъ расходованія топлива, нормъ премій за экономный ремонтъ или вообще за сбереженіе въ рас-

Начальникъ службы пути докладываетъ, что правильное установленіе цѣнъ на производимыя работы обезпечивается согласованіемъ ихъ съ нормальными расцѣночными вѣдомостями на количество и цѣну рабочихъ и матеріаловъ.

Эти расцѣночныя вѣдомости исправляются по мѣрѣ надобности сообразно съ дѣйствительностью и служатъ для руководства при составленіи смѣты и въ управленіи и на участкахъ. Расцѣночная вѣдомость Комиссіи представляется.

ходахъ за нагрузку и выгрузку, за успѣшное составленіе поѣздовъ, за пробѣгъ поѣзда и др.? Списокъ установленныхъ на дорогѣ премій.

7. Обращается ли достаточное вниманіе на устраненіе изъ заключаемыхъ договоровъ всякаго рода неполноты или неясности, которыя давали бы контрагентамъ основанія истолковывать смыслъ договора въ ущербъ желѣзнымъ дорогамъ или возбуждать въ нихъ опасенія, что исполненіе договора можетъ вызвать съ ихъ стороны какіе либо прямо непредусмотрѣнные расходы, для выполненія которыхъ имъ приходится обезпечивать себя нѣкоторымъ повышеніемъ договорныхъ цѣнъ.

На замѣчаніе Д. И. Герценвица, что расцѣночныя вѣдомости существуютъ давно, начальникъ службы пути указалъ, что въ настоящее время въ вѣдомость включены подробно разработанныя свѣдѣнія о количествѣ матеріала, потребнаго для работы.

Начальникъ службы тяги сообщаетъ, что всѣ работы въ главныхъ мастерскихъ исполняются сдѣльно; всѣ работы по текущему ремонту производятся поденно; осмотръ вагоновъ и средній ремонтъ съ подъемкой производятся сдѣльно. Въ 1905 году расцѣнки были кодифицированы и утверждены и онѣ существовали въ этомъ видѣ до 1908 года, когда, въ августѣ мѣсяцѣ, были пересмотрѣны и снова установлены; необходимо замѣтить, что расцѣнки за послѣдніе года сильно повысились.

Н. А. Масловъ проситъ начальника службы тяги сообщить, дѣйствительно ли на Южныхъ дорогахъ до 1905 года въ службѣ тяги не было никакой системы работъ и порядка въ нихъ; дѣйствительно ли также то, что въ настоящее время задѣльная плата превосходитъ поденную на 75%, и если это такъ, то какую при этомъ надо имѣть въ виду поденную плату.

Начальникъ службы тяги докладываетъ, что, строго говоря, дѣйствительно, до 1905 года на дорогахъ, вошедшихъ въ составъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ однообразной системы оплаты работъ не существовало; въ настоящее время въ мастерскихъ самостоятельно, не въ бригадахъ, работаютъ на станкахъ, въ кузницахъ и нѣкоторыхъ другихъ отдѣленіяхъ; для этихъ работъ за поденную плату слѣдуетъ принимать среднюю данной группы мастерскихъ; для работъ, производимыхъ бригадами, слѣдуетъ имѣть въ виду среднюю поденную плату бригады.

На вопросъ Н. А. Маслова, каковъ былъ заработокъ до его урегулированія, начальникъ службы тяги заявилъ, что онъ достигалъ 200%, причемъ указываетъ, что въ 1908 году былъ недостатокъ работъ и потому, чтобы не увольнять рабочихъ, приходилось работать только 4 дня въ недѣлю, вслѣдствіе чего % заработка понизился. Что касается порядка составленія смѣтъ на работы, то для каждой статьи расхода назначаются въ началѣ года для каждаго исполнителя работъ опредѣленныя нормы расхода безъ составленія смѣтъ; напримѣръ, для текущаго ремонта вагоновъ и текущаго ремонта паровозовъ устанавливаются сроки въ зависимости отъ пробѣга; случайный ремонтъ производится по смѣтамъ, періодическій осмотръ вагоновъ на казенныхъ дорогахъ исполняется по установленной средней единичной нормѣ и т. п.

По этому же вопросу начальникъ дорогъ указываетъ, что службѣ тяги приходится считаться съ общей остротой рабочаго вопроса; такъ, желая уменьшить число рабочихъ, нельзя вмѣстѣ съ тѣмъ допустить массовое ихъ увольненіе, почему и приходится сокращать число рабочихъ дней.

Переходя къ вопросу о нормахъ расходованія топлива и пре-

мій за экономію по ремонту, начальникъ службы тяги сообщаетъ, что по службѣ тяги Южныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣются пока слѣдующія преміи:

1) премія за топливо на паровозахъ,

2) премія за смазку и освѣтительные матеріалы.

На участкахъ бывшей Харьково-Николаевской желѣзной дороги существуетъ еще премія за текущій и средній ремонтъ паровозовъ; въ виду несомнѣнной цѣлесообразности этой преміи, съ будущаго года таковая устанавливается и для участковъ бывшей Курско-Харьково-Севастопольской дороги.

Начальникъ матеріальной службы указалъ, что за нагрузку и выгрузку матеріаловъ (топлива и пр.) и подачу угля для паровозовъ на Харьково-Николаевскомъ участкѣ премія установлена лѣтъ 15 тому назадъ; съ 1908 года она введена и на другихъ участкахъ, такъ какъ введеніе этой преміи даетъ экономію расходовъ по этой статьѣ.

Начальникъ службы движенія докладываетъ, что по службѣ движенія Южныхъ желѣзныхъ дорогъ установлены слѣдующія преміи:

1) премія за товаростанціонныя работы,
2) „ утилизацію подвижного состава,
3) „ работу поѣздовъ,
4) „ нагонъ опозданій пассажирскихъ поѣздовъ,
5) „ экономію свѣчей,
6) „ сбереженіе пломбъ,
7) „ экономію расходованія бланковъ,
8) „ освѣщеніе и отопленіе.

Что касается премій за составленіе поѣздовъ, за поѣзда дальняго слѣдованія и маневры, то таковыхъ пока не имѣется и служба движенія предполагаетъ ихъ ввести съ будущаго года. Также не имѣется премій за успѣшное составленіе поѣздовъ и за пробѣгъ.

П. П. Мигулинъ, останавливаясь на вопросѣ объ освѣщеніи свѣчами вагоновъ и расходахъ по этой статьѣ, проситъ представителей Южныхъ желѣзныхъ дорогъ указать подкомиссіи, не можетъ ли введеніе подобной преміи вліять на освѣщеніе вагоновъ въ томъ смыслѣ, что со стороны лицъ, заинтересованныхъ въ сбереженіи свѣчей, т. е. кондукторовъ, будутъ приниматься мѣры къ возможно меньшему освѣщенію вагоновъ. Въ настоящее время приходится часто наблюдать, что вагоны погружены въ мракъ или же настолько неудовлетворительно освѣщены какими нибудь огарками, что совершенно не представляется возможнымъ пользоваться такимъ освѣщеніемъ для чтенія; съ другой стороны, хорошія свѣчи съ клеймами Южныхъ желѣзныхъ дорогъ можно видѣть и пріобрѣсти въ очень многихъ магазинахъ, покупающихъ

эти свѣчи, конечно, завѣдомо ворованныя у желѣзнодорожныхъ агентовъ за безцѣнокъ.

Начальникъ службы движенія, на заявленіе П. П. Мигулина, доложилъ, что цѣль введенія преміи за освѣщеніе вагоновъ именно и заключается въ стремленіи бороться съ кражей свѣчей, о которой администраціи дороги такъ же, какъ и другимъ лицамъ, давно извѣстно.

Установленная премія за свѣчи разсчитана именно такимъ образомъ, что даетъ возможность получить за свѣчу половину ея настоящей стоимости въ видѣ преміи, тогда какъ въ магазинахъ за эти свѣчи, продаваемыя тайно, платятъ, вѣроятно, меньше.

За освѣщеніемъ вагоновъ существуетъ общій надзоръ, и трудно сказать, чѣмъ можно объяснить бывающія неисправности: злоупотребленіями или неаккуратностью.

Конечно, слѣдуетъ признать, что лучшій выходъ изъ этого положенія—это совершенное уничтоженіе освѣщенія вагоновъ свѣчами и переходъ къ освѣщенію газомъ, ацетиленомъ или электричествомъ; но необходимыя на это затраты настолько велики, что врядъ ли такой способъ замѣны одного рода освѣщенія другимъ возможенъ, хотя имѣются и предложенія отъ нѣкоторыхъ частныхъ лицъ взять это дѣло въ свои руки.

Начальникъ дорогъ указываетъ, что слѣдуетъ считаться въ данномъ вопросѣ и съ той неподвижностью и косностью, которая присуща большинству русскихъ чиновниковъ. Такъ, напримѣръ, на Сибирской дорогѣ было сдѣлано предложеніе со стороны нѣкоторыхъ предпринимателей объ устройствѣ во всѣхъ пассажирскихъ вагонахъ этой дороги ацетиленоваго освѣщенія за счетъ кредита на освѣщеніе свѣчами. Предложеніе это было разсмотрѣно, одобрено и препровождено въ Министерство Путей Сообщенія, гдѣ, несмотря на очевидную выгодность предложенія, оно остается до сего времени не разрѣшеннымъ.

Замѣна свѣчного освѣщенія ацетиленовымъ, по мнѣнію начальника дорогъ, весьма желательна, такъ какъ ацетиленовое освѣщеніе нисколько не хуже по качеству электрическаго, устройство же его дешевле электрическаго. Что касается воровства свѣчей и продажи ихъ въ магазины, то это злоупотребленіе—общее для всѣхъ дорогъ, но учесть его и бороться съ нимъ весьма трудно, тѣмъ болѣе, что при возникновеніи судебнаго дѣла по такому поводу, судъ рѣшаетъ не въ пользу дорогъ.

Начальникъ службы тяги указываетъ, что самый расходъ на болѣе усовершенствованное освѣщеніе, чѣмъ свѣчи, не былъ бы выше, но новое устройство потребовало бы средствъ, которыя министерство не отпускаетъ.

Начальникъ дорогъ сообщилъ, что по вопросу 7 передаются въ Высшую Комиссію, такъ называемыя, правила

производства работъ, гдѣ и имѣются образцы договоровъ. Всякій заключаемый договоръ вносится на разсмотрѣніе совѣта, причемъ юрисконсультъ каждый разъ даетъ свое заключеніе по данному договору. Нельзя сказать съ увѣренностью, что случаевъ обнаруженія дефектовъ въ договорахъ совершенно не было, но во всякомъ случаѣ они очень рѣдки.

Представитель Министерства Финансовъ Л. Е. Косцялковскій заявляетъ, что заключаемые договоры поступаютъ и на его разсмотрѣніе; но не будучи юристомъ, трудно предвидѣть все такъ, чтобы впослѣдствіи не возникло судебныхъ дѣлъ; слѣдуетъ впрочемъ замѣтить, что число дѣлъ, возникшихъ по договорамъ, весьма незначительно.

Начальникъ службы пути замѣчаетъ, что при заключеніи договоровъ, обычно совершаемыхъ, въ нихъ включаются только техническія условія, общія же правила къ нимъ прилагаются.

Юрисконсультъ К. К. Масловскій докладываетъ, что процессы по договорамъ, если и бываютъ, то какъ единичные случаи. Такъ, за 12 лѣтъ былъ одинъ случай по службѣ пути и одинъ по матеріальной службѣ.

Попутно съ настоящимъ вопросомъ представитель Министерства Финансовъ находитъ необходимымъ указать, что вопросъ о договорахъ съ владѣльцами желѣзнодорожныхъ вѣтокъ, примыкающихъ къ дорогѣ, подлежитъ пересмотру и измѣненію, такъ какъ обыкновенно эти договоры составлялись односторонне, въ пользу дорогъ. Рѣшеніе передать вопросъ на разсмотрѣніе пораіонныхъ комитетовъ, къ чему послѣдніе уже и приступили, нужно считать наиболѣе цѣлесообразнымъ.

По вопросу 8

8. Какія мѣры принимаются противъ злоупотребленій разнаго рода, какъ напримѣръ: противъ безплатной перевозки пассажировъ, товаровъ, разныхъ хищеній и т. п.?

начальникъ дорогъ, указывая на общее тяжелое положеніе, въ которомъ находятся всѣ желѣзныя дороги въ отношеніи борьбы съ различными злоупотребленіями, сообщаетъ, что и Южныя дороги также сильно страдаютъ отъ этого зла. Хотя всегда на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ принимались различныя общія мѣры въ борьбѣ съ злоупотребленіями, но за послѣднее время, въ силу распоряженія Министерства Путей Сообщенія о принятіи болѣе серьезныхъ мѣръ, на этотъ вопросъ обращено особое вниманіе, причемъ дѣятельность дорогъ выразилась въ двухъ главныхъ мѣрахъ:

1) всѣ грузовые сторожа были переданы въ вѣдѣніе желѣзнодорожной полиціи;

2) изданъ приказъ отъ 28 іюня о способахъ совершенія существующихъ злоупотребленій и мѣрахъ противъ нихъ.

При разслѣдованіяхъ различнаго рода злоупотребленій, было констатировано, что нерѣдко въ этихъ злоупотребленіяхъ уча-

ствуютъ низшіе агенты дороги. Явленіе это отчасти объясняется очень низкой оплатой ихъ труда; вѣсовщикъ, напримѣръ, является обыкновенно лицомъ съ самымъ низкимъ уровнемъ развитія и часто безъ всякаго образованія и требовать, чтобы на это мѣсто, оплачиваемое только 25 рублями въ мѣсяцъ, поступали лица болѣе надежныя, чѣмъ теперь, не представляется возможнымъ, а между тѣмъ институтъ вѣсовщиковъ требуетъ особаго къ себѣ вниманія, такъ какъ черезъ руки этихъ агентовъ проходятъ милліоны грузовъ въ обстановкѣ, весьма благопріятной для всевозможныхъ злоупотребленій.

Поэтому, необходимо, для достиженія лучшихъ результатовъ работы дороги, ставить на отвѣтственныя мѣста болѣе надежныхъ агентовъ, поднявъ, конечно, значительно оплату ихъ труда.

Что касается охраны грузовъ и помѣщеній, то имѣющееся для этого количество стражниковъ на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ недостаточно и необходимо его увеличить по крайней мѣрѣ въ 4 раза.

Кромѣ того, желательно учрежденіе съ той же цѣлью и особаго сыскного отдѣленія.

Для розыска грузовъ имѣются особые агенты, работающіе довольно успѣшно.

На вопросъ П. П. Мигулина, какъ поступаетъ управленіе Южныхъ желѣзныхъ дорогъ въ случаяхъ обнаруженія злоупотребленій со стороны агентовъ дороги, начальникъ дорогъ сообщаетъ, что обыкновенно такихъ агентовъ увольняютъ и только въ рѣдкихъ случаяхъ понижаютъ по службѣ; подъ судъ же ихъ никогда почти не отдаютъ, въ виду получающихся при этомъ осложненій, такъ какъ доказать фактъ воровства трудно даже и тогда, когда объ этомъ всѣ знаютъ; судъ въ такихъ случаяхъ, за недоказанностью факта преступленія, всегда оправдываетъ, а оправданный агентъ требуетъ затѣмъ, на основаніи этого оправдательнаго приговора суда, обратнаго пріема на службу. Такимъ образомъ, въ 1908 году на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ было уволено до 1.500 человѣкъ.

Начальникъ службы движенія, по вопросу о безплатной перевозкѣ пассажировъ, указываетъ на трудность борьбы какъ съ безплатной перевозкой, такъ и съ безбилетнымъ проѣздомъ; бываютъ случаи, когда цѣлыя партіи рабочихъ ѣдутъ безъ билетовъ, насильно занимая мѣста въ поѣздѣ, и въ такихъ случаяхъ кондуктора безсильны что-либо сдѣлать.

Переходя къ мѣрамъ противъ злоупотребленій этого рода, необходимо замѣтить, что главной изъ нихъ надо считать надзоръ за пассажирами при начальной посадкѣ, а также и въ пути, почему на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ принято, какъ правило,

чтобы каждые два вагона сопровождалъ одинъ кондукторъ, не считая при этомъ главнаго.

Начальникъ дорогъ сообщаетъ, что на Южныхъ дорогахъ въ послѣднее время изданъ приказъ, которымъ предложено старшимъ агентамъ всѣхъ службъ, при ихъ поѣздкахъ, производить контроль поѣздовъ, что въ сущности составляетъ прямую обязанность спеціальныхъ агентовъ службы движенія и представителей Государственнаго Контроля; во время дачнаго движенія для контроля дачныхъ поѣздовъ приглашаются студенты.

Что касается взысканія денегъ за безбилетный проѣздъ, то его производить настолько трудно, что за послѣдніе $^1/_2$ года взыскано всего лишь около 15%. Искорененіе злоупотребленій этого вида слишкомъ трудно, такъ какъ большинство публики даже изъ интеллигенціи считаетъ, что по желѣзнымъ дорогамъ слѣдуетъ, по возможности, ѣздить даромъ. Слѣдуетъ указать, что бываютъ случаи, когда отдѣльные вагоны, предоставляемые представителямъ того или другого вѣдомства, не только не оплачиваются, но служатъ для безплатнаго проѣзда лицъ, не имѣющихъ на это рѣшительно никакого права.

Останавливаясь на частномъ вопросѣ о злоупотребленіяхъ кондукторовъ и вѣсовщиковъ, начальникъ службы движенія сообщаетъ, что наилучшей мѣрой слѣдуетъ признать поднятіе уровня служащихъ и улучшенія условій службы, чему должно способствовать открытіе особыхъ школъ. Въ настоящее время на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ основаны особыя кондукторскія школы, куда отправляются кондуктора съ линіи, обратившіе на себя вниманіе начальства, какъ наилучшіе. Въ такихъ школахъ кондуктора находятся 2—$2^1/_2$ мѣсяца и проходятъ соотвѣтственный курсъ. Каждая группа состоитъ изъ 30—40 человѣкъ. По выходѣ изъ школы кондуктора назначаются на тѣ или другіе поѣзда въ зависимости отъ отмѣтокъ, полученныхъ ими въ аттестатѣ. Точно также есть школа и для вѣсовщиковъ. Кромѣ того, вѣсовщиковъ предположено ввести въ общую лѣстницу служебныхъ повышеній, что также должно отразиться положительно на качествѣ ихъ работы. Вообще же относительно всѣхъ низшихъ агентовъ службы движенія, начальникъ службы движенія считаетъ необходимымъ доложить, что оплата труда ихъ слишкомъ ничтожна, обязанности же и отвѣтственность—огромны.

Начальникъ коммерческой службы М. И. Антоконенко замѣчаетъ, что, въ случаѣ обнаруженія злоупотребленій въ коммерческой службѣ, сейчасъ же дается знать объ этомъ жандармской полиціи.

На вопросы Д. И. Герценвица:

1) во что обходится содержаніе стражниковъ, переданныхъ въ вѣдѣніе жандармской полиціи;

2) не принимаютъ ли участія въ хищеніяхъ иногда и жандармы и

3) нельзя-ли увеличить окладъ низшихъ отвѣтственныхъ агентовъ, какъ, напримѣръ, вѣсовщиковъ, приблизительно до 100 руб. вмѣсто 25,

начальникъ дорогъ отвѣчаетъ, что содержаніе охраны обходится до 200.000 руб. Что же касается случаевъ участія жандармской полиціи въ злоупотребленіяхъ, то случаи такіе бывали, но рѣдко.

По вопросу объ увеличеніи вознагражденія, начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что, если принять въ разсчетъ всѣ русскія желѣзныя дороги, то увеличеніе съ 25 руб. до 100 руб. жалованья каждаго вѣсовщика выразится такой колоссальной цифрой, что не представляется возможнымъ и думать объ этомъ увеличеніи.

Начальникъ службы сборовъ замѣчаетъ, что бываютъ случаи проѣзда пассажировъ не безбилетныхъ, а по билетамъ, уже использованнымъ или фальшивымъ, и злоупотребленія съ подложными билетами наносятъ милліонный убытокъ. Мѣрой противъ такихъ злоупотребленій, казалось бы, является замѣна существующихъ билетовъ купонными книжками съ купонами для каждой дороги и каждаго перегона между узлами данной дороги.

По вопросу 9

9. Какія мѣры принимаются къ охранѣ интересовъ дороги при пріемкѣ, перевозкѣ и сдачѣ грузовъ для достиженія правильности взвѣшиванія, оцѣнки порчи и утраты доставленныхъ товаровъ, и къ устраненію упущеній при разсчетахъ за храненіе и другія услуги жел. дорогъ?

начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что при наблюдаемой незначительности пропажъ изъ хранящихся грузовъ, контроль храненія не оправдываетъ расходовъ.

Начальникъ дорогъ сообщаетъ, что для того, чтобы слѣдить за правильностью всѣхъ обрядностей, упоминаемыхъ въ настоящемъ вопросѣ, на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ существуетъ опредѣленный фактическій контроль.

Что касается вопроса о провѣркѣ вѣсовъ, то, по мнѣнію начальника дорогъ, вѣсы необходимо должны быть провѣряемы и не иначе, какъ черезъ посредство Министерства Финансовъ.

Начальникъ службы движенія замѣчаетъ, что въ настоящее время на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ на каждой станціи имѣются вѣсовыя книги, куда заносятся всѣ данныя, касающіяся вѣсовъ. Вѣсы провѣряются особыми вѣсовыми мастерами — не менѣе 4 разъ въ годъ, а на большихъ станціяхъ — каждый мѣсяцъ, и обо всякой провѣркѣ дѣлается запись въ вышеуказанной книгѣ; также введено и клейменіе вѣсовъ, чего раньше не практиковалось.

По вопросу 10

10. Въ какой мѣрѣ достаточна ли

начальникъ дорогъ находитъ, что, вообще, на желѣзныхъ дорогахъ сила юридическихъ отдѣловъ недостаточна для охраны

цѣлесообразно организована охрана интересовъ дороги въ случаяхъ споровъ, разрѣшаемыхъ судами? Выяснить причины сильнаго возрастанія судебныхъ исковъ къ дорогѣ и претензій, заявляемыхъ въ рекламаціонномъ порядкѣ.

интересовъ дороги въ случаяхъ споровъ, разрѣшаемыхъ судомъ. На Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ юридическомъ отдѣлѣ также слѣдуетъ отмѣтить недостаточность юридическихъ силъ въ сравненіи съ той работой, которая возлагается на этотъ отдѣлъ. Не имѣя же возможности, въ силу вышеупомянутаго обстоятельства, выступать въ первыхъ инстанціяхъ при разборѣ дѣлъ по искамъ къ желѣзной дорогѣ, повѣренные Южныхъ, какъ и другихъ желѣзныхъ дорогъ, оставляютъ въ этой инстанціи интересы дороги безъ защиты, слѣдствіемъ чего является постановленіе суда не въ пользу дороги.

Начальникъ дорогъ полагаетъ, что этотъ чрезвычайно важный вопросъ долженъ быть урегулированъ возможно скорѣе, такъ какъ казнѣ приходится нести огромные убытки по уплатѣ присужденныхъ судами исковъ.

Юрисконсультъ, помимо касающейся настоящаго вопроса докладной записки, переданной Высшей Комиссіи и прилагаемой къ настоящему журналу, даетъ краткую характеристику того ненормальнаго положенія, въ которомъ находятся повѣренные желѣзныхъ дорогъ и весь ихъ юридическій отдѣлъ.

По заявленію юрисконсульта, защиту дѣлъ казны черезъ присяжныхъ повѣренныхъ слѣдуетъ считать наиболѣе правильной, но условія, при которыхъ работаютъ повѣренные дороги, слишкомъ тяжелы, на нихъ выпадаетъ такъ много дѣлъ, что не только готовиться, а просмотрѣть ихъ не представляется возможнымъ. Кромѣ того, повѣреннымъ приходится вести: предварительную переписку съ управленіемъ дорогъ и подлежащими службами, составленіе апелляціонныхъ и кассаціонныхъ жалобъ, отзывовъ и другихъ бумагъ, составленіе докладовъ въ совѣтъ и начальнику дорогъ и многое другое. Въ дополненіе къ этому слѣдуетъ указать, что тѣмъ же повѣреннымъ приходится довольно часто или быть въ командировкѣ на линіи или же присутствовать въ совѣтѣ, что отнимаетъ очень много времени. Принимая во вниманіе такую обремененность дѣлами желѣзнодорожныхъ повѣренныхъ, К. К. Масловскій указываетъ и на ничтожное ихъ, сравнительно съ работой, вознагражденіе (1.500 руб.), почему повѣреннымъ приходится вести частную практику, что не можетъ не отражаться въ дурную сторону на ходѣ дѣлъ юридическаго отдѣла. При командировкѣ на линію суточное вознагражденіе, уплачиваемое повѣреннымъ въ размѣрѣ 2 руб. 50 коп., настолько недостаточно, что эти командировки должны требовать личныхъ расходовъ изъ средствъ командируемаго. Также, по мнѣнію К. К. Масловскаго, къ вопросамъ, подлежащимъ обсужденію и разсмотрѣнію, слѣдуетъ отнести ту ненормальность, что повѣренный почти совершенно не заинтересованъ матеріально въ исходѣ дѣла. Желательно также сдѣлать положеніе желѣзнодорожныхъ повѣренныхъ болѣе прочнымъ, такъ какъ въ на-

стоящее время они, какъ состоящіе въ сословіи присяжныхъ повѣренныхъ, не имѣютъ права состоять на государственной службѣ.

Необходимо, наконецъ, урегулировать отношеніе контроля къ повѣреннымъ, указавъ точно, предъ кѣмъ долженъ отсчитываться повѣренный въ веденіи дѣлъ: предъ управленіемъ или предъ контролемъ.

Что касается второй половины вопроса 10, т. е. вопроса о причинахъ возникновенія исковъ, то юрисконсультъ дороги заявилъ, что дать опредѣленный отвѣтъ не представляется возможнымъ, въ виду неимѣнія соотвѣтствующихъ статистическихъ данныхъ. Необходимо, по мнѣнію К. К. Масловскаго, ассигновать извѣстный кредитъ на достаточно подробную статистику всѣхъ юридическихъ дѣлъ, что, несомнѣнно, принесетъ пользу дѣлу, такъ какъ возможность прослѣдить причины возникновенія исковъ можетъ иногда повести за собой уничтоженіе этихъ причинъ, а, слѣдовательно, и самыхъ исковъ.

Касаясь нѣкоторыхъ частностей, юрисконсультъ высказалъ пожеланіе, чтобы акты составлялись детально, а также была бы измѣнена форма ихъ.

Далѣе, К. К. Масловскій указалъ, что суды въ высшей степени обременены, завалены дѣлами; достаточно указать, что въ засѣданіи приходится разобрать до 400 дѣлъ; кромѣ того, отношеніе судовъ къ увѣчнымъ надо считать слишкомъ гуманнымъ; въ большинствѣ случаевъ такіе иски удовлетворяются. Необходимо эту сторону дѣла реорганизовать, а именно, стремиться къ измѣненію нѣкоторыхъ относящихся сюда статей закона, и дать судамъ правильное научное освидѣтельствованіе увѣчныхъ; въ настоящее время увѣчье симулируется и существуютъ цѣлыя конторы, занимающіяся увѣчными дѣлами.

Начальникъ службы сборовъ замѣтилъ, что, съ точки зрѣнія службы сборовъ, по данному вопросу возможно говорить лишь въ узкомъ смыслѣ: о просрочкахъ и переборахъ.

При этомъ слѣдуетъ еще отмѣтить, что, собственно, по переборамъ и просрочкамъ вопросы защиты въ судахъ ранѣе осложнялись часто напрасно: несмотря на явную вину станціонныхъ агентовъ, не исполнившихъ тѣ или иныя требованія формы и т. п., дѣла, тѣмъ не менѣе, не получали разрѣшенія въ административномъ порядкѣ и переносились въ суды, гдѣ, затѣмъ, въ цѣляхъ защиты, работа суда и представителей дороги усложнялась предъявленіемъ разныхъ выписокъ изъ станціонныхъ книгъ, къ дѣлу прямо не относившихся.

Нынѣ примѣняется, какъ принципъ, тотъ порядокъ, чтобы претензіи разрѣшались въ пользу претендателя во всѣхъ случаяхъ, когда ясно, что дорога не можетъ найти себѣ защиту у

суда. Кромѣ того, отказы въ разсмотрѣніи претензій (не скупщиковъ) почти устранены — грузовладѣльцамъ служба сборовъ указываетъ, чѣмъ заявленіе слѣдуетъ дополнить, чтобы дѣло было разсмотрѣно. Наконецъ, по заявленіямъ тѣхъ же грузовладѣльцевъ, по накладнымъ съ подписями получавшихъ грузы приказчиковъ они получаютъ формальное разрѣшеніе въ упрощенномъ порядкѣ безъ требованій засвидѣтельствованія подписей на накладныхъ и т. п.

Слѣдовательно, нынѣ грузовладѣльцы удовлетворяются во всѣхъ случаяхъ своихъ справедливыхъ требованій или имъ выясняется сущность отказа. При этомъ всѣ, вообще, претендатели увѣдомляются о срокѣ, въ теченіе коего ожидается разсмотрѣніе дѣла—вслѣдъ за обозрѣніемъ дѣла съ правовой стороны.

Такимъ образомъ, для цѣли обезпеченія защиты дѣлъ въ судахъ создается вполнѣ ясное и опредѣленное положеніе; наличіе всѣхъ необходимыхъ для сего данныхъ при отказѣ по претензіямъ о переборѣ и просрочкѣ въ административномъ порядкѣ.

Но, слѣдуя въ дальнѣйшемъ тому же принципу: доводить дѣло до суда лишь въ случаяхъ безспорныхъ, когда иное разрѣшеніе для дороги невозможно, мѣстная юридическая часть и служба сборовъ установили дополнительное совмѣстное разсмотрѣніе дѣлъ о просрочкахъ для тѣхъ изъ претендателей, по преимуществу скупщиковъ, кои соглашались получить доли вознагражденія за часть казенныхъ дорогъ, примѣнительно къ рѣшенію Сената по дѣлу Панкратова и постановленію К-та Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 24/I-7 за № 334 [1]), не домогаясь удостовѣренія за часть частныхъ дорогъ, придерживающихся практики въ разрѣшеніи дѣлъ о просрочкѣ примѣнительно къ рѣшенію Сената по дѣлу Штемберга.

Для этихъ мировыхъ сдѣлокъ установлено составленіе параллельныхъ разсчетовъ, сообразно съ заданіями, установленными Сенатомъ по двумъ упомянутымъ рѣшеніямъ, и мировыя сдѣлки заключаются лишь сообразно указаніямъ упомянутаго постановленія за № 334. Этимъ путемъ извѣстное число дѣлъ также изъемлется отъ обращенія къ рѣшенію суда.

Въ тѣхъ же видахъ—идти на встрѣчу кліентамъ дорогъ, предположено, сообразно практикѣ заграничныхъ дорогъ, ввести на Южныхъ дорогахъ порядокъ увѣдомленій получателей грузовъ о всѣхъ болѣе значительныхъ переборахъ немедленно по обнаруженіи, не ожидая разсылки реестровъ переборовъ.

Дѣло это пока задерживалось за неосуществленіемъ переговоровъ съ мѣстнымъ контролемъ въ отношеніи примѣненія общей нормы на отработку такихъ претензій службой сборовъ.

---

[1]) Общій Уставъ изд. Брюля, стр. 324—5.

Начальникъ дорогъ считаетъ необходимымъ указать, что причины роста претензій по утратамъ и порчѣ груза по просрочкамъ, переборамъ и увѣчьямъ лежатъ въ несовершенствѣ законовъ въ примѣненіи къ жел. дор., въ недовѣріи кліентовъ къ желѣзнодорожной администраціи въ отношеніи веденія и разрѣшенія дѣлъ и въ возникновеніи профессіи сутяжниковъ, особенно по увѣчнымъ дѣламъ. Для противодѣйствія этимъ причинамъ необходимо всѣми силами стремиться къ тому, чтобы возможно большее количество дѣлъ разрѣшалось бы въ управленіи, мирнымъ путемъ; до настоящаго времени дѣла эти тянулись безконечно и часто переходили въ судъ. Далѣе, по мнѣнію начальника дорогъ, въ судѣ при разборѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ долженъ кромѣ юриста присутствовать и представитель службы, такъ какъ иногда встрѣчаются вопросы, въ которыхъ юристы, какъ таковые, не компетентны, какъ напримѣръ, о правильности наложенныхъ штемпелей и т. п., въ чемъ вполнѣ компетентнымъ лицомъ является представитель соотвѣтственной службы.

На указаніе Предсѣдателя, что, быть можетъ, агенты иногда умышленно кладутъ невѣрно штемпеля или заранѣе создаютъ переборы, начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что ошибки въ смыслѣ переборовъ, служба сборовъ, какъ выше указано, можетъ исправить; возстановить же или измѣнить ошибочно наложенный штемпель не имѣетъ возможности.

Главный контролеръ указалъ, что представители Государственнаго Контроля въ юридическихъ дѣлахъ до мировыхъ сдѣлокъ участія не принимаютъ, въ случаяхъ же разрѣшенія дѣла миромъ, оно всегда идетъ чрезъ совѣтъ.

По вопросу II

II. Въ какой мѣрѣ организація счетоводства и отчетности приспособлена для своевременнаго сообщенія распорядительнымъ органамъ свѣдѣній, необходимыхъ для наблюденія за цѣлесообразнымъ ходомъ дѣла, за своевременною остановкою расходовъ неспѣшныхъ и направленіемъ средствъ на удовлетвореніе неотложныхъ потребностей? Выяснить, въ какіе

начальникъ дорогъ, прежде чѣмъ дать отвѣтъ по вопросу, замѣтилъ, что, по прочтеніи 11 вопроса программы ни онъ, ни начальники службъ не могли уловить точный смыслъ настоящаго вопроса, почему отвѣтъ, который будетъ данъ представителями Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, быть можетъ, и не вполнѣ удовлетворитъ Высшую Комиссію.

Кредиты ассигнуются по службамъ, бухгалтерія должна производить общую сводку и слѣдить за теченіемъ кредита. Со стороны Государственнаго Контроля имѣется соотвѣтствующее наблюденіе за расходованіемъ кредита по каждому очередному номеру смѣты.

Главный бухгалтеръ докладываетъ, что къ 20-му числу второго мѣсяца послѣ отчетнаго службы представляютъ отчеты по установленной формѣ. Дней черезъ десять эти отчеты передаются въ контроль, а къ 15-му числу третьяго мѣсяца представляется краткій отчетъ по установленной формѣ начальнику дороги и

сроки получаются свѣдѣнія о расходахъ, приблизительныя и точныя.

Управленію желѣзныхъ дорогъ. Каждый перерасходъ со стороны службы долженъ быть мотивированъ и учетъ по каждому изъ очередныхъ номеровъ смѣты расходовъ, номеру и документу не принимается бухгалтеріей, если кредитъ по этому номеру уже исчерпанъ.

Предсѣдатель замѣчаетъ, что такой способъ, можетъ быть, и удовлетворяетъ службу тяги и матеріальную, но возможно ли для службы движенія слѣдить такимъ образомъ за кредитами въ мѣсяцы максимальныхъ расходовъ, а также и для службы пути, расходы которой значительно измѣняются въ зависимости отъ времени года.

Начальникъ службы движенія указываетъ, что, дѣйствительно, первые мѣсяцы не даютъ той картины, которая могла бы достаточно освѣтить для начальника службы движенія годовое расходованіе кредита, но во всякомъ случаѣ, съ этимъ обстоятельствомъ можно вполнѣ мириться, такъ какъ номеровъ, зависящихъ отъ движенія, немного, на остальные же номера мѣсячный расходъ можно было бы вести по нормамъ $^1/_{12}$ отъ общаго ассигнованія—если бы не запаздывали фактуры,—что въ первые мѣсяцы дастъ какъ бы сбереженія, а въ слѣдующіе—наоборотъ.

Начальникъ дорогъ добавляетъ, что, раздѣляя расходы на зависящіе и независящіе отъ пробѣга и имѣя для первыхъ опредѣленные по смѣтѣ коэффиціенты, возможно слѣдить и за остальными, причемъ приходится прибѣгать отчасти къ опытнымъ даннымъ, отчасти же къ мѣсячной нормѣ въ одну двѣнадцатую годового смѣтнаго ассигнованія.

Начальникъ службы пути указываетъ, что другія службы съ увеличеніемъ движенія автоматически увеличиваютъ расходы; служба же пути должна обращать вниманіе на правильное разрѣшеніе расходовъ, т. е. разассигновку израсходованныхъ кредитовъ. Сравненіе съ $^1/_{12}$ не даетъ для этого достаточно данныхъ, поэтому по окончаніи работъ необходимо бываетъ сейчасъ же составлять отчетъ. На 1-е іюля и 15 сентября представляются вѣдомости использованныхъ кредитовъ, причемъ для работъ по текущему, капитальному и среднему ремонтамъ имѣются срочныя вѣдомости, въ которыя заносится все необходимое. Циркулярами начальника дороги въ настоящее время установлено, чтобы никакихъ перерасходовъ не было, и въ крайнемъ случаѣ начальникъ участка въ двухнедѣльный срокъ долженъ заявить о перерасходѣ.

На вопросъ Предсѣдателя, какъ опредѣляется размѣръ открываемаго кредита и какъ именно онъ открывается, начальникъ службы пути докладываетъ, что кромѣ текущаго ремонта, личнаго состава и другихъ подобныхъ расходовъ, кредитъ открываетъ служба, руководствуясь расцѣночными вѣдомостями; при этомъ

начальникъ отдѣленія только слѣдитъ за правильностью расходованія кредита.

Начальникъ службы тяги указываетъ, что въ службѣ тяги кредитъ открывается 14-ти участкамъ и 5-ти мастерскимъ. Въ началѣ года дѣлается распредѣленіе кредита и оставляется нѣкоторый запасъ; такъ, въ 1909 году запасъ этотъ имѣлъ размѣръ 10% всего кредита. Счетоводство поставлено такъ, что 20-го числа слѣдующаго мѣсяца начальникъ службы тяги уже освѣдомленъ о расходованіи кредита и можетъ принять необходимыя, по его мнѣнію, въ этомъ отношеніи мѣры.

При этомъ фактуровка матеріальной службы производится за рѣдкимъ исключеніемъ своевременно.

На вопросъ Предсѣдателя, когда устанавливаются фактурныя цѣны, начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что фактуры развозятся вмѣстѣ съ матеріаломъ и только на негодный матеріалъ возвращаются.

Начальникъ службы пути добавляетъ, что въ службѣ пути фактура получается одновременно съ дубликатомъ накладной.

Начальникъ службы движенія замѣтилъ, что каждый недостатокъ фактурованія непремѣнно отражается въ службѣ, почему въ декабрѣ обыкновенно вносятся коррективы.

Н. А. Масловъ проситъ сообщить, какимъ образомъ, т. е. когда, фактуруется матеріалъ, взятый въ концѣ мѣсяца, на что начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что такой матеріалъ фактуруется въ томъ же мѣсяцѣ.

По вопросу 12

12. Годовые отчеты—ихъ составъ и недостатки. Запросить заключеніе управленія дороги о желательныхъ измѣненіяхъ въ отчетахъ и смѣтахъ какъ по формѣ, такъ и по существу.

Главный бухгалтеръ дѣлаетъ общее заключеніе объ отчетности, указывая, что со стороны бухгалтеріи желательно возможное упрощеніе и общая реорганизація этого дѣла. Въ настоящее время не представляется возможнымъ для бухгалтеріи дать какія-либо заключенія по мѣсячной отчетности. Въ докладѣ г. Дементьева авторъ высказываетъ мнѣніе, что отчеты заключаютъ въ себѣ много ненужныхъ свѣдѣній. Вопросъ о пересмотрѣ отчетовъ былъ поднятъ и количество данныхъ уменьшено. На съѣздѣ начальниковъ дорогъ была, между прочимъ, разсмотрѣна записка, представленная Южными дорогами, о томъ, что должно быть помѣщаемо въ отчетахъ, какъ наиболѣе важное.

Начальникъ службы сборовъ замѣчаетъ, что въ настоящее время находится въ производствѣ циркулярное предложеніе Управленія ж. д. отъ 10 марта с/г. за № 6271 о дополненіи отчетовъ нѣкоторыми объяснительными данностями—между прочимъ о работѣ подвижного состава по участкамъ дорогъ и періодамъ, примѣрно, за время хлѣбной кампаніи.

Вопросы, связанные съ требованіями этого циркуляра, и по существу уже вызвали обмѣнъ мнѣній, какъ въ пораіонномъ комитетѣ, такъ и со стороны службы сборовъ, движенія и тяги. Въ данное время основные вопросы заключаются въ согласованіи предѣловъ участковъ для отдѣльнаго учета пробѣговъ грузовъ, вагоновъ и паровозовъ и возможности свѣдѣнія эти составлять помѣсячно. По первому вопросу, относительно годовыхъ свѣдѣній, служба сборовъ, пользуясь такъ называемыми косыми годовыми таблицами, составила пробѣги по узламъ, причемъ участковъ при такомъ дѣленіи образовалось 39, противъ 7 участковъ согласно примѣрному раздѣленію, сдѣланному службою тяги. Въ отношеніи второго, не менѣе важнаго вопроса, о помѣсячныхъ косыхъ таблицахъ слѣдуетъ оговориться, что вопросъ этотъ собственно по службѣ сборовъ связанъ съ отпускомъ дополнительнаго кредита (около 8.000 руб.) на разработку помѣсячныхъ косыхъ таблицъ о движеніи грузовъ, ибо соотвѣтственнаго ассигнованія въ кредитѣ службы сборовъ не имѣется.

Нынѣ дѣйствующая, достаточно полно и цѣлесоотвѣтственно разработанная таблица о товарномъ движеніи при доходной смѣтѣ, получитъ новыя доказательныя объяснительныя данности и поэтому таблица эта, наиболѣе существенная въ доходной смѣтѣ, въ новыхъ измѣненіяхъ не будетъ нуждаться.

Сказанное о необходимости ввести учетъ пробѣговъ по участкамъ и мѣсяцамъ находится также въ связи съ освѣдомленностью управленія дороги о доходности, о чемъ будетъ говориться въ отвѣтѣ на вопросы 13 и 14.

В. А. Гаевскій указываетъ на сложность и недостаточную ясность отчетовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Не входя въ подробности, какимъ образомъ должны быть измѣнены отчеты, В. А. Гаевскій полагаетъ, однако, что эксплоатаціонныя данныя должны помѣщаться по участкамъ, т. е. отчетность должна дать возможность слѣдить за дѣятельностью каждаго участка дороги по мѣсяцамъ и за цѣлый годъ.

Начальникъ службы сборовъ указываетъ, что, имѣя въ настоящее время, такъ называемыя, косыя вѣдомости на годъ, слѣдуетъ установить составленіе ихъ по мѣсяцамъ.

Начальникъ службы движенія, вполнѣ признавая недостатки существующей отчетности, замѣчаетъ, что Южныя дороги, совмѣстно съ Харьковскимъ пораіоннымъ комитетомъ, намѣтили рядъ измѣненій. Въ настоящихъ отчетахъ часто вкрадываются ошибки въ опредѣленіи пудоверстъ, въ пробѣгахъ паровозовъ и др. Въ большинствѣ случаевъ, имѣющіяся въ настоящихъ отчетахъ таблицы никѣмъ и никогда не просматриваются. Поэтому, по мнѣнію начальника службы движенія, слѣдуетъ помѣщать въ отчетахъ вмѣсто этихъ громоздкихъ таблицъ болѣе наглядные графики, перейдя при этомъ къ отчетности по перевезеннымъ

пудамъ и исполненнымъ пудоверстамъ по каждому участку дороги. Въ настоящее время необходимыя данныя сосредоточены въ службахъ: тяги, пути, сборовъ, а иногда и коммерческой, и притомъ если нѣкоторыя изъ нихъ и опредѣлены по участкамъ дороги, то участки эти для каждой службы оказываются разными, что должно быть, въ интересахъ правильной отчетности, измѣнено и упорядочено.

Начальникъ службы пути указываетъ, что схема Глушинскаго, по которой въ настоящее время составляются смѣта и отчетъ, очень устарѣла и можетъ быть значительно сокращена.

Получивъ всѣ вышеизложенные отвѣты на 12 общихъ вопросовъ программы Высшей Комиссіи, Предсѣдатель подкомиссіи, пользуясь тѣмъ случаемъ, что въ настоящемъ совѣщаніи находятся почти всѣ представители службъ и вѣдомствъ, проситъ выяснить весьма важные вопросы, которые будутъ предложены внѣ программы.

Первымъ изъ такихъ вопросовъ является:

Вопросъ о положеніи служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

По мнѣнію Предсѣдателя подкомиссіи, тѣ условія, въ которыхъ находятся низшіе агенты желѣзныхъ дорогъ, настолько неопредѣленны, тяжелы и ненормальны, что оставить этотъ вопросъ въ прежнемъ состояніи не представляется возможнымъ. Указывая на личную свою практику въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, Предсѣдатель подкомиссіи сообщаетъ, что еще въ началѣ желѣзнодорожнаго строительства на Харьково - Николаевской желѣзной дорогѣ существовало „Положеніе о служащихъ“; не входя въ критику того, насколько оно было хорошо или дурно, необходимо признать, что служащіе на Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ все же были извѣстнымъ образомъ гарантированы отъ произвола лицъ, выше ихъ стоящихъ. Въ настоящее время, когда сѣть Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ несравненно разрослась, по прошествіи десятковъ лѣтъ, на Россійскихъ желѣзныхъ дорогахъ не выработано никакого закона о служащихъ, не дано имъ никакой гарантіи отъ произвола начальства, а вмѣстѣ съ тѣмъ наложена на нихъ масса обязанностей и огромная отвѣтственность. Все это заставляетъ Высшую Комиссію обратить вниманіе на разработку такого положенія, для чего необходимо освѣтить вопросъ этотъ всесторонне, а, слѣдовательно, желательно выслушать мнѣніе лицъ, близко стоящихъ къ дѣлу на мѣстахъ.

Начальникъ дорогъ, вполнѣ признавая важность поднятаго вопроса и соглашаясь съ мнѣніемъ о тяжести положенія, въ которомъ въ настоящее время находятся низшіе желѣзнодорожные служащіе, указываетъ, что необходимо возможно скорѣе выработать такое положеніе о служащихъ, которое бы точно и опредѣленно указывало ихъ права и обязанности. Въ этихъ положеніяхъ точно должны быть опредѣлены дисциплинарныя отноше-

нія, т. е. права начальства относительно подчиненныхъ и тѣ взысканія, коимъ можно подвергать подчиненныхъ, и затѣмъ указаны льготы, даваемыя служащимъ, т. е. отпуски, пособія и пр. Настоящее неопредѣленное положеніе служащихъ не можетъ не отражаться и на дисциплинѣ; почему, напримѣръ, на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ дисциплина выше: служащій частныхъ дорогъ знаетъ, что, смотря по его работѣ, начальство можетъ его повысить или, наоборотъ, за неудовлетворительную работу—уволить, не отдавая никому въ этомъ отчета. Совершенно иная картина имѣетъ мѣсто въ такихъ случаяхъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ: начальникъ дороги зачастую не имѣетъ права уволить лицо, которое приноситъ вредъ службѣ, а если и уволитъ его, то обыкновенно подается жалоба въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, а оттуда производится разслѣдованіе и начинаются переговоры, увѣщеванія и т. д. Пресса также поддерживаетъ этотъ порядокъ, причемъ все это, конечно, деморализуетъ служащихъ. По слухамъ, министерство занято выработкой положенія о служащихъ, что важно исполнить возможно скорѣе.

Начальникъ службы движенія, указывая на тяжелое положеніе низшихъ агентовъ, заявляетъ вмѣстѣ съ тѣмъ, что причину упадка дисциплины онъ видитъ въ безнаказанности служащихъ. Не говоря уже о томъ, что время совершенія проступка всегда очень удалено отъ времени наказанія, важно, что начальникъ станціи, ревизоръ и начальникъ отдѣленія, даже начальникъ службы не могутъ наложить никакого взысканія на подчиненнаго; начальникъ движенія можетъ просить лишь объ утвержденіи наказанія; наказаніе проступка вызываетъ громадное дѣло, часто кончающееся ничтожнымъ выговоромъ; наконецъ, наказанія почти всегда вызываютъ усиленныя жалобы, проходящія массу инстанцій, затягивающія дѣло и настолько постоянно возникающія, что на практикѣ создаютъ чуть-ли не особыя конторы жалобъ.

Переходя къ вопросу о выработкѣ положенія о служащихъ, начальникъ службы движенія указываетъ, что подобное положеніе существовало только на Харьково - Николаевской желѣзной дорогѣ и въ послѣднее время выработано на Юго - Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Въ службѣ же движенія Южныхъ желѣзныхъ дорогъ пока выработано положеніе о пріемѣ на службу, движеніи на ней, взысканіяхъ и т. п., что и примѣняется на практикѣ; кромѣ того, на основаніи положеній Харьково - Николаевской и Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, выработанъ полный проектъ о положеніи служащихъ службы движенія.

Начальникъ службы тяги проситъ отмѣтить то обстоятельство, что вопросъ съ поденными служащими требуетъ регулировки. Въ прежнее время существовали рабочія книжки съ правилами о наймѣ; теперь таковыхъ нѣтъ, и право увольненія огра-

ничено: начальникъ мастерскихъ можетъ уволить служащаго до года его службы, затѣмъ уже начальникъ службы—до 2-хъ лѣтъ и начальникъ дороги—до 3-хъ лѣтъ; это необходимо урегулировать.

П. П. Мигулинъ, констатируя общее ненормальное положеніе желѣзнодорожныхъ служащихъ, указываетъ на обычно грубое отношеніе служащихъ желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ.

Кромѣ того, часто приходится наблюдать неудовлетворительное содержаніе переѣздовъ, которые почти всегда закрыты; сторожей нѣтъ, или же сторожа заводятъ фермы, имѣя 4—5 коровъ и занимаются больше своимъ личнымъ хозяйствомъ, чѣмъ службой. Все это, по мнѣнію П. П. Мигулина, указываетъ на отсутствіе какой-либо отвѣтственности этихъ агентовъ. Отъ подобныхъ явленій приходится сильно страдать сельскимъ хозяевамъ. Поэтому, докладчикъ находитъ нужнымъ заявить, что выработка положенія о служащихъ и отношеніи ихъ къ публикѣ необходима, пока же слѣдуетъ издать временный циркуляръ по этому вопросу.

Слѣдующимъ вопросомъ былъ поставленъ вопросъ о пенсіонныхъ и больничныхъ кассахъ.

Начальникъ дорогъ указываетъ, что пенсіонная касса на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ существуетъ на общихъ основаніяхъ; она вѣдаетъ и страховкой служащихъ до 10.000 рублей. Существуетъ положеніе, въ которомъ установлено, что вольнонаемные должны обязательно участвовать въ кассѣ, а состоящіе на государственной службѣ могутъ и не участвовать.

Въ годъ пенсій выдается до 17.500 рублей; высшій размѣръ пенсіи считается 1.100 рублей. Рабочіе и мастеровые не состоятъ въ кассѣ. Участниковъ кассы 27.000 человѣкъ.

Начальникъ службы движенія указываетъ на неудовлетворительность размѣра пенсіи, почему иногда приходится оставлять на службѣ агента вмѣсто того, чтобы его уволить, такъ какъ при увольненіи ему невозможно будетъ существовать на пенсію. Какъ справку, начальникъ службы движенія приводитъ, что въ Германіи размѣръ пенсіи равенъ $^1/_4$ отъ годового оклада уже по прослуженіи 10 лѣтъ.

Д. И. Герценвицъ считаетъ желательнымъ разрѣшеніе 3 слѣдующихъ вопросовъ:

Государственной Думой было высказано пожеланіе, чтобы качество служащихъ улучшалось за счетъ количества. Въ короткій промежутокъ времени, прошедшій послѣ выраженія этого пожеланія, конечно, трудно было что-либо сдѣлать въ этомъ направленіи; все же желательно выслушать мнѣніе на мѣстахъ, что́ же именно можно сдѣлать.

Начальникъ дорогъ заявляетъ, что изложеніе пожеланій Государственной Думы получено на дорогѣ недавно, такъ что не

происходило еще даже обмѣна мнѣній по этому поводу между представителями различныхъ службъ. Изъ разговора же по этому поводу выяснилось, что начальникъ службы пути считаетъ штаты ввѣренной ему службы и безъ сокращенія весьма незначительными; служба движенія, повидимому, можетъ достигнуть нѣкотораго сокращенія, перейдя, напримѣръ, отъ 3-хъ смѣннаго дежурства на 2-хъ смѣнное и т. п. Служба тяги едва ли можетъ что нибудь сдѣлать, такъ какъ число рабочихъ регулируется самой работой, въ конторахъ службъ сокращеніе, если и возможно, то самое незначительное, тѣмъ болѣе, что часто приходится прибѣгать даже къ вечернимъ занятіямъ, и т. п. Считая въ общемъ принципъ, высказанный Государственной Думой, вполнѣ правильнымъ, начальникъ дорогъ заявляетъ, что окончательное заключеніе по вопросу будетъ дано послѣ обсужденія его въ общемъ присутствіи.

Д. И. Герценвицъ поясняетъ, что Государственная Дума считала важнымъ не столько сокращеніе штатовъ, сколько неувеличеніе ихъ.

Переходя ко второму вопросу, Д. И. Герценвицъ проситъ сообщить, дѣйствительно ли распредѣленіе наградъ таково, что никто не получаетъ болѣе 10% годового содержанія, причемъ соблюдается пропорціональность того и другого.

Начальникъ дорогъ сообщаетъ, что въ послѣдній годъ на награды назначено 330.000 рублей, изъ которыхъ 8.000 руб. препровождены въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ. Начальнику дорогъ, начальникамъ службъ и членамъ совѣта наградные назначаются Министерствомъ въ размѣрѣ $^1/_{12}$ и не болѣе $^1/_{10}$ годового содержанія. Дальнѣйшее распредѣленіе по службамъ дѣлаетъ общее присутствіе.

На вопросъ Д. И. Герценвица, есть ли служащіе, лишаемые наградъ, начальникъ дорогъ отвѣчаетъ, что исключаются изъ наградныхъ списковъ лица, получившія повышенія, выговоры и участвующія въ преміяхъ.

Переходя къ 3-му вопросу, Д. И. Герценвицъ считаетъ желательнымъ выяснить, сколько ассигнуется на администрацію по новымъ работамъ и какая часть этого ассигнованія идетъ на центральное Управленіе и какая на мѣстное.

Начальникъ службы пути докладываетъ, что ассигнованіе дѣлается въ размѣрѣ $2^1/_4$%, изъ коихъ на мѣстное управленіе приходится 1,9%; изъ нихъ $^2/_3$ даются на администрацію и $^1/_3$ на проектированіе; сверхъ того, $^1/_4$% передается Контролю.

На вопросъ Д. И. Герценвица, принимается ли при исчисленіи 1,9% во вниманіе стоимость рельсъ, мостовыхъ фермъ и проч., начальникъ службы пути отвѣчаетъ, что принимается лишь разница стоимости, какъ и слѣдуетъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, какъ высчитываются, вообще,

отчисленія на центральное Управленіе ж. д., хотя бы по 1 отдѣлу, главный бухгалтеръ отвѣчаетъ, что мѣстное управленіе совершенно въ этомъ не освѣдомлено и ему лишь извѣстно, что на 1908 годъ удержаніе для центральнаго Управленія составило 125.820 рублей.

II. ВОПРОСЫ ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ СЛУЖБАМЪ.

А. Служба сборовъ.

По предложенію Предсѣдателя подкомиссіи начальникъ службы сборовъ

по вопросамъ 13 и 14

13. Приспособлена ли организація службы сборовъ и способы ея дѣйствія къ тому, чтобы содѣйствовать управленію дороги въ быстромъ раскрытіи паденія доходовъ? Въ какіе сроки доставляются свѣдѣнія о доходахъ, приблизительныя и точныя? Принятыя на дорогѣ основанія для приблизительнаго исчисленія доходовъ.

14. Можетъ ли служба сборовъ обнаруживать или давать матеріалъ, полезный для обнаруженія причинъ, вызывающихъ паденіе доходовъ.

докладываетъ слѣдующее: организація службы сборовъ несомнѣнно приспособлена къ тому, чтобы содѣйствовать управленію дороги въ быстромъ раскрытіи паденія доходовъ. Даже болѣе, такъ какъ паденіе или увеличеніе доходности не находится въ прямомъ соотношеніи съ работою дороги, а находится въ зависимости отъ того, какіе именно главнѣйшіе грузы перевозятся, то на организацію извлеченія необходимыхъ статистическихъ свѣдѣній изъ поступающихъ въ службу сборовъ документовъ и отчетности и обращено должное вниманіе.

Въ этихъ цѣляхъ по всѣмъ выписываемымъ статистическимъ карточкамъ подсчитываются количественные итоги въ пудахъ и противопоставляются съ такими же итогами пудовъ, подсчитанными по соотвѣтственной отчетности. Этимъ путемъ немедленно по извлеченіи статистическихъ свѣдѣній изъ документовъ и отчетности, устанавливается точное количество пудовъ и посему предварительныя свѣдѣнія о перевозкахъ являются одновременно окончательными въ количественныхъ отношеніяхъ. При этомъ на грузы, ввезенные къ отправленію съ обожданіемъ въ складахъ, вводится поправка, сообразно получаемымъ со станцій соотвѣтственнымъ свѣдѣніямъ объ остаткахъ такихъ грузовъ, съ тѣмъ, чтобы въ возможной степени согласовать пробѣги подвижного состава съ пробѣгами грузовъ по времени дѣйствительнаго совершенія перевозокъ.

Согласно этому, чрезъ 1 мѣсяцъ и 20 дней послѣ отчетнаго начальнику движенія и представителямъ вѣдомствъ сообщаются не предварительныя, составляемыя на основаніи количествъ перевозки свѣдѣнія о доходахъ, а извлеченіе въ итогахъ изъ вѣдомости о главнѣйшихъ перевозкахъ, доставляемой въ тотъ же срокъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ (въ копіи мѣстному коммерческому отдѣлу). Въ этомъ извлеченіи, согласно прила-

гаемой формы бланка, на оборотѣ указываются главнѣйшія колебанія по основнымъ грузамъ: каменный уголь, хлѣбъ, мука, лѣсъ, руда, сахаръ, и т. д., и эти свѣдѣнія являются необходимымъ критеріемъ при обсужденіяхъ результатовъ эксплоатаціи по отчету, составленному чрезъ 3 мѣсяца послѣ отчетнаго и даже ранѣе того, какъ это можетъ подтвердить и начальникъ движенія, для введенія имъ необходимыхъ коррективовъ въ заданія по исполненію смѣты и по работѣ подвижного состава. Конечно, если бы такія выписки дополнялись чрезъ 2 мѣсяца послѣ отчетнаго, т. е. всего на 10 дней позже упомянутой выписки, еще и таблицею пробѣговъ грузовъ малой скорости по участкамъ дорогъ, то начальникъ движенія и управленіе дорогъ обладали бы всѣми необходимыми данностями для точнаго корректированія эксплоатаціонныхъ расходовъ зависящихъ отъ размѣровъ движенія и для болѣе своевременныхъ, чѣмъ нынѣ сужденій о производительности сдѣланныхъ пробѣговъ товарными вагонами и поѣздами.

Въ виду изъясненнаго, свѣдѣнія о приблизительномъ исчисленномъ доходѣ для мѣстныхъ распорядителей теряютъ преобладающее значеніе. Однако, свѣдѣнія эти составляются также чрезъ 1 мѣсяцъ 20 дней по общему для всѣхъ дорогъ образцу, путемъ умноженія на среднюю ставку выручки соотвѣтственнаго мѣсяца прошлаго года количествъ даннаго мѣсяца.

Имѣя въ виду, что грузы перевозятся въ разныхъ соотношеніяхъ, при составленіи этихъ свѣдѣній вводятся поправки (не предусмотрѣнныя правилами) и затѣмъ въ теченіе года, по мѣрѣ заключенія сводовъ, ошибки корректируются. Въ общемъ, въ видѣ дѣлаемыхъ поправокъ разницы противъ дѣйствительнаго дохода не бываютъ значительны и обыкновенно доходъ по приблизительнымъ свѣдѣніямъ скорѣе недопоказывается, чѣмъ показывается въ увеличенныхъ размѣрахъ.

Что касается вопроса, можетъ ли служба обнаруживать или давать матеріалъ полезный для обнаруженія причинъ, вызывающихъ паденіе доходовъ, то начальникъ службы сборовъ даетъ отвѣтъ утвердительный.

Факты, приводимые имъ въ доказательство, заключаются въ слѣдующемъ:

а) Служба сборовъ, пользуясь во всей совокупности документами и отчетностью станцій, имѣетъ возможность использовать таковую въ цѣляхъ извлеченія правильныхъ статистическихъ свѣдѣній (о сопоставленіи итожномъ—ср. выше);

б) Служба сборовъ самыя сводныя карточки располагаетъ съ разсчетомъ, чтобы во всякое время такая карточка имѣла транспортные итоги, т. е., чтобы итоги образовывали по мѣрѣ вписанія въ сводную карточку итога каждаго вновь отработаннаго мѣсяца съ привключеніемъ предыдущаго. Посему, при чтеніи

карточки сразу имѣются въ наличности итоги за 2, 3, 4, и т. д. мѣсяцевъ, что именно только и требуется при предварительныхъ обозрѣніяхъ статистическаго матеріала въ цѣляхъ какого бы то ни было обслѣдованія, и в) служба сборовъ отрабатываетъ сводныя карточки, въ виду особыхъ на сей предметъ распоряженій по изданію и разработкѣ сводной при министерствахъ статистики настолько подробно, что необходимыя для разработки спеціальныхъ изданій или по разнымъ случаямъ свѣдѣнія, въ предѣлахъ заданій, извлекаются изъ сего матеріала безъ особаго труда, въ особенности нынѣ, когда сводныя годовыя свѣдѣнія по прибытію и транзиту также отпечатаны (все въ срокъ къ 1 сентября).

Отчеты—обзоры пораіоннаго комитета и земствъ обоснованы въ соотвѣтствующихъ частяхъ именно на матеріалѣ изъ статистики службы сборовъ.

Начальникъ службы движенія считаетъ, что для службы движенія, отвѣтственной за правильность расходованія цѣнностей производства съ цѣлями перевозки, главнымъ критеріемъ являются свѣдѣнія службы сборовъ. Для начальника службы движенія очень важно знать, сколько исполнено пудоверстъ и какой для этого сдѣланъ пробѣгъ; именно эти свѣдѣнія, являющіеся высшимъ показателемъ качества работы службы движенія, сосредоточены въ службѣ сборовъ, которая въ настоящее время въ мѣсячный срокъ даетъ число перевозокъ въ пудахъ; перевозки разнаго груза имѣютъ разное значеніе въ смыслѣ доходности, но для службы движенія важно знать самую работу и наиболѣе желательно было бы получать свѣдѣнія о количествѣ исполненныхъ пудоверстъ по участкамъ и при этомъ въ кратчайшій срокъ подобно тому, какъ нынѣ доставляются свѣдѣнія о работѣ всей линіи, дающія возможность въ началѣ сентября имѣть результаты работы за 7 первыхъ мѣсяцевъ года.

Переходя къ вопросу объ опредѣленіи доходовъ, начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что точная цифра дохода опредѣляется по полученіи разсчетнаго листа отъ банка о поступленіяхъ за 6 мѣсяцевъ назадъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, всегда ли доходъ по предварительнымъ свѣдѣніямъ меньше точнаго, начальникъ службы сборовъ отвѣчаетъ утвердительно.

По вопросу 15.

15. Взаимоотношеніе службы сборовъ и главной бухгалтеріи.

Начальникъ службы сборовъ, считая, что данный вопросъ имѣетъ въ виду взаимоотношеніе въ смыслѣ отчетности, докладываетъ, что въ то время, какъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ всѣ обороты дороги заключаются въ одной книгѣ, на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, и въ частности на Южныхъ, ведутся съ этой цѣлью двѣ книги: по сборамъ—въ службѣ сборовъ, по остальнымъ оборотамъ—въ главной бухгалтеріи.

Главный бухгалтеръ указываетъ, что нѣкоторые счета учитываются при этомъ двумя службами.

Въ поясненіе сказаннаго начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что въ сущности говоря можно считать, что и на казенныхъ дорогахъ имѣется одна главная книга, обнимающая всѣ финансовые обороты дороги и раздѣленная на двѣ части: первую, заключающую обороты по сборамъ и связанные съ взиманіемъ сборовъ обороты, и вторую, заключающую всѣ обороты по эксплоатаціоннымъ и другимъ расходамъ и обороты, связанные съ производствомъ этихъ расходовъ. При этомъ двѣ эти части одной, въ сущности, главной книги имѣютъ, для надлежащаго перенесенія оборотовъ изъ одной части книги въ другую, соотвѣтственно корреспондирующіе счета въ зависимости отъ того, на какую службу или часть управленія возложено окончательное заключеніе разсчета или иное распредѣлительное дѣйствіе.

Корреспондирующіе счета взаимно сличаются и связь ихъ поддерживается какъ этими сличеніями, такъ и составленіемъ и доставленіемъ въ главную бухгалтерію полныхъ выписокъ по этимъ счетамъ изъ книги службы сборовъ. Въ годовомъ отчетѣ и балансѣ счетовъ соотвѣтственно всѣ обороты показываются и сопровождаются надлежащими ссылками и оговорками.

По вопросу 16

16. Какими нормами опредѣляются смѣтныя назначенія; какими данными или соображеніями руководится управленіе дороги для опредѣленія въ смѣтахъ необходимаго числа и рода служащихъ въ службѣ сборовъ, а также необходимаго размѣра ихъ вознагражденія?

начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что смѣтныя нормы опредѣлены одинаково для всѣхъ казенныхъ дорогъ. При этомъ отъ большихъ дорогъ нѣкоторая часть отчисляется въ пользу дорогъ слабаго движенія. Всѣ суммы, отпускаемыя по нормамъ, образуютъ, такъ сказать, общій котелъ и изъ него черпаются средства въ мѣрѣ практически опредѣлившейся надобности въ рабочихъ силахъ для исполненія тѣхъ или иныхъ работъ.

Этотъ путь неизбѣженъ, въ виду крайняго разнообразія въ соотношеніяхъ между количествами, качествомъ и другими особенностями работы, колеблющихся не только по дорогамъ, но и по мѣсяцамъ и станціямъ на данной дорогѣ, а также и отъ субъективныхъ способностей какъ исполнителей, такъ и администраціи.

Въ среднемъ, оклады служащихъ по службѣ сборовъ ниже, чѣмъ въ другихъ службахъ и частяхъ управленія (510—900 р. въ годъ). Между прочимъ, слѣдуетъ отмѣтить, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ администрація службы бываетъ поставлена въ крайне трудное положеніе, именно, когда, напримѣръ, увеличиваются транзитныя перевозки или прямыя сообщенія по прибытію, нормы по коимъ явно преуменьшены, или же, если въ цѣляхъ общаго упорядоченія дѣла она вынуждена заботиться

объ уменьшеніи такихъ единицъ, по коимъ имѣется, хотя бы временно, нѣкоторый избытокъ.

Въ зависимости отъ доложеннаго, число служащихъ можетъ колебаться и при наличіи однихъ факторовъ, какъ было въ 1908 году — увеличиваться, а при наличіи другихъ—какъ въ 1909 году—уменьшаться (съ 1 января число служащихъ уменьшено съ 840 человѣкъ до 765).

Въ отношеніи же личнаго состава администрація службы руководствуется вообще спросомъ и предложеніемъ, подвергая, въ частности, нѣкоторому обслѣдованію въ особой комиссіи подавшихъ прошенія и занося результаты въ особые акты.

Зачисляются кандидатами только тѣ, кои проявятъ при этихъ обслѣдованіяхъ знанія, подходящія къ тѣмъ или инымъ требованіямъ службы.

Затѣмъ, при надобности, изъ числа кандидатовъ выбираются подходящіе къ требованіямъ даннаго дѣла и по исполненіи надлежащихъ формальностей принимаются временными агентами. Выборы изъ кандидатовъ производятся начальникомъ службы, при участіи начальниковъ отдѣленій службы.

Размѣры вознагражденія не всегда соотвѣтствуютъ относительной трудности работы, такъ какъ имѣются лица, быть можетъ, не вполнѣ оправдывающія свои оклады, и, при томъ, какъ указано выше, трудности работы постоянно колеблются, равно какъ и средства для оплаты труда.

Въ зависимости отъ этого, а также и отъ нѣкоторыхъ другихъ болѣе общихъ причинъ, ставшихъ обычаемъ въ учрежденіяхъ при занятіяхъ въ присутственные часы: куреніе, чаепитіе, обмѣнъ новостями, оплата сдѣльныхъ работъ всегда ниже противъ раскладки окладного содержанія на тѣ же единицы. Но та же сдѣльная работа допускаетъ нѣкоторыя поправки для каждаго, относящагося къ своей работѣ болѣе внимательно, и поэтому способные или усидчивые имѣютъ возможность нѣкоторую часть сдѣльной работы подготовлять еще въ присутственные часы. Этимъ въ нѣкоторой, впрочемъ незначительной, степени корректируются вообще низкіе оклады служащихъ службы сборовъ.

Необходимо добавить, что остатокъ общей суммы, если таковой оказывается, дѣлится въ декабрѣ между служащими.

Изъ вышеуказаннаго числа служащихъ 54—старшіе агенты и среди нихъ нѣсколько универсантовъ.

По вопросамъ 17 и 18.

17. Какъ урегулировать остатки отъ прежнихъ лѣтъ,

Переходя къ разсмотрѣнію вопросовъ 17 и 18, Предсѣдатель подкомиссіи высказываетъ пожеланія о томъ, чтобы попутно были выяснены слѣдующія обстоятельства, указанія на которыя

устранить позаимствования изъ эксплоатаціонныхъ сборовъ и перерасходы противъ смѣтъ?

18. Выяснить долги казенныхъ дорогъ и учрежденій сборамъ; недостатки существующаго на этотъ предметъ порядка; выяснить претензіи и судебные иски къ дорогѣ.

имѣются въ смѣтѣ доходовъ и расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ на 1909 г.:

1) На стр. XV этой смѣты констатируется за цѣлый рядъ лѣтъ разница суммъ, поступившихъ въ казну по отчетамъ Государственнаго Контроля, и доходовъ по отчетамъ мѣстныхъ управленій, и

2) на стр. XVII тамъ же указано, что на счетахъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ числится долгомъ Государственному Казначейству сумма, достигающая, примѣрно, 50 мил. руб., не внесенныхъ еще въ доходъ казны.

Начальникъ дорогъ высказываетъ предположеніе, что разница въ поступленіяхъ по различнымъ свѣдѣніямъ едва ли можетъ объясняться неправильными позаимствованіями изъ выручки; скорѣе можно думать, что дороги своевременно не возмѣстили установленныхъ позаимствованій.

Главный бухгалтеръ указываетъ, что на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ не было прямыхъ позаимствованій, а были лишь косвенныя.

Начальникъ службы сборовъ считаетъ, что по вопросу объ урегулированіи остатковъ отъ прежнихъ лѣтъ единственнымъ пріемлемымъ является мнѣніе, высказанное на стр. 139 въ докладѣ г. Дементьева о ликвидаціи, такъ сказать, оперативнымъ путемъ безъ убытка для Государственнаго Казначейства этого запутаннаго счета.

Въ отношеніи же устраненія позаимствованій изъ эксплоатаціонныхъ сборовъ и перерасходовъ противъ смѣтъ начальникъ службы сборовъ считаетъ необходимымъ высказать слѣдующія соображенія:

Перерасходы и связанныя съ перерасходами позаимствованія могутъ быть вызываемы такими факторами, устранить которые не во власти непосредственныхъ распорядителей эксплоатаціонныхъ кредитовъ.

Поэтому, разбирая три главнѣйшихъ: уплаты за вредъ и убытки, снѣжные заносы и перепробѣги, зависящіе отъ соотвѣтственнаго увеличенія перевозокъ грузовъ малой и большой скоростей, слѣдуетъ присоединиться къ мнѣніямъ, утверждавшимъ, что для уплаты за вредъ и убытки и по снѣжнымъ заносамъ требуется отпускать общій кредитъ центральному Управленію.

Кредитъ этотъ по среднему разсчету на всѣ дороги будетъ затѣмъ разассигновываться по каждой изъ дорогъ по мѣрѣ потребности, предъявляемой на разныхъ дорогахъ въ разные годы неравномѣрно.

Что же касается кредита на возможные перепробѣги соотвѣтственно увеличенію перевозокъ грузовъ большой и малой скоростей, то разъ бюджетъ составляется при строгомъ противопоставленіи въ исчисленіяхъ доходовъ противъ расходовъ, то

кредитъ на расходы, по коимъ доходы не учтены, и не можетъ вовсе включаться въ роспись. Исходомъ изъ положенія могло бы явиться условное разрѣшеніе, напримѣръ, по ставкамъ для каждой дороги въ отношеніи къ увеличенію пробѣга по перевозкамъ грузовъ малой скорости производить соотвѣтственно расходы за счетъ увеличенія дохода, но безъ назначенія опредѣленнаго кредита на перепробѣги по росписи; въ такомъ случаѣ при заключеніи отчета о результатахъ исполненія росписи, отчетъ удостовѣрялъ бы, что, и если взяты деньги изъ сборовъ, то взяты лишь въ предѣлахъ установленнаго отношенія и что расходъ этотъ оправдывается соотвѣтственнымъ увеличеніемъ продуктивныхъ пробѣговъ.

При такомъ порядкѣ не было бы того несоотвѣтствія въ наначеніи хотя бы и условно кредита на расходы, по коимъ, какъ указано, соотвѣтственно доходы не учтены.

Переходя затѣмъ къ кредитной дисциплинѣ, слѣдуетъ упомянуть, что формы проектовъ доходныхъ смѣтъ и соотвѣтствующая отчетность нынѣ настолько твердо обосновываютъ необходимые для дѣла подсчеты, что большая часть дефектовъ прошлаго не можетъ и не должна повторяться, подъ опасеніемъ создавшейся на почвѣ того же упорядоченія счетнаго и отчетнаго дѣла неминуемой отвѣтственности всѣхъ и каждаго изъ распорядителей эксплоатаціонными кредитами.

Не считая возможнымъ останавливаться болѣе подробно на высказанномъ г. Дементьевымъ на стр. 41—54 доклада, затрагивающаго очень сложное и большое дѣло, начальникъ службы сборовъ считаетъ однако необходимымъ отмѣтить, что напримѣръ, рельсы приходуются какъ матеріалъ по счету оборотнаго капитала дорогъ (по Южнымъ дорогамъ на 1-е января 1909 года около 2 милліоновъ рублей) въ то время, какъ платежи по поставкѣ этихъ рельсъ производятся центральнымъ управленіемъ изъ соотвѣтственнаго кредита, что даетъ лишь право подвержденія необходимости подробно пересмотрѣть и согласовать весь циклъ счетныхъ работъ мѣстныхъ и центральныхъ учрежденій всѣхъ вѣдомствъ, дабы отчеты вообще не представляли такихъ цифръ, противопоставленіе коихъ съ росписью или съ отчетомъ по исполненіи росписи недоступно даже высокимъ спеціалистамъ сего дѣла.

Что касается поставленнаго вопроса о возможныхъ причинахъ разности по отчету Министерства Путей Сообщенія о непоступившемъ доходѣ за рядъ лѣтъ, выведенной въ 40 мил. рублей, то нужно думать, что въ данномъ случаѣ цифры дохода, вѣрныя абсолютно, использованы не въ томъ направленіи, въ какомъ сдѣланъ выводъ изъ нихъ.

Именно, выводъ опредѣляетъ на основаніи разностей между цифрами исчисленнаго и поступившаго дохода итоги сдѣлан-

ныхъ позаимствованій въ 40 милліоновъ рублей, между тѣмъ первая колонна цифръ дохода желѣзныхъ дорогъ, въ свѣдѣніяхъ Государственнаго Контроля представляетъ собою кассовое поступленіе дохода въ распоряженіе Министерства Финансовъ, вторая же колонна цифръ дохода, извлеченная изъ отчетовъ дорогъ, представляетъ собою доходы дорогъ, исчисленные къ поступленію сообразно документальнымъ даннымъ въ обработкѣ службы сборовъ.

Для установленія баланса между итогами этихъ двухъ колоннъ цифръ дохода казенныхъ желѣзныхъ дорогъ требуется съ одной стороны подставить въ началѣ къ первому изъ учитываемыхъ годовъ къ суммамъ дохода, исчисленнаго службами сборовъ, итогъ недоимки, т. е. ту сумму дохода дорогъ, какая значилась по балансамъ службы сборовъ, какъ сумму невнесеннаго въ казну дохода—въ виду ретроспективности заключенія многихъ исчисленій и разсчетовъ, не совпадающихъ съ кассовымъ осуществленіемъ, а съ другой—поставить въ концѣ къ послѣднему изъ учитываемыхъ годовъ къ итогу исчисленія контролемъ кассоваго исчисленія дохода въ распоряженіе Министерства Финансовъ такой же остатокъ на послѣдующій годъ невнесеннаго дохода по исчисленію службы сборовъ, какъ недоимки, имѣющей быть погашенной въ послѣдующіе годы.

Эти итоги невнесеннаго противъ исчисленій службы сборовъ дохода дорогъ представляютъ собою, такъ сказать, сальдированное сальдо всѣхъ счетовъ по расчетамъ, связаннымъ со взиманіемъ сборовъ, въ кассовомъ отношеніи опирающееся на свой денежный ящикъ—лицевой счетъ дорогъ въ Государственномъ Банкѣ. Необходимо изъяснить, что порядокъ изъятія непосредственно съ лицевыхъ счетовъ казенныхъ дорогъ полностью всѣхъ суммъ, кои окажутся на лицевыхъ счетахъ казенныхъ же дорогъ въ Государственномъ Банкѣ послѣ ретроспективнаго разнесенія по счетамъ всѣхъ дорогъ результатовъ ихъ разсчетныхъ счетовъ, основанъ на томъ, что казенныя дороги обычно разсчитываются съ своими кредиторами болѣе своевременно, чѣмъ получаютъ деньги отъ дебиторовъ. Слѣдовательно, департаменту Государственнаго Казначейства при предварительномъ изъятіи свободной наличности съ лицевыхъ счетовъ казенныхъ дорогъ въ Государственномъ Банкѣ приходится использовать среднія опытныя данныя о томъ резервѣ, который, быть можетъ, необходимо оставлять на покрытіе заключаемаго ретроспективно разсчетнаго сальдо казенныхъ дорогъ въ пользу частныхъ, въ зависимости отъ поступленія въ С.-Петербургскую контору Государственнаго Банка разсчетныхъ счетовъ отъ дорогъ.

Въ числѣ счетовъ дебиторовъ-кредиторовъ находятся также и суммы въ пути: отъ станцій къ главной кассѣ управленій, отъ управленій къ мѣстнымъ отдѣленіямъ Государственнаго Банка или

Казначейства и отъ сихъ послѣднихъ къ Петербургской конторѣ Государственнаго Банка, заносящей суммы по мѣрѣ ихъ поступленія на лицевыя счета казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Но службы не ведутъ, согласно Положенію о службахъ сборовъ, особаго счета суммъ въ пути по Департаменту Государственнаго Казначейства, хотя о семъ въ послѣднее время оговаривается въ отчетахъ и аналогичныя свѣдѣнія были на дняхъ истребованы за послѣдніе годы. Свѣдѣнія эти имѣются въ вѣдомостяхъ департамента Государственнаго Казначейства, ежемѣсячно получаемыхъ дорогами, который указываетъ въ нихъ, какія именно суммы изъ показанныхъ Государственнымъ Банкомъ по лицевымъ счетамъ дорогъ зачислены департаментомъ Государственнаго Казначейства въ рессурсы казны, какъ поступившій доходъ по времени дѣйствительнаго перечисленія съ лицевыхъ счетовъ казенныхъ дорогъ въ Государственномъ Банкѣ.

Эти суммы въ пути, какъ непроведенныя по балансамъ службы сборовъ, также необходимо соотвѣтственно подставить къ входящему и исходящему сальдо выясняемаго баланса между поступившимъ и исчисленнымъ доходами. Тогда балансъ долженъ образоваться и никакого сальдо не должно быть между указанными колоннами цифръ дохода по отчету Министерства Путей Сообщенія, если только доходы оборотные, по коимъ кассоваго проведенія не дѣлалось, были исключены.

Слѣдовательно, сальдо позаимствованій изъ дохода въ 40 милліоновъ рублей или въ другой суммѣ нужно искать въ балансахъ по сборамъ, составляемыхъ службами сборовъ, и таковое цѣликомъ изъ сихъ балансовъ и можетъ быть извлечено и, вѣроятно, составитъ иную, вполнѣ точную сумму позаимствованій, а не 40 милліоновъ, кои указаны въ отчетѣ.

Сверхъ того, для ясности и наглядности балансы службы сборовъ о состояніи счетовъ по операціямъ, со взиманіемъ сборовъ связаннымъ, нуждаются еще въ одномъ, кромѣ счета департамента Государственнаго Казначейства, счетѣ, существовавшемъ до введенія съ 1908 года Положенія о службахъ сборовъ, именно въ счетѣ невнесеннаго дохода прежнихъ лѣтъ.

Счетъ этотъ, правда, вынуждалъ проводить въ балансахъ службы обороты прошлыхъ лѣтъ дополнительною строкою по всѣмъ счетамъ (красными чернилами), но зато несомнѣнно ясно и опредѣленно указывалъ, сколько осталось на 1-е января наступающаго года непогашеннаго дохода прежнихъ лѣтъ и по какимъ счетамъ и въ какихъ суммахъ, поэтому, выражается дѣйствительная задолженность, неоправдываемая ретроспективностью составленія и проведенія по счетамъ разсчетовъ за перевозки и проч.

Все равно, ввиду разныхъ запросовъ, часто заднимъ числомъ, свѣдѣнія объ этомъ приходится давать и такая экстренная работа конечно труднѣе, чѣмъ работа заурядъ.

Слѣдуетъ отмѣтить, что съ введеніемъ по службамъ сборовъ указаннаго дополненія, а также и порядка, указаннаго въ отвѣтѣ по вопросу 18-му, отпадаетъ невозможность прямыхъ сопоставленій съ отчетами объ исполненіи росписи, такъ какъ всѣ цифры получатъ необходимую согласованность.

Переходя къ вопросу 18, начальникъ службы сборовъ Э. В. Гартманъ ссылается на стр. 66—76 доклада г. Дементьева, причемъ указываетъ, что изложенныя на стр. 72 и слѣд. возраженія департамента Государственнаго Казначейства по поводу предложеннаго г. Гартманомъ проекта разсчета съ военнымъ и морскимъ вѣдомствами отпадаютъ, если принять во вниманіе, что проектъ этотъ основывался на передачѣ кредитовъ на перевозки полностью въ распоряженіе департамента Государственнаго Казначейства.

Переходя затѣмъ къ вопросу о согласованіи всѣхъ выводовъ по отчетамъ, начальникъ службы сборовъ высказывается за совершенную необходимость проведенія по балансамъ и разчетамъ суммъ за перевозки въ кредитъ для военнаго и другихъ вѣдомствъ безъ какихъ-либо изъятій.

И нынѣ, заднимъ числомъ, это пришлось дѣлать, и повело лишь къ неясности въ счетахъ и невозможности противопоставленія отчетныхъ данныхъ между собою, а также къ невозможности болѣе точно противопоставлять количества совершенныхъ перевозокъ съ доходомъ вообще и по раскладкѣ на разныя единицы въ частности. Слѣдовательно, это необходимо ввести внѣ зависимости отъ того, какъ будутъ согласованы правила для разсчетовъ съ учрежденіями.

Къ тому же порядку относится проведеніе не особо, а въ подлежащихъ очередныхъ номерахъ расходныхъ смѣтъ казенныхъ дорогъ всѣхъ суммъ за, такъ называемыя, служебныя перевозки матеріаловъ.

И въ настоящее время это въ извѣстной степени дѣлается, если считать всѣ казенныя дороги за одну единицу, такъ какъ матеріалы, слѣдующіе для одной изъ казенныхъ дорогъ, по другимъ казеннымъ дорогамъ, разсматриваются какъ частный грузъ, причемъ стоимость провоза причисляется къ цѣнѣ матеріала и, слѣдовательно, въ этой части относится на подлежащій очередной номеръ расходной смѣты. Но лишь только грузъ переходитъ на свою дорогу, какъ это положеніе измѣняется и накладные расходы по перевозкѣ относятся на особое подраздѣленіе смѣты и, слѣдовательно, въ цѣну матеріала или производства изъ этого матеріала уже не входятъ.

Для дороги большого протяженія и при извѣстныхъ условіяхъ расположенія добычи, напримѣръ, топлива, это неизбѣжно затрудняетъ всякіе сравнительные выводы, ибо таковые возможны лишь при наличіи ряда весьма сложныхъ поправокъ.

Еще бо́льшія затрудненія въ будущемъ, при дальнѣйшемъ объединеніи отчетности вѣдомствъ (въ цѣляхъ проведенія таковой въ соотвѣтствіе съ росписью и отчетомъ по исполненіи таковой) должно вызвать отсутствіе финансовыхъ результатовъ по перевозкамъ, не таксируемымъ вовсе. Къ этой категоріи относятся: перевозка почты и перевозки служащихъ, ихъ семействъ и имущества.

Этого рода перевозки, обращенныя въ рубли и отнесенныя расходомъ на подлежащія подраздѣленія расходныхъ смѣтъ, несомнѣнно создали бы тѣ вполнѣ опредѣленныя финансовыя данныя, при наличіи которыхъ и возможны ясные выводы по разнымъ отраслямъ сложнаго государственнаго хозяйства.

Болѣе того, въ цѣляхъ той же полной опредѣленности выводовъ слѣдовало бы всегда примѣнять общіе, такъ называемые, коммерческіе тарифы; тогда всѣ соотношенія между частною жизнью и государственнымъ хозяйствомъ могли бы проще противопоставляться. Польза этихъ мѣропріятій для всѣхъ сторонъ желѣзнодорожной жизни несомнѣнна, ибо и нынѣ нѣкоторыя слагавшіяся подъ впечатлѣніемъ субъективныхъ посылокъ мнѣнія объ отрицательныхъ сторонахъ желѣзнодорожнаго дѣла разбиваются дѣлаемыми точными подсчетами, и, обратно, подобные же точные подсчеты даютъ въ руки исполнителей могучее оружіе къ достиженію иныхъ, лучшихъ результатовъ въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ.

Но такое положеніе станетъ нормальнымъ, какъ только эти точные подсчеты войдутъ въ норму и отчеты будутъ служить для непрерывнаго дѣйствія критическаго отношенія къ получаемымъ результатамъ.

По вопросу 19

19. Разсчеты по перевозкамъ грузовъ, льготные билеты для учащихся и безплатные билеты; наложенные платежи.

Начальникъ службы сборовъ считаетъ, что разсчеты между дорогами до извѣстной степени сложны и та сложность, которая вытекаетъ, по образному выраженію въ докладѣ г. Дементьева, по разнымъ грошевымъ сборамъ—несомнѣнно отпадаетъ, разъ будетъ сдѣлано что-то въ пользу упрощенія номенклатуры сборовъ по формѣ накладной и въ отношеніи тарифовъ и правилъ перевозки вообще. Но отождествлять это съ дѣйствительно большою работою дороги въ разсчетномъ отношеніи, базирующейся на огромномъ количествѣ перевозимыхъ отправокъ грузовъ, врядъ ли возможно.

Уже доказано и, кажется, не оспаривается, что прежній способъ разсчета по передаточнымъ пунктамъ на основаніи данностей передаточныхъ вѣдомостей былъ въ общемъ и дороже и не достигалъ тѣхъ нормальныхъ разсчетныхъ отношеній, кои уста-

новились съ введеніемъ порядка разсчетовъ при посредствѣ Государственнаго Банка.

И если предположить, что приведенныя на стр. 101 посылки подразумѣваютъ учрежденіе какого то одного общаго разсчетнаго бюро, какъ порядка еще не испытаннаго, то врядъ ли будетъ доказательна ссылка на 16.295 запросовъ, полученныхъ Юго-Западными дорогами о неразсчитанныхъ отправкахъ.

Въ самомъ дѣлѣ, если Ю.-З. ж д., говоря о полученныхъ запросахъ, не отмѣчаютъ того, поскольку и отъ нихъ такіе запросы исходили, то возможно предположить, что собственно Юго-Западныя дороги также обращались съ подобными запросами не только къ дорогамъ, но и къ своимъ станціямъ, и тогда для общаго количества перевезенныхъ Юго-Западными дорогами отправокъ будетъ болѣе 16.000 запросовъ. Это лишь доказываетъ, во-первыхъ, поскольку сложна эта работа по учету отправокъ грузовъ вообще, если Юго-Западныя дороги, обнимая около 4 т. верстъ, имѣютъ въ этомъ направленіи такую обширную переписку, и во-вторыхъ, что если-бы даже и было учреждено какое то разсчетное бюро, то именно этотъ штучный учетъ все же неизбѣжно останется и лишь соотвѣтственно осложнится по тѣмъ же основаніямъ, по которымъ осложняется всякое излишне централизованное дѣло, въ коемъ участвуютъ какъ стороны, не только предпріятія, совершившія перевозки, но и третьи лица, для которыхъ перевозки совершались. Все это дало бы еще болѣе огромное и сложное учрежденіе, чѣмъ то, которое нынѣ вѣдаетъ всѣми казенными дорогами и централизація коего какъ будто вопросъ безспорный.

Въ виду доложеннаго кажется, что если 16 т. запросовъ, дѣйствительно почему-то цифра не нормальная, то противъ такого частнаго факта и должны быть приняты извѣстныя частныя мѣры—и только.

Къ сказанному о льготныхъ билетахъ на стр. 106 доклада г. Дементьева начальникъ службы сборовъ ничего добавить не можетъ, кромѣ анекдотичнаго случая, что одинъ изъ начальниковъ отдѣла службы сборовъ Южныхъ дорогъ, „изведенный“ перепискою о какихъ-то льготныхъ билетахъ, прекратилъ дальнѣйшее законное теченіе таковой внесеніемъ собственныхъ рублей въ кассу дорогъ.

По вопросамъ 20 и 21

20. Не слѣдуетъ ли отмѣнить гербовый сборъ съ квитанцій о наложенныхъ платежахъ?

21. Не слѣдуетъ

начальникъ службы сборовъ высказывается за отмѣну, причемъ указываетъ, что вопросъ объ отмѣнѣ требованія, чтобы въ свидѣтельствахъ о наложенныхъ платежахъ указывались наименованія грузовъ, прошелъ уже на съѣздѣ.

Предсѣдатель подкомиссіи предлагаетъ на обсужденіе во-

ли отмѣнить требованіе, чтобы въ свидѣтельствахъ о наложенныхъ платежахъ указывались наименованія грузовъ?

просы 35, 124, 129 и 130, имѣющіе отношеніе преимущественно къ службѣ сборовъ.

По вопросу 35

35. Не можетъ ли быть упрощена система тарифовъ и связанная съ нею крайне сложная коммерческая статистика, пользованіе которою до крайности затрудняется ея излишнею детальностью и объемомъ?

начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что вопросы, связанные съ несовершенствомъ и крайнею сложностью тарифной системы, обсуждались много разъ и за послѣднее время, послѣ освѣщенія ихъ на съѣздѣ начальниковъ контролей и службъ сборовъ въ 1905 году, вновь возбуждены въ докладѣ г. Дементьева. Казалось бы несомнѣннымъ, что правила перевозки слѣдуетъ объединить въ общемъ уставѣ, выбросивъ рѣшительно всѣ частности, различныя льготы и пр., а планъ изданія тарифовъ выработать такой, при которомъ исключительные тарифы были бы дѣйствительно исключеніемъ, а не общимъ правиломъ.

По вопросу 124

124. Какимъ образомъ осуществляется надзоръ за правильностью составленія документовъ грузовъ и денежныхъ, по операціямъ наложенныхъ платежей и ссудной?

начальникъ службы сборовъ, замѣтивъ, что въ общемъ наблюденіе за правильностью составленія документовъ слѣдуетъ признать слабымъ, поясняетъ, что это наблюденіе входитъ въ обязанность ревизоровъ станціоннаго счетоводства, которые должны слѣдить за дѣятельностью агентовъ въ этомъ отношеніи по существующимъ актамъ.

Вопросъ 129

129. Что можетъ быть сдѣлано для упрощенія формальностей по пріему и выдачѣ грузовъ?

начальникъ службы сборовъ считаетъ болѣе относящимся къ коммерческой службѣ.

По вопросу 130

130. Какъ контролируется соотвѣтствіе между числомъ грузовъ отправленныхъ и числомъ грузовъ полученныхъ? Установленъ ли контроль товарныхъ поѣздовъ?

начальникъ службы движенія предполагаетъ дополнительно представить сводъ распоряженій, которыя устанавливаютъ организацію контроля.

Начальникъ службы движенія считаетъ весьма полезнымъ въ цѣляхъ контроля установить заприходованіе всѣхъ грузовъ, прибывающихъ на станцію. Что же касается контроля товарныхъ поѣздовъ, то этотъ контроль на Южныхъ дорогахъ не установленъ такъ же, какъ и на другихъ желѣзныхъ дорогахъ. Контроль на выдержку существуетъ; при этомъ провѣряется поѣздъ по документамъ, но такая провѣрка носитъ скорѣе случайный

характеръ и такой контроль нельзя считать организованнымъ, точно такъ же, какъ и установленный на нѣкоторыхъ дорогахъ порядокъ, согласно которому иногда вмѣняется тѣмъ или другимъ агентамъ произвести провѣрку товарнаго груза по извѣстнымъ актамъ.

Б. Служба коммерческая.

По вопросамъ 22 и 23

22. На основаніи обзора документовъ и опроса лицъ, соприкасающихся съ этою службою, особенно же изъ опроса пораіоннаго комитета выяснить, приспособлена ли организація коммерческой службы и способы дѣйствія этой службы для изученія коммерческихъ условій дѣятельности раіона, обслуживаемаго дорогою (на азіатскихъ дорогахъ, сверхъ того, содѣйствуетъ ли она колонизаціи).

23. Существуютъ ли какія нибудь сношенія коммерческой службы съ промышленными и торговыми учрежденіями: биржевыми комитетами, сельско-хозяйственными обществами, крупными заводами или фабриками и т. д.?

начальникъ коммерческаго отдѣла М. И. Антоконенко доложилъ, что общее обслѣдованіе раіоновъ, по которымъ проходитъ линія Южныхъ дорогъ производится коммерческой службой періодически: такія обслѣдованія были сдѣланы въ 1896, 1902 и 1908 г.г.

Свѣдѣнія собираются постоянно при помощи 3-хъ коммерческихъ агентовъ; каждый изъ агентовъ имѣетъ свой опредѣленный участокъ и объѣзжаетъ его ежемѣсячно; участки эти слѣдующіе: Харьковъ-Севастополь, Харьковъ-Николаевъ и Харьковъ-Курскъ-Ворожба.

Высшей Комиссіи представляется соотвѣтствующая справка о производившихся мѣстныхъ обслѣдованіяхъ и возбужденныхъ коммерческой службой ходатайствахъ по различнымъ вопросамъ.

В. А. Гаевскій замѣтилъ, что организаціи коммерческихъ службъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ вообще весьма слабо приспособлены къ изученію коммерческихъ условій дѣятельности раіона, обслуживаемаго той или другой дорогой. Такъ изъ статистики желѣзныхъ дорогъ совершенно невозможно опредѣлить движеніе грузовъ по участкамъ и коммерческія службы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, не имѣя необходимыхъ свѣдѣній, положительно не замѣчаютъ, какъ частныя желѣзныя дороги обираютъ казенныя примѣненіемъ обходныхъ тарифовъ. Коммерческія отдѣлы не обращали на это вниманія до тѣхъ поръ, пока, наконецъ, Харьковскій пораіонный комитетъ не указалъ имъ, натолкнувшись на это обстоятельство при разслѣдованіи закупорокъ нѣкоторыхъ станцій, когда приходилось примѣнять кружность и было замѣчено, что многіе грузы обычно идутъ именно кружностью по частнымъ дорогамъ.

Разумѣется, обслуживаніе такой большой линіи, какъ Южныя желѣзныя дороги съ громаднымъ и къ тому же неустойчивымъ раіономъ при помощи лишь 3-хъ агентовъ слѣдуетъ считать недостаточнымъ.

Начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что въ этомъ вопросѣ коммерческимъ отдѣломъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ ничего не дѣлается, дѣятельность коммерческой службы, какъ таковой, совершенно не проявляется, а сводится лишь къ канцелярской переработкѣ документовъ въ связи съ претензіями о недостаткѣ

и порчѣ грузовъ. Явленіе это замѣчается не только у Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, но и у большинства другихъ казенныхъ дорогъ и Сибирская дорога въ этомъ отношеніи представляетъ исключеніе, такъ какъ имѣетъ нѣсколько томовъ подробнаго обслѣдованія края. Конечно, въ данномъ вопросѣ огромную роль играетъ личная иниціатива начальника коммерческой службы. Пораіонный комитетъ является въ этомъ случаѣ большимъ подспорьемъ, разрабатывая подробно всѣ относящіеся къ этому вопросу матеріалы и давая необходимыя свѣдѣнія дорогамъ, а также и сближая представителей общественныхъ организацій съ желѣзными дорогами.

О печальномъ положеніи коммерческихъ службъ извѣстно и Министерству Путей Сообщенія, которое стремится реорганизовать это дѣло, ожививъ его.

На частныхъ желѣзныхъ дорогахъ коммерческая служба поставлена иначе и по примѣру организаціи нѣкоторыхъ изъ этихъ дорогъ слѣдовало бы и на казенныхъ дорогахъ коммерческую службу присоединить къ службѣ движенія, оставивъ въ коммерческомъ отдѣлѣ чисто канцелярскую ея работу, а живую дѣятельность въ этой области возложить на пораіонные комитеты. При этомъ на дорогахъ одинъ изъ помощниковъ начальника дороги долженъ быть человѣкомъ любящимъ и знающимъ коммерческое дѣло и даже не инженеромъ.

Въ настоящее время въ коммерческомъ отдѣлѣ 160 человѣкъ занимаются вышеуказанными канцелярскими работами.

Начальникъ службы движенія замѣтилъ, что коммерческая служба можетъ имѣть двѣ задачи: или быть органомъ самаго широкаго заданія дороги или же нести чисто служебныя функціи, которыя заключаются въ совершеніи необходимыхъ операцій: по отдѣлу претензій и составленія актовъ, по разсылкѣ тарифовъ, инструктированію служащихъ въ коммерческомъ дѣлѣ и, наконецъ, по заключенію договоровъ.

Конечно, если ограничиться узкой программой, то слѣдуетъ коммерческую службу присоединить къ службѣ движенія; но на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ точно порядокъ не установленъ; предполагаются болѣе широкія задачи, но онѣ и трудно выполнимы, и, въ сущности, перенесены въ пораіонные комитеты, такъ что тѣ заданія, которыя должна была бы давать коммерческая служба, получаются отъ пораіонныхъ комитетовъ.

По вопросу 24,

24. Какъ организовано станціонное счетоводство и контроль станціонныхъ операцій?

относящемуся къ службѣ сборовъ, начальникъ службы сборовъ сообщилъ, что исторія организаціи станціоннаго счетоводства начинается съ особаго совѣщанія при департаментѣ желѣзныхъ дорогъ въ 1897 году. На этомъ совѣщаніи были установлены тѣ

основныя положенія, которыя нынѣ дѣйствуютъ, и поскольку отъ этихъ основаній не дѣлается отступленій, слѣдуетъ считать отчетность станцій несложной и отвѣчающей требованіямъ. Частные случаи отступленій, усложняя отчетность, конечно, могутъ въ извѣстной степени увеличивать работу по ней какъ станціонныхъ агентовъ, такъ и въ службахъ сборовъ; такъ, напримѣръ, въ 1908 году было предписано по всѣмъ позиціямъ, по коимъ продажа билетовъ достигала 20 билетовъ въ годъ, снабдить станціи единичными билетами. Такъ и сдѣлали, снабдивъ станціи огромными запасами билетовъ, кои въ значительномъ числѣ нынѣ взяты со станцій, въ виду отсутствія потребности въ нихъ въ теченіе цѣлаго года; но сдѣлано это по каждому классу отдѣльно, а не вообще для всей позиціи. Примѣръ не единичный.

По вопросу 25

25. Выяснить, какими данными или соображеніями руководится дорога при опредѣленіи числа и качества лицъ служащихъ въ коммерческомъ отдѣлѣ и какими нормами опредѣляется вознагражденіе этихъ служащихъ.

начальникъ коммерческой службы, передавая въ Высшую Комиссію свѣдѣнія о нормѣ работъ и о вознагражденіи за сдѣльныя работы по коммерческой службѣ, указалъ, что число служащихъ коммерческаго отдѣла опредѣляется опытнымъ путемъ.

По вопросу 26

26. Какъ инструктируются служащіе на линіи по коммерческой части? Есть ли курсы, издаются ли руководства и т. п.?

начальникъ коммерческой службы сообщилъ, что на Южныхъ дорогахъ издается сводъ правилъ, имѣются инструкціи конторщикамъ, вѣсовщикамъ и друг. Инструкціи эти представляются въ Высшую Комиссію.

Для провѣрки знаній соотвѣтствующихъ правилъ, циркуляровъ и проч. принято, чтобы всѣ назначаемые на должности держали экзамены въ особой комиссіи, производящей время отъ времени провѣрочныя испытанія.

Кромѣ того, имѣется школа для вѣсовщиковъ и конторщиковъ и повторительные курсы для старшихъ агентовъ.

Начальникъ службы сборовъ замѣчаетъ, что въ дѣйствительности въ данномъ вопросѣ руководящимъ органомъ является служба сборовъ, которая чрезъ посредство 15 ревизоровъ счетоводства инструктируетъ служащихъ.

Изъ числа другихъ мѣръ инструктированія не послѣднее мѣсто занимаютъ выправки службы сборовъ по недоборамъ, дающія конкретныя фактическія данныя въ руки станціонныхъ агентовъ.

Сознавая важное значеніе этого матеріала, служба сборовъ нынѣ озабочена выработкой такой формы для бланка выправокъ,

изъ данностей котораго станція могла бы въ наилучшей степени использовать тарифныя знанія агентовъ службы сборовъ. Въ тѣхъ же видахъ выправки на суммы свыше рубля до отсылки пересматриваются по существу старшими агентами службы. Конечно, сложность отождествленія дубликата съ накладной и при такомъ порядкѣ вызываетъ посылку выправокъ, опровергаемыхъ либо данностями станціонныхъ книгъ, либо даже представленіемъ подлинной накладной.

Къ тому же порядку инструктированія относится и ревизія станцій ревизорами станціоннаго счетоводства, что обезпечивается особою формой акта о результатахъ ревизіи, основанной на вопросной системѣ. Вопросы разработаны какъ на основаніи требованій положенія о службахъ сборовъ, такъ и сообразно мѣстнымъ условіямъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ.

По вопросу 27

27. Какія мѣры принимаются къ розыску грузовъ и какъ обезпечивается цѣлость и сохранность грузовъ? Имѣются ли на линіи спеціальные агенты для розыска грузовъ?

начальникъ коммерческой службы доложилъ, что о всякомъ случаѣ недостачи груза коммерческая служба извѣщается съ линіи телеграммой и затѣмъ ведется розыскъ такого груза, для чего въ коммерческой службѣ имѣются 8 спеціальныхъ агентовъ по розыску грузовъ. Для записи недостающаго груза имѣется спеціальная книга, гдѣ послѣ находки груза дѣлаются соотвѣтствующія отмѣтки; имѣется книга и для бездокументныхъ грузовъ.

Начальникъ службы движенія отмѣтилъ, что розыскомъ грузовъ раньше вѣдала служба движенія, причемъ расходъ по розыску относился на № 193; въ настоящее же время эти функціи перешли въ вѣдѣніе коммерческой службы, въ распоряженіе которой и теперь выдѣляется изъ № 193 потребный кредитъ; фактически же розыскъ производится обѣими службами.

По вопросу 28

28. Существуютъ ли краткіе обзоры коммерческой дѣятельности дороги, на подобіе издаваемыхъ на Екатерининской ж. д.?

начальникъ коммерческой службы сообщилъ, что ежегодныхъ краткихъ обзоровъ коммерческой дѣятельности дорогъ нѣтъ, періодическіе же имѣются и представляются въ Высшую Комиссію.

По вопросу 29

29. Какъ организованы вспомогательныя предпріятія? Отчетность этихъ предпріятій и возможное ея упрощеніе?

начальникъ дорогъ сообщилъ, что на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ вспомогательными предпріятіями, т. е. ссудно-комиссіонной, складочной и транспортной операціями, завѣдуетъ особое комиссіонно-ссудное отдѣленіе управленія дорогъ, и просилъ Предсѣдателя подкомиссіи разрѣшить начальнику этого отдѣленія доложить подкомиссіи краткія свѣдѣнія о состояніи и дѣятельности этихъ предпріятій.

Начальникъ комиссіонно-ссуднаго отдѣленія С. П. Соколъ доложилъ, что ссудная, складочная и комиссіонная (продажа

хлѣба) операціи дѣйствуютъ на основаніи положеній и правилъ, изданныхъ въ развитіе закона 7 іюня 1899 года, а транспортная— на основаніи утвержденнаго Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ „Положенія“ для каждой городской станціи.

Обороты этихъ предпріятій за послѣдніе три года выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ:

1. Ссудная операція:

Въ 1906 году выдано ссудъ подъ хлѣбные грузы:

бывшей Курско-Харьково-Севастопольской дор. . .	470.543 р.
„ Харьково-Николаевской	7.468.994 „
Въ 1907 году Южными дорогами	8.527.494 „
„ 1908 „ „ „	7.014.935 „

Кромѣ того, инкассировано ссудъ, выданныхъ другими дорогами подъ грузы, слѣдуемые на станціи Южныхъ дорогъ:

Въ 1906 году	3.216.028 р.
„ 1907 „	2.428.664 „
„ 1908 „	1.894.124 „

Ссуды выдаются всѣми станціями дорогъ какъ подъ грузы, принятые на храненіе въ элеваторы и склады - зернохранилища, такъ и подъ грузы, принятые къ перевозкѣ.

2. Складочная операція:

Пріемъ на долгосрочное храненіе хлѣбныхъ грузовъ производится въ механически оборудованныхъ элеваторахъ въ Николаевѣ, вмѣстимостью до 1.760,000 пуд. тяжелаго хлѣба и Лозовой — до 200.000 пуд. и въ особыхъ складахъ - зернохранилищахъ, безъ всякихъ оборудованій, при станціяхъ: Харьково - Николаевской линіи—Кочубеевка, Боромля, Малая - Перещепинская, Ново - Сенжары, Лещиновка, Кобеляки, Гановка, Галещина, Павлышъ, Користовка, Знаменка, Долинская, Глобино, Веселый - Подолъ, Хоролъ, Дубровскій конный заводъ, Ромоданъ, Сѣнча, Лохвица, Юсковцы и Гадячъ, и Курско-Харьково-Севастопольской линіи— въ Ѳеодосіи.

Кромѣ того по этой послѣдней линіи имѣются построенные частными лицами на желѣзнодорожной территоріи амбары, перешедшіе нынѣ въ собственность дорогъ и сдающіеся въ аренду для склада хлѣбныхъ продуктовъ. Амбары эти находятся при станціяхъ: Джанкой, Курманъ-Кемельчи, Біюкъ-Онларъ, Сарабузъ, Сейтлеръ.

Въ портѣ при ст. Ѳеодосіи имѣются построенные средствами казны 21 амбаръ изъ волнистаго желѣза, которые также сдаются въ аренду экспортерамъ хлѣбныхъ грузовъ для склада до прибытія пароходовъ.

Обороты по складочной операціи выразились въ слѣдующихъ цифрахъ поступленія грузовъ въ пудахъ:

	Элеваторы.		Въ прочихъ складахъ—зернохранилищахъ.
	Въ Николаевѣ.	Въ Лозовой.	
Въ 1906 г.	9.836.515	285.910	8.892.022
„ 1907 „	6.282.472	365.058	8.028.383
„ 1905 „	7.871.221	314.564	5.905.612

Пониженіе оборота хлѣбныхъ грузовъ въ Николаевскомъ элеваторѣ въ 1907 году противъ 1906 года объясняется значительнымъ недородомъ хлѣбныхъ грузовъ въ Россіи и въ частности въ южныхъ губерніяхъ и отвлеченіемъ хлѣба въ неурожайныя мѣстности.

3. Комиссіонная операція.

Продажа хлѣбныхъ грузовъ, по порученіямъ владѣльцевъ послѣднихъ, производится только въ Николаевѣ (особымъ коммерческимъ агентствомъ) и въ Ѳеодосіи (городской станціей).

Операціи эти выразились въ слѣдующихъ цифрахъ, въ пудахъ:

	Въ Николаевѣ.	Въ Ѳеодосіи.
Въ 1906 году	935.001	96.182
„ 1907 „	486.196	41.823
„ 1908 „	329.837	85.617

4. Транспортная операція.

Пріемъ порученій по подвозкѣ и отвозкѣ всякаго рода грузовъ, продажа пассажирскихъ билетовъ, упаковка вещей и проч. производятся на городскихъ станціяхъ: въ Харьковѣ, Симферополѣ съ агентствомъ въ Карасубазарѣ (отстоящемъ отъ станціи Симферополь въ 43 верстахъ), Ѳеодосіи, Севастополѣ и Ялтѣ.

Обороты этихъ станцій по перевозкѣ грузовъ выразились въ слѣдующихъ цифрахъ, въ пудахъ:

Станціи. / Года.	Харьковъ.	Симферополь.	Ѳеодосія.	Севастополь.	Ялта.
Въ 1906 г.	436.332	155.868	35.290	52.050	14.126
„ 1907 г.	454,420	214.865	48.509	76.185	23.953
„ 1908 г.	468.423	296.708	24.592	85.469	37.835

Послѣднія 2 станціи работаютъ главнѣйшимъ образомъ по продажѣ пассажирскихъ билетовъ на поѣзда, по пріему порученій на покупку мѣстъ на пароходахъ, экипажахъ, мальпостахъ, автомобиляхъ и проч., а равно по храненію ручного багажа, а въ Ялтѣ кромѣ того и введенной въ прошломъ году операціей по рекомендаціи пріѣзжающей публикѣ квартиръ, хотя не послѣднее мѣсто занимаютъ также и мѣры по развитію перевозки грузовъ, какъ это усматривается изъ приведенныхъ выше цифръ, значительно возросшихъ съ переходомъ городскихъ станцій въ вѣдѣніе комиссіонно-ссуднаго отдѣленія, послѣ соединенія дорогъ въ 1907 году.

Результаты поименованныхъ операцій выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ въ рубляхъ:

По ссудной, складочной и коммиссіонной:	Валовой доходъ.	Расходъ.	Чистая прибыль.	
Въ 1906 г. . . .	324.149	255.715	68.434	по быв. Хар.-Н. ж. д.
„ 1906 г. . . .	63.156	24.571	38.586	„ „ К. Х. С. ж.д.
„ 1907 г. . . .	319.326	252.281	67.044	» Южнымъ ж. д.
„ 1908 г. . . .	360.862	298.542	62.320	„ „ „

По транспортной операціи.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Чистая прибыль.	Убытокъ.
Въ 1906 году.				
По Харьковской гор. ст.	42.017	35.531	6.486	„
„ Симферопольск. „ „	8.942	13.884	„	5,392
„ Ѳеодосійской „ „	39.075	45.434	„	6.359
„ Севастопольск. „ „	13.311	13.423	„	112
„ Ялтинской „ „	6.643	9·512	„	2.869
			Убытки .	8.246

По транспортной операціи.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Чистая прибыль.	Убытокъ.
Въ 1907 году.				
По Харьковской гор. ст.	46.158	42.137	4.021	„
„ Симферопольск. „ „	19.936	19.678	258	„
„ Ѳеодосійской „ „	36.571	34.786	1.785	„
„ Севастопольск. „ „	19.137	15.997	3.140	„
„ Ялтинской „ „	11.615	11.652	„	„
	Чистая прибыль . .		9.967	
Въ 1908 году.				
По Харьковской гор. ст.	56.261	49.261	7.000	„
„ Симферопольск. „ „	29.829	29.488	341	„
„ Ѳеодосійск. „ „	14.481	18.970	„	4.389
„ Севастопольск. „ „	21,261	15.395	5.866	„
„ Ялтинской „ „	15.039	12.458	3.381	„
	Чистыя прибыли . .		12.199	„

Цифры дохода и расхода за 1908 годъ, за неимѣніемъ окончательныхъ точныхъ данныхъ выведены приблизительно до возможной точности.

Всѣ накопляющіяся отъ операцій прибыли по закону заключаются въ особый резервный фондъ, коего отъ операцій на бывшей Харьково-Николаевской дорогѣ и затѣмъ за 1907 годъ на Южныхъ дорогахъ накопилось 376.960 р. 13 коп., находящихся въ Харьковскомъ казначействѣ частью въ наличныхъ деньгахъ для оборота, а частью въ процентныхъ бумагахъ.

Отъ операцій бывшей Курско-Харьково-Севастопольской дороги до 1907 года никакихъ остатковъ отъ прибылей не оказалось; всѣ онѣ если и получались отъ однѣхъ операцій, то употреблялись изъ года въ годъ на покрытіе убытковъ по другимъ операціямъ. Отчеты операцій за рядъ лѣтъ представляются Высшей Комиссіи. По составленію отчетовъ вспомогательныхъ предпріятій не имѣется никакихъ указаній со стороны Управленія желѣзныхъ дорогъ и каждая дорога дѣйствуетъ по своему.

Предсѣдатель подкомиссіи указываетъ на мнѣніе, изложенное въ докладѣ Министру Финансовъ г. Дементьева (стр. 127), о томъ, что многія свѣдѣнія, помѣщаемыя въ отчетѣ и смѣтѣ вспомогательныхъ предпріятій, не имѣютъ никакого интереса и значенія и вызываютъ лишь расходы по печатанію всѣхъ этихъ свѣдѣній, почему и слѣдовало бы измѣнить форму этихъ отчетовъ.

Начальникъ комиссіонно-ссуднаго отдѣленія объясняетъ, что всѣ подобныя свѣдѣнія помѣщаются по требованію контроля.

Д. И. Герценвицъ, указывая на крупные обороты по вышеуказаннымъ операціямъ въ Николаевѣ, достигающимъ нѣсколькихъ милліоновъ, замѣтилъ, что при разсчетахъ и полученіи денегъ съ текущаго счета, на которомъ находится оборотный капиталъ Николаевскаго агентства, чеки подписываются только

двумя лицами: завѣдующимъ агентствомъ и артельщикомъ. Въ виду возможности злоупотребленій со стороны этихъ лицъ, могущихъ войти въ сдѣлку и, похитивъ крупную сумму, скрыться, слѣдовало бы организовать выдачу денегъ такъ, чтобы подобнаго случая произойти не могло.

Начальникъ комиссіонно-ссуднаго отдѣленія, указывая на недостаточность надзора за правильностью дѣйствій агентовъ, соглашается съ тѣмъ, что сдѣлка между агентами возможна, хотя чековая книжка находится у артельщика, имѣющаго залогъ. Суммы на текущемъ счету, дѣйствительно, бываютъ очень крупныя, такъ что мошенничество возможно въ предѣлахъ свыше 200.000 рублей. Измѣнить такое положеніе возможно, назначивъ постояннаго представителя Государственнаго Контроля при Николаевскомъ агентствѣ. Со стороны ссудно-комиссіоннаго отдѣленія было сдѣлано предложеніе бывшему начальнику дорогъ объ участіи представителя Государственнаго Контроля, но начальникъ дорогъ на это предложеніе отвѣтилъ отказомъ. Главный Контролеръ также отказался назначить представителя, ссылаясь на недостатокъ средствъ; предложеніе о томъ, чтобы всѣ выдачи санкціонировались изъ Харькова, нельзя считать пріемлемымъ, такъ какъ такой порядокъ тормозилъ бы это живое дѣло.

По отношенію доходности операцій слѣдуетъ замѣтить, что казна не всегда работаетъ съ прибылью, такъ какъ на элеваторъ падаютъ накладные расходы по штатному содержанію управленія и агентствъ, а между тѣмъ въ первой половинѣ 1909 года элеваторъ былъ почти пустой.

Что касается вопроса объ упрощеніи отчетности этихъ предпріятій, то начальникъ службы сборовъ находитъ возможнымъ сдѣлать нѣкоторыя упрощенія, считая, что по комиссіонно-ссудной операціи, а также по операціямъ обслуживанія кліентовъ дороги по исполненію таможенныхъ обрядностей, гружевой доставкѣ грузовъ и т. п., наибольшія счетныя затрудненія представляетъ то, что сборы, связанные съ совершеніемъ этихъ операцій, включаются въ видѣ отдѣльныхъ статей въ накладную или проводятся болѣе или менѣе подробно по разной отчетности станцій, обрабатываемой въ службахъ сборовъ. Между тѣмъ, казалось бы, что все это съ пользой для дѣла могло бы осуществляться примѣненіемъ того счета, который составляется согласно ст. 70 Общаго устава и проводится по накладной въ одной общей суммѣ.

Ю. И. Успенскій отмѣтилъ то обстоятельство, что постановку отчетности по операціямъ элеватора слѣдуетъ считать неправильной, такъ какъ не учитывается аммортизація, а потому отчетные результаты о доходности или убыточности элеваторовъ не сходятся съ истинными.

Г. Соковъ сообщаетъ, что въ настоящее время сроки храненія въ элеваторахъ сокращены съ 6 мѣс. до 45 дней.

По вопросу 30

30. Считается ли полезнымъ производство самими управленіями дорогъ, или подчиненными имъ органами, операцій: ссудной, складочной и комиссіонной и по исполненію таможенныхъ обязанностей при посредствѣ желѣзнодорожныхъ агентовъ?

начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что отвѣтъ по настоящему вопросу можно дать лишь отрицательный. Всѣ подобныя побочныя обязанности, возлагаемыя на желѣзнодорожныхъ агентовъ, вредно отражаются на ихъ обязанностяхъ прямыхъ. Къ такимъ же обязанностямъ слѣдуетъ отнести и почтовыя операціи и завѣдываніе сберегательными кассами.

Представитель Министерства Финансовъ указываетъ, что разбирать вопросъ, приносятъ ли пользу настоящія операціи или нѣтъ, слѣдуетъ не съ узкой точки зрѣнія, а съ общегосударственной: приносится ли такими операціями польза народонаселенію; тогда придется отвѣтить утвердительно, такъ какъ элеваторъ, напримѣръ, является регуляторомъ спроса и предложенія и даетъ возможность производителю не прибѣгать къ посредствамъ коммиссіонеровъ, участіе которыхъ является накладнымъ значительнымъ расходомъ для производителя.

На вопросъ Предсѣдателя, служатъ ли элеваторы средствомъ привлеченія груза на дорогу, начальникъ комиссіонно-ссуднаго отдѣленія даетъ утвердительный отвѣтъ.

По вопросу 31

31. Если ссудныя операціи будутъ признаны полезными, то изъ какихъ источниковъ слѣдуетъ дорогамъ получать необходимыя для того средства: должны ли онѣ кредитоваться въ Государственномъ Банкѣ, уплачивая процентъ по ссудѣ на общемъ основаніи, или могутъ пользоваться станціонными сборами?

начальникъ дороги сообщаетъ, что выдача ссудъ на Южныхъ дорогахъ производится изъ сборовъ; такое пользованіе этими суммами допускается и его слѣдуетъ считать желательнымъ; къ кредиту же у Государственнаго Банка прибѣгаютъ рѣдко или совсѣмъ не обращаются, хотя оба эти способа разрѣшены. Проценты по операціи выдачи ссудъ изъ сборовъ поступаютъ въ доходъ дороги.

В. А. Гаевскій замѣчаетъ, что процентъ, взимаемый за пользованіе ссудами, разный въ зависимости отъ источника, изъ котораго черпаются средства для выдачи ссудъ: Государственный Банкъ взимаетъ меньшій процентъ, чѣмъ дорога, причемъ величина процента, взимаемаго Государственнымъ Банкомъ, не является постоянной, а зависитъ отъ условій даннаго момента.

По вопросу 32

32. Допустимо ли устройство складовъ на казенныхъ дорогахъ за счетъ чистой выручки отъ складочной операціи, безъ испрошенія спеціальныхъ кредитовъ?

представителями Южныхъ дорогъ доложено, что предназначаемыя на этотъ предметъ деньги лежатъ въ суммѣ 380.000 рублей и желательно этими суммами воспользоваться для расширенія элеватора.

По вопросу 33

33. Не представляется ли полезнымъ сліяніе коммерческой службы со службою движенія?

начальникъ службы движенія считаетъ, что, при узкихъ задачахъ коммерческой службы, ее слѣдуетъ присоединить къ службѣ движенія, при болѣе широкихъ она должна существовать, какъ самостоятельная служба.

Начальникъ коммерческой службы замѣтилъ, что едва-ли возможно одному человѣку вести дѣло двухъ службъ.

Начальникъ дорогъ считаетъ, что вопросъ заключается въ томъ, возможно ли все дѣло возложить на одного руководителя и несомнѣнный отвѣтъ: всегда возможно. Такое присоединеніе службы коммерческой къ службѣ движенія не затруднитъ начальника службы движенія, но зато при этомъ масса переписки исчезнетъ, когда разсчеты по перевозкѣ, утратѣ и порчѣ грузовъ, близко касающіеся службы движенія, будутъ ей переданы; въ то же время болѣе широкія коммерческія задачи по изученію раіона слѣдуетъ возложить на пораіонные комитеты.

П. П. Мигулинъ замѣчаетъ, что по данному вопросу было бы интересно слышать мнѣніе предсѣдателя Харьковскаго пораіоннаго комитета.

В. А. Гаевскій докладываетъ, что вопросъ объ изученіи края есть дѣло пораіоннаго комитета, но тарифные вопросы, вопросы о направленіи грузовъ и т. п. слѣдуетъ организовать на казенныхъ дорогахъ такъ, какъ это организовано на частныхъ. Вся сѣть по такимъ вопросамъ должна имѣть одно учрежденіе въ смыслѣ командованія, причемъ общая организація должна быть въ центральномъ органѣ Министерства Путей Сообщенія. Присоединеніе коммерческой службы къ службѣ движенія безусловно необходимо, хотя бы потому, что раздѣленіе подчиненности станціонныхъ агентовъ между двумя службами вызываетъ полную деморализацію.

По вопросу 34

34. Разрабатывается ли на основаніи сношеній съ промышленными и торговыми учрежденіями (биржевыми комитетами, сельскохозяйственными обществами, заводами, фабриками и т. д.) какіе либо тарифные вопросы или условія перевозокъ?

начальникъ коммерческой службы доложилъ, что въ случаяхъ, если учрежденія обращаются съ вопросами тарифнаго характера, то такіе вопросы для разрѣшенія направляются въ Петербургъ съ заключеніями мѣстнаго управленія.

Начальникъ дорогъ замѣтилъ, что никакой системы сношеній съ промышленными и торговыми учрежденіями къ коммерческой службѣ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ нѣтъ.

В. А. Гаевскій находитъ, что въ тарифномъ вопросѣ казенныя дороги принимаютъ очень незначительное участіе, интересы же частныхъ дорогъ всегда сильно защищаются ихъ представителями. Изъ вѣдѣнія пораіонныхъ комитетовъ тарифные вопросы исключены, въ будущей реорганизаціи пораіонныхъ комитетовъ

эти вопросы также не предполагается предоставить компетенціи комитетовъ.

Вопросъ 35, какъ относящійся къ службѣ сборовъ, исключенъ изъ программы вопросовъ коммерческой службы.

По вопросу 36

36. Въ какой мѣрѣ удобнымъ представляется порядокъ дальнѣйшаго разрѣшенія дѣлъ въ тарифныхъ учрежденіяхъ и въ учрежденіяхъ Министерства Путей Сообщенія?

начальникъ службы сборовъ указалъ, что въ тарифныхъ вопросахъ главнымъ является то положеніе, чтобы тарифъ не былъ ниже себѣстоимости.

В. А. Гаевскій замѣтилъ, что статистика коммерческая не приспособлена къ требованіямъ эксплоатаціи: статистики пробѣга грузовъ по участкамъ не ведется, почему и себѣстоимость опредѣлить невозможно.

Начальникъ службы движенія указалъ на чрезвычайную сложность тарифовъ съ точки зрѣнія ихъ исполнителя, т. е. желѣзнодорожныхъ агентовъ. Дѣломъ этимъ, кромѣ того, вѣдаетъ Министерство Финансовъ, совершенно не отвѣтственное въ результатахъ примѣненія этихъ тарифовъ, и между тѣмъ какъ правильное примѣненіе тарифовъ обусловливается такимъ ихъ знаніемъ, которое можно найти только у способныхъ спеціалистовъ, на желѣзныхъ дорогахъ тарифное дѣло ведется низшими агентами, получающими около 40 руб. въ мѣсяцъ.

Техника изданія тарифовъ—положительно вопіющее дѣло: тарифы издаются безграмотно, безтолково и т. д.; это порождаетъ хаосъ на мѣстахъ, и, если дѣло какъ-нибудь идетъ, то благодаря извѣстному шаблону; сознательнаго же отношенія къ дѣлу нѣтъ. Необходимо измѣненіе и упрощеніе всей тарифной системы и передача тарифовъ въ руки заинтересованнаго вѣдомства, т. е. Министерства Путей Сообщенія. Система тарифовъ можетъ быть упрощена: 1) сокращеніемъ и объединеніемъ всякаго рода группъ и 2) методомъ печатанія.

Въ дополненіе къ высказанному начальникомъ службы движенія, начальникъ коммерческаго отдѣла сообщаетъ, что въ отдѣлѣ два человѣка постоянно заняты только исправленіемъ рабочихъ тарифовъ.

В. Матеріальная служба.

По вопросу 37

37. Выяснить размѣръ и состояніе оборотныхъ капиталовъ ж. д.

главный бухгалтеръ докладываетъ, что оборотный капиталъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ исчисляется на 1 января 1909 года въ 9.769.449 рублей, изъ которыхъ сумму въ 6.564.990 рублей составляютъ запасы, состоящіе въ вѣдѣніи матеріальной службы,

3.132,690—въ вѣдѣніи службы пути, 70.474 р.—службы телеграфа и 1.295 руб.—службы сборовъ; между тѣмъ установленная норма оборотнаго капитала 6.377.000 руб., а по журналу совѣта управленія Южныхъ дорогъ отъ 27 іюня 1909 года эту норму необходимо довести до 7.200.000 руб., что составляло бы 39% отъ годового расхода матеріаловъ, тогда какъ фактически имѣющійся капиталъ составляетъ 51%.

На вопросъ Д. И. Герценвица, получили ли Южныя желѣзныя дороги въ настоящемъ году какую нибудь сумму изъ 5.000.000 р., ассигнованныхъ на увеличеніе оборотныхъ капиталовъ желѣзныхъ дорогъ, главный бухгалтеръ сообщаетъ, что по счету оборотнаго капитала Управленіе желѣзныхъ дорогъ должно 287.500 рублей за счетъ Харьково-Николаевской ж. д. Далѣе, главный бухгалтеръ считаетъ нужнымъ замѣтить, что въ оборотный капиталъ входитъ стоимость запаса рельсъ, которыхъ Южныя ж. д. имѣютъ свыше, чѣмъ на 2 милл. рублей.

По вопросу 38

38. Какими правилами или нормами опредѣляется количество матеріаловъ, подлежащихъ пріобрѣтенію? Затребовать установленныя на дорогѣ на сей предметъ правила и нормы.

начальникъ матеріальной службы баронъ Р. Р. Унгернъ-Штернбергъ докладываетъ, что около 15 лѣтъ тому назадъ выработаны нормы запаса дровъ, угля и проч. матеріаловъ; этими нормами и опредѣляется количество матеріаловъ, подлежащихъ пріобрѣтенію; необходимо замѣтить, что сначала нормы были выше, но въ виду разныхъ соображеній ихъ уменьшили и въ настоящее время, согласно дѣйствующимъ циркулярамъ, запасъ матеріаловъ долженъ составлять 43% въ среднемъ отъ годового расхода.

По вопросу 39

39. Какимъ способомъ заготовляются разные матеріалы и предметы? Практикуется ли хозяйственный способъ или договоры на поставку извѣстныхъ предметовъ по особымъ ордерамъ?

начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что пріобрѣтеніе матеріаловъ для нуждъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ совершается слѣдующими способами:

1) путемъ оффиціальной конкурренціи,

2) путемъ выясненія цѣнъ разсылаемыми извѣстнымъ Управленію дорогъ фирмамъ запросами и

3) наличной покупкой.

Первый способъ примѣняется ко всѣмъ матеріаламъ, годовая потребность коихъ превышаетъ 10.000 рублей. Пакеты вскрываются въ совѣтѣ и записываются въ сводную вѣдомость, которая провѣряется и затѣмъ удостовѣряется подписью чиновника контроля. Количество, необходимое для пріобрѣтенія матеріала, опредѣляется съ добавленіемъ 25% для запаса и за вычетомъ остатка по среднему трехлѣтнему расходу по установленной формѣ докладывается совѣту управленія для выбора поставщика.

Второй способъ, разсылка запросовъ, примѣняется къ такимъ

матеріаламъ, годовой расходъ которыхъ не превышаетъ 10.000 р. Заявленія на поставку также доставляются въ запечатанныхъ пакетахъ, но пакеты эти вскрываются начальникомъ матеріальной службы въ присутствіи чиновника Государственнаго Контроля и записываются въ сводную вѣдомость за подписями этихъ лицъ. Вѣдомости эти затѣмъ докладываются совѣту, который и выбираетъ поставщиковъ.

Въ обоихъ случаяхъ дальнѣйшее движеніе дѣла происходитъ въ матеріальной службѣ, которая заключаетъ договоры и выдаетъ заказы, взыскиваетъ гербовыя пошлины, требуетъ залоги, промысловое свидѣтельство и т. п.

На болѣе крупные сдѣлки заключаются договоры, проекты которыхъ предварительно разсматриваются и утверждаются совѣтомъ.

Наконецъ, третій способъ—наличная покупка—допускается въ слѣдующихъ случаяхъ:

а) когда данный матеріалъ въ запасѣ не имѣется и встрѣтилась экстренная въ немъ надобность;

б) когда случайно требуется произвести мелочную покупку предметовъ, которые мало расходуются и въ запасъ не покупаются;

в) когда необходимый матеріалъ является патентованнымъ издѣліемъ.

На всѣ такіе матеріалы, пріобрѣтенные наличной покупкой, еженедѣльно составляются вѣдомости, которыя вносятся на утвержденіе совѣта. Пріобрѣтеніе нѣкоторыхъ матеріаловъ разрѣшено и службамъ-потребительницамъ, причемъ матеріалы, разрѣшенные для такой покупки, опредѣлены и перечислены въ особомъ представляемомъ Комиссіи приказѣ № 70 отъ 13 іюня 1908 года. Способъ пріобрѣтенія службами-потребительницами общій съ матеріальной службой.

При выдачѣ заказа неустойка не предвидится, а опредѣляется лишь штрафъ и залогъ, обыкновенно въ размѣрѣ 5—10%.

На вопросъ Н. А. Маслова, берутся ли фактически залоги, начальникъ матеріальной службы отвѣчаетъ, что залоги не берутся только съ извѣстныхъ фирмъ, указанныхъ Управленіемъ ж. д. и кромѣ того, если при этомъ послѣдуетъ соотвѣтствующее постановленіе совѣта.

Главный контролеръ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ В. О. Чехлатовъ замѣчаетъ, что при заказахъ до 10.000 рублей, а иногда и выше, залоги не берутся; на это заявленіе начальникъ матеріальной службы возражаетъ въ томъ смыслѣ, что наоборотъ, въ большинствѣ случаевъ залоги именно берутся. Начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что совѣтъ не можетъ освободить поставщика отъ представленія залога, а можетъ лишь ходатайствовать объ этомъ предъ С.-Петербургомъ, почему по существу, несмотря на то, что на Юж-

ныхъ дорогахъ поставщики обыкновенно очень солидные, слѣдовало бы всегда брать залоги.

Представитель Министерства Финансовъ объясняетъ, что при конкуренціи, когда заявленія съ цѣнами должны быть доставлены поставщиками къ извѣстному часу и извѣстному дню, поставщики до разсмотрѣнія заявленій должны внести залоги; если же покупка производится выясненіемъ цѣнъ, то залоги требуются при самой сдачѣ.

Н. А. Масловъ указываетъ, что несвязанные залогами поставщики часто ставятъ на авось недоброкачественный матеріалъ, дѣлая такимъ образомъ попытку сдать его при извѣстной неосторожности пріемщиковъ; если же попытка такая не удастся, то поставщики ровно ничего не теряютъ; кромѣ того, имѣется рискъ, что безъ внесенія залоговъ поставка можетъ перейти къ лицу, выступавшему въ качествѣ конкурента только для того, чтобы сбить цѣну и удалить остальныхъ поставщиковъ; такое лицо поставки, конечно, не производитъ, и когда дорога начинаетъ искать поставщика, что такое лицо является подъ другой фирмой и само уже диктуетъ управленію свои цѣны, будучи ловкимъ маневромъ избавлено отъ конкурентовъ.

Начальникъ службы пути докладываетъ, что служба пути производитъ сама для себя нѣкоторыя хозяйственныя заготовки, а именно: пропитка шпалъ, пріобрѣтаемыхъ матеріальной службой, производится на 2 шпалопропиточныхъ заводахъ—въ Павлоградѣ и въ Крюковѣ распоряженіемъ службы пути; кирпичъ приготовляется этой же службой на 3 заводахъ: въ Глобино, Мелитополѣ и Джанкоѣ, около Севастополя разрабатывается известковый камень, близъ ст. Користовка также разрабатывается каменный карьеръ и посредствомъ механическихъ камнедробилокъ изготовляется щебень, на нѣкоторыхъ (4—5) участкахъ заготовляются бетонные предметы — плиты, трубы и пр., наконецъ, въ Сивашѣ производится просолка шпалъ, служащихъ послѣ просолки, обходящейся отъ 8 до 10 коп. за штуку, не хуже чѣмъ послѣ пропитки хлористымъ цинкомъ.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи о томъ, пріобрѣтается ли службами-потребительницами матеріалъ дѣйствительно наличной покупкой или же по ордерамъ, оплачиваемымъ потомъ по общему порядку, начальникъ матеріальной службы отвѣчаетъ, что покупка производится за наличныя и по ордерамъ, причемъ нѣкоторыя цѣны заранѣе одобряются совѣтомъ.

По вопросу 40

40. Какими правилами или соображеніями опредѣляются наименьшія количества матеріа-

начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что наименьшія количества матеріаловъ опредѣляются по установленнымъ нормамъ. Договоры обыкновенно заключаются годовые, а самая поставка крупныхъ матеріаловъ производится по нарядамъ.

ловъ, подлежащихъ храненію въ складахъ и по достиженіи какихъ размѣровъ запасовъ производятся новыя заготовки? Сколько разъ въ годъ производится закупка и какъ разрѣшаются вопросы о закупкѣ? Не затягиваются ли эти разрѣшенія?

На вопросъ Предсѣдателя о порядкѣ поставки заготовки топлива начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что заготовка производится по договорамъ, и вопросъ о потребности топлива разрѣшается обыкновенно быстро; задержка происходитъ только вслѣдствіе необходимости произвести испытаніе образцовъ. Для испытаній топлива и другихъ матеріаловъ, какъ напримѣръ, лаковъ, красокъ и т. п. на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ имѣются 2 лабораторіи—въ Харьковѣ и въ Полтавѣ; лабораторіи находятся въ вѣдѣніи службы тяги.

По вопросу 41

41. Какое участіе принимаютъ службы потребительницы въ разрѣшеніи вопроса, слѣдуетъ ли пополнять исчерпываемый запасъ магазина, или, въ виду ненадобности даннаго матеріала, пріостановить возстановленіе запаса?

начальникъ дорогъ сообщаетъ, что службы-потребительницы принимаютъ въ вопросахъ, указанныхъ въ программѣ, самое широкое участіе.

По вопросамъ 42 и 43

42. Какое участіе службы потребительницы принимаютъ въ истолкованіи тѣхъ техническихъ условій, по которымъ запасъ долженъ быть пріобрѣтаемъ?

43. Какое участіе принимаютъ службы потребительницы въ выборѣ образцовъ, по которымъ производятся заказы матеріаловъ или предметовъ?

начальникъ дорогъ сообщаетъ, что именно службы-потребительницы устанавливаютъ техническія условія, по которымъ матеріалъ долженъ быть пріобрѣтаемъ, и образцы, по которымъ производится заказъ, если, конечно, эти условія не выработаны и не установлены центральнымъ Управленіемъ.

По вопросу 44

44. Какое участіе принимаютъ службы потребительницы при пріемкахъ пріобрѣтаемыхъ запасовъ или предметовъ? Есть-ли пріемныя комиссіи, какой ихъ составъ и порядокъ работы?

начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что въ Харьковѣ имѣется постоянная пріемочная комиссія, предсѣдателемъ которой состоитъ помощникъ начальника матеріальной службы; въ комиссію входятъ постоянно представители службы пути и тяги, а также и другихъ службъ, когда пріемка производится для нихъ; подобныя же комиссіи имѣются въ Полтавѣ и въ Александровскѣ. Пріемка угля производится нѣсколько иначе, причемъ главную роль въ этой пріемкѣ играетъ служба тяги.

По предложенію Предсѣдателя подкомиссіи начальникъ службы тяги докладываетъ, что для пріемки матеріаловъ при Харьковскомъ главномъ складѣ учреждено пять комиссій, назначаемыхъ по очереди. Каменный уголь поступаетъ на дороги по нарядамъ матеріальной службы по соглашенію со службой тяги, причемъ послѣдняя указываетъ, какой уголь и куда именно нужно доставить. По мѣрѣ поставки угля еженедѣльно составляются акты комиссіею о наружномъ осмотрѣ угля и по доставкѣ 50% по мѣсячному наряду комиссія осматриваетъ уголь, беретъ образцы и въ запечатанныхъ пакетахъ отсылаетъ въ лабораторію и въ матеріальную службу. Затѣмъ производится пробная поѣздка около 100 вер. на паровозѣ съ поѣздомъ въ полномъ составѣ и акты поѣздки вмѣстѣ съ актомъ анализа въ лабораторіи даютъ основанія для сужденія о томъ, подлежитъ ли уголь пріемкѣ или браковкѣ. Если при этомъ обнаруживается сѣра и зола въ излишкѣ, но въ дозволенныхъ предѣлахъ, то пріемка производится со скидкой съ договорной цѣны; если же предѣлъ перейденъ, то уголь подлежитъ браковкѣ, о чемъ вносится на разсмотрѣніе въ совѣтъ.

Начальникъ матеріальной службы указываетъ, что приведенный порядокъ пріемки установленъ центральнымъ Управленіемъ, послѣ чего Н. А. Масловъ интересуется, часто ли уголь принимается со скидкой.

Начальникъ службы тяги даетъ справку, что за 1908 годъ изъ 50 милліоновъ принятаго для Южныхъ желѣзныхъ дорогъ угля, 13% принято со скидкой, такъ что по сравненію съ другими дорогами условія пріемки угля нельзя назвать строгими. Какъ извѣстно, существуютъ два номера техническихъ условій для пріемки угля, причемъ техническія условія № 2 строже; при этомъ многіе предлагаютъ уголь по повышеннымъ условіямъ, не имѣя таковаго, а потому происходятъ массовыя браковки и приходится дѣлать скидку.

Представитель Министерства Финансовъ указываетъ, что на Екатерининской желѣзной дорогѣ нѣтъ помѣщеній для храненія угля, а потому онъ сжигается даже до возможности его забраковать, такъ что случаевъ браковки за нѣсколько лѣтъ было всего 3; скидки же дошли до значительнихъ предѣловъ и въ 1908 году составили сумму свыше 200.000 руб.

Начальникъ службы тяги заявляетъ, что на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ уголь въ дѣло берется только послѣ пріемки.

На вопросъ же Д. И. Герценвица, почему въ такомъ случаѣ машинисты жалуются на уголь, начальникъ службы тяги отвѣчаетъ, что машинисты всегда, вообще, недовольны углемъ, а между тѣмъ нормы лѣтнія, зимнія и коррективы къ нимъ на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ установлены вполнѣ нормальныя.

По вопросу 45

45. Какими правилами руководствуются при опредѣленіи запасовъ или предметовъ, вышедшихъ изъ употребленія и подлежащихъ устраненію изъ магазиновъ или складовъ? Сколько, какого и на какую сумму негоднаго матеріала имѣется на дорогѣ? Какимъ наивыгоднѣйшимъ способомъ можетъ быть произведена ликвидація ненужныхъ запасовъ и матеріаловъ?

начальникъ матеріальной службы сообщаетъ, что ежегодно послѣ Новаго Года производится провѣрка складовъ въ смыслѣ выясненія нерасходуемыхъ и вышедшихъ изъ употребленія матеріаловъ и службы запрашиваются относительно тѣхъ матеріаловъ, требованія на которые не поступали; если выясняется, что какой либо матеріалъ не расходуется, то акты объ этомъ представляются въ совѣтъ для перечисленія въ ломъ или продажи. Послѣ сліянія дорогъ оказалось излишняго и негоднаго матеріала на Южныхъ дорогахъ на 42.000 рублей.

Н. А. Масловъ проситъ сообщить, имѣются ли у службъ-потребительницъ матеріалы, пріобрѣтенные за счетъ оборотнаго капитала, и какъ поступаютъ въ разсматриваемомъ случаѣ эти службы.

Начальникъ дорогъ указываетъ, что склады, о которыхъ говоритъ Н. А. Масловъ, могутъ быть главнымъ образомъ въ службѣ пути, но эта служба для ликвидаціи сдаетъ свои ненужные запасы въ матеріальную службу.

На вопросъ Н. А. Маслова, имѣются ли на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ залежалые рельсы, начальникъ службы пути сообщаетъ, что такіе вышедшаго типа рельсы есть; они сдаются въ матеріальную службу; въ общемъ же станціи такъ широко развиваются, что рельсы, снятые при смѣнѣ, переходятъ на станціонные пути, гдѣ и несутъ должную службу.

Начальникъ матеріальной службы замѣчаетъ, что на складахъ есть такъ называемые, гарантные рельсы и рельсы для изготовленія стрѣлокъ.

По вопросу 46

46. Какія мѣры принимаются въ случаяхъ, если, по высокой стоимости запасовъ или предметовъ, службы потребительницы избѣгаютъ пользоваться ими? Въ какой мѣрѣ вслѣдствіе сего загромождены магазины и склады матеріальной службы дороги храненіемъ ненужныхъ предметовъ и запасовъ?

начальникъ дорогъ сообщаетъ, что номенклатурныя цѣны, строго говоря, еще не выработаны и выработка ихъ происходитъ постепенно. Если оказывается, что нѣкоторые предметы не расходуются вслѣдствіе ихъ высокой цѣны, то слѣдовало бы сдѣлать имъ переоцѣнку.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, на кого же въ такомъ случая ляжетъ потеря на стоимость при переоцѣнкѣ, начальникъ матеріальной службы высказываетъ мнѣніе, что такая потеря просто должна быть списана по счету прибыли и убытковъ.

При этомъ начальникъ матеріальной службы поясняетъ, что для главнѣйшихъ матеріаловъ номенклатурныя цѣны имѣются съ 1903 года; на большинство же запасныхъ частей и инвентарные предметы цѣны не установлены вслѣдствіе неимѣнія опредѣленныхъ типовъ.

Предсѣдатель подкомиссіи указываетъ, что на линіи въ скла-

дахъ сплошь да рядомъ встрѣчаются предметы, которые не расходуются и не могутъ быть израсходованы, такъ какъ совершенно вышли изъ употребленія; желательно было бы выяснить, что̀ управленіе Южныхъ желѣзныхъ дорогъ предполагаетъ дѣлать съ такими матеріалами.

Начальникъ дорогъ считаетъ, что слѣдуетъ или перерабатывать тѣ предметы, которые не могутъ больше потребоваться, или же ихъ продавать или передавать на другія дороги.

Начальникъ матеріальной службы сообщаетъ,что попытки въ этомъ направленіи не привели ни къ чему, такъ какъ другія дороги, которымъ подобные матеріалы предлагались, наотрѣзъ отъ нихъ отказались.

Начальникъ дороги полагаетъ, что во всякомъ случаѣ тѣмъ или другимъ порядкомъ такіе въ сущности ненужные матеріалы должны быть ликвидированы, такъ какъ нельзя допустить, чтобы они обременяли собой и безъ того ограниченный оборотный капиталъ.

По вопросу 47

47. Какимъ образомъ переводятся матеріалы изъ одной категоріи въ другую (напримѣръ: цѣльные желѣзные листы — въ обрѣзки листовъ; старыя шпалы—въ топливо, разные металлическіе предметы—въ ломъ и т. д.)?

начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что матеріалы переводятся изъ одной категоріи въ другую, когда обнаружится негодность ихъ къ употребленію въ качествѣ матеріала именно первой категоріи; такъ, напримѣръ, если есть отрубки отъ цѣлаго предмета и эти отрубки могутъ итти въ дѣло, то они сдаются службамъ по установленной цѣнѣ; если же такіе отрубки не годятся, то идутъ въ ломъ и поступаютъ въ продажу.

По вопросамъ 48 и 49

48. Выяснить организацію складовъ. Имѣются ли распредѣленія складовъ на отдѣлы, по роду матеріаловъ и ихъ назначенію, по службамъ - потребительницамъ (матеріалы для службы тяги, для службы движенія, обмундированіе, бланки и канцелярскія принадлежности и т. д.)? Личный составъ складовъ.

начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что распредѣленія складовъ по службамъ-потребительницамъ и по отдѣламъ, въ зависимости отъ рода матеріаловъ, нѣтъ; обмундированіе заготовляется матеріальной службой для всѣхъ службъ и даже изъ суммъ, отпускаемыхъ на пріобрѣтеніе бланковъ для различныхъ службъ только около 60% расходуется службами, а 40% чрезъ матеріальную службу. Что касается личнаго состава складовъ, то соотвѣтствующія вѣдомости будутъ представлены Высшей Комиссіи; слѣдуетъ отмѣтить, что по Харьково-Николаевской линіи всѣ склады въ вѣдѣніи артели, на Курско-Харьково-Севастопольской линіи ихъ только часть. Артели же и Государственный Контроль осуществляютъ собою мѣры, принимаемыя для охраны и правильнаго расходованія магазиннаго имущества.

49. Какія мѣры принимаются для

Начальникъ дорогъ считаетъ, что предпринимаемыя на доро-

охраны и правильнаго расходованія магазиннаго имущества?

гахъ внезапныя частичныя ревизіи представляютъ изъ себя болѣе дѣйствительную мѣру, чѣмъ то, что служащіе принадлежатъ къ артели. Дѣйствительно, если артель добросовѣстная—то дѣло въ порядкѣ; если же сама артель займется злоупотребленіями, то обнаружить такія организованныя артелью злоупотребленія слишкомъ трудно: появляются хроническія незамѣтныя недовыдачи, пропажа излишковъ и т. д.; при обнаруженіи же убытка по винѣ артели, она никогда добровольно не платитъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, приходуются ли излишки въ случаѣ ихъ обнаруженія Государственнымъ Контролемъ, начальникъ матеріальной службы отвѣчаетъ утвердительно, но указываетъ, что и при этомъ порядкѣ артельщики иногда продаютъ остатки, хотя, въ случаяхъ обнаруженія этого, они увольняются.

По вопросу 50

50. Какія правила примѣняются для провѣрки цѣлости и сохранности магазиннаго имущества? Особенно должно выяснить мѣры къ охраненію запасовъ каменнаго угля такихъ сортовъ, которые при долгомъ лежаніи толстымъ слоемъ подвергаются самовозгаранію.

начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что отвѣтъ по первой части вопроса заключается въ предыдущемъ; что же касается мѣръ, принимаемыхъ къ охраненію запасовъ каменнаго угля отъ самовозгоранія, то штабеля угля складываются не свыше 2 аршинъ, въ уголь вставляются желѣзныя штыри, и, какъ только замѣчается нагрѣваніе угля, онъ сейчасъ же идетъ въ расходъ или раскидывается, прокапываются траншеи и т. п.

По вопросу 51

51. Какія принимаются мѣры для возможнаго удешевленія покупаемыхъ предметовъ и, въ случаѣ доставки таковыхъ на своей дорогѣ, принимается ли въ разсчетъ стоимость перевозки, причисляется ли къ стоимости заготовленій или покупокъ стоимость перевозки по чужимъ и по своей дорогамъ и

начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что за счетъ стоимости матеріаловъ плата по тарифу берется только за перевозку хозяйственныхъ грузовъ по чужимъ дорогамъ.

Начальникъ дорогъ добавляетъ, что плата за перевозку по своей дорогѣ только исчисляется и показывается въ равной мѣрѣ доходомъ и расходомъ по IX отдѣлу отчета.

Предсѣдатель пораіоннаго комитета В. А. Гаевскій указываетъ, что грузы, перевозимые за счетъ отд. IX смѣты, идутъ преимущественно по кружнымъ направленіямъ, такъ какъ дороги предпочитаютъ везти грузъ, не платя наличными даже въ томъ случаѣ, когда кружность достигаетъ 350 вер. лишнихъ, какъ это имѣло мѣсто въ дѣйствительности съ перевозкою угля; въ настоящее время введено, чтобы хозяйственные грузы везли по кратчайшему пути, но исполняютъ ли это дороги—прослѣ-

фактуруется ли эта стоимость службамъ потребительницамъ съ тѣмъ, чтобы эти послѣднія уплачивали расходъ по доставкѣ службъ и сборовъ изъ кредитовъ, ассигнуемыхъ службамъ на соотвѣтствующія надобности? Какой примѣняется на дорогѣ служебный тарифъ?

дить трудно; Харьковскій угольный комитетъ слѣдитъ, чтобы перевозки угля производились по кратчайшему направленію, и имъ замѣчено, напримѣръ, что уголь для Юго-Западныхъ ж. д., который долженъ итти черезъ Кіевъ съ уплатой Московско-Кіево-Воронежской ж. д. около 3 коп. за пудъ, идетъ кругомъ черезъ Знаменку.

Начальникъ службы движенія сообщаетъ, что кружность, происходившая раньше, потому что грузы назначались на ближайшія къ складамъ узловыя станціи, а затѣмъ оттуда адресовались на мѣста назначенія, вызывала много неудобствъ; въ настоящее время это явленіе совершенно не наблюдается.

Переходя къ вопросу о способахъ хозяйственныхъ перевозокъ, начальникъ службы движенія указываетъ, что хозяйственныя перевозки совершаются или въ хозяйственныхъ поѣздахъ цѣлыми поѣздами, или въ коммерческихъ поѣздахъ въ отдѣльныхъ вагонахъ. Въ послѣднемъ случаѣ всякій разсчетъ службы, перевозящей грузъ, отсутствуетъ, такъ что никто не считается съ разстояніемъ и даже направленіемъ такой перевозки, почему часто бываютъ обратные грузы Если же перевозка совершается цѣлыми поѣздами, то и здѣсь число поѣздоверстъ точно усчитывается, но установить, что службы использовали этотъ пробѣгъ наиболѣе экономно, возможности нѣтъ и можно предполагать обратное, такъ какъ службы въ этомъ не заинтересованы и не отвѣтственны.

Начальникъ дорогъ считаетъ вопросъ объ урегулированіи хозяйственныхъ перевозокъ однимъ изъ самыхъ серьезныхъ и требующимъ неотложнаго измѣненія въ томъ смыслѣ, чтобы всѣ хозяйственныя перевозки совершались по опредѣленному тарифу; тогда не было бы такихъ случаевъ, какъ напримѣръ, на Сибирской дорогѣ, гдѣ негодные матеріалы возились чуть ли не на 1.500 верстъ для продажи служащимъ. Кромѣ того, безсистемная перевозка хозяйственныхъ грузовъ ведетъ къ тому, что при перевозкѣ такого груза въ товарныхъ поѣздахъ коммерческаго движенія, эти поѣзда изъ-за служебныхъ грузовъ задерживаются, что приводитъ къ замѣтнымъ убыткамъ.

По вопросу 52

52. Какими способами удовлетворяются требованія службъ потребительницъ въ случаяхъ экстренной надобности въ предметахъ,

начальникъ дорогъ въ дополненіе къ изложенному при разсмотрѣніи предыдущихъ вопросовъ сообщаетъ, что въ разсматриваемомъ случаѣ начальникъ службы и мѣстный начальникъ участка имѣютъ право купить предметъ даже за болѣе дорогую цѣну, но съ предварительнымъ запросомъ матеріальной службы. Въ общемъ, такія покупки очень незначительны и по свѣдѣніямъ,

не находящихся въ складахъ, въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, когда наличная покупка, можетъ быть, обходится дороже, чѣмъ при нормальномъ заказѣ, но болѣе скорое удовлетвореніе потребности обѣщаетъ выгоды болѣе значительныя, чѣмъ потери при наличной покупкѣ?

сообщаемымъ начальникомъ матеріальной службы, не превышаютъ 1% общей покупки.

По вопросу 53

53. Какіе матеріалы и запасы заготовляются и пріобрѣтаются службами потребительницами помимо матеріальной службы? Способы этого пріобрѣтенія.

представляется приказъ № 70 отъ 13-го іюня 1908 года съ приложеніемъ относящихся къ вопросу правилъ.

По вопросу 54

54. Не представляется ли желательнымъ упрощеніе номенклатуры и уменьшеніе числа типовъ различныхъ предметовъ заготовленія?

начальникъ матеріальной службы высказываетъ, что сокращеніе №№ номенклатуры безусловно желательно и въ настоящее время производится.

На вопросъ Д. И. Герценвица, сколько №№ матеріаловъ значится по номенклатурѣ, начальникъ службы опредѣляетъ это число въ 10.000.

Начальникъ дорогъ считаетъ особенно желательнымъ уменьшить число №№ матеріаловъ общаго пользованія, уменьшивъ и разнообразіе ихъ сортовъ.

Начальникъ службы тяги заявляетъ, что служба тяги, по соглашеніи со службой пути, уже достигла нѣкотораго уменьшенія по своимъ номерамъ.

По вопросу 55

55. Номенклатурныя цѣны. Выгоды и невыгоды ихъ примѣненія. Желательныя измѣненія. Число подраздѣленій номенклатуръ по каждой службѣ и отдѣлу?

начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что номенклатурныя цѣны установлены, но не на всѣ матеріалы. Для полученія номенклатурной берется покупная цѣна съ накладными расходами и принимается во вниманіе стоимость остатка. Изъ этихъ данныхъ слагается цѣна, которая округляется въ сторону повышенія.

Главный бухгалтеръ сообщаетъ, что примѣненіе нѣкоторыхъ среднихъ цѣнъ даетъ прибыль до 200.000 руб.

По вопросу 56

56. Личный составъ службы, его комплектованіе и вознагражденіе.

представляется Комиссіи подробная вѣдомость, причемъ, по заявленію начальника дорогъ, въ настоящее время обращено особое вниманіе на поднятіе уровня служащихъ.

По вопросу 57

57. Выяснить, представляется ли необходимымъ содержать особую матеріальную службу. Заключеніе по этому вопросу управленія дороги.

начальникъ дорогъ сообщаетъ, что вопросъ этотъ очень подробно обсуждался въ управленіи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ совѣтъ управленія единогласно рѣшилъ, что матеріальную службу слѣдуетъ оставить и именно по слѣдующимъ соображеніямъ:

1) при существованіи матеріальной службы дѣло пріобрѣтенія запасовъ ведется систематичнѣе,

2) службы-потребительницы всегда обезпечены во всѣхъ мѣстахъ,

3) приводимое для противнаго доказательства соображеніе, что управленіе иногда удалено отъ торговаго центра и тогда удобнѣе заготовку производить на мѣстахъ—къ Южнымъ желѣзнымъ дорогамъ непримѣнимо;

4) злоупотребленій, которыя всегда возможны, легче избѣжать при сосредоточеніи дѣла въ одномъ мѣстѣ;

5) храненіе матеріаловъ выгоднѣе и удобнѣе въ одномъ мѣстѣ.

Г. Служба пути.

По вопросу 58

58. Соотвѣтствуютъ ли скорости движенія: вѣсъ рельсъ, размѣръ шпалъ, свойство и количество балласта? Распредѣленіе типовъ верхняго строенія по участкамъ дороги.

начальникъ службы пути докладываетъ, что если этотъ вопросъ ставится въ томъ смыслѣ, соотвѣтствуетъ ли исчисленное по формулѣ Циммермана напряженіе рельсъ допускаемому, то приходится отвѣтить, что соотвѣтствія не имѣется, такъ какъ при существующихъ скоростяхъ получается перенапряженіе. Такъ на Южныхъ дорогахъ установленный типъ рельсовъ—различный для разныхъ участковъ, а именно: согласно журнала междувѣдомственнаго совѣщанія отъ 28 августа 1901 года,

къ 1-й группѣ дорогъ, на которыхъ должны быть уложены рельсы вѣсомъ $28^1/_2$ ф. п. ф., отнесенъ участокъ Курскъ-Севастополь;

ко 2-й группѣ дорогъ, на которыхъ должны быть уложены рельсы $24^1/_2$ ф. п. ф., отнесены слѣдующіе участки: Харьковъ-Знаменка-Николаевъ, Лозовая-Полтава, Ворожба-Люботинъ-Мерефа, и кромѣ того ко 2-й группѣ, согласно журнала комитета

Управленія жел. дор. отъ 25 іюня 1902 года за № 2505, отнесены участки Лозовая-Никитовка, Константиновка-Ясиноватая, - Краматорская-Попасная и Бѣлгородъ-Купянскъ;

къ 3-й группѣ дорогъ, на которыхъ должны быть уложены рельсы $22^1/_2$ ф. п. ф., отнесены остальные участки Джанкой-Ѳеодосія, Владиславовка-Керчь, Кременчугъ-Ромны, подъѣздные пути и участокъ Користовка-Пятихатка.

На послѣднемъ участкѣ на второмъ пути уложены рельсы $24^1/_3$ ф. п. ф., типа № III, а на первомъ пути остались рельсы $22^1/_2$ ф. п. ф., которые впослѣдствіи также должны быть замѣнены рельсами типа № IIIа.

Подъ рельсами $28^1/_2$ ф. п. ф. уложено на версту 1500 шпалъ, а подъ всѣми остальными типами—1600 шпалъ.

Замѣна лежащихъ на пути рельсовъ рельсами типовъ № II и IIа, № III и IIIа производится постепенно и къ 1 января 1910 года будетъ уложено въ путь рельсовъ типа № II и IIа 548,269, а типовъ № 17, $24^1/_2$ ф. п. ф., № III и IIIа, 1.049,737 вер.;

останется уложить для полной замѣны:

типа № IIа . . . . . 917,918 верстъ

а типа № IIIа . . . . . 748,493 „

Въ настоящее время на указанныхъ участкахъ лежатъ рельсы типовъ $22^1/_2$ ф. п. ф., 24 ф. п. ф.—стараго типа.

Въ отношеніи допущенныхъ къ обращенію паровозовъ и наибольшихъ скоростей движенія ихъ участки дорогъ находятся въ слѣдующемъ положеніи:

На участкѣ Курскъ - Симферополь обращаются паровозы серіи Е съ давленіемъ оси 15 тоннъ и съ наибольшею скоростью 70 верстъ въ часъ; пропускъ этихъ паровозовъ южнѣе Симферополя не разрѣшается въ виду слабаго пролетнаго строенія Камышловскаго віадука на 915 верстѣ; на участкѣ Харьковъ-Бѣлгородъ допущены къ обращенію паровозы типа Восточно-Китайской ж. д. съ давленіемъ оси 17 тоннъ и съ наибольшею скоростью 43 версты въ часъ, конструкціонная же скорость этихъ паровозовъ 52 вер. въ часъ.

На остальныхъ участкахъ линіи Курскъ-Севастополь обращеніе паровозовъ съ давленіемъ оси 17 тоннъ не допускается въ виду слабыхъ пролетныхъ строеній мостовъ.

Верхнее строеніе, состоящее изъ рельсовъ вѣсомъ $28^1/_2$ ф. п. ф. при 1500 шпалъ на версту, допускаетъ обращеніе паровозовъ съ давленіемъ оси 15 тоннъ съ наибольшею скоростью 86 вер. въ часъ и обращенія паровозовъ съ давленіемъ оси 17 тоннъ съ наибольшею скоростью 77 верстъ въ часъ, причемъ напряженія рельсовъ, какъ статическое, такъ и динамическое, не выше допускаемаго, т. е. не выше 14 килогр. (м.м.^{2}), а второе не выше 20 килогр. (м.м.^{2}); такимъ образомъ указанное верхнее строеніе

вполнѣ соотвѣтствуетъ допущеннымъ въ дѣйствительности скоростямъ движенія поѣздовъ съ наибольшими давленіями осей паровозовъ въ 15 и 17 тоннъ.

Верхнее строеніе изъ рельсовъ $24^1/_3$ ф. п. ф. при 1600 шпалъ на версту допускаетъ безъ перенапряженія рельсовъ обращеніе паровозовъ съ давленіемъ оси 17 тоннъ съ наибольшею скоростью 52 версты въ часъ, а паровозовъ съ давленіемъ въ 15 тоннъ—74 версты въ часъ.

Наибольшія скорости въ 70 верстъ въ часъ для паровозовъ съ давленіемъ оси 15 тоннъ допущены на участкѣ Лозовая-Никитовка и 43 версты въ часъ паровозовъ съ давленіемъ оси 17 тоннъ на участкѣ Полтава-Лозовая и Бѣлгородъ-Купянскъ; на всѣхъ же остальныхъ участкахъ, гдѣ укладываются рельсы $24^1/_3$—25 ф. п. ф., какъ наибольшія скорости, такъ и давленія осей паровозовъ менѣе приведенныхъ выше.

Такимъ образомъ верхнее строеніе изъ рельсовъ типа № III и IIIа при 1600 шпалъ на версту вполнѣ удовлетворяетъ современнымъ условіямъ движенія поѣздовъ.

Но существующее въ настоящее время верхнее строеніе, благодаря нахожденію въ пути рельсовъ вѣсомъ менѣе $24^1/_3$ ф. п. ф., не соотвѣтствуетъ современнымъ условіямъ движенія, а допущеніе поѣздовъ съ приведенными выше скоростями и съ указанными давленіями осей вызываетъ перенапряженіе рельсовъ типа $24^1/_2$ и 24 ф. п. ф.

По поводу несоблюденія формулы Циммермана управленіемъ Южныхъ дорогъ сдѣлано, по заявленію начальника службы пути, представленіе въ Управленіе жел. дорогъ.

Что касается размѣра шпалъ, употребляемыхъ на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ, то въ главные пути укладываются шпалы длиною 1,225 саж. нормальныхъ типовъ—сосновыя, пропитанныя хлористымъ цинкомъ на сѣверныхъ участкахъ и просоленныя въ Сивашѣ на южныхъ участкахъ, но послѣднія сравнительно въ небольшомъ количествѣ; также укладываются, но только на сѣверныхъ участкахъ и дубовыя шпалы. Въ самое послѣднее время приступлено къ пропиткѣ шпалъ чистымъ креозотомъ и эмульсіей изъ хлористаго цинка и креозота. Существующихъ на Южныхъ дорогахъ типовъ шпалъ четыре: 8 и 6 вершковъ $\times$ $3^1/_2$ вершка и маломѣрныя на $^1/_4$ вершка меньше. Маломѣрныя шпалы обыкновенно укладываются на станціонныхъ путяхъ.

Переходя къ вопросу о балластѣ, начальникъ службы пути докладываетъ, что только на участкѣ Лозовая-Севастополь разсыпанъ хорошій балластъ—ракушка; на всѣхъ же остальныхъ участкахъ—балластъ мелкій съ примѣсью глины и легко выдуваемый вѣтромъ. Количество балласта доводится до конструкціоннаго профиля, но менѣе того, который требуется техническими условіями магистралей.

Предсѣдатель Харькавскаго пораіоннаго комитета В. А. Гаевскій указываетъ, что въ настоящее время при техническихъ усовершенствованіяхъ въ паровозахъ, когда тяговая сила ихъ значительно возросла, а вмѣстѣ съ тѣмъ увеличился соотвѣтственно и вѣсъ паровоза и поѣзда, необходимо предъявить къ дорогамъ требованіе отвѣтить, насколько приспособлено верхнее строеніе ихъ для такихъ паровозовъ, какъ напримѣръ, типъ $^4/_5$.

Начальникъ службы пути указываетъ, что не смотря на болѣе легкій типъ рельсовъ, чѣмъ полагается, никакихъ неудобствъ отъ пропуска тяжелыхъ паровозовъ не ощущалось и препятствіемъ для свободнаго обращенія этихъ паровозовъ являются мосты, нѣкоторые изъ которыхъ, какъ напримѣръ Камышловскій, слабы даже для 8-ми колесныхъ паровозовъ.

По вопросу 59

59. Выясненіе способовъ пріобрѣтенія нижняго балласта и покрывающаго его верхняго. Распредѣленіе карьеровъ по линіи. Способъ производства работъ по балластировкѣ. Включается ли стоимость пользованія подвижнымъ составомъ въ цѣну балласта?

начальникомъ службы пути было сообщено, что для полученія балласта у Южныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣются какъ собственные, такъ и арендуемые карьеры, причемъ нагрузка сдана подрядчикамъ и обходится 74—95 коп., выгрузка же производится преимущественно хозяйственнымъ способомъ и обходится около 30 коп.

Подробная вѣдомость о балластныхъ карьерахъ и о способѣ производства балластныхъ работъ на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1909 году представляется Высшей Комиссіи.

По вопросу 60

60. Скрѣпленіе рельсовъ между собою и со шпалами.

доложено, что на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ примѣняются скрѣпленія установленнаго типа.

По вопросу 61

61. Стоимость поддержанія пути при рельсахъ легкихъ и болѣетяжелыхъ: выгода и невыгода въ содержаніи пути, полученная послѣ введенія тяжелыхъ рельсовъ

начальникъ службы пути указываетъ на невозможность сдѣлать сравненіе стоимости ремонта и поддержанія пути при рельсахъ легкаго и тяжелаго типа на Южныхъ дорогахъ въ виду того, что не только не произведено опыта въ этомъ отношеніи, но трудно и произвести его, такъ какъ сплошныхъ, одинаковыхъ участковъ на дорогѣ нѣтъ. По мнѣнію начальника службы пути является однако несомнѣннымъ то обстоятельство, что типъ новыхъ скрѣпленій заслуживаетъ вниманія, ибо уменьшаетъ расходъ на ремонтъ, который также уменьшается, вѣроятно, и въ соотвѣтствіи съ увеличеніемъ вѣса рельсовъ.

По вопросу 62.

62. Система смѣны шпалъ.

Что касается смѣны шпалъ, то, по заявленію начальника службы пути, таковая смѣна производится обыкновенно сплошными

участками, верстами, а иногда и сотками. Шпалы, пропитанныя креозотомъ, служатъ до 12 лѣтъ, почему съ текущаго года Южныя дороги переходитъ къ пропиткѣ шпалъ чистымъ креозотомъ, въ связи съ чѣмъ предполагается перейти къ системѣ одиночной смѣны шпалъ.

По этому же вопросу начальникъ дорогъ указываетъ, что не пропитанныя шпалы слѣдуетъ смѣнять сплошными участками, что же касается пропитанныхъ шпалъ, то къ нимъ необходимо примѣнять одиночную смѣну. По поводу сплошной смѣны шпалъ начальникъ дорогъ указываетъ, что такая смѣна даетъ ясную картину состоянія шпалъ, при одиночной же смѣнѣ приходится осматривать каждую шпалу. Поэтому начальникъ дороги находитъ болѣе удобнымъ производить смѣну сплошную, хотя бы даже небольшими участками, какъ, напримѣръ, въ 100 саж. при одинаковыхъ прочихъ условіяхъ службы шпалъ.

Послѣ замѣчанія Предсѣдателя, что выгоднѣе всего, вѣроятно, перейти при смѣнѣ къ мелкой единицѣ, начальникъ службы пути указываетъ, что вопросъ о смѣнѣ шпалъ вообще является вопросомъ довольно хорошо разработаннымъ съ достаточно обширной статистикой.

По вопросу 63,

63. Пріобрѣтеніе шпалъ.

относительно покупки шпалъ для Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, начальникомъ службы пути было сообщено, что покупка шпалъ производится для Южныхъ и Екатерининской желѣзныхъ дорогъ вмѣстѣ при посредствѣ матеріальной службы; шпалы исключительно сплавныя. Поставщиками шпалъ являются двѣ фирмы: Залкиндъ и Гурарій. Для пріемки этихъ шпалъ учреждена особая комиссія, въ составъ которой входятъ какъ представители желѣзныхъ дорогъ, для которыхъ шпалы покупаются, такъ и представитель Государственнаго Контроля. Покупка производится въ Харьковѣ, пріемка въ Екатеринославѣ, Крюковѣ и Кременчугѣ.

По вопросу 64.

64. Вліяніе качества размѣровъ и формы шпалъ на стоимость содержанія пути.

По заявленію начальника службы пути на Южныхъ дорогахъ преимущество отдается брусковымъ шпаламъ передъ пластинными, такъ какъ въ пластинныхъ шпалахъ сердцевина является частью, соприкасающейся съ грунтомъ, а при пропиткѣ шпалъ сердцевина пропиткѣ не подвергается и, слѣдовательно, скоро портится; кромѣ того, на пластинныхъ шпалахъ свѣшиваются накладки.

По вопросу 65

65. Пропитка шпалъ, способъ и

начальникъ службы пути сообщаетъ, что шпалы на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ пропитываются нѣсколькими составами,

матеріалъ пропитки, долговѣчность пропитанныхъ и не пропитанныхъ шпалъ.

а именно: растворомъ хлористаго цинка, эмульсіей креозота, чистымъ креозотомъ и просто просаливаются. Срокъ службы шпалъ, пропитанныхъ растворомъ хлористаго цинка слѣдуетъ считать отъ 7 до 8 лѣтъ, при стоимости пропитки около 25 коп., пропитанныхъ креозотной эмульсіей съ гарантіей подрядчика по пропиткѣ на 10 лѣтъ, чистымъ креозотомъ 12 и даже 15 лѣтъ и просоленныхъ до $7^1/_2$ лѣтъ, при стоимости около 10 коп.; стоимость пропитки эмульсіей—30 коп., креозотомъ съ нагрузкой и выгрузкой 44 коп.

Шпалопропиточные заводы находятся на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ на ст. Крюковъ и Павлоградъ; описаніе этихъ заводовъ передается Высшей Комиссіи.

Просаливаются шпалы въ Сивашѣ, на открытомъ воздухѣ, въ штабеляхъ. Подробное описаніе такой просолки сосновыхъ шпалъ также представляется Комиссіи.

По вопросу 66

66. Выясненіе условій содержанія пути, которыя позволили бы, по возможности, рѣже ремонтировать путь. Заключеніе по этому вопросу управленія дороги.

начальникъ дорогъ полагаетъ, что одной изъ мѣръ, предусматриваемыхъ вопросомъ 66, является попикетный ремонтъ.

Начальникъ службы пути считаетъ, что такая система удорожаетъ ремонтъ. Скорѣе, казалось бы, въ этомъ отношеніи могла оказать пользу замѣна костылей шурупами; кромѣ того необходимо устроить противоугонныя приспособленія, такъ какъ на Южныхъ дорогахъ есть мѣста сплошного уклона до 12 верстъ.

Начальникъ дорогъ добавляетъ, что въ данномъ вопросѣ существенную роль играетъ балластный слой, требующій улучшенія, и, конечно, нуждающійся въ измѣненіи архаичный въ сущности способъ прикрѣпленія рельсъ.

По вопросу 67

67. Способы борьбы съ пучинами, примѣненіе ихъ на дорогѣ; протяженіе пучинистыхъ участковъ.

начальникъ службы пути указываетъ, что въ отношеніи пучинъ Южныя дороги находятся въ сравнительно благопріятныхъ условіяхъ, и расходъ по соотвѣтствующему очередному (128) номеру колеблется отъ 15 до 20 тысячъ рублей въ годъ. По отчету 1908 года по 128 номеру расходъ выразился въ 21.707 руб. Объясняется это тѣмъ обстоятельствомъ, что глубокихъ коренныхъ пучинъ нѣтъ; отъ плохого балласта случаются верховыя пучины, но болѣе $2^1/_2$ дюймовъ онѣ не достигали; бороться съ ними возможно только улучшеніемъ и увеличеніемъ балластнаго слоя; коренныхъ работъ по замѣнѣ грунта не производится.

По вопросу 68.

68. Способы предохраненія пути отъ

На Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ, по сообщенію начальника службы пути, для борьбы съ снѣжными заносами имѣются два

снѣжныхъ заносовъ. Выгода и невыгода снѣгоочистителей. Экономическія данныя о работѣ снѣгоочистителей разныхъ системъ, примѣнявшихся на дорогѣ.

ротативныхъ снѣгоочистителя Лесли, пріобрѣтенные на Путиловскомъ заводѣ. Въ работу эти снѣгоочистители пускаются тогда, когда высота снѣжнаго слоя не менѣе двухъ аршинъ. Изъ практики по очисткѣ снѣга начальникомъ службы пути вынесено убѣжденіе, что необходимо имѣть снѣгоочистители меньшихъ размѣровъ, чѣмъ пріобрѣтенные плуги, чтобы ими было возможно работать и при небольшомъ слоѣ снѣга. Кромѣ этого для борьбы съ снѣжными заносами существуютъ и другія мѣры, которыя описаны въ представляемомъ Комиссіи спеціальномъ сборникѣ циркуляровъ. Среди такихъ мѣръ особаго вниманія заслуживаютъ посадки.

По вопросу о борьбѣ съ снѣжными заносами начальникъ дорогъ указываетъ, что снѣгоочистители должны быть приспособлены къ тому, чтобы не давать возможности образовываться заносамъ въ самомъ началѣ. Такіе снѣгоочистители системы Бурковскаго и Біорка стоимостью каждый 7.500 руб. слѣдовало бы пріобрѣсти; Южныя дороги просили Министерство о пріобрѣтеніи въ 1910 г. такихъ снѣгоочистителей, хотя бы въ количествѣ двухъ, при необходимости имѣть ихъ не менѣе 10 штукъ.

Что касается защиты отъ снѣжныхъ заносовъ при помощи щитовъ, то начальникъ дорогъ отмѣчаетъ, что заносы бываютъ иногда въ мѣстахъ, гдѣ полоса отчужденія незначительна и для того, чтобы помѣстить щиты въ надлежащемъ мѣстѣ, необходимо сдѣлать дополнительныя отчужденія.

На вопросъ Д. И. Герценвица, кто завѣдуетъ заготовкой щитовъ и сколько стоитъ ихъ заготовка, начальникъ службы пути сообщилъ, что заготовка щитовъ производится службой пути въ Крюковѣ, причемъ необходимый матеріалъ заготовляется матеріальной службой; щиты типа Харьково-Николаевской желѣзной дороги, связанные проволокой, обходятся 60—72 коп. штука.

По вопросу 69

69. Способъ производства ремонтныхъ работъ и заготовки инструменментовъ и орудій ремонта зданій и всякаго рода сооруженій хозяйственнымъ или подрядным способомъ, имѣя въ виду не только крупныя, но и мелкія работы: каменныя, плотнич-

начальникъ службы пути докладываетъ, что заготовка инструментовъ для службы пути производится матеріальной службой.

Относительно производства всякихъ работъ по службѣ пути начальникъ службы пути сообщаетъ, что работы обыкновенно производятся по участкамъ; каждый участокъ имѣетъ по каждому цеху своего отдѣльнаго рядчика, который выбирается по цеховой конкуренціи въ каждомъ участкѣ. Хозяйственный способъ производства работъ по службѣ пути Южныхъ дорогъ примѣняется рѣдко; изъ послѣднихъ построекъ, производимыхъ хозяйственымъ путемъ, начальникъ службы пути указываетъ на постройку пассажирскаго вокзала на ст. Синельниково. По заявленію начальника службы пути, сдѣльная работа, поручаемая от-

ныя, столярныя, печныя, малярныя, стекольныя, кровельныя, слесарныя, трубочистныя, водопроводныя и работы по очисткѣ отъ мусора и снѣга, мощеніе и т. д. Выгода и невыгода этихъ способовъ и принятые на дорогѣ предѣлы ихъ примѣненія.

дѣльнымъ мастеровымъ и рабочимъ, по закону не существуетъ, но этотъ законъ иногда приходится обходить, сдавая работу сдѣльно и потомъ переводя ее на поденный разсчетъ.

Н. А. Масловъ по поводу послѣдняго замѣчанія начальника службы пути о сдѣльныхъ работахъ на Южныхъ ж. д. заявляетъ, что, по полученымъ подкомиссіей свѣдѣніямъ, на Юго-Западныхъ желѣзныхъ работахъ, сдѣльныя работы на этихъ дорогахъ производятся въ службѣ пути и разсчетъ имъ ведется правильный безъ перевода на другой способъ.

Представитель Министерства Финансовъ указываетъ, что заявленіе начальника службы пути о томъ, что производство сдѣльныхъ работъ при посредствѣ отдѣльныхъ мастеровыхъ или артелей не предусмотрѣно закономъ, безусловно правильно, такъ какъ законъ не допускаетъ заключенія условій съ артелями рабочихъ.

Начальникъ дорогъ находитъ, что лучшій способъ производства работъ—работа артелями по цехамъ, сдѣльно, но не поденно; что же касается вопроса о заключеніи договоровъ, то этотъ вопросъ является второстепеннымъ вопросомъ, такъ какъ договоръ всегда можно замѣнить подпиской. При производствѣ работъ черезъ рядчиковъ, рядчики созываются по цехамъ на конкуренцію. Хозяйственный способъ производства работъ усложняетъ отчетность и, не говоря уже о возможности злоупотребленій, отягощаетъ оборотный капиталъ дороги, требуя предварительной заготовки матеріаловъ; поэтому дороги нашли этотъ способъ неудобнымъ и перешли на подрядный способъ. Между тѣмъ бывшій Министръ Путей сообщенія ген. Шауфусъ усмотрѣлъ, что при производствѣ работъ службы пути хозяйственный способъ ихъ производства игнорируется, и, находя его наиболѣе цѣлесообразнымъ, отдалъ распоряженіе, чтобы хозяйственныя работы обязательно производились.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, какимъ способомъ производятся работы по очисткѣ отъ мусора и снѣга, начальникъ службы пути докладываетъ, что эти работы производятся поденными.

По вопросу 70.

70. Способы заготовленія и пріобрѣтенія службой пути строительныхъ матеріаловъ въ крупныхъ и мелкихъ количествахъ.

Что касается заготовленія и пріобрѣтенія строительныхъ матеріаловъ, то кромѣ тѣхъ матеріаловъ, которые изготовляются самой службой, какъ, напримѣръ, кирпичъ, производимый службою пути на принадлежащихъ дорогамъ кирпичныхъ заводахъ, всѣ остальные необходимые матеріалы пріобрѣтаются у поставщиковъ однимъ изъ установленныхъ способовъ.

По вопросу 71.

71. Какія правила установлены для заготовки службой пути крупныхъ количествъ матеріаловъ и для пріобрѣтенія ихъ наличною покупкою?

Заготовка идетъ по обычнымъ правиламъ.

По вопросу 72.

72. Правила пріемки матеріаловъ непосредственно службою пути отъ поставщиковъ.

Для пріемки матеріаловъ отъ поставщиковъ устроены пріемочныя комиссіи.

По вопросу 73.

73. Правила пріемки матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной службы.

При пріемкѣ матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной службы существуетъ общепринятый порядокъ: пріемка производится только въ количественномъ отношеніи.

По вопросу 74

74. Правила пріемки и сдачи излишнихъ матеріаловъ въ магазины матеріальной службы.

начальникъ службы пути докладываетъ, что новый излишній матеріалъ сдается по фактурной цѣнѣ, старый же матеріалъ расцѣнивается спеціальной комиссіей и сдается матеріальной службѣ по новой расцѣнкѣ; разница, получаемая при этомъ въ стоимости, сносится на счетъ прибыли и убытка. Для разрѣшенія нѣкоторыхъ вопросовъ, встрѣчающихся въ данномъ случаѣ, иногда учреждается вышеупомянутая экспертная комиссія.

По вопросу 75.

75. Правила отпуска шпалъ и др. негодныхъ строительныхъ лѣсныхъ матеріаловъ на отопленіе.

По сообщенію начальника службы пути, шпалы и брусья, получающіеся послѣ смѣны, разсортировываются: лучшіе укладываются на станціонныхъ путяхъ, наихудшіе, не могущіе болѣе служить, идутъ на отопленіе, причемъ цѣна имъ устанавливается по 7 коп. за штуку и 80 штукъ считаются эквивалентными одной куб. саж. дровъ.

На вопросъ Предсѣдателя, оцѣнивается ли вообще и какъ, именно, оцѣнивается излишнее потребленіе топлива, начальникъ службы пути докладываетъ, что пережогъ топлива взыскивается по фактурнымъ цѣнамъ.

По вопросу 76.

76. Выяснить предѣльные размѣры

По свѣдѣніямъ, даннымъ начальникомъ службы пути, длина участковъ службы пути имѣетъ предѣлы 75—110 вер.; околодокъ

участковъ пути (дистанцій), околодковъ и обходовъ, допустимые по мнѣнію управленія дороги; способъ опредѣленія этихъ предѣльныхъ размѣровъ.

имѣетъ 12 — 18 вер.; рабочій участокъ до 9 вер., обходъ до 4 вер.

По мнѣнію начальника службы пути, эта длина участковъ допустима; околодокъ въ 18 вер. слишкомъ великъ и не долженъ превосходить 12 вер, рабочій же участокъ не долженъ превышать 6 вер.

Начальникъ дорогъ сообщаетъ, что по данному вопросу нигдѣ не имѣется ни указаній, ни нормъ, ни методовъ для опредѣленія длины участковъ; между тѣмъ опредѣленность въ данномъ вопросѣ весьма желательна, равно какъ и установленіе метода, который могъ бы быть примѣненъ въ различныхъ случаяхъ; сама практика указываетъ нѣкоторые предѣлы, а именно: участокъ не долженъ имѣть болѣе 100 верстъ, уменьшаясь до 75 вер. въ зависимости отъ профиля мѣстности и другихъ условій; околодокъ можетъ быть въ предѣлахъ 10—15 вер. въ зависимости отъ тѣхъ же условій.

Кромѣ того, по мнѣнію начальника дорогъ, при разрѣшеніи настоящаго вопроса необходимо принять во вниманіе и длину станціонныхъ путей, входящихъ въ предѣлы участковъ станцій.

По вопросу 77.

77. Необходимый личный составъ участковъ пути (старшіе дорожные мастера или помощники начальника дистанціи).

Начальникъ дорогъ считаетъ вопросъ о преимуществахъ старшихъ дорожныхъ мастеровъ или помощниковъ начальниковъ участковъ очень спорнымъ: съ одной стороны, несомнѣнно, что старшіе дорожные мастера, имѣющіе почти всегда большой служебный опытъ и практическія познанія, наблюдаютъ за хорошимъ состояніемъ пути лучше, чѣмъ помощники начальниковъ участковъ изъ инженеровъ, такъ какъ на эту должность инженеры назначаются со школьной скамьи; но съ другой стороны помощники—инженеры представляютъ изъ себя кадръ будущихъ начальниковъ участковъ, а безъ такого подготовительнаго кадра обойтись невозможно; кромѣ того, въ отсутствіи начальника участка его замѣститель долженъ быть самостоятельнымъ и необходимо, чтобы онъ былъ свѣдущъ въ техническихъ вопросахъ болѣе основательно, чѣмъ это возможно для старшаго дорожнаго мастера. Наилучшимъ разрѣшеніемъ этого вопроса является положеніе, когда начальникъ участка умѣетъ заставить своего помощника быть, когда это необходимо, по существу старшимъ дорожнымъ мастеромъ.

Начальникъ службы пути указываетъ, что на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ разбираемый вопросъ находится въ обычномъ положеніи; между тѣмъ слѣдовало бы придти къ тому, что необходимо имѣть и помощниковъ начальниковъ участковъ и старшихъ дорожныхъ мастеровъ: помощникъ начальника участка необходимъ для многихъ работъ, но при смѣнѣ рельсъ необхо-

димъ и старшій дорожный мастеръ. Вообще, говоря о штатахъ службы пути, начальникъ службы пути выражаетъ мнѣніе, что ограничиваться малымъ штатомъ не представляется возможнымъ, создавать же штатныя по существу должности, замѣщая ихъ людьми, сносимыми на разные другіе расходы, нежелательно, почему, напримѣръ, казалось бы необходимымъ узаконить 2 конторщиковъ и 1 чертежника для каждаго участка, которые все равно и теперь ихъ имѣютъ, но нелегально.

По вопросу 78

78. Выяснить полезность или невыгодность спеціальныхъ мастерскихъ службы пути.

начальникъ дорогъ сообщаетъ, что на Южныхъ дорогахъ въ службѣ пути въ этомъ отношеніи замѣчается нѣкоторый непорядокъ. Такъ, участковыя мастерскія поставлены слишкомъ широко, имѣютъ по сравненію съ положеннымъ числомъ рабочихъ въ 5 разъ большее число, причемъ всѣ рабочіе держатся круглый годъ и содержаніе ихъ неправильно показывается. Къ числу работъ, производимыхъ въ участкѣ этими рабочими, относятся и работы недозволенныя, въ сущности, по закону, такъ какъ дозволяется дѣлать только исправленія, а не новые предметы, какъ напримѣръ, вытяжныя трубы и т. п. Поэтому штатъ участковыхъ мастерскихъ надо съузить, работу же сдавать на сторону. Кладовыя въ настоящее время завалены различнымъ матеріаломъ, какъ-то: сортовымъ желѣзомъ, деревомъ въ большомъ количествѣ и проч. Слѣдуетъ, между прочимъ, отмѣтить, что на поденной платѣ держать круглый годъ рабочихъ нельзя, а это нынѣ широко практикуется.

Начальникъ службы пути объясняетъ все изложенное начальникомъ дорогъ только тѣмъ, что имѣются работы службы пути, производимыя хозяйственнымъ способомъ, и если сократить все, какъ предполагаетъ начальникъ дорогъ, тогда придется поденныя работы совсѣмъ уничтожить. Вообще же начальникъ службы пути не считаетъ постановку дѣла въ мастерскихъ участковъ излишне широкой. Что имѣть маленькія мастерскія, гдѣ были бы небольшая кузница, верстакъ, тиски и сверлильный станокъ, необходимо для случайнаго ремонта, это не возбуждаетъ сомнѣнія, а именно такими мастерскія Южныхъ желѣзныхъ дорогъ и являются.

Н. А. Масловъ вполнѣ соглашается съ взглядомъ начальника дорогъ на настоящій вопросъ и указываетъ на чрезвычайную необходимость установленія правильной отчетности мастерскихъ участковъ, чтобы въ каждый данный моментъ можно было сопоставить расходы съ ихъ результатами.

По вопросу 79

79. Выяснить дѣятельность и необходимое развитіе тех-

начальникъ службы пути указываетъ, что составъ техническаго отдѣла службы пути недостаточенъ. Подробное описаніе этого отдѣла передано въ Высшую Комиссію.

нических отдѣловъ службы пути.

Начальникъ дорогъ вполнѣ присоединяется къ высказанному начальникомъ службы пути о недостаточности штатовъ техническаго отдѣла и считаетъ, что при новыхъ работахъ необходимъ и инженеръ при начальникѣ службы пути спеціально по новымъ работамъ и увеличеніе штата техническаго отдѣла.

По вопросу 80

80. Не представляется ли возможнымъ упростить и сократить отчетность дорожныхъ мастеровъ и начальниковъ участковъ?

начальникъ службы пути докладываетъ, что при настоящемъ положеніи дѣла въ отчетности службы пути ввести упрощенія или сокращенія не представляется возможнымъ, такъ какъ все помѣщаемое въ отчетахъ вызывается предъявляемыми требованіями. Вообще необходимо избавить службу отъ массы излишней работы и всякихъ свѣдѣній, требуемыхъ существующей системой отчетности. Средствомъ для этого можетъ служить: 1) переработка номенклатуры и 2) положительное разрѣшеніе общаго принципіальнаго вопроса, заключающагося въ положеніи — не превзойти ассигнованія.

Главный бухгалтеръ находитъ возможнымъ въ цѣляхъ упрощенія сократить матеріальную отчетность; однако при развитіи хозяйственныхъ работъ отчетность еще усложнилась бы.

Д. И. Герценвицъ указываетъ, что на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ отчетность службы пути поставлена лучше, и только вопросъ съ остатками матеріаловъ тамъ находится въ не совсѣмъ удовлетворительномъ положеніи, такъ какъ учетъ остатковъ въ каждый данный моментъ не является достаточно простымъ.

По вопросу 81

81. Организація техническаго надзора по новымъ работамъ: въ какихъ предѣлахъ возможно порученіе линейнымъ агентамъ сл. пути производства новыхъ работъ? Соотношеніе производителей новыхъ работъ и агентовъ сл. пути.

начальникъ службы пути доложилъ, что въ большинствѣ случаевъ новыя работы поступаютъ въ вѣдѣніе мѣстныхъ агентовъ и только при особо крупныхъ работахъ, онѣ поручаются особымъ агентамъ. Низшій техническій персоналъ участковъ при новыхъ работахъ усиливается.

По окончаніи обсужденія вопросовъ программы по службѣ пути, Предсѣдатель подкомиссіи предложилъ къ обсужденію вопросъ о квартирномъ довольствіи служащихъ.

Начальникъ службы пути сообщилъ, что на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ изданъ приказъ, въ которомъ указано, кто имѣетъ право на квартирное довольствіе; при этомъ имѣющіе право на квартиру и не получающіе ея натурой, получаютъ квартирныя деньги. Бываетъ и обратное явленіе: квартирой пользуется агентъ, не имѣющій на нее права; въ такомъ случаѣ съ него за квартиру удерживается $^1/_5$ содержанія. Наблюденіе за пользованіемъ квартирами возложено на службу пути, а распредѣленіе квар-

тиръ дѣлается особой комиссіей, согласно установленнымъ нормамъ и положеніямъ.

Начальникъ дорогъ указываетъ, что младшіе агенты не въ состояніи имѣть квартиры за тѣ деньги, которыя отпускаются на квартиры; казенныя же квартиры въ большинствѣ случаевъ тѣсны и служащіе живутъ въ тяжелыхъ условіяхъ. По мнѣнію начальника дорогъ вопросъ этотъ требуетъ особаго вниманія, положенія же о квартирномъ довольствіи должны быть переработаны и измѣнены.

Д. Служба тяги.

По вопросу 82

82. Нормы и преміи по расходу топлива паровозами; зависимость этихъ премій отъ состава и вѣса поѣздовъ и отъ исправности хода поѣздовъ.

начальникъ службы тяги, передавая всѣ имѣющіеся на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ матеріалы по этому вопросу въ Высшую Комиссію, докладываетъ, что въ службѣ тяги Южныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣются слѣдующія преміи:

1) премія за сбереженіе топлива на паровозахъ, учитываемая на основаніи §§ 29 и 30 „Положенія о довольствіи паровозныхъ бригадъ“;

2) премія за чистку паровозовъ, учитываемая по § 36 того же положенія;

3) премія за сбереженія расходовъ по текущему (малому) ремонту паровозовъ;

4) премія за нагонъ опозданій въ пути;

5) премія по утилизаціи подвижного состава.

Параллельно установлены вычеты за задержку въ пути и порчи, причемъ нормы на отопленіе паровозовъ установлены для донецкаго угля.

На вопросъ Предсѣдателя, какъ вообще топливо употребляется на дорогѣ и какой идетъ уголь, начальникъ службы тяги доложилъ, что на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ паровозы отапливаются только донецкимъ углемъ; ни нефть, ни дрова не употребляются; нормы топлива назначаются: зимнія, лѣтнія и осеннія, притомъ по типамъ паровозовъ и по участкамъ.

По вопросу 83

83. Нормы и преміи за пробѣгъ паровозовъ между капитальными ремонтами.

начальникъ службы тяги докладываетъ, что прямой преміи за пробѣгъ паровозовъ между капитальными ремонтами нѣтъ; на Харьково-Николаевской линіи существуетъ премія за средній и малый текущій ремонтъ, и съ будущаго года эта премія будетъ введена на всей дорогѣ; въ этой преміи косвенно заключается и премія, предусматриваемая вопросомъ программы, выражающаяся тѣмъ, что нормы на ремонтъ паровозовъ увеличиваются съ увеличеніемъ пробѣга между капитальными ремонтами.

По вопросу 84

84. Нормы износа бандажей паровозовъ и вагоновъ.

начальникъ службы тяги доложилъ, что для износа бандажей установлены общія нормы, указанныя въ циркулярахъ службы тяги, представляемыхъ Комиссіи.

По вопросу 85

85. Нормы и преміи расходовъ на смазочные матеріалы для паровозовъ и вагоновъ.

начальникъ службы тяги сообщилъ, что нормы по расходу на смазку паровозовъ установлены денежныя, назначаемыя въ копейкахъ на пробѣгъ въ 100 паровозоверстъ. Премія за смазку очень незначительна и играетъ роль лишь регулятора. Смазочнымъ матеріаломъ являются фильтрованные нефтяные остатки, сало—около 2% и машинное масло—около 1%.

По вопросу 86

86. Какія еще кромѣ перечисленныхъ въ п.п. 82—85 преміи установлены на дорогѣ? Положенія объ этихъ преміяхъ.

начальникъ службы тяги указываетъ, что въ настоящее время разрабатывается новое положеніе о преміяхъ, которое предполагается ввести въ службѣ тяги съ 1910 года; по новому положенію почти всѣ расходы службы пути явятся премируемыми.

По вопросу 87,

87. Распредѣленіе водоснабженія по линіи; мощность источниковъ и машинъ. Не представляется ли выгоднымъ сдѣлать нѣкоторыя измѣненія въ распредѣленіи водоснабженія для достиженія наименьшей задержки поѣздовъ на станціяхъ и устраненія въ снабженіи паровозовъ водой въ депо?

о водоснабженіи, Южными желѣзными дорогами представляется въ Высшую Комиссію особый альбомъ съ описаніемъ водоснабженія линіи и, кромѣ того, передаются всѣ матеріалы, относящіеся къ этому вопросу.

Наборъ воды пассажирскими паровозами производится на фиксированныхъ станціяхъ, товаро - пассажирскимъ паровозамъ разрѣшенъ наборъ повсюду, при нѣкоторыхъ, однако, ограниченіяхъ; на нѣкоторыхъ станціяхъ, вслѣдствіе плохого качества воды, запрещенъ наборъ ея и даже водокачки закрыты; изъ такихъ станцій слѣдуетъ указать, напримѣръ, ст. Бѣляевка, гдѣ жесткость воды доходила до 31 нѣмецкаго градуса.

Предсѣдатель подкомиссіи проситъ указать, имѣются ли въ настоящее время на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ какія - либо потребности въ отношеніи водоснабженія; если такія потребности имѣются, то желательно выяснить, какія и гдѣ именно.

Начальникъ службы тяги докладываетъ, что потребности въ улучшеніи водоснабженія ощущаются, если не въ отношеніи количества воды, то въ отношеніи ея качества; такъ напримѣръ, на ст. Славянскъ воды хотя и достаточно, но качество воды неудовлетворительное; въ виду же того, что производить химическую очистку воды было бы дорого, то пришлось искать новый хорошій источникъ, и въ настоящее время воду предположено

брать изъ рѣки Донца за 14 верстъ отъ станціи, причемъ жесткость этой воды 8°, а не 30°, какъ въ настоящее время.

Начальникъ службы пути замѣтилъ, что не только въ качественномъ, но и въ количественномъ отношеніи вообще нельзя считать обезпеченными водой тѣ станціи, гдѣ вода берется изъ прудовъ; къ числу такихъ станцій относится и ст. Славянскъ, гдѣ хотя вода берется изъ р. Кривой Торецъ, но при порчѣ плотины водоснабженіе ст. Славянскъ совершенно необезпечено.

Начальникъ службы тяги добавляетъ, что имѣющіяся на станціи Мелитополь двѣ скважины, глубиной по 25 саж., даютъ мало воды и хотя нынѣ поставленъ пневматическій насосъ и немного воды прибавилось, но все же ея недостаточно; станція Ступки находится безъ воды совершенно; станцію Користовку слѣдуетъ полнѣе обезпечить водой.

По вопросу 88

88. Распредѣленіе и размѣры складовъ топлива на линіи; распредѣленіе мобилизаціонныхъ запасовъ топлива.

начальникъ матеріальной службы доложилъ, что въ отношеніи распредѣленія складовъ топлива по линіи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣется особое расписаніе, въ которомъ предусмотрѣно, чтобы паровозы брали основной уголь ближе къ мѣсту его полученія; затѣмъ поступающій на дороги уголь распредѣляется въ зависимости отъ качества по складамъ по указанію службы тяги. Склады распредѣляются матеріальной службой.

В. А. Гаевскій замѣчаетъ, что на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ вопросъ объ угольныхъ складахъ поставленъ не на должную высоту. Необходимо увеличеніе числа складовъ, ибо приходится наблюдать въ настоящее время, что часто вагоны бываютъ свободны подъ уголь, складочныхъ же помѣщеній для него нѣтъ. Въ среднемъ въ настоящее время запасъ имѣется на три съ половиною мѣсяца; мобилизаціонный запасъ этого раіона меньше коммерческаго.

По вопросу 89

89. Условія и правила для очистки воды.

начальникъ службы тяги доложилъ, что на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ химическая очистка воды вообще не примѣнялась до сего времени и только въ настоящее время производятся на станціи Константиновка работы по устройству приспособленій для химической очистки воды.

По вопросу 90

90. Условія опредѣленія запасовъ матеріаловъ для ре-

начальникъ службы тяги доложилъ, что на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ службѣ тяги запасовъ матеріаловъ не имѣется; матеріальная же служба, по соглашенію съ службой тяги, имѣетъ

монтныхъ мастерскихъ и для депо и станцій; распредѣленіе запасовъ матеріаловъ по линіи.

трехмѣсячный запасъ ходкихъ матеріаловъ въ мѣстныхъ складахъ.

По вопросу 91

91. Минимальная норма и распредѣленіе по линіи запасныхъ частей, какъ ходовыхъ, такъ и требующихся не столь часто; въ частности:

а) разныхъ запасныхъ частей паровозовъ,

б) разныхъ запасныхъ частей вагоновъ пассажирскихъ и товарныхъ,

в) колесныхъ скатовъ,

г) бандажей,

д) осей,

е) инструментовъ,

ж) рессоръ,

з) пружинъ,

и) паровозной арматуры,

і) буферовъ,

к) стяжныхъ цѣпей,

л) стяжекъ,

м) нормы запасовъ разныхъ матеріаловъ.

начальникъ службы тяги доложилъ, что доведеніе до нормъ и распредѣленіе запасныхъ частей находится въ вѣдѣніи матеріальной службы, причемъ менѣе ходкіе предметы не содержатся въ складахъ совершенно и заказываются, по мѣрѣ надобности; что же касается того, что въ складѣ имѣются запасы нѣкоторыхъ предметовъ не ходкихъ, то эти предметы были заказаны въ давнее время.

Н. А. Масловъ проситъ начальника службы тяги сообщить, полагается ли имѣть въ запасѣ паровозные котлы, которые, по имѣющимся свѣдѣніямъ, находятся въ нѣкоторыхъ мѣстахъ на линіи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ въ количествѣ 19 штукъ.

На вопросъ Н. А. Маслова начальникъ службы тяги докладываетъ, что запасные котлы дѣйствительно имѣются въ указанномъ количествѣ, и именно: 16 въ Александровскѣ и 3 въ Харьковѣ. При какихъ обстоятельствахъ, кѣмъ и когда они были заказаны, начальникъ службы тяги указать не можетъ, но котлы эти находятся безъ употребленія съ 1906 года. По мнѣнію начальника службы тяги, котлы эти могли быть употреблены для того, чтобы ускорить ремонтъ паровозовъ, такъ какъ, во время ремонта паровознаго котла, на паровозъ можетъ быть поставленъ запасный котелъ; но для оплаты этихъ котловъ, числящихся въ оборотномъ капиталѣ, нуженъ кредитъ, иначе пользоваться такими котлами невозможно.

Начальникъ дорогъ, подтверждая сказанное начальникомъ службы тяги, приводитъ въ подобный же примѣръ Сибирскую желѣзную дорогу, куда запасные котлы были присланы съ этой же цѣлью.

Начальникъ службы тяги считаетъ неудобнымъ перестановку котловъ, пользуясь запасными котлами изъ оборотнаго капитала, такъ какъ при этомъ въ складахъ матеріальной службы будутъ числиться по цѣнѣ новыхъ старые котлы, утратившіе свою первоначальную стоимость.

Н. А. Масловъ указываетъ кромѣ того на то обстоятельство, что на Южныхъ дорогахъ ремонтъ паровозовъ идетъ по 270 дней и 105 паровозовъ стоитъ въ ремонтѣ, хотя и имѣются для ускоренія ремонта запасные котлы.

Начальникъ службы тяги замѣчаетъ, что это происходитъ потому, что работы въ мастерскихъ производятся только 4 дня въ недѣлю вслѣдствіе недостатка работъ, что и отражается на увеличеніи простоя паровозовъ въ ремонтѣ.

Н. А. Масловъ, указывая на разнообразіе типовъ паровозовъ,

имѣющихся на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ, проситъ сообщить, существуетъ ли и запасъ матеріаловъ и частей для каждаго типа, что, наприм., на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ приводитъ къ чрезвычайному излишку запасовъ.

Начальникъ службы тяги объясняетъ, что изготовляемыя въ мастерскихъ службы тяги запасныя части заказываются матеріальной службой, которая и должна слѣдить за состояніемъ запасовъ; излишекъ нѣкоторыхъ частей, быть можетъ, и имѣется, но излишекъ этотъ получился отъ прежнихъ заказовъ.

По вопросу 92

92. Условія и правила пріемки матеріаловъ для ремонта.

Н. А. Масловъ, указывая, что на нѣкоторыхъ дорогахъ многія запасныя части, изготовляемыя въ собственныхъ мастерскихъ идутъ въ употребленіе безъ пріемки, проситъ сообщить, какая пріемка такихъ частей практикуется на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Начальникъ службы тяги подтверждаетъ, что, дѣйствительно, мастерскія, изготовляя части не въ запасъ склада, такъ поступаютъ, т. е. расходуютъ ихъ безъ пріемки, что не приноситъ никакого вреда.

Начальникъ дорогъ считаетъ, что запасныя части должны изготовляться для матеріальной службы именно службою тяги.

Н. А. Масловъ объясняетъ, что возбуждаетъ настоящій вопросъ въ виду его принципіальнаго значенія: части безъ пріемки ставятся на паровозъ и затѣмъ при работѣ паровоза части эти портятся раньше времени.

Начальникъ службы тяги замѣчаетъ по этому поводу, что ошибки вездѣ и всегда возможны и что скорѣе именно случайностью, а не недобросовѣстностью можно объяснить преждевременную порчу.

По вопросу 93

93. Существуетъ ли пріемка отремонтированнаго въ главныхъ мастерскихъ подвижного состава агентами тѣхъ депо, куда поступаетъ отремонтированный составъ.

начальникъ службы тяги докладываетъ, что порядокъ пріемки отремонтированнаго въ мастерскихъ подвижнаго состава установленъ на дорогахъ—паровозы принимаются подлежащимъ начальникомъ участка тяги и въ особой описи перечисляются всѣ замѣченные дефекты. По совершеніи паровозомъ пробѣга 1000 верстъ онъ принимается окончательно, причемъ до 1000 верстъ пробѣга мастерскія отвѣчаютъ за обнаруженныя неисправности.

Отремонтированные вагоны изъ мастерскихъ принимаются тѣми участками тяги, въ вѣдѣніе которыхъ они поступаютъ.

По вопросу 94

94. Средняя продолжительность пре-

начальникъ службы тяги сообщаетъ, что по нормамъ 1906 года стойло капитальнаго ремонта должно дѣлать $2^1/_2$ оборота въ годъ;

бываніе паровозовъ и вагоновъ въ мастерскихъ для большого ремонта и для средняго ремонта.

фактически капитальный ремонтъ въ среднемъ занимаетъ 160—180 дней; средній ремонтъ—1, 2 и до 3 мѣсяцевъ.

Д. И. Герценвицъ проситъ начальника службы тяги сообщить, какъ поступаютъ съ паровозомъ, который совершилъ опредѣленный между ремонтами пробѣгъ и долженъ подвергнуться ремонту, а состояніе его таково, что онъ еще можетъ работать безъ ремонта.

На это начальникъ службы тяги сообщаетъ, что въ такомъ случаѣ паровозъ продолжаетъ работать, и бывали неединичные случаи, когда паровозъ совершалъ пробѣгъ до 260000 и даже до 300000 верстъ, что главнымъ образомъ зависитъ отъ качества воды; такъ, участокъ Знаменскій и Кременчугскій имѣютъ лучшую воду и на этихъ участкахъ паровозы совершаютъ бо́льшіе пробѣги, чѣмъ на другихъ.

На вопросъ Н. А. Маслова относительно продолжительности срока службы топокъ, начальникъ службы тяги указываетъ, что этотъ вопросъ на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ находится въ худшемъ состояніи, чѣмъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ вслѣдствіе плохихъ качествъ воды на многихъ участкахъ. Подробныя свѣдѣнія о срокахъ службы будутъ представлены Комиссіи дополнительно.

Что касается продолжительности ремонта вагоновъ, то товарные вагоны простаиваютъ въ ремонтѣ около 1 мѣсяца, классные вагоны—въ среднемъ ремонтѣ 1 мѣсяцъ, въ капитальномъ 4—5 мѣсяцевъ.

По вопросу 95

95. Способы комплектованія мастерскихъ, сообразно съ имѣющейся потребностью въ рабочей силѣ.

начальникъ службы тяги сообщаетъ, что въ послѣднее время приходится думать объ уменьшеніи штата мастеровыхъ, а не о комплектованіи его. Съ 1907 года не только прекращенъ пріемъ, но пришлось прибѣгнуть къ массовому увольненію и въ настоящее время имѣющійся штатъ мастеровыхъ вполнѣ удовлетворяетъ потребности движенія. Данныхъ, теоретически обоснованныхъ для опредѣленія количества мастеровыхъ и рабочихъ для депо и мастерскихъ, не имѣется, но опытныя данныя, рекомендуемыя профессоромъ Кнабе, даютъ результаты весьма близкіе къ дѣйствительности—на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ имѣется около 9—11 человѣкъ на 100.000 паровозоверстъ.

По вопросу 96.

96. Способы установленія расцѣнокъ на работы поденныя, сдѣльныя и часовыя,

Что касается установленія расцѣнокъ за работы, то по сообщенію начальника службы тяги, таковыя вырабатываются мастерскими и утверждаются начальникомъ дорогъ. Въ главныхъ мастерскихъ и въ депо работы идутъ сдѣльно, и только по те-

праздничныя и, вообще, сверхъ-урочныя.

кущему ремонту—поденно. Цѣны на сдѣльныя работы сложились исторически и въ 1905 году въ силу обстоятельствъ, связанныхъ съ освободительнымъ движеніемъ, цѣны эти возрасли, почему въ 1908 году пришлось ихъ понизить, чтобы процентъ прибыли по сдѣльнымъ работамъ не превышалъ 75% отъ средней поденной платы. Что касается поденной платы, то она мѣняется, ибо не регламентирована. За заработкомъ мастеровыхъ и рабочихъ имѣется постоянное наблюденіе, для чего служатъ ежемѣсячныя вѣдомости заработка по ремесламъ.

По мнѣнію начальника службы тяги при сдѣльной платѣ продолжительность рабочаго дня особаго значенія въ отношеніи производительности не имѣетъ, расцѣнки обыкновенно уменьшаются съ введеніемъ какого-либо усовершенствованія въ производство; напримѣръ, быстроходные колесные станки, паровые молота, электросверлильни, усовершенствованныя мѣдноплавильныя печи имѣли послѣдствіемъ уменьшеніе соотвѣтственныхъ расцѣнокъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, существуютъ ли на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ сверхурочныя работы, начальникъ службы тяги сообщаетъ, что сверхурочныя работы почти вездѣ воспрещены и допускаются только въ экстренныхъ случаяхъ, когда, напримѣръ, требуется немедленная починка вагона или паровоза. Только колесный цехъ работаетъ все время, а иногда и сверхурочно, вслѣдствіе срочности приспособленія вагоновъ къ 900 пуд. нагрузкѣ; праздничныхъ работъ, за исключеніемъ отдѣльныхъ случаевъ, какъ напримѣръ, чистка паровыхъ машинъ мастерскихъ, котловъ машиннаго отдѣленія и т. п.—нѣтъ; оплачиваются праздничныя работы за первый и второй часы въ $1^1/_2$ раза дороже нормальнаго, а слѣдующіе часы въ 2 раза, согласно правиламъ рабочей книжки.

По вопросу 97.

97. Способы использованія труда рабочихъ при уменьшеніи работъ.

Что касается того случая, когда работа уменьшается и приходится сокращать число рабочихъ рукъ, то, по сообщенію начальника службы тяги, въ мастерскихъ число рабочихъ дней въ недѣлю уменьшается, а въ депо поочередно одна партія недѣлю гуляетъ, а другая партія работаетъ. То же самое примѣняется и къ поденнымъ помощникамъ машинистовъ.

По вопросу 98

98. Условія и правила для выбора и пріемки топлива.

начальникъ службы тяги докладываетъ, что топливо заготовляется особымъ комитетомъ, въ которомъ участвуютъ представители тѣхъ дорогъ, которымъ уголь поставляется. Какъ правило принято такое положеніе, что лучшіе сорта угля даются на дороги, находящіяся въ болѣе далекомъ разстояніи отъ угольнаго центра,

худшіе сорта угля идутъ ближайшимъ къ угольному раіону дорогамъ, и, между прочимъ, Южнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

В. А. Гаевскій указываетъ на необходимость устройства эстакадъ, такъ какъ тотъ способъ, который практикуется въ настоящее время для нагрузки угля на паровозы (при помощи журавля и бадьи) слѣдуетъ считать совершенно неудовлетворительнымъ, такъ какъ даже количество нагруженнаго угля не можетъ быть установлено достаточно точно.

По вопросу 99

99. Условія и правила выбора и пріемки смазочныхъ матеріаловъ.

начальникъ службы тяги сообщилъ, что имѣются техническія условія пріемки смазочныхъ матеріаловъ, изъ которыхъ наиболѣе употребительнымъ на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ являются фильтрованные нефтяные остатки.

По вопросу 100

100. Какіе матеріалы пріобрѣтаются непосредственно службой тяги.

начальникъ службы тяги указываетъ на существующій приказъ по дорогамъ, въ которомъ перечислены матеріалы, заготовка коихъ можетъ производиться непосредственно службой тяги. Матеріалы пріобрѣтаются путемъ конкуренціи; о результатахъ конкуренціи составляется докладъ, который и вносится на утвержденіе совѣта. При пріобрѣтеніи матеріаловъ всѣ покупки проводятся по книгамъ матеріальной службы. Подобное проведеніе по книгамъ, по заявленію главнаго бухгалтера, не желательно въ виду того, что оно задерживаетъ отчетность и платежи. Начальникъ службы тяги, наоборотъ, считаетъ, что новый порядокъ усложнилъ бы счетоводство службы тяги.

По вопросу 101

101. Правила отсортировки негодныхъ или вышедшихъ изъ употребленія запасныхъ частей и способъ ихъ отчужденія.

начальникъ службы тяги докладываетъ, что по этому вопросу никакихъ правилъ не имѣется и въ каждомъ отдѣльнымъ случаѣ принимается соотвѣтствующее ему рѣшеніе. Въ случаѣ, если цилиндръ, напримѣръ, вышелъ изъ отливки неудачнымъ, то его переливаютъ, мастеръ несетъ за это отвѣтственность, но за вторичную формовку производится плата, если начальникъ мастерскихъ признаетъ отсутствіе вины литейщиковъ. Вообще, въ случаѣ обнаруженія раковинъ въ отливкахъ разрѣшеніе вопроса о причинахъ этого явленія и о послѣдствіяхъ зависитъ отъ начальника мастерскихъ. При каждомъ заявленіи матеріальной службы объ обнаруженіи неисправныхъ частей въ складахъ служба тяги производитъ изслѣдованіе. При браковкѣ издѣлій въ мастерскихъ стоимость брака падаетъ на общую стоимость издѣлій.

По вопросу 102

102. Чѣмъ занимаются техническія конторы службы тяги.

начальникъ службы тяги сообщаетъ, что отвѣтъ по данному вопросу излагается въ особомъ описаніи, представляемомъ Высшей Комиссіи.

По вопросу 103.

103. Распредѣленіе и спеціализація ремонтныхъ мастерскихъ.

По настоящему вопросу имѣется особое приложеніе, переданное Высшей Комиссіи вмѣстѣ съ картой административнаго дѣленія линіи.

По вопросу 104

104. Оборудованіе мастерскихъ новыми станками и орудіями.

начальникъ службы тяги указываетъ, что существуютъ соображенія о расширеніи и оборудованіи мастерскихъ на ближайшее пятилѣтіе. Эти соображенія и служатъ основаніемъ для послѣдовательнаго испрошенія кредитовъ, хотя иногда приходится вносить экстренныя требованія кредита съ отступленіемъ отъ вышеуказаннаго предположенія. Кредиты разрѣшаются обыкновенно въ ограниченномъ размѣрѣ и въ настоящее время управленіе дорогъ обращаетъ преимущественное вниманіе на улучшеніе подъемныхъ приспособленій и быстроходныхъ станковъ для обточки колесъ. Въ настоящее время, напримѣръ, имѣется на испытаніи 2 новыхъ быстроходныхъ колесныхъ станка, которые должны обтачивать въ 9 часовъ 8 колесныхъ паръ. Стоимость такихъ станковъ 10.000—8.000 руб.

Предсѣдатель подкомиссіи, касаясь вопроса объ оборудованіи станками мастерскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, указываетъ, что на нѣкоторыхъ дорогахъ замѣчались случаи, что станки отправляются распоряженіемъ администраціи въ тѣ мѣста, гдѣ они совершенно не нужны. Поэтому Предсѣдатель проситъ начальника службы тяги указать, не имѣетъ ли мѣста и на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ такое положеніе.

Начальникъ службы тяги докладываетъ, что на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ подобные случаи мѣста не имѣютъ: обыкновенно старые станки изъ главныхъ мастерскихъ отправляются на линію въ малыя мастерскія, гдѣ они могутъ еще съ успѣхомъ работать, а новые станки преимущественно заказываются для главныхъ мастерскихъ.

По вопросу 105

105. Въ какой мѣрѣ правильно и съ хозяйственной точки

начальникъ службы тяги докладываетъ, что въ измѣненіи расположенія депо особой необходимости нѣтъ, хотя существующее расположеніе нѣкоторыхъ депо не совсѣмъ правильно; такъ

зрѣнія выгодно существующее расположеніе депо, и не имѣется ли въ виду болѣе выгоднаго ихъ расположенія?

слѣдовало бы основное депо со станціи Панютино перенести въ Лозовую, такъ какъ станція Панютино расположена въ 7 верстахъ отъ Лозовой, узловаго пункта вслѣдствіе чего получается лишній пробѣгъ паровозовъ на участкѣ Лозовая-Панютино. Для правильнаго оборота паровозовъ слѣдовало бы перенести изъ Панютино основное депо въ Лозовую, въ такомъ случаѣ основное депо въ Полтавѣ было бы возможно упразднить; кромѣ того необходимо усилить депо на ст. Славянскъ. Въ остальномъ расположеніе депо Южныхъ дорогъ вполнѣ удовлетворительно.

Начальникъ службы движенія также указываетъ на необходимость перенесенія депо изъ Панютино въ Лозовую съ упраздненіемъ Полтавскаго депо, причемъ, приводя соображенія по вопросу о расположеніи депо вообще, считаетъ, что въ такихъ случаяхъ слѣдуетъ принимать во вниманіе, что если коренное депо находится въ концѣ грузовыхъ потоковъ, то паровозъ приходится гнать резервомъ, отчего получается излишній одиночный пробѣгъ или же приходится создавать спеціальные поѣзда порожняка; поэтому, казалось бы, слѣдуетъ признать, что коренное депо цѣлесообразнѣе располагать въ началѣ грузового участка. Въ настоящее время существуютъ и встрѣчные пробѣги на слѣдующихъ участкахъ: Лозовая-Полтава, Купянскъ-Бѣлгородъ, Славянскъ-Ясиноватая.

По вопросу 106

106. Не слѣдуетъ ли совмѣстить должность кондукторовъ, обслуживающихъ товарные поѣзда и смазчиковъ?

начальникъ службы тяги докладываетъ, что должности эти на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ совмѣщены.

По вопросу 107

107. Какой способъ смазыванія представляется наиболѣе удобнымъ: станціонными или служащими или поѣздными?

начальникъ службы тяги высказываетъ мнѣніе, что болѣе выгодною слѣдуетъ считать систему смазки поѣздными смазчиками, такъ какъ они могутъ быть болѣе ознакомлены съ состояніемъ поѣзда, который все время ведутъ. Система станціонныхъ смазчиковъ не даетъ особой выгоды и вызываетъ излишніе расходы, ибо для обслуживанія поѣзда нужны тормозильщики, которые могутъ быть вмѣстѣ съ этимъ и смазчиками.

По вопросу 108

108. Какія выгоды или неудобства представляетъ подчиненіе мастерскихъ начальникамъ службы тяги?

начальникъ службы тяги заявляетъ, что, по его мнѣнію, служба тяги безъ главныхъ мастерскихъ будетъ совершенно лишена возможности выполнить успѣшно возлагаемыя на нее обязанности; если отнять главныя мастерскія отъ службы тяги, то прежде всего повысятся цѣны ремонта подвижного состава, неизбѣжно должны быть увеличены запасы частей подвижного

состава въ складахъ дороги, т. е. увеличенъ оборотный капиталъ, а для успѣшнаго исполненія средняго и текущаго ремонта паровозовъ въ депо, мастерскія сихъ послѣднихъ нужно усилить и оборудовать болѣе усовершенствованными устройствами.

Начальникъ дорогъ высказываетъ мнѣніе о необходимости выдѣлить мастерскія изъ службъ тяги по слѣдующему соображенію: въ настоящее время обязанности начальника тяги слишкомъ обширны и потому фактически начальникъ службы тяги можетъ руководить мастерскими только въ томъ отношеніи, чтобы онѣ не дѣлали перерасходовъ. Во всѣ детали жизни мастерскихъ начальникъ службы тяги проникнуть совершенно не можетъ и онѣ всецѣло находятся въ рукахъ начальника мастерскихъ, причемъ каждый изъ послѣднихъ ведетъ дѣло по своему личному взгляду. Начальникъ дорогъ стоитъ за выдѣленіе капитальнаго ремонта и передачу его даже въ руки частныхъ заводовъ по той причинѣ, что на частныхъ заводахъ дѣло поставлено болѣе прогрессивно и экономично, чѣмъ на казенныхъ, такъ какъ администрація частнаго завода заинтересована своимъ карманомъ, чего совершенно нѣтъ въ отношеніи администраціи главныхъ мастерскихъ желѣзныхъ дорогъ. Конечно, нельзя, по мнѣнію начальника дорогъ, не признать, что есть соображенія и противъ такого выдѣленія, какъ напримѣръ, то, что всѣ имѣющіяся постройки и сооруженія мастерскихъ придется оставить безъ дѣла, но во всякомъ случаѣ несомнѣнно, что ремонтъ при этомъ ускорится, а качество его улучшится; вмѣстѣ съ тѣмъ отчетность службы тяги сократится, что весьма полезно.

По вопросу 109

109. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ сл. тяги? Соотношеніе окладного содержанія и сдѣльныхъ платъ. Какъ регулируется заработокъ? Потребовать положенія и правила о вознагражденіи служащихъ.

начальникъ службы тяги докладываетъ, что размѣръ содержанія опредѣляется по штатному расписанію; сдѣльныхъ платъ нѣтъ; паровозныя бригады содержатся участками тяги, въ предѣлахъ кредитовъ, открываемыхъ имъ въ зависимости отъ пробѣговъ; машинисты дѣлятся на 3 класса; машинистовъ содержится всегда менѣе потребности и ихъ обязанности часто исполняютъ испытанные помощники, получающіе окладное содержаніе по своей должности, а добавочное довольствіе, какъ-то: поверстныя и преміи по должности машиниста. Болѣе подробно данный вопросъ изложенъ въ Положеніи, представляемомъ въ Особую Высшую Коммиссію.

Е. Служба движенія.

110. Какія мѣры принимаются для наилучшаго использованія подвижного

Начальникъ службы движенія, сообщивъ, что Высшей Комиссіи будутъ переданы какъ всѣ подробные отвѣты по вопросамъ службы движенія, такъ и всѣ относящіеся къ этимъ вопросамъ матеріалы, переходитъ, по предложенію Предсѣдателя подкомис-

состава, въ частности:

а) къ своевременной освѣдомленности о положеніи инвентаря на отдѣльныхъ участкахъ линіи,

б) къ выдѣленію излишнихъ для движенія товарныхъ вагоновъ въ особые парки,

в) къ спеціализаціи поѣздовъ, вообще, и къ перевозкѣ сборныхъ грузовъ въ частности,

г) къ возможному повышенію средней нагрузки вагоновъ и поѣздовъ?

д) какъ соразмѣряются среднія нагрузки поѣздовъ со скоростями движенія, принимая во вниманіе и допускаемую продолжительность службы паровозныхъ и поѣздныхъ бригадъ и число тормазныхъ вагоновъ? Потребовать всѣ положенія и правила.

сіи къ обсужденію вопроса 110 и докладываетъ, что главнѣйшей задачей хозяйственной дѣятельности службы движенія является: увеличеніе средней нагрузки вагоновъ, средней нагрузки поѣздовъ путемъ увеличенія средняго состава, повышеніе коэффиціента производительнаго пробѣга паровозовъ и возможное сокращеніе порожняго пробѣга вагоновъ. По отношенію собственно къ пробѣгу вагоновъ и вагонному хозяйству принимаются мѣры къ введенію болѣе совершенныхъ пріемовъ командованія подвижнымъ составомъ, причемъ прототипомъ организаціи является вагонораспредѣлительная организація Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Для наилучшаго использованія подвижного состава принимаются слѣдующія мѣры:

По пункту а)

ежедневно въ 5 час. вечера всѣ станціи сообщаютъ свѣдѣнія (т. н. вагонная ситуація) объ оборотѣ вагоновъ за истекшія сутки и о наличіи вагоновъ по родамъ ихъ, раздѣляя на груженые и порожніе, причемъ наличіе груженыхъ подраздѣляется по группамъ назначенія. На основаніи этихъ данныхъ отдѣленія сл. дв. даютъ нужные распорядительные наряды по вагонному хоз. станціямъ, а управленіе сл. дв. отдѣленіямъ, а также и станціямъ. Кромѣ того, между отдѣленіями установленъ обмѣнъ вагонами при посредствѣ контрольныхъ станцій.

По пункту б)

въ періоды ослабленія работы подвижного состава излишняя часть его выдѣляется въ неприкосновенный запасъ, который распредѣляется по станціямъ, имѣющимъ возможность держать этотъ запасъ безъ стѣсненія текущей работы и при томъ съ такимъ разсчетомъ, чтобы вагонные запасы располагались въ началѣ расходныхъ участковъ отдѣленій; эти пункты образованія запаса опредѣляются въ зависимости отъ предстоящей работы. Расходъ неприкосновеннаго запаса допускается только съ разрѣшенія управленія сл. дв., которое слѣдитъ за выполненіемъ этого порядка.

По пункту в)

подборка вагоновъ въ поѣздахъ и формированіе дальнихъ поѣздовъ совершаются согласно представляемому циркуляру № 12—1908 года, причемъ нужно замѣтить, что спеціализація и группировка осуществляются въ зависимости отъ сортировочныхъ станцій. Перевозка сборныхъ грузовъ производится въ порожнемъ теченіи вагоновъ въ отдѣльныхъ вагонахъ для каждой станціи,

въ грузовомъ же—въ сборныхъ участковыхъ вагонахъ. Въ скоромъ времени предполагается ввести развозку сборныхъ грузовъ въ участковыхъ сборныхъ вагонахъ съ раздатчиками.

На вопросъ Предсѣдателя, въ какихъ отношеніяхъ Южныя дороги находятся съ сосѣдними въ вопросѣ о взаимной сортировкѣ грузовъ, начальникъ службы движенія сообщаетъ, что вопросъ этотъ регулируется путемъ частныхъ соглашеній; такъ, напримѣръ, по соглашенію съ Московско-Курской жел. дор., эта дорога должна формировать вагоны по станціямъ назначенія. Съ Юго-Западными желѣзными дорогами это дѣло не доведено до требуемаго совершенства. Южныя и Юго-Западныя ж. д. должны взаимно сортировать нѣкоторые грузы, передаваемые на ст. Знаменка; при этомъ Юго-Западныя желѣзныя дороги не всегда сортируютъ, Южнымъ же приходится сортировать всегда, ибо Знаменка и для нихъ является распорядительной станціей.

Предсѣдатель подкомиссіи проситъ доставить Высшей Комиссіи существующее по этому поводу соглашеніе, а также указать, сколько на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ имѣется отдѣленій службы движенія и сколько распорядительныхъ станцій.

Начальникъ службы движенія докладываетъ, что отдѣленій службы движенія имѣется 7, распорядительныхъ же станцій въ прямомъ смыслѣ этого понятія не существуетъ, такъ какъ движеніемъ распоряжаются отдѣленія.

На вопросъ Предсѣдателя, практикуются ли при обмѣнѣ съ сосѣдними дорогами авансы вагоновъ, начальникъ службы движенія замѣтилъ, что Южнымъ дорогамъ иногда приходится передать Екатерининской дорогѣ авансомъ до 3000 вагоновъ; съ частными же дорогами правило обмѣна соблюдается строго.

По пункту г)

запрещена отправка малогрузныхъ вагоновъ (менѣе 200 пуд.) для каждой станціи въ грузовомъ направленіи и вмѣнена въ обязанность погрузка въ мѣстномъ сообщеніи грузовъ, для которыхъ съ 1 іюля установлена 900 пудовая единица, обязательно въ одинъ вагонъ всей партіи 900 пудовъ, независимо отъ того, приспособленъ ли этотъ вагонъ для 900 пуд. нагрузки или же подъемная сила его только 750 пуд.

Средній вѣсъ поѣзда увеличивается посредствомъ возможнаго увеличенія средней нагрузки вагоновъ и средняго состава поѣздовъ. На Южныхъ дорогахъ составы поѣздовъ учитываются, за исключеніемъ участковъ: Лозовая-Полтава и Купянскъ-Бѣлгородъ, не по вѣсу, а по вагоно-единицамъ. За отправкой же поѣздовъ полными составами установленъ тщательный надзоръ со стороны товарнаго отдѣла и начальниковъ отдѣленій; результаты такого надзора видно изъ сопоставленія слѣдующихъ данныхъ за нѣкоторые мѣсяцы 1908 и 1909 г.г.

Составы поѣздовъ:

за мартъ	1908 г	. . . . .	70	осей
„ „	1909 „	. . . . .	71,6	„
„ апрѣль	1908 „	. . . . .	65	„
„ „	1909 „	. . . . .	70	„
„ май	1908 „	. . . . .	72,8	„
„ „	1909 „	. . . . .	78,77	„
„ іюнь	1908 „	. . . . .	73	„
„ „	1909 „	. . . . .	79,69	„
„ іюль	1908 „	. . . . .	73,32	„
„ „	1909 „	. . . . .	77,13	„[1])

Затѣмъ избѣгается скрещеніе порожняка, что происходитъ иногда при возвращеніи вагоновъ къ срочному осмотру, а также случается при перемѣнахъ грузового теченія, если при этомъ имѣетъ мѣсто нѣкоторая нераспорядительность.

Совмѣстно съ Харьковскимъ пораіоннымъ комитетомъ вырабатывается задача кратчайшаго возврата порожнихъ вагоновъ; здѣсь необходимо перейти на систему переучета вагоновъ на передаточныхъ станціяхъ; эта система дастъ возможность столь значительно экономить порожній пробѣгъ, что для Харьковскаго раіона по сдѣланнымъ подсчетамъ, годовая экономія составитъ до 250 милліоновъ вагоноверстъ.

Предсѣдатель подкомиссіи проситъ сообщить, имѣются ли на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ данныя, характеризующія отношенія попудныхъ грузовыхъ отправокъ къ повагоннымъ, на что представители Южныхъ желѣзныхъ дорогъ отвѣчаютъ отрицательно.

В. А. Гаевскій, замѣтивъ, что Харьковскій пораіонный комитетъ слѣдитъ за использованіемъ вагоновъ, высказывается по пункту **б** за необходимость не только выдѣленія особаго парка вагоновъ, не принимающаго участія въ общемъ движеніи, но и за исключеніе этого парка изъ вѣдѣнія службы движенія.

Переходя къ пункту **в**, В. А. Гаевскій, находитъ что спеціализація поѣздовъ должна являться не результатомъ иниціативы одной дороги, а быть предметомъ общимъ для всѣхъ дорогъ.

Харьковскій пораіонный комитетъ предполагалъ провести спеціализацію поѣздовъ, начиная отъ источниковъ груза, и съ этой цѣлью предоставлять отправителямъ цѣлые поѣзда и заставлять ихъ грузить полностью; но эта мѣра оказалась очень неудобной для получателей и эту мѣру приходится проводить въ жизнь съ осторожностью. Кромѣ того, въ тотъ годъ, когда были организованы продовольственныя перевозки, хлѣбъ грузился и отпра-

---

[1]) При 900 пудовой нормѣ съ 1-го іюля 1909 года.

Къ 1910 году средній составъ товарныхъ поѣздовъ доведенъ до 82 осей, а средняя нагрузка съ 180 пуд. на ось до 224 пуд.

влялся цѣлыми поѣздами, при особыхъ инспекторахъ, сопровождавшихъ эти поѣзда; по наблюденію инспекторовъ, оказалось, что болѣе 500 верстъ такой поѣздъ безъ пересоставленія пройти не можетъ, число отцѣпокъ настолько велико, что изъ цѣлаго поѣзда до мѣста назначенія доходило небольшое количество основного состава. Все это указываетъ на необходимость и желательность ввести спеціализацію въ предѣлахъ извѣстнаго радіуса, опредѣленіемъ величины котораго въ настоящее время занятъ пораіонный комитетъ.

Необходимо замѣтить вообще, что утилизація подвижного состава должна лежать на отвѣтственности отдѣленій, начальникамъ которыхъ необходимо предоставить, въ предѣлахъ отдѣленія, права начальника движенія; соотвѣтственно этому штаты отдѣленій необходимо увеличить, такъ какъ при очевидной перегрузкѣ работой и при недостаточныхъ штатахъ правильная и полезная для дѣла распорядительная дѣятельность отдѣленій невозможна.

Начальникъ службы движенія считаетъ, что необходимо совершенно выдѣлить вагонораспредѣлительные органы на подобіе того, какъ это было организовано на Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогахъ; если при этомъ еще выдѣлить слѣдящихъ за работой поѣздовъ, то подобная организація дастъ прекрасные результаты.

Начальникъ службы тяги указываетъ, что, съ точки зрѣнія тягового хозяйства, выдѣленные парки необходимо охранять на мѣстахъ ихъ стоянки, и, кромѣ того, нежелательно отсрочивать ремонтъ подвижного состава до осени, что можетъ оказаться необходимымъ при строгомъ запрещеніи пользоваться вагонами запаснаго парка.

На вопросъ Н. А. Маслова, имѣлась ли раньше на Южныхъ дорогахъ организованная система вагоннаго хозяйства или только за послѣднее время въ силу новаго вѣянія она стала прививаться, начальникъ службы движенія указалъ, что въ Харьковскомъ раіонѣ приступили къ улучшенію вагоннаго хозяйства давно, но безпорядки 1905 года разбили начатки этого дѣла. За послѣднее же время, дѣйствительно, появилось новое вѣяніе въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, возникаетъ масса новыхъ вопросовъ и начальники службы движенія Харьковскаго раіона періодически стали собираться и обсуждать подобные вопросы совмѣстно съ предсѣдателемъ Харьковскаго пораіоннаго комитета.

На вопросъ П. П. Мигулина, можно ли считать удовлетворительной систему обмѣна вагона на вагонъ, В. А. Гаевскій отвѣчаетъ утвердительно и поясняетъ, что система срочнаго возврата, т. е. германская система представляется менѣе удобной.

Начальникъ службы движенія добавляетъ, что общее соглашеніе о взаимномъ пользованіи подвижнымъ составомъ является

продуктомъ русскаго творчества, и эта русская система заслужила признаніе лучшей на послѣднихъ международныхъ конгрессахъ; единственнымъ дефектомъ въ этомъ дѣлѣ являются вагонные долги; но и этотъ недостатокъ, благодаря дѣятельности пораіонныхъ комитетовъ, значительно ослабленъ.

По пункту д).

Предѣльные составы товарныхъ поѣздовъ, выраженные для большинства участковъ Южныхъ дорогъ въ вагонныхъ единицахъ и лишь на участкахъ Полтава—Лозовая и Бѣлгородъ—Купянскъ опредѣляемые вѣсомъ поѣзда, устанавливаются по отдѣльнымъ участкамъ въ зависимости отъ типа паровозовъ и характера профиля пути; порядокъ опредѣленія составовъ и табель единицъ и составовъ помѣщаются въ книжкѣ расписанія.

Что касается зависимости между величиной составовъ и количествомъ необходимыхъ тормазныхъ осей въ нихъ, то на дорогѣ принимаются всѣ мѣры къ тому, чтобы составы были обезпечены тормозами и недастатокъ тормазовъ не вызывалъ бы пониженія составовъ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда по характеру профиля требуется увеличеніе числа обслуживаемыхъ тормазовъ лишь на небольшомъ протяженіи участка, практикуется обслуживаніе поѣздовъ дополнительными тормазильщиками, обращающимися съ поѣздами лишь на такихъ трудныхъ по профилю перегонахъ. При этомъ, количество тормазныхъ осей при составленіи поѣздовъ расчитывается по самому трудному перегону участка, въ процентномъ отношеніи къ общему количеству осей предѣльнаго состава.

Въ виду этого чрезвычайно важно имѣть точный дѣйствительный профиль дороги, что указываетъ на необходимость провѣрки профилей, такъ какъ имѣющіяся свѣдѣнія расходятся съ натурой.

Подтверждая необходимость провѣрки профилей, В. А. Гаевскій указываетъ, что особенно важна такая провѣрка для Курско-Харьково-Севастопольской линіи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ и для участка Лозовая-Полтава.

По вопросу III

III. Какъ регулируется нагрузка и выгрузка во время праздничныхъ дней; взимается ли плата за простой при невыгрузкѣ въ праздничные дни?

Начальникъ службы движенія доложилъ, что на нѣкоторыхъ станціяхъ дорогъ грузовыя работы производятся подряднымъ способомъ, по договору, во всѣ дни; на большинствѣ другихъ станцій имѣются мѣсячные рабочіе, производящіе работы также во всякое время, и, въ видѣ исключенія, на нѣкоторыхъ станціяхъ, гдѣ работы производятся поденными рабочими, въ случаѣ надобности, допускается повышеніе платы рабочимъ за праздничную работу.

Въ праздничные дни сокращается нагрузка, главнымъ образомъ, горнозаводскихъ грузовъ, вообще назначаемыхъ по очереднымъ спискамъ Горнозаводскаго Комитета, и такъ какъ на праздничные дни погрузка комитетомъ не назначается, то и штрафы не начисляются. Выгрузка въ праздничные дни нѣсколько сокращается только въ портовыхъ станціяхъ, хотя въ этомъ году въ портахъ началась выгрузка и въ праздничные дни, до 12 час. дня; поэтому за задержку подъ выгрузкой вагоновъ штрафъ взыскивается.

В. А. Гаевскій замѣчаетъ, что въ въ виду того, что Маріуполь и Бердянскъ не выгружаютъ вагоны въ праздничные дни, послѣ праздниковъ получалось бы двойное количество порожняка; во избѣжаніе этого подача вагоновъ въ праздники сокращается на 40—60%.

По вопросу 112

112. Какія мѣры принимаются къ наилучшему использованію паровозовъ разной мощности и достиженію возможно меньшаго пересоставленія поѣздовъ?

начальникъ службы движенія докладываетъ. что на Южныхъ дорогахъ обслуживаются: два участка—Лозовая-Полтава и Купянскъ—Бѣлгородъ 10 колесными паровозами и одинъ участокъ—Симферополь—Севастополь, на которомъ находится Камышловскій віадукъ—6-ти колесными паровозами; всѣ же остальные участки обслуживаются 8-ми колесными паровозами. На всѣхъ участкахъ тяговая сила использовывается полностью, но комбинація обслуживанія участковъ восьмиколесными и десятиколесными паровозами устанавливается съ такимъ разсчетомъ, чтобы по направленіямъ наибольшихъ грузовыхъ потоковъ одни и тѣ же предѣльные составы поѣздовъ безъ потери излишка тяговой силы паровозовъ слѣдовали на возможно большемъ протяженіи по нѣсколькимъ тяговымъ участкамъ; примѣромъ могутъ служить: Никитовка — Славянскъ — Лозовая—Полтава, Купянскъ—Бѣлгородъ—Курскъ.

По вопросу 113

113. Какія мѣры принимаются къ возможному уменьшенію пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ?

начальникъ службы движенія считаетъ, что пробѣгъ паровозовъ безъ поѣздовъ долженъ быть не болѣе 30% отъ общаго пробѣга; этотъ, такъ называемый, безполезный пробѣгъ необходимо расчленить на одиночный пробѣгъ, маневровый, двойной тягой, пробѣгъ подталкивающихъ паровозовъ и горячій резервъ; по каждой такой части непроизводительнаго пробѣга нужно принимать мѣры къ его сокращенію. Такъ маневровый пробѣгъ (18—19%) регулируется опредѣленными нормами на опредѣленную переработку, наприм. по ст. Славянскъ на 20 переработанныхъ вагоновъ полагается 1 паровозочасъ; повышеніе этого коэффиціента поощряется и было бы полезно ввести опредѣленныя преміи на эту работу, что и предполагается сдѣлать въ

ближайшее время. Пробѣгъ двойной тягой въ товарныхъ поѣздахъ въ грузовомъ направленіи на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ совершенно запрещенъ даже и въ томъ случаѣ, если паровозъ слѣдуетъ въ депо и путь слѣдованія совпадаетъ съ грузовымъ направленіемъ; одиночный пробѣгъ паровозовъ отчасти неизбѣженъ, но и то въ грузовомъ направленіи.

Пробѣгъ двойной тягой допускается только въ пассажирскихъ поѣздахъ, когда это необходимо; онъ составляетъ до 30%.

На вопросъ Д. И. Герценвица, допускается ли двойная тяга въ воинскихъ поѣздахъ, начальникъ службы движенія даетъ отрицательный отвѣтъ.

В. А. Гаевскій указываетъ, что вопросъ о маневровой работѣ мало разработанъ и не имѣетъ достаточной статистики, почему необходимо заняться разработкой этого вопроса и точно установить, что нужно понимать подъ опредѣленіемъ „маневровый пробѣгъ“, которое теперь разными дорогами толкуется разно.

По вопросу 114

114. Какія мѣры принимаются для заинтересованія служащихъ въ наивыгоднѣйшемъ пользованіи парками товарныхъ вагоновъ и паровозовъ?

начальникъ службы движенія докладываетъ, что на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ выдается премія за утилизацію подвижного состава, но въ такой формѣ, что не вполнѣ достигаетъ своего назначенія, такъ какъ основана на слишкомъ артельномъ принципѣ, между тѣмъ какъ непосредственные дѣятели, отъ которыхъ собственно зависитъ успѣхъ работы, получаютъ слишкомъ мало. Есть однако мѣры, принятіе которыхъ несомнѣнно дало бы ощутительные результаты; это—расчлененіе отвѣтственности агентовъ—распорядителей и контроль за качествомъ работы за сутки. Кромѣ того до настоящаго времени преміи выдавались по полугодіямъ, т. е. значительно позже, чѣмъ совершалась самая работа; при введеніи новыхъ премій и переработкѣ старыхъ преполагается возвести въ принципъ, чтобы преміи выдавались какъ можно скорѣе и чтобы при этомъ каждый агентъ легко могъ учесть, что ему полагается получить въ видѣ преміи.

По вопросу 115

115. Какія преміи установлены по сл. движенія? Результаты этихъ премій; положенія о нихъ.

начальникъ службы движенія сообщаетъ, что на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ установлены слѣдующія преміи:

1) за утилизацію подвижного состава съ 1 января 1907 г.,
2) за нагонъ опозданій въ пути съ 1 января 1909 г.,
3) за товарно-станціонныя работы,
4) за задѣйствованныя пломбы съ 1 апрѣля 1909 г.,
5) за сбереженіе свѣчей,

вырабатываются положенія и предполагается установить преміи:

6) за отопленіе пассажирскихъ зданій и

7) за освѣщеніе зданій и платформъ.

Кромѣ того Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ предположено ввести преміи.

1) за маневровую работу и

2) за составленіе поѣздовъ дальняго слѣдованія.

Переходя къ существующимъ на дорогахъ преміямъ, начальникъ службы движенія докладываетъ о каждой изъ нихъ въ частности слѣдующее:

1) Премія по утилизаціи подвижного состава.

Временное положеніе и приказъ о результатахъ дѣйствія преміи въ 1907 году представляется въ Высшую Комиссію.

2) Премія за нагонъ опозданій въ пути.

Согласно журнальному постановленію совѣта управленія Южныхъ дорогъ отъ 15-го ноября 1908 года за № 3822, въ коемъ утверждено положеніе о преміи агентамъ службъ тяги и движенія за нагонъ опозданій въ пути и за сокращеніе стоянокъ пассажирскихъ поѣздовъ на станціяхъ, съ 1-го января 1909 года дѣйствіе упомянутой преміи установлено на всѣхъ участкахъ дороги, за исключеніемъ участковъ: Джанкой-Ѳеодосія-Керчь, Пятихатки-Знаменка, Мерефа-Люботинъ, Купянскъ-Бѣлгородъ, Николаевъ-Херсонъ, и вѣтвей: Ахтырской, Лебединской, Гадячской, Генической, Обоянской и Рапная-Славянскъ; въ общемъ всего премируемыхъ 2438 верстъ и 625 верстъ не премируемыхъ.

Въ представляемомъ Высшей Комиссіи положеніи о преміи подробно изложены основанія учета хода поѣздовъ и премированія станціонныхъ агентовъ: начальниковъ станцій, ихъ помощниковъ и запасныхъ агентовъ, а также главныхъ кондукторовъ, машинистовъ и ихъ помощниковъ.

По всѣмъ станціямъ премируемыхъ участковъ общее количество задержекъ за первую четверть года (январь, февраль мартъ) было 124.441 минута; изъ нихъ по уважительнымъ причинамъ 118.293 минуты, по неуважительнымъ—6048 минутъ; сокращено стоянокъ—29.597 минутъ, что составляетъ около 24% количества нагона опозданій путемъ сокращенія стоянокъ на станціяхъ къ общему числу задержекъ на станціяхъ; машинисты опоздывающихъ поѣздовъ нагнали въ пути за первую четверть года—69.191 минуту, что составляетъ около 56% общаго числа задержекъ на станціяхъ; въ то же время машинисты опоздали въ пути 9688 минутъ. Въ конечномъ результатѣ заработано и подлежитъ выдачѣ чистой преміи станціоннымъ агентамъ и главнымъ кондукторамъ за первую четверть 1909 года—24.774 минуты, что составляетъ въ переводѣ на деньги 3875 руб. 10 коп., машинистамъ 3624 руб., а всего къ уплатѣ 7499 руб. 10 коп.

Въ представляемой отдѣльной сравнительной таблицѣ за 1907, 1908 и 1909 г.г. (январь—іюль) указано:

1) средняя продолжительность каждаго отдѣльнаго опозданія, отправленіемъ и прибытіемъ, по мѣсяцамъ года;

2) средняя продолжительность опозданія пассажирскихъ поѣздовъ на 1000 пассажирскихъ поѣздо-верстъ и

3) процентное отношеніе числа опоздавшихъ поѣздовъ къ общему числу всѣхъ пассажирскихъ поѣздовъ, находившихся въ движеніи на всѣхъ участкахъ дороги.

Изъ таблицы этой усматривается, что процентное отношеніе числа опаздывавшихъ поѣздовъ къ общему числу всѣхъ пассажирскихъ поѣздовъ, находившихся въ движеніи за 7 отчетныхъ мѣсяцевъ, замѣтно понизилось въ 1909 г. противъ двухъ прошлыхъ лѣтъ.

Принимая во вниманіе несомнѣнное улучшеніе въ дѣлѣ нагона опозданій, наблюдаемое въ текущемъ году со времени введенія преміи, тѣмъ не менѣе, въ виду кратковременнаго опыта, затруднительно съ увѣренностью указать, въ какой степени воздѣйствовала сама система премированія агентовъ и насколько въ то же время вліялъ на урегулированіе движенія поѣздовъ болѣе усовершенствованный и точный учетъ хода пассажирскихъ поѣздовъ, являющійся одновременно и болѣе живымъ контролемъ дѣйствій линейныхъ агентовъ.

Въ дальнѣйшемъ опытъ указалъ на нѣкоторыя слабыя стороны дѣйствующаго положенія о преміи, въ результатѣ чего въ настоящее время служба, движенія имѣя въ виду циркулярное предложеніе Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 4-го мая 1909 г. № 11123, предполагаетъ войти въ совѣтъ управленія дороги съ нижеслѣдующимъ проектомъ измѣненій:

а) премировать всего только около 60—70 станцій съ наиболѣе значительными стоянками;

б) исключить изъ числа участниковъ въ преміи главныхъ кондукторовъ;

в) личный счетъ станціонныхъ агентовъ—участниковъ преміи упразднить, выдѣляя изъ общей суммы заработка каждой станціи преміи количество процентовъ начальнику станціи и дежурному по станціи, соотвѣтственно пропорціональное числу дней службы каждаго агента;

г) станціямъ непремируемымъ вести учетъ задержекъ и сокращеній стоянокъ, какъ и прежде. Такой учетъ необходимъ помимо составленія статистическихъ данныхъ, также и для опредѣленія нагона или опозданія въ пути машинистами на всемъ отчетномъ участкѣ;

д) уменьшить число премируемыхъ участковъ, а именно: выключить участки Краматорская-Попасная и Константиновка-Ясиноватая до тѣхъ поръ, пока не представится возможнымъ устано-

вить на паровозахъ, обращающихся на этихъ участкахъ аппаратовъ Гаусгельтера;

е) исключить изъ числа премируемыхъ поѣздовъ поѣзда пригородные, такъ какъ они не имѣютъ на протяженіи своего обращенія станцій съ значительными стоянками;

ж) принять какъ основной документъ для провѣрки поѣздовъ ленту аппарата Гаусгельтера, какъ это установлено протоколомъ Особой Комиссіи изъ агентовъ службъ тяги, движенія и контроля отъ 4-го февраля 1909 года и нынѣ введено въ дѣйствіе.

3) Премія за товаро-станціонныя работы.

Премія по товаро-станціоннымъ операціямъ, выдаваемая станціоннымъ агентамъ и кондукторскимъ бригадамъ на основаніи дѣйствующаго на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и представляемаго Высшей Комиссіи Временнаго нормальнаго Положенія объ указанныхъ операціяхъ, составляется отъ сбереженій кредита, отпускаемаго на операціи по очередному № 193 въ размѣрѣ 1 рубля 22 коп. съ 1.000 пудовъ перевезенныхъ платныхъ грузовъ.

Результаты этой преміи за послѣднія 5 лѣтъ выразились въ слѣдующихъ данныхъ:

было выдано агентамъ преміи:

въ 1904 г. по	Кур.-Хар.-Севаст. ж. д.	224.303 р. 76 к.
„ „ „ „	Хар.-Николаевск. „ „	191.681 „ 71 „
	Всего по обѣимъ дорогамъ . . .	415.985 р. 47 к.
въ 1905 г. по	Кур.-Хар.-Севаст. ж. д.	129.680 р. 00 к.
„ „ „ „	Хар.-Николаевск. „ „	135.097 „ 86 „
	Всего по обѣимъ дорогамъ . . .	264.777 р. 86 к.
въ 1906 г. по	Кур.-Хар.-Севаст. ж. д.	163.819 р. 17 к.
„ „ „ „	Хар.-Николаевск. „ „	131.689 „ 90 „
	Всего по обѣимъ дорогамъ . . .	295.509 р. 07 к.
въ 1907 г. по	Южнымъ дорогамъ	209.570 р. 98 к
„ 1908 „ „	„ „	67.463 „ 69 „

Столь незначительный размѣръ преміи за послѣдніе два года объясняется возрастаніемъ претензій за недостачу и порчу груза, относимыхъ на заработокъ агентовъ по товаро-станціоннымъ операціямъ и вызвавшихъ прекращеніе выдачи преміи за второе полугодіе 1908 года за отсутствіемъ кредита съ долгомъ фонду въ 250.000 руб.

Означенное увеличеніе претензій усматривается изъ нижеслѣдующей справки:

Годъ и наименованіе дороги.		Остатокъ кредита, распредѣленный въ заработокъ станцій и кондукторскихъ бригадъ.	Сумма отнесенныхъ за счетъ этого заработка претензій въ теченіе года.	Сумма, удержанная изъ заработка на покрытіе претензій текущаго года и долга предыдущаго года по претензіямъ.	Сумма выданной преміи.	Сумма отчисленія въ доходъ казны по § 14 Положенія.	Сумма непокрытыхъ претензій, оставшаяся долгомъ на слѣдующій годъ.
		Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.
1904 г.	К.Х.С. д.	271.268 44	35.179 76	35.996 21	224.303 76	10.968 47	543 05
	Х.Н. д. .	264.400 81	51.814 70	51.814 70	191.681 71	20.904 40	—
	Всего .	535.669 25	86.994 46	87.810 91	415.985 47	31.872 87	543 05
1905 г.	К.Х.С. д.	178.973 99	58.203 08	45.837 33	129.680 00	3.456 66	12.908 80 [1]
	Х.Н. д. .	202.823 05	62.409 78	59.358 49	135.097 86	8.366 70	3.051 29
	Всего .	381.797 04	120.612 86	105.195 82	264.777 86	11.823 36	15.960 09
1906 г.	К.Х.С. д.	244.969 26	80.050 78	75.296 05	163.819 17	5.854 04	4.754 73
	Х.Н. д. .	243.660 24	186.258 45	104.252 30	131.689 90	7.718 04	85.057 44
	Всего .	488.629 50	266.309 23	179.548 35	295.509 07	13.572 08	89.812 17 [2]
1907 г.	Южн.	447.266 92	325.293 51 [3]	228.125 61	209.570 98	9.570 33	33.181 38
1908 г.	Южн.	360.020 82	523.643 47 [4]	288.742 98	67.463 69	3.814 16	249.886 97

4) Премія за сбереженія задѣйствованныхъ пломбъ.

Премія введена съ 1-го апрѣля 1909 года. За первые три мѣсяца, съ 1-го апрѣля по 1-ое іюля, собрано и сдано станціями 1.130 пудовъ пломбъ, послѣ переливки которыхъ оказалось новыхъ 1.045 пудовъ 10 фун., что при средней стоимости новыхъ пломбъ—4 руб. за пудъ составитъ, за вычетомъ 28 коп. съ пуда за переливку—3.888 рублей 38 коп.

Изъ этой суммы отчислено въ доходъ казны (45%)—1.749 р. 75 коп. и 41 руб. 81 коп. на покрытіе расхода по учету преміи. Остальная сумма—2.096 руб. 77 коп. подлежитъ выдачѣ въ премію станціоннымъ служащимъ.

---

[1]) Долгъ въ 12.908 р. 80 к. отнесенъ на запасный фондъ.

[2]) Изъ этой суммы 8.777 р. 38 к. удержаніемъ прекращены.

[3]) Изъ суммы претензій 145.021 р.31 к. снесены на запасный фондъ.

[4]) Изъ суммы претензій 17.944 р. 91 к. снесены на запасный фондъ.

Въ будущемъ, какъ полагаетъ начал. движенія, количество сдаваемыхъ старыхъ пломбъ, а, слѣдовательно, и сумма преміи будутъ увеличиваться.

Положеніе о преміи за сбереженіе задѣйствованныхъ пломбъ изд. 1909 года Комиссіи представляется.

5) Премія за сбереженіе свѣчей.

Съ 1-го августа 1904 года на участкахъ бывшей Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги была введена премія за сбереженіе свѣчей кондукторскими бригадами, и учетъ таковой находился въ вѣдѣніи службы движенія; на бывшей Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ освѣщеніе вагоновъ и учетъ свѣчей находился въ вѣдѣніи службы тяги.

Съ 1-го января 1909 года учетъ расходованія свѣчей для освѣщенія вагоновъ и начетъ преміи за ихъ сбереженіе по Южнымъ дорогамъ перешли въ вѣдѣніе службы движенія.

Въ 1907 году кондукторами бывшей Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги сдѣлано сбереженіе 166 пудовъ $4^1/_2$ фунта свѣчей на сумму 1.677 руб. 76 к., изъ коихъ отчислено въ доходъ казны 242 руб. 51 коп. и выдано кондукторскимъ бригадамъ 1.435 рублей 25 коп.; въ 1908 году сдѣлано сбереженіе 151 пуд. $16^3/_4$ фун. свѣчей на 1.602 руб. 42 коп., изъ коихъ въ доходахъ казны поступило 231 руб. 71 коп. и выдано кондукторскимъ бригадамъ 1.370 руб. 71 коп. По Южнымъ дорогамъ (всѣмъ участкамъ) за первую треть года, съ 1-го января по 1-ое мая 1909 года, сдѣлано сбереженіе 85 пуд. $2^3/_4$ фун. на сумму 952 руб. 77 коп., изъ коихъ подлежитъ отчисленію въ доходъ казны 378 руб. 78 коп. и выдачѣ кондукторскимъ бригадамъ—573 руб. 99 коп.

Положеніе о требованіи, расходованіи и учетѣ стеариновыхъ свѣчей для освѣщенія вагоновъ и о выдачѣ преміи за ихъ сбереженіе Комиссіи представляется.

По вопросу 116

116. Какими соображеніями руководятся при опредѣленіи рода, числа и состава пассажирскихъ поѣздовъ?

начальникъ службы движенія докладываетъ, что разсмотрѣніе графика пассажирскаго движенія на Южныхъ дорогахъ за послѣдніе годы заставляетъ придти къ заключенію, что, претерпѣвъ значительныя измѣненія послѣ введенія дифференціональнаго тарифа въ 1894 году, движеніе пассажирскихъ поѣздовъ въ послѣднее время пріобрѣло значительную устойчивость. Это объясняется, съ одной стороны, тѣмъ обстоятельствомъ, что всѣ поѣзда дальняго слѣдованія Южныхъ дорогъ вошли въ общую схему согласованныхъ поѣздовъ всей сѣти, что вообще затрудняетъ каждое измѣненіе (особенно при значительномъ количествѣ узловыхъ пунктовъ), а съ другой, тѣмъ, что выработанное методомъ постепеннаго приближенія расписаніе въ настоящее время можно считать весьма удовлетворительнымъ, отвѣчающимъ потребностямъ Южныхъ дорогъ.

Разница между зимнимъ и лѣтнимъ расписаніями, не касаясь большинства поѣздовъ главныхъ линій, выражается лишь въ отмѣнѣ нѣкоторыхъ поѣздовъ, носящихъ сезонный характеръ (п. № 1/2 Курскъ-Севастополь, поѣзда Славянской вѣтви, пригородные и дачные) и нѣкоторыхъ поѣздовъ на вѣтвяхъ со слабымъ вообще движеніемъ. Для систематическаго изслѣдованія всѣхъ причинъ, вызвавшихъ въ разное время тѣ или другія измѣненія графика, надлежало бы произвести подробный историческій обзоръ эволюціи каждаго поѣзда въ отдѣльности. При крайнемъ же разнообразіи характера пассажирскаго движенія на Южныхъ дорогахъ, образовавшихся отъ сліянія двухъ сѣтей значительнаго протяженія и обнимающихъ кромѣ двухъ большихъ магистралей еще рядъ линій меньшаго значенія и отдѣльныхъ вѣтвей, такая задача является въ высшей степени сложной. Во всякомъ случаѣ, не вдаваясь въ излишнія подробности соображеній, вызвавшихъ то или иное измѣненіе графика, таковыя можно свести къ слѣдующему:

1) назначеніе въ обращеніе курьерскихъ, скорыхъ и ускоренныхъ поѣздовъ, устанавливаемыя на съѣздахъ по указаніямъ Министерства, находятся въ тѣсной связи съ выполненіемъ общаго плана безпересадочныхъ сообщеній между такими крупными центрами и раіонами, какъ Петербургъ, Москва, Харьковъ, Кіевъ, Баку, Варшава, Крымъ, Кавказъ и т. п. Поѣзда эти слѣдуютъ на всемъ протяженіи полными безпересадочными составами или съ группами безпересадочныхъ вагоновъ различныхъ маршрутовъ. Нѣкоторые изъ этихъ поѣздовъ, носящіе ясно выраженный сезонный характеръ, на зиму замѣняются однимъ скорымъ, въ періодъ же усиленнаго движенія не могутъ удовлетворять потребностямъ пассажирскаго движенія безъ назначенія соотвѣтственныхъ дополнительныхъ поѣздовъ.

2) Почтовые поѣзда на всѣхъ участкахъ и вѣтвяхъ назначаются по соглашенію съ почтовымъ вѣдомствомъ и согласованы между собой во всѣхъ узлахъ сѣти.

Въ нѣкоторыхъ случаяхъ почтовые поѣзда бываютъ использованы и для слѣдованія съ ними безпересадочныхъ вагоновъ.

3) Пассажирскіе поѣзда на главныхъ линіяхъ наравнѣ съ почтовыми согласованы во всѣхъ узлахъ; а на вѣтвяхъ согласованы съ поѣздами главныхъ линій. Нѣкоторые изъ нихъ были сразу назначены при открытіи движенія на линіяхъ, другіе постепенно эволюціонировали изъ товаро-пассажирскихъ, путемъ вытѣсненія товарныхъ вагоновъ изъ состава послѣднихъ по мѣрѣ роста населенности, третьи были введены въ расписаніе для разгрузки другихъ перенаселенныхъ поѣздовъ или для пропуска составовъ безпересадочнаго сообщенія. Товаро-пассажирскіе поѣзда вводятся въ тѣхъ случаяхъ, когда при наличіи потребности пассажирскихъ поѣздовъ, составы таковыхъ не могутъ быть цѣликомъ

использованы перевозкой пассажировъ. Нѣкоторые товаро-пассажирскіе поѣзда (7/8 Лозовая-Севастополь) являются слѣдующей стадіей развитія товарныхъ поѣздовъ съ прицѣпкой классныхъ вагоновъ. Назначеніе товаро-пассажирскихъ поѣздовъ вызывается также стремленіемъ освободить поѣзда большой скорости отъ излишнихъ остановокъ на промежуточныхъ малыхъ остановочныхъ пунктахъ, потребностями пассажирскаго движенія и перевозокъ грузовъ пассажирской скорости.

Введеніе въ обращеніе на Южныхъ дорогахъ вагоновъ безпересадочнаго сообщенія отозвалось и на измѣненіи рода нѣкоторыхъ поѣздовъ: товаро-пассажирскіе были превращены въ пассажирскіе, а пассажирскіе въ скорые.

Составы поѣздовъ опредѣляются на основаніи статистическихъ данныхъ о населенности поѣздовъ за прежніе годы, а также количествомъ пропускаемыхъ съ поѣздомъ вагоновъ безпересадочнаго сообщенія. Во время усиленнаго движенія составы поѣздовъ пополняются прицѣпкой дополнительныхъ вагоновъ до предѣльной подъемной силы паровозовъ, въ случаѣ же переполненія поѣздовъ и невозможности дальнѣйшаго увеличенія состава практикуется назначеніе дополнительныхъ поѣздовъ (бисовъ) равной скорости съ основными и нанесенныхъ на графикъ съ промежуткомъ времени отъ получасу до 1 часу за основными.

4) При назначеніи въ обращеніе пригородныхъ и дачныхъ поѣздовъ принимается во вниманіе желательность удовлетворить въ равной мѣрѣ различныя группы дачнаго и пригороднаго населенія, пользующіяся дорогой въ разное время дня (отправляющіеся на базаръ, служащіе въ торговыхъ заведеніяхъ и конторахъ, ученики и пр.).

Нѣкоторые изъ пригородныхъ поѣздовъ, выполняющіе въ будніе дни почти исключительно перевозку учениковъ и служащихъ, по воскреснымъ и праздничнымъ днямъ въ обращеніе не назначаются. При увеличеніи пригороднаго движенія, связаннаго съ ростомъ дачныхъ мѣстъ и поселковъ, увеличивается и количество назначенныхъ въ обращеніе пригородныхъ поѣздовъ.

По вопросу 117

117. Чѣмъ гарантируется правильная выработка графиковъ и росписаній поѣздовъ? Насколько при этомъ удовлетворяются мѣстныя потребности пассажировъ?

начальникъ службы движенія доложилъ, что, какъ уже было указано по пункту 116, однимъ изъ главныхъ условій, опредѣляющимъ и регулирующимъ пассажирское расписаніе, является общее согласованіе поѣздовъ въ узлахъ. Наряду съ этимъ при нанесеніи пассажирскихъ поѣздовъ на графикъ, приходится, по мѣрѣ возможности, считаться съ удовлетвореніемъ потребностей пассажировъ какъ транзитныхъ, такъ равно и мѣстныхъ, въ въ смыслѣ приведенія нѣкоторыхъ поѣздовъ въ извѣстные крупные пункты и отправленія ихъ въ наиболѣе удобное для пасса-

жировъ время (наприм. прибытіе утромъ, отправленіе вечеромъ). Соображенія такого характера были приняты во вниманіе при назначеніи большинства поѣздовъ и въ большинствѣ случаевъ было достигнуто весьма удовлтворительное разрѣшеніе вопроса.

Наиболѣе удачное расположеніе поѣзда въ графикѣ, независимо отъ предоставленія ряда удобствъ пассажирамъ, является весьма существеннымъ и для дороги (хотя бы въ отношеніи болѣе равномѣрнаго распредѣленія по поѣздамъ), но въ нѣкоторыхъ случаяхъ можетъ быть установлено лишь эмпирическимъ путемъ. Напримѣръ, поѣздъ № 9/10 Курскъ-Харьковъ лишь послѣ двухъ измѣненій занялъ на графикѣ положеніе, наиболѣе удовлетворяющее существующей потребности и далъ наибольшую населенность, дѣйствительно разгрузивъ другіе поѣзда.

При назначеніи поѣздовъ, въ особенности мѣстныхъ, управленіе дорогъ принимаетъ къ свѣдѣнію и, по возможности, стремится удовлетворить ходатайства отдѣльныхъ лицъ и учрежденій относительно внесенія тѣхъ или другихъ измѣненій въ росписаніе, если таковыя оказываются основателъно мотивированными. Въ наиболѣе невыгодномъ положеніи въ этомъ отношеніи оказываются мѣстные пассажиры на вѣтвяхъ, обслуживаемыхъ одной-двумя парами поѣздовъ, согласованныхъ съ поѣздами главныхъ линій, отъ каковыхъ они и находятся въ полной зависимости.

Что касается пригородныхъ поѣздовъ, то вопросъ о назначеніи достаточнаго количества таковыхъ и наиболѣе цѣлесообразнаго нанесенія ихъ на графикъ уже былъ разобранъ въ предыдущемъ пунктѣ 116.

По вопросу 118

118. Принятый на дорогѣ способъ движенія товарныхъ поѣздовъ: по подорожнымъ и по графику.

начальникъ службы движенія сообщилъ, что способъ движенія товарныхъ поѣздовъ на всѣхъ линіяхъ и вѣтвяхъ Южныхъ дорогъ принятъ безъ расписанія по подорожнымъ. Графикъ товарнаго движенія разрабатывается подробно и служитъ для расчета пропускной способности, опредѣленія оборота паровозовъ и бригадъ.

Отправленіе товарныхъ поѣздовъ съ начальныхъ станцій производится въ часы, обозначенные на графикѣ. Если съ товарными поѣздами слѣдуютъ пассажиры или воинскія команды, то такіе поѣзда идутъ строго по графику. Слѣдованіе товарныхъ поѣздовъ по подорожнымъ ускоряетъ оборотъ составовъ и паровозовъ.

На вопросъ Предсѣдателя, имѣются ли на дорогѣ блокированные участки, начальникъ службы движенія доложилъ, что блокировка имѣется на участкѣ Мерефа-Лозовская-Славянскъ и нынѣ устраивается до Курска.

По вопросу 119.

119. Организація статистики движенія. Способъ освѣдомленія линейныхъ агентовъ по движенію объ отвѣтственности ихъ за результаты ихъ работы. Потребовать всѣ бланки статистики и данныя за послѣдніе 3 года о среднемъ пробѣгѣ инвентарнаго и рабочаго вагона.

Организація отдѣла статистики службы движенія усматривается изъ представляемаго Высшей Комиссіи проекта положенія о дѣлопроизводствѣ въ этомъ отдѣлѣ и распредѣленія работы между служащими.

Всѣ бланки отдѣла статистики съ описью ихъ и данныя за послѣдніе три года о среднемъ пробѣгѣ инвентарнаго вагона, считая инвентаремъ наличное число товарныхъ вагоновъ на дорогѣ (инвентарь + или — наемъ вагоновъ и долги по обмѣну), и рабочаго вагона, т. е. бывшаго въ распоряженіи службы движенія, также представляются.

По вопросу 120

120. Организація обмѣна и способы устраненія перехода вагоновъ безъ записи. Обмѣнъ казенныхъ дорогъ съ казенными и казенныхъ съ частными.

начальникъ службы движенія докладываетъ, что обмѣнъ вагоновъ съ сосѣдними частными дорогами производится на точномъ основаніи общаго соглашенія между русскими желѣзными дорогами о взаимномъ пользованіи товарными вагонами (порядокъ передачи вагоновъ §§ 20—28).

Обмѣнъ вагоновъ съ сосѣдними казенными дорогами производится на передаточныхъ станціяхъ, не объединенныхъ на основаніи того же общаго соглашенія, а на объединенныхъ, т. е. находящихся въ вѣдѣніи одной дороги—на основаніи особаго частнаго соглашенія по общему пользованію станціей. По этому послѣднему соглашенію всѣ вагоны, прибывающіе на передаточную станцію съ поѣздами дороги, не имѣющей своихъ станціонныхъ агентовъ, считаются сданными, въ предѣлахъ обмѣненныхъ обязательствъ, съ момента прибытія и сдачи главнымъ кондукторомъ подъ расписку дежурнаго по станціи въ раздаточной вѣдомости, за исключеніемъ спеціальныхъ вагоновъ и вагоновъ, прибывающихъ какъ запасъ для выполненія обмѣна, а принятыми—всѣ отправленные вагоны съ момента пріема для отправленія поѣзда главнымъ кондукторомъ, тоже подъ расписку.

Казалось бы, при этихъ послѣднихъ условіяхъ пріема и передачи вагоновъ не должно быть на объединенныхъ станціяхъ неправильнаго перехода вагоновъ, а между тѣмъ на этихъ станціяхъ таковой значительно болѣе необъединенныхъ станцій, потому что поѣзда принимаются и отправляются дежурнымъ по станціи, а техническія вѣдомости на пріемъ и сдачу вагоновъ составляются въ передаточной конторѣ, на основаніи натурныхъ книжекъ списчиковъ вагоновъ, которымъ не всегда удается списать всѣ вагоны въ виду того, что прибывающіе поѣзда не рѣдко ставятся по частямъ на два и болѣе путей по недостачѣ таковыхъ; по этой же причинѣ, прибывающій запасъ порожнихъ

вагоновъ разбрасывается при маневрахъ по всей станціи и смѣшивается съ вагонами сосѣдней дороги.

Вообще же неправильный переходъ вагоновъ съ одной дороги на другую происходитъ: отъ недостаточнаго развитія станціонныхъ путей на передаточныхъ станціяхъ, крайне ограниченнаго штата служащихъ и небрежнаго отношенія къ дѣлу обмѣна станціонныхъ служащихъ, вслѣдствіе чего нѣкоторые вагоны или вовсе не записываются въ техническія вѣдомости или записываются по два раза; преимущественно же неправильный переходъ происходитъ отъ порожнихъ вагоновъ, вслѣдствіе отправленія таковыхъ дежурнымъ по станціи безъ извѣщенія о томъ передаточной конторы, а также при браковкѣ въ техническомъ и коммерческомъ отношеніи вагоновъ, которые или не возвращаются дорогой, забраковавшей ихъ, или ошибочно не исключаются изъ техническихъ вѣдомостей.

Количество неправильно перешедшихъ вагоновъ по каждой станціи усматривается изъ представляемой справки о вагонахъ, перешедшихъ съ одной дороги на другую безъ зачета или съ неправильнымъ зачетомъ по обмѣннымъ документамъ и обнаруженныхъ служащими статистики службы движенія за 1906—1908 г.г.

Для устраненія неправильнаго перехода вагоновъ или, по крайней мѣрѣ, для скорѣйшаго обнаруженія таковаго на ст. Южныхъ дорогъ установлены особыя книги оборота вагоновъ по нумерамъ сер. С. Д. № 2; въ эти книги должны записываться всѣ прибывающіе отъ сосѣднихъ дорогъ вагоны по соотвѣтствующимъ графамъ, назначеннымъ для каждаго десятка тысячъ номеровъ отдѣльно и, кромѣ того, должны отмѣчаться отправленные съ поѣздами или переданные на сосѣднія дороги (противъ каждаго номера).

По этимъ книгамъ, при своевременномъ и аккуратномъ веденіи ихъ, передаточныя станціи могутъ ежедневно обнаруживать неправильный переходъ вагоновъ на сосѣднія дороги, засчитывая таковые въ обмѣнъ на слѣдующія сутки или сообщая въ отдѣлъ статистики для истребованія отъ дорогъ возмѣщенія такихъ вагоновъ. Но, къ сожалѣнію, означенныя книги ведутся станціями крайне небрежно и съ большимъ опозданіемъ, а объединенныя станціи, находящіяся въ вѣдѣніи сосѣднихъ дорогъ, вовсе отказываются вести таковыя для Южныхъ дорогъ вслѣдствіе весьма ограниченнаго штата служащихъ и требуютъ назначенія для этой цѣли особыхъ служащихъ со стороны Южныхъ дорогъ, тогда какъ на объединенныхъ станціяхъ выполненіе всякой отчетности для обѣихъ дорогъ лежитъ на обязанности дороги, въ вѣдѣніи которой находится станція.

Кромѣ того, въ отдѣлѣ статистики службы движенія для сбереженія въ цѣлости инвентарнаго количества товарныхъ ваго-

новъ на дорогѣ, путемъ обнаруженія неправильнаго перехода вагоновъ, и въ виду совершенной невозможности провѣрить правильность записи служащими этого отдѣла въ установленныя книги принятыхъ и сданныхъ на сосѣднія дороги вагоновъ по номерамъ ихъ, установлена, по примѣру бывш. Харьково-Николаевской желѣзной дороги, журнальнымъ постановленіемъ совѣта управленія дороги отъ 13 іюля 1907 года № 2350 премія служащимъ отдѣла статистики по 2 рубля, измѣненная впослѣдствіи на 1 рубль, за каждый обнаруженный случай неправильнаго перехода вагоновъ, съ отнесеніемъ этого расхода на премію виновныхъ станціонныхъ агентовъ по товаро-станціоннымъ работамъ, что, несомнѣнно, приноситъ существенную пользу въ сбереженіи инвентарнаго количества вагоновъ въ цѣлости, такъ какъ каждый служащій статистики, ведущій это дѣло, старается не пропустить ни одного случая неправильнаго перехода вагоновъ, будучи заинтересованъ въ матеріальномъ отношеніи.

Доказательствомъ этого можетъ служить представляемая справка объ избыткѣ или недостачѣ вагоновъ по переписямъ 1897—1908 г. г., изъ которой усматривается, что на бывш. Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ въ теченіе 9 лѣтъ былъ всегда значительный избытокъ вагоновъ по переписи 1 мая и только одинъ случай недостачи въ 1906 году въ количествѣ 86 вагоновъ, происшедшій исключительно по винѣ объединенной станціи Ромны, допустившей неправильный переходъ вагоновъ на Либаво-Роменскую дорогу въ апрѣлѣ мѣсяцѣ до 400 вагоновъ, которые не могли быть обнаружены и потребованы отъ этой дороги до переписи 1 мая.

По вопросу 121.

121. Какое участіе принимаетъ служба движенія въ разработкѣ техническихъ потребностей и условій, касающихся пропускной и провозной способности дороги: не оставляются ли нѣкоторыя потребности движенія неудовлетворенными въ то время, когда производятся работы для излишняго развитія дороги, ненужнаго для потребностей движенія?

Начальникъ службы движенія доложилъ, что участіе службы движенія въ разрѣшеніи вопросовъ, связанныхъ съ увеличеніемъ пропускной и провозной способности дорогъ, выражается въ слѣдующемъ:

1) Установленіе характера движенія грузовъ, ожидаемаго роста погрузки и обмѣновъ, совмѣстное обсужденіе съ пораіоннымъ комитетомъ вопросовъ, связанныхъ съ движеніемъ грузовъ, выясненіе соотвѣтствія пропускной способности отдѣльныхъ участковъ дороги потребностямъ движенія въ зависимости отъ характера и длины перегоновъ, отъ техническаго оборудованія станціи промежуточныхъ, товарныхъ, сортировочныхъ и передаточныхъ и отъ графика пассажирскаго движенія.

2) Составленіе соображеній о способахъ увеличенія пропускной способности участковъ устройствомъ разъѣздовъ временныхъ и постоянныхъ, развитіемъ станцій и переустройствомъ ихъ соотвѣтственно потребности, примѣненіемъ усовершенствованныхъ

способовъ движенія, укладкой второго пути, введеніемъ блокировки; сношеніе со службой пути по этимъ вопросамъ, составленіе списковъ новыхъ работъ, вносимыхъ въ смѣту.

3) Составленіе графиковъ движенія. Установленіе совмѣстно со службой тяги временъ поперегонныхъ пробѣговъ и величины составовъ. Организація для этой цѣли пробныхъ поѣздокъ.

4) Провѣрка детальныхъ проектовъ переустройствъ станцій, составляемыхъ службой пути какъ въ управленіи, такъ и на мѣстахъ при участіи мѣстныхъ агентовъ службы движенія: начальниковъ отдѣленій, ревизоровъ, начальниковъ станцій. Организація для этой же цѣли комиссій съ участіемъ представителей чужихъ дорогъ при разрѣшеніи вопросовъ, касающихся развитія станцій обмѣна и общаго пользованія.

5) Установленіе порядка занятія путей на станціяхъ и пользованія другими станціонными устройствами. Выработка плановъ работы станцій и соглашеній съ сосѣдними дорогами о порядкѣ производства передачи въ обмѣнныхъ пунктахъ.

6) Выработка особыхъ правилъ для увеличенія пропускной и провозной способности дороги, каковыми являются отправленіе поѣздовъ вслѣдъ, правильное составленіе поѣздовъ съ надлежащимъ подборомъ вагоновъ, спеціализація поѣздовъ, увеличеніе средней нагрузки и повышеніе нормъ подъемной силы вагоновъ, правильный оборотъ составовъ, опредѣленіе состава поѣздовъ по вѣсу и по единицамъ съ учетомъ неполногрузныхъ вагоновъ, перевѣска вагоновъ и пр.

Что касается второй части вопроса, то случаи, указанные въ ней, начальнику службы движенія неизвѣстны.

По вопросу 122

122. Обезпечивается ли въ необходимой мѣрѣ надзоръ за перевозимыми грузами и какія мѣры принимаются къ розыску засланныхъ грузовъ?

былъ разсмотрѣнъ въ числѣ вопросовъ коммерческой службы.

Вопросъ 123

123. Какими способами устраняется безплатная перевозка товаровъ, при отсутствіи провѣрки ихъ въ п. п. промежуточныхъ между станціями отправленія и назначенія?

начальникъ службы движенія считаетъ, что злоупотребленія, подобныя недопоказанію вѣса, можно искоренить внезапными ревизіями съ обязательнымъ составленіемъ актовъ при участіи агентовъ службы движенія, ревизоровъ станціоннаго счетоводства и чиновъ контроля.

На вопросъ Н. А. Маслова, бываетъ ли, что партія груза по одному документу приходитъ въ разное время, начальникъ службы движенія даетъ утвердительный отвѣтъ. Начальникъ службы сбо-

ровъ поясняетъ, что большинство груза, прибывающаго на Южныя желѣзныя дороги, идетъ предварительно по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, гдѣ также возможны различныя случайности съ грузомъ.

Вопросъ 124, какъ относящійся къ службѣ сборовъ, былъ разсмотрѣнъ ранѣе.

По вопросамъ 125 и 126

125. Какъ осуществляется надзоръ за сроками доставки для устраненія возможности предъявленія неправильныхъ исковъ за просрочку въ доставкѣ?

126. Исключительная продолжительность пребыванія грузовъ въ пути въ зависимости отъ пересортировки и перегрузки сборныхъ грузовъ.

начальникъ службы движенія сообщаетъ, что на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ установленъ надзоръ чрезъ особыхъ агентовъ за простоемъ вагоновъ; съ этою цѣлью станціи инструктированы въ правильномъ наложеніи штемпелей объ отправленіи, прибытіи, о подачѣ вагоновъ подъ нагрузку и выгрузку грузовъ. Кромѣ того, на станціяхъ: Лозовая, Полтава, Кременчугъ, Знаменка, Бѣлополье имѣются спеціальные агенты, наблюдающіе за простоемъ вагоновъ и своевременнымъ слѣдованіемъ грузовъ. Инструкція этимъ агентамъ представляется въ Особую Высшую Комиссію.

В. А. Гаевскій замѣчаетъ, что установленные сроки доставки грузовъ для дорогъ Харьковскаго района приносятъ только убытокъ желѣзнымъ дорогамъ; въ большинствѣ случаевъ для грузовъ малоцѣнныхъ срокъ доставки не играетъ большой роли, между тѣмъ загруженность линій часто вызываетъ просрочки противъ установленныхъ сроковъ, въ чемъ жел. дор. по существу совершенно не виновата, такъ какъ при интенсивномъ движеніи и необходимыхъ при этомъ временныхъ затрудненіяхъ, просрочки неизбѣжны, чѣмъ широко пользуются скупщики накладныхъ. Поэтому для нѣкоторыхъ трудныхъ для движенія участковъ, какъ напр. Попасная—Купянскъ, сроки доставки грузовъ должны быть увеличены.

По вопросу 127

127. Складочныя товарныя помѣщенія и вліяніе недостаточности этихъ помѣщеній съ точки зрѣнія исправнаго храненія и надлежащей охраны грузовъ.

начальникъ службы движенія считаетъ, что складочныя помѣщенія сравнительно достаточно развиты: на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ имѣется 75.000 кв. саж., что даетъ возможность помѣстить на складахъ отъ 22 до 25 тысячъ вагоновъ. Главный вопросъ о помѣщеніяхъ возникаетъ однако при массовыхъ перевозкахъ, напримѣръ, хлѣба, когда помѣщеній уже не хватаетъ и приходится прибѣгать къ временнымъ настиламъ; хлѣбъ при этомъ подвергается иногда дѣйствіямъ атмосферическихъ вліяній, вслѣдствіе чего качество его понижается.

На вопросъ П. П. Мигулина, заняты ли въ настоящее время всѣ имѣющіеся на дорогѣ склады и Харьковскій элеваторъ, начальникъ службы движенія доложилъ, что всѣ складочныя помѣщенія заняты, элеваторъ же бездѣйствуетъ и управленіе дороги предполагаетъ сдать его въ аренду частнымъ предпринимателямъ.

Начальникъ службы сборовъ сообщаетъ, что на 1 мая къ дорогамъ было приписано складовъ на 14 милл. пудовъ преимущественно на станціяхъ, гдѣ сама дорога имѣетъ ихъ въ недостаточномъ количествѣ.

Начальникъ службы пути указываетъ, что, въ виду того, что сборъ въ $^1/_5$ коп. не можетъ расходоваться на устройство необходимыхъ путей къ складочнымъ помѣщеніямъ, необходимо или увеличить ассигнованіе на развитіе путей или разрѣшить пользоваться $^1/_5$ на этотъ предметъ, такъ какъ развитіе складочныхъ помѣщеній и путей около нихъ тѣсно связаны другъ съ другомъ.

По вопросу 128

128. Стоимость работы низшихъ служащихъ по перегрузкѣ, нагрузкѣ, выгрузкѣ. Положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ; ставки этихъ работъ; желательно ли измѣненіе въ положеніяхъ?

начальникъ службы движенія доложилъ, что товаро-станціонныя работы производятся рабочими или артелями, но низшимъ служащимъ производство этихъ работъ за рѣдкимъ исключеніемъ не разрѣшается. Стоимость работъ по нагрузкѣ, выгрузкѣ и перегрузкѣ груза за послѣднія пять лѣтъ выражается въ слѣдующихъ данныхъ:

Годъ и наименованіе дороги.		Количество переработанныхъ (нагруженныхъ, выгруженныхъ и перегруженныхъ) грузовъ средствами дороги округленно въ пудахъ.	Дѣйствительный расходъ на эти работы.	Стоимость этихъ работъ на 1000 пуд. переработанныхъ средствами дороги грузовъ.	Стоимость переработки на 1000 пуд. перевезенныхъ платныхъ грузовъ.		Размѣръ отпускаемаго кредита по очередному № 193 на 1000 пуд. перевез. платныхъ грузовъ.
					Количество перевезенныхъ грузовъ округленное въ 1000 пуд.	Сумма.	
			Руб. к.				
1904	К.Х.С. д.	200.933.000	185.925 14	92,5 к.	588.551.000	31,6 к.	1 р. 05 к.
	Х.Н. д.	121.573.000	131.928 32	1 р. 08,5 к.	461.285.000	28,6 к.	1 р. 10 к.
1905	К.Х.С. д.	200.187.000	198.325 59	99,1 к.	549.257.000	36,1 к.	1 р. 02 к.
	Х.Н. д.	130.768.000	146.512 99	1 р. 12,1 к.	426.710.000	34,3 к.	1 р. 05 к.
1906	К.Х.С. д.	200.986.000	227.236 30	1 р. 13,1 к.	654.725.000	34,7 к.	1 р. 02 к.
	Х.Н. д.	169.118.000	203.689 06	1 р. 20,4 к.	587.823.000	34,7 к.	1 р. 04 к.
1907	Южн. д.	332.246.000	396.785 33	1 р. 19,4 к.	1.115.747.000	34,9 к.	1 р. 22 к.
1908	Южн. д.	324.460.000	382.548 22	1 р. 17,9 к.	1.061.320.000	36,0 к.	1 р. 22 к.

Дѣйствующее на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ въ основной идеѣ пріемлемо; что же касается деталей, то многіе параграфы его подлежатъ коренному измѣненію. Выработка новаго проекта положенія для Южныхъ желѣзныхъ дорогъ находится въ производствѣ.

Вопросы 129 и 130 относятся къ службѣ сборовъ.

По вопросу 131.

131. Какъ организованъ контроль за расходами по переработкѣ грузовъ и распоряженіями низшихъ агентовъ, подразумѣвая всѣ операціи при погрузкѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ, всѣ удостовѣренія о сдачѣ, недостачахъ, порчѣ, пропажѣ, а ровно о продажѣ не принятаго по тѣмъ или инымъ причинамъ получателемъ груза?

Контроль за расходами по переработкѣ (нагрузкѣ, выгрузкѣ и перегрузкѣ) грузовъ производится въ отдѣлѣ товаро-станціонныхъ работъ управленія службы движенія путемъ провѣрки присылаемыхъ станціями оправдательныхъ счетовъ о произведенныхъ изъ выручки расходахъ съ суточными отчетами станцій по переработкѣ грузовъ и періодической провѣркой работъ и расходовъ на мѣстахъ однимъ изъ двухъ имѣющихся на Южныхъ дорогахъ ревизоровъ товаро-станціонныхъ операцій.

По вопросу 132

132. Какой установленъ надзоръ для устраненія безплатныхъ перевозокъ товаровъ подъ видомъ багажа, прописываемаго по билетамъ пассажировъ, не имѣющихъ въ дѣйствительности багажа, и др. злоупотребленій при перевозкахъ пассажировъ?

начальникъ службы движенія находитъ, что единственнымъ средствомъ противъ указываемыхъ въ вопросѣ перевозокъ является отмѣна льготной перевозки багажа 1 пуда на каждый пассажирскій билетъ.

По вопросу 133

133. Какими мѣрами безбилетныя лица не допускаются въ пассажирскіе поѣзда? Какія мѣры принимаются къ устраненію перевозки безбилетныхъ пассажировъ?

начальникъ службы движенія докладываетъ, что въ цѣляхъ усиленія надзора въ пассажирскихъ поѣздахъ и недопущенія въ поѣзда пассажировъ безъ билетовъ установленъ порядокъ обслуживанія пассажирскихъ поѣздовъ, за исключеніемъ поѣздовъ на вѣткахъ, кондукторскими бригадами въ усиленныхъ составахъ, причемъ на каждые два смежные вагона назначается отдѣльный кондукторъ, являющійся отвѣтственнымъ за всѣ упущенія и безпорядки въ его вагонахъ, а равно за нахожденіе въ обслуживаемыхъ вагонахъ пассажировъ безъ билетовъ и съ неправиль-

ными билетами. Согласно указаннаго порядка младшій кондукторъ обязанъ при входѣ поѣзда на станцію запирать на ключъ всѣ двери обслуживаемыхъ вагоновъ кромѣ двухъ смежныхъ среднихъ, обращенныхъ къ перрону станціи, и, находясь безотлучно на перронѣ между этими двумя дверями, впускать въ вагоны только лицъ, имѣющихъ проѣздные билеты или установленныя удостовѣренія взамѣнъ билетовъ.

Для наблюденія за посадкой пассажировъ въ поѣзда, перевозящіе служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ, также усилены кондукторскіе бригады; до отправленія поѣзда всѣ вагоны съ людьми должны быть обревизованы и до удаленія изъ нихъ безбилетныхъ поѣздъ не долженъ отправляться.

По истеченіи каждаго года управленіемъ дорогъ издается циркуляръ о количествѣ обнаруженныхъ безъ билетовъ и съ неправильными билетами пассажировъ у каждаго главнаго кондуктора и на болѣе неисправныхъ налагаются административныя взысканія.

Независимо сего на ст. Харьковъ и Полтава установленъ перронный сборъ и предполагается вводить таковой постепенно на другихъ болѣе значительныхъ станціяхъ. Мѣра эта способствуетъ болѣе удобному наблюденію за пассажирами и недопущенію въ поѣзда безбилетныхъ.

Въ устраненіе перевозки безбилетныхъ пассажировъ управленіемъ дорогъ принимаются слѣдующіе мѣры:

1) согласно установленному порядку ревизіи поѣздовъ на Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, контроль всякаго рода пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ на всемъ протяженіи дорогъ имѣютъ право производить слѣдующіе старшіе агенты:

а) начальники службъ и отдѣловъ и ихъ замѣстители;

б) начальники отдѣленій и участковъ службы пути и ихъ помощники;

в) начальники мастерскихъ, участковъ тяги и ихъ помощники, начальникъ депо и ревизоры службы тяги;

г) начальники отдѣленій службы движенія, ревизоры движенія поѣздовъ, ревизоры товаро-станціонныхъ работъ, завѣдующій отдѣленіемъ личнаго состава кондукторскихъ бригадъ, завѣдующіе кондукторскими бригадами, агенты по розыску грузовъ при отдѣленіяхъ и контролеръ-механикъ телеграфа;

д) ревизоры станціоннаго счетоводства службы сборовъ;

е) ревизоры матеріальной службы;

ж) коммерческіе агенты при начальникѣ коммерческаго отдѣла.

Означенныя лица производятъ контроль поѣздовъ по должности и особыхъ удостовѣреній на право контроля имъ не выдается; право же на контроль поѣздовъ даетъ имѣющійся у нихъ годовой билетъ для проѣзда по дорогамъ.

По особымъ разрѣшеніямъ (открытымъ листамъ), выдаваемымъ начальникомъ службы движенія или замѣстителемъ, контроль поѣздовъ на опредѣленныхъ участкахъ производятъ начальники станцій, помощники начальниковъ станцій и агенты управленія службы движенія; кромѣ того, на лѣтнее время для контроля поѣздовъ пригородныхъ сообщеній, сверхъ желѣзнодорожныхъ агентовъ, назначаются временные контролеры-студенты.

Открытые листы выдаются на опредѣленное время и ревизія пассажирскихъ поѣздовъ производится по иниціативѣ контролирующихъ, дачные же поѣзда контролируются по графику.

При исполненіи своихъ обязанностей контролирующіе руководствуются установленными на этотъ предметъ правилами, заключающимися въ Общемъ уставѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, соотвѣтствующихъ тарифахъ, а также приказами и циркулярами управленія дорогъ, представляемыми Комиссіи.

Старшіе агенты дорогъ, имѣющіе право ревизіи поѣздовъ по занимаемой должности, о замѣченныхъ при ревизіи болѣе серьезныхъ неисправностяхъ въ поѣздѣ сообщаютъ отношеніями на имя начальника службы движенія; о результатахъ же всѣхъ ревизій, произведенныхъ ими въ теченіе мѣсяца препровождаютъ въ службу движенія мѣсячныя вѣдомости.

Младшіе агенты, контролирующіе поѣзда по открытымъ листамъ, о результатахъ каждой ревизіи доносятъ въ рапортахъ на установленныхъ бланкахъ на имя начальника службы движенія; въ рапортахъ ревизующіе поѣзда указываютъ: 1) время ревизіи, 2) № обревизованнаго поѣзда, 3) между какими станціями производилась ревизія, 4) фамилію главнаго кондуктора, сопровождавшаго поѣздъ, 5) результатъ ревизіи съ обозначеніемъ числа обнаруженныхъ безбилетныхъ пассажировъ, 6) кто изъ кондукторовъ обслуживалъ вагоны, въ коихъ обнаружены безбилетные пассажиры или съ неправильными, сомнительными и поддѣльными билетами, 7) сумму взысканнаго дополнительнаго сбора, 8) №№ предложеній и 9) мнѣніе о виновности бригады.

Свѣдѣнія эти регистрируются управленіемъ службы движенія и результаты ревизіи контролирующихъ заносятся въ личный счетъ каждаго ревизующаго для оцѣнки его дѣятельности.

На контролирующихъ поѣзда возлагается также обязанность слѣдить и за порядкомъ въ поѣздѣ: находятся ли на своихъ мѣстахъ лица поѣздной службы, соблюдается ли надлежащая чистота въ поѣздѣ, въ порядкѣ ли сигналы и проч.

Рапорта съ указаніемъ обнаруженныхъ въ поѣздѣ неисправностей препровождаются подлежащимъ начальникамъ отдѣленій для разслѣдованія, если требуется по обстоятельствамъ дѣла, и на агентовъ, виновныхъ въ допущеніи неправильностей, налагаются административныя взысканія.

Для усиленія контроля товарныхъ и людскихъ поѣздовъ, пред-

писано всѣмъ начальникамъ станцій, полустанцій и смотрителямъ разъѣздовъ, производить ревизіи указанныхъ поѣздовъ при остановкахъ таковыхъ на станціяхъ и разъѣздахъ.

Независимо сего, для усиленія контроля, служба сборовъ выдаетъ предписанія на ревизію поѣздовъ агентамъ означенной службы и, сверхъ того, поѣзда ревизуются чинами Государственнаго Контроля на основаніи полномочій, выдаваемыхъ главнымъ контролеромъ.

Результаты ревизіи поѣздовъ выражаются слѣдующими цифровыми данными: по имѣющимся въ управленіи службы движенія статистическимъ даннымъ въ 1906 г. станціями быв. Харьково-Николаевской желѣзной дороги и быв. Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги выручено за проданные билеты 7.263.953 руб.; въ 1907 г. за тотъ же періодъ времени станціями Южныхъ дорогъ продано 6.205.414 билетовъ, выручено за нихъ 7.915.686 руб.; въ 1908 году продано 7.076.101 билетъ, выручено за нихъ 9.010.078 руб.

При сравненіи числа проданныхъ билетовъ и вырученной за нихъ суммы денегъ въ 1908 г. съ предшествовавшими двумя годами усматривается, что въ 1908 году выручено за проданные билеты болѣе противъ выручки за 1906 г. на 1.746.125 и противъ 1907 г. число проданныхъ билетовъ болѣе на 870.687 и вырученныя за нихъ суммы денегъ на 1.094.392 руб., что составляетъ въ 1908 г. противъ 1906 г. по выручкѣ за проданные билеты болѣе на 24% и противъ 1907 г. по числу проданныхъ билетовъ болѣе на 14% и по выручкѣ за нихъ болѣе также на 14%.

Д. И. Герценцвицъ считаетъ необходимымъ продавать билеты на всѣхъ пунктахъ остановокъ и при томъ такъ, чтобы плата взыскивалась всегда точно по разстоянію, а не отъ предыдущей станціи, какъ это принято нынѣ въ нѣкоторыхъ случаяхъ. Обращаясь къ начальнику сл. движенія, Д. И. Герценцвицъ проситъ сообщить, на всѣхъ ли разъѣздахъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ производится продажа билетовъ.

Начальникъ службы движенія сообщаетъ, что управленіе Южныхъ дорогъ пришло къ такому же заключенію и поэтому предположено продажу билетовъ въ настоящее время производить и на техническихъ разъѣздахъ и на всѣхъ остановочныхъ платформахъ.

По вопросу 134

134. Какимъ образомъ опредѣляется число необходимыхъ въ службѣ служащихъ для: а) огражденія безопаснос-

начальникъ службы движенія сообщилъ, что необходимое число служащихъ для огражденія безопасности движенія опредѣляется на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ правилами, изложенными въ положеніи, изданномъ при представляемомъ приказѣ по дорогамъ № 593—1907 г.

ти движенія, принимая во вниманіе примѣненіе механическихъ приспособленій и б) производства необходимой отчетности? Степень удовлетворительности состава низшихъ агентовъ службы движенія.

Необходимое же число служащихъ для производства разнаго рода отчетности на линіи опредѣляется при помощи нижеприводимыхъ коэффиціентовъ, вычисленныхъ на основаніи данныхъ опыта послѣднихъ лѣтъ:

1) одинъ билетный кассиръ или его помощникъ дается на 300 билетовъ средней суточной продажи;

2) одинъ багажный кассиръ или его помощникъ дается на 175 багажныхъ квитанцій средняго суточнаго оборота;

3) одинъ кассиръ или его помощникъ, или таксировщикъ дается на 200—250 накладныхъ средней суточной работы;

4) одинъ передаточный агентъ или его помощникъ дается на 200 вагоновъ сданныхъ и принятыхъ средняго суточнаго оборота;

5) одинъ конторщикъ дается на 30—35 накладныхъ средней суточной работы;

6) одинъ смотритель погрузного двора или его помощникъ дается на 650 отправокъ средней суточной работы;

7) одинъ вѣсовщикъ дается на 40 отправокъ средней суточной работы.

Приведенныя данныя служатъ лишь общимъ руководящимъ началомъ при опредѣленіи потребнаго числа агентовъ; детальное опредѣленіе потребнаго числа агентовъ зависитъ отъ мѣстныхъ условій работы станціи.

Переходя къ вопросу о степени удовлетворительности состава низшихъ служащихъ службы движенія, начальникъ службы докладываетъ, что должности сторожей, стрѣлочниковъ, сцѣпщиковъ, составителей, проводниковъ паровозовъ комплектуются въ порядкѣ кандидатскихъ списковъ хорошо грамотными нижними чинами запаса, имѣющими хорошую аттестацію своего военнаго начальства и выдержавшими испытанія на дорогѣ. Этотъ порядокъ опредѣленія лицъ на указанныя должности даетъ, какъ показалъ опытъ, вполнѣ удовлетворительные результаты.

На должности пломбировщиковъ, конторщиковъ и вѣсовщиковъ принимаются по кандидатскимъ спискамъ, составленнымъ въ хронологическомъ порядкѣ подачи прошеній, молодые люди (не моложе 18 и не старше 20 лѣтъ), имѣющіе образовательный цензъ не ниже двухкласснаго городского училища, преимущественно дѣти своихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Для привлеченія техниковъ, окончившихъ желѣзнодорожныя училища, на должности помощниковъ начальниковъ станцій, а далѣе и начальниковъ станцій, управленіемъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ выработана спеціальная программа двухгодичнаго теоретическаго и практическаго ознакомленія означенныхъ техниковъ со всѣми обязанностями агентовъ, подчиненныхъ начальнику

станціи. Соотвѣтствующій циркуляръ № 25—1909 года комиссіи представляется.

Низкіе оклады вѣсовщиковъ и комплектованіе ихъ изъ выслужившихся сторожей дороги давало совершенно несоотвѣтствующій настоящимъ требованіямъ элементъ для должностей вѣсовщиковъ. Эти обстоятельства были одной изъ причинъ, способствовавшихъ массовымъ хищеніямъ грузовъ.

Комиссія помощника начальника Южныхъ дорогъ Г. С. Кикодзе, журналъ коей также представляется, детально обслѣдовавшая въ началѣ 1909 года причины массовыхъ хищеній грузовъ на Южныхъ дорогахъ, единогласно пришла, между прочимъ, къ выводу о необходимости поднять оклады вѣсовщиковъ до 45 рублей для возможности привлечь на эти должности болѣе надежный и подготовленный контингентъ служащихъ.

Для этой цѣли управленіемъ дороги приняты слѣдующія мѣры:

1. Постепенно повышаются оклады вѣсовщиковъ съ такимъ расчетомъ, чтобы $^1/_3$ всего состава вѣсовщиковъ получала 45 руб. + 11 руб. 25 коп. (квартирныхъ), остальные $^2/_3$—35 руб. + 8 руб. 75 коп. (квартирныхъ). Прежніе оклады вѣсовщиковъ были 25—30 руб. + квартирные по положенію.

Означенныя повышенія окладовъ вѣсовщикамъ проводятся путемъ:

а) постепеннаго пониженія окладовъ коммерческихъ конторщиковъ (содержащихся на тотъ же № 178, на который относится содержаніе вѣсовщиковъ; конторщики получаютъ до 45 руб., нынѣ устанавливаются имъ оклады до 30—35 рублей);

б) постепеннаго уменьшенія числа конторщиковъ и вѣсовщиковъ.

2. Вакантныя должности вѣсовщиковъ замѣщаются лучшими и способнѣйшими конторщиками, выдержавшими установленныя довольно высокія, по требованіямъ, испытанія.

3. Открыты въ разныхъ пунктахъ дороги повторительныя школы для вѣсовщиковъ и конторщиковъ.

4. Вакантныя должности помощниковъ начальниковъ станцій замѣщаются исключительно вѣсовщиками, отлично выдержавшими установленныя для занятія должностей помощниковъ начальниковъ станцій испытанія и проявившими высокія нравственныя качества.

Такимъ образомъ, лица, нынѣ занимающія должности вѣсовщиковъ, избираются изъ лицъ молодыхъ, отлично подготовленныхъ, получаютъ сравнительно высокіе оклады и поставлены въ необходимость особенно добросовѣстно исполнять свои обязанности вѣсовщика, чтобы имѣть шансъ повыситься по службѣ.

По вопросу 135

135. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ службы движенія?

начальникомъ службы движенія передана въ Высшую Комиссію справка объ окладахъ линейныхъ агентовъ службы движенія.

По вопросу 136

136. Какъ достигается правильное распредѣленіе труда служащихъ?

начальникъ службы движенія доложилъ, что начальники отдѣленій, ревизоры движенія и начальники станцій регулируютъ работу служащихъ на мѣстахъ и этимъ устанавливаютъ равномѣрное распредѣленіе труда своихъ подчиненныхъ, для каковой цѣли имъ даны соотвѣтствующія полномочія. Штаты станцій постоянно пересматриваются и приспособляются къ ихъ работѣ.

Ж. СЛУЖБА ТЕЛЕГРАФА.

По вопросу 137

137. Какія мѣры принимаются къ сокращенію телеграфной корреспонденціи? Существуютъ ли на дорогѣ какіе либо кодоы или условные адреса и обозначенія?

замѣститель начальника службы телеграфа докладываетъ, что, въ цѣляхъ сокращенія телеграфной корреспонденціи, на Южныхъ дорогахъ принимается цѣлый рядъ мѣръ, а именно изданы приказы о возможномъ сокращеніи телеграфной переписки и возможномъ сокращеніи текста, т. е. числа словъ необходимыхъ телеграммъ, о воспрещеніи переговоровъ по аппаратамъ и передачи телеграфныхъ записокъ во всѣхъ случаяхъ, когда это не вызывается служебной необходимостью; кромѣ того введены сокращенные адреса и предполагается выработать сокращенный текстъ для такихъ телеграммъ, какъ, напримѣръ, объ открытіи карьеровъ постовъ и т. п.; также обсуждается въ службѣ телеграфа возможность сокращеній въ телеграммахъ по назначенію поѣздовъ. Наконецъ, есть распоряженіе, въ зависимости отъ срочности, отправлять телеграммы и съ поѣздами вмѣсто передачи по аппаратамъ.

По вопросу 138

138. Какое количество единичныхъ депешъ приходилось въ 1907 и 1908 гг. на каждаго телеграфиста на станціяхъ, имѣющихъ два и болѣе аппаратовъ?

замѣститель начальника службы телеграфа докладываетъ, что, хотя число единичныхъ депешъ, приходившихся на каждаго телеграфиста, и колеблется, но въ среднемъ можно считать отъ 100 до 120 телеграммъ на станціяхъ, имѣющихъ 2 и болѣе аппаратовъ.

По вопросу 139

139. Какое вліяніе на сокращеніе рас-

замѣститель начальника службы телеграфа докладываетъ, что установленіе жезловыхъ аппаратовъ и электроблокировка пути

ходовъ по телеграфу можетъ имѣть установка электро-жезловыхъ аппаратовъ и электроблокировки пути?

могутъ дать значительное сокращеніе работы телеграфа; это сокращеніе можетъ выразиться % въ 40.

Начальникъ дорогъ указываетъ, что установленіе блокировки на сокращеніе числа телеграфистовъ для малыхъ станцій никакого вліянія не оказываетъ; для большихъ же станцій имѣетъ несомнѣнное вліянія въ смыслѣ возможнаго сокращенія.

Замѣститель начальника телеграфа добавляетъ, что возможно значительное сокращеніе штата телеграфистовъ при установленіи быстро дѣйствующихъ аппаратовъ, какъ, напримѣръ, аппаратовъ Бодо.

По вопросу 140

140. Чѣмъ опредѣляется количество аппаратовъ и агентовъ телеграфа на станціяхъ? Сколько аппаратовъ допускается въ кругу при жезлахъ и безъ жезловъ, при блокировкѣ и безъ блокировки?

замѣститель начальника службы телеграфа докладываетъ, что количество аппаратовъ и агентовъ телеграфа на станціяхъ опредѣляется на основаніи статистики числа депешъ.

Въ кругу допускается отъ 4 до 6 аппаратовъ.

III. ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦІОННЫЕ.

17 сентября 1909 года въ засѣданіи въ управленіи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ были разсмотрѣны вопросы, которые особая Высшая Комиссія постановила предложить на мѣстахъ въ цѣляхъ обслѣдованія организаціи желѣзныхъ дорогъ по слѣдующей программѣ (приложеніе къ журналу 5 засѣданія организаціонной подкомиссіи):

По I вопросу программы организаціонной подкомиссіи:

1) Каково протяженіе участковъ и отдѣленій разныхъ службъ?

2) Каковы предѣлы полномочій ихъ начальниковъ по личному составу, бюджетнымъ вопросамъ и спеціальнымъ ихъ обязанностямъ?

3) Каковы размѣры движенія поѣздовъ и грузовъ по разнаго рода участкамъ за послѣдній годъ? Характеръ, направленіе и обмѣнъ.

4) Какое вліяніе можетъ имѣть перемѣщеніе границъ данной дороги на ускореніе движенія грузовъ и сокращеніе общаго обмѣна на дорогѣ?

5) Получить графикъ размѣщенія мастерскихъ и депо съ указаніемъ ихъ спеціальнаго назначенія и наивыгоднѣйшаго расположенія: опредѣлить стоимость новаго устройства и доставляемыя имъ выгоды.

По вопросу 2 программы:

1) Что можетъ быть предоставлено компетенціи управленія дороги:

а) по исполненію смѣты,

б) по договорамъ,

в) по заказамъ,

г) по техническимъ вопросамъ?

2) Нужна ли заводская инспекція и не слѣдуетъ ли замѣнить ее чѣмъ-либо инымъ? Описаніе случаевъ неправильной пріемки заводской инспекціей.

3) Какой желателенъ порядокъ заказа и поставки подвижного состава?

4) Какія измѣненія и упрощенія желательны въ правилахъ технической эксплоатаціи М. П. С.? Затребовать всѣ безъ исключенія дѣйствующіе на дорогѣ на 1 іюня 1909 г. правила, приказы и циркуляры.

5) Подробное описаніе дѣйствующаго на дорогѣ способа пріобрѣтенія: топлива, лѣсныхъ матеріаловъ, камня, кирпича, балласта, рельсъ, шпалъ, крестовинъ, стрѣлокъ и др. частей верхняго строенія, мостовъ и фермъ, сортового и листового желѣза и проч.

6) Наличіе на складахъ на 1 іюня (по каждому складу отдѣльно) съ обозначеніемъ инвентарной стоимости:

а) годнаго матеріала съ показаніемъ времени пріобрѣтенія долго лежащаго имущества,

б) негоднаго — съ показаніемъ предположеній о способѣ возможно выгодной и скорой его ликвидаціи.

7) Способы храненія на складахъ, ихъ учетъ; порядокъ требованія. Какіе предметы пріобрѣтаются не матеріальной службой? Сколько? На какихъ условіяхъ производятся поставки и пріемки?

8) Какъ усчитываются служебныя перевозки при оцѣнкѣ инвентарной стоимости имущества?

9) Желательно ли сохраненіе матеріальной службы и не слѣдуетъ ли предоставить пріобрѣтеніе службамъ-потребительницамъ?

По вопросу 3 программы:

1) Можетъ ли быть предоставлено приглашеніе, перемѣщеніе и увольненіе агентовъ:

а) начальнику дороги—всѣхъ, кромѣ начальниковъ службъ и отдѣловъ,

б) начальникамъ службъ кромѣ начальниковъ участковъ, дистанцій, отдѣленій и отдѣловъ управленія службой.

в) начальникамъ участковъ (дистанцій) и отдѣленій:

α) пути — кромѣ дорожныхъ мастеровъ, смотрителей зданій и счетоводовъ участковъ,

β) тяги– кромѣ поѣздныхъ машинистовъ,

γ) движенія—кромѣ ревизоровъ, начальниковъ станцій, передаточныхъ агентовъ и кассировъ, съ оставленіемъ за министерствомъ права veto по этимъ назначеніямъ.

2) Затребовать всѣ дѣйствующія на 1 іюня на дорогѣ положенія о служащихъ.

По вопросу 5 программы:

1) Желательная организація и предѣлы власти начальниковъ отдѣловъ движенія, телеграфа, коммерческаго состава и т. п.

2) Не слѣдуетъ ли присоединить службу телеграфа къ службѣ движенія, уничтоживъ вовсе службу телеграфа, какъ таковую, или же слѣдуетъ оставить лишь контролеръ-механиковъ и техническій надзоръ за линіей телеграфа въ службѣ телеграфа?

3) Отношеніе правительственной инспекціи почтово-телеграфныхъ округовъ къ телеграфу ж. д. Требованія, которыя предъявляются округами.

По вопросу 6 программы:

1) Подробное описаніе способа вагоннаго и паровознаго хозяйства; назначеніе и отмѣна поѣздовъ и паровозовъ, учетъ подвижного состава.

2) Регистрація движенія и работы дороги (организація статистики); затребовать всѣ дѣйствующіе на дорогахъ на 1 іюня положенія и приказы о паровозномъ и вагонномъ хозяйствѣ.

3) Не слѣдуетъ ли часть статистики для лучшаго и быстрѣйшаго освѣдомленія отдѣленій о качествѣ его работъ передать въ отдѣленія по типу Привислинской ж. д.?

4) Оранизація смазки подвижного состава.

По вопросу 7 программы:

1) Кодификація всѣхъ правилъ, дѣйствующихъ на дорогѣ.

2) Какой существуетъ порядокъ ознакомленія агентовъ дороги съ дѣйствующими, объявляемыми и отмѣняемыми распоряженіями?

3) Упрощеніе отчетности (затребовать полный сводъ бланковъ отчетности по всѣмъ службамъ).

4) Въ какихъ отрасляхъ желѣзнодорожнаго дѣла желательна замѣна ручного труда механическимъ?

5) Квартирныя деньги и жилые дома; полоса отчужденія и лавочки.

По вопросу 8 программы:

1) Смѣняемость служащихъ.
2) Допущеніе на службу женщинъ.
3) Упрощеніе регистраціи и учета военнообязанныхъ.

По вопросу 11 программы:

1) Затребовать за 1908 годъ списокъ предоставленныхъ отдѣльныхъ вагоновъ съ указаніемъ времени пользованія и лица, которому вагонъ предоставленъ.

2) Затребовать списокъ за 1908 годъ числа экстренныхъ служебныхъ поѣздовъ съ указаніемъ лицъ, ими пользовавшихся, и числа сдѣланныхъ поѣздоверстъ.

3) Количество подрядческихъ: нарядовъ и безплатныхъ билетовъ.

По открытіи засѣданія Предсѣдатель подкомиссіи, замѣтивъ, что 3 первыхъ пункта 1 вопроса программы обсуждены въ предыдущихъ засѣданіяхъ, предложилъ перейти къ разсмотрѣнію 4 пункта и при этомъ указалъ, что вопросъ о вліяніи перемѣщенія границъ дороги подразумѣваетъ и общій вопросъ о наивыгоднѣйшемъ протяженіи линіи одного управленія, что Высшей Комиссіи также желательно обсудить на мѣстахъ совмѣстно съ п. 4 программы.

Начальникъ дороги указываетъ, что вопросъ о протяженіи линій многократно возбуждался и всѣмъ извѣстны какъ два существующихъ по этому поводу мнѣнія, изъ которыхъ одно за продолженіе сліянія линій и другое—за малыя дороги, такъ и всѣ мотивы того и другого мнѣнія. Лично И. К. Ивановскій считаетъ, что крупныя сѣти являются настолько обширными для руководителей, что уже на сѣти въ 3.000 вер. начальникъ дороги является не столько хозяиномъ дороги, сколько ея „шефомъ", такъ какъ при управленіи получается столько въ сущности побочной работы, что не представляется возможнымъ несомнѣнно необходимый объѣздъ линіи. Высказанное соображеніе достаточно убѣдительно говоритъ въ пользу дорогъ небольшого протяженія. Кромѣ того и личный опытъ начальника Южныхъ дорогъ, стоявшаго во главѣ и длинныхъ и короткихъ дорогъ, приводитъ къ заключенію, что управленіе линіей свыше 1.500 верстъ для начальника дороги и главныхъ руководителей дѣла является затруднительнымъ.

Переходя къ существующему, по слухамъ, предположенію о дѣленіи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, И. К. Ивановскій находитъ, что, будучи слишкомъ новымъ человѣкомъ на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ и не будучи въ состояніи представить себѣ картину движенія дорогъ, несомнѣнно измѣнившуюся нынѣ какъ по состоянію промышленности, такъ и вслѣдствіе измѣненія конфигураціи линіи, онъ долженъ воздержаться отъ приведенія своего мнѣнія вообще о дѣленіи Южныхъ дорогъ, но можетъ указать на нѣкоторыя ненормальности существующаго положенія, какъ, напр., на участокъ Користовка-Пятихатка, почему-то входящій въ сѣть Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, тогда какъ онъ всецѣло тяготѣетъ къ Екатерининской.

Останавливаясь на главномъ мотивѣ, приводимомъ въ пользу соединенія дорогъ,—сокращеніи числа обмѣнныхъ пунктовъ, И. К. Ивановскій указываетъ, что Южныя дороги имѣютъ 17 передаточныхъ пунктовъ; при нѣкоторомъ измѣненіи, которое можетъ быть достигнуто въ дѣлѣ обмѣна подвижного состава, какъ, напр., назначеніе обмѣнныхъ пунктовъ не на границѣ дороги, а гдѣнибудь въ предѣлахъ пораіоннаго комитета и т. п., вопросъ о количествѣ обмѣнныхъ пунктовъ можетъ совершенно измѣниться и даже исчезнуть

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, совершенно ли слились въ настоящее время Харьково-Николаевская и Курско-Харьково-Севастопольская дороги, начальникъ Южныхъ дорогъ считаетъ необходимымъ признать, что полнаго сліянія еще не произошло.

Начальникъ службы пути В. П. Шмитъ считаетъ, что главная ошибка, допущенная при соединеніи дорогъ, заключалась въ томъ, что для крупныхъ дорогъ сохранена прежняя схема администрированія и всѣ прежнія инструкціи; если бы были созданы промежуточные органы при извѣстной децентрализаціи, то существующихъ нынѣ неудобствъ не ощущалось бы. Въ отношеніи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ замѣтить, что нужно еще 2 или 3 года работы, чтобы Харьково-Николаевская и Курско-Харьково-Севастопольская дор. составили одно цѣлое, что совершенно понятно, если принять во вниманіе, что всѣ положенія, инструкціи и даже нормы этихъ дорогъ были разныя. Въ настоящее время въ цѣляхъ объединенія дорогъ даже служащіе по возможности перемѣшиваются,—при чемъ необходимо отмѣтить нѣкоторый антогонизмъ среди служившихъ на одной и другой изъ соединенныхъ дорогъ,—вводятся общія нормы, положенія и т. д.; но все это требуетъ извѣстнаго организаціоннаго періода времени, который еще не прошелъ.

Личное мнѣніе В. П. Шмита таково, что при нѣкоторомъ измѣненіи порядка управленія, основанномъ на децентрализаціи,

преимущество можетъ оказаться на сторонѣ большихъ дорогъ; если же считать незыблемымъ основаніемъ, что высшіе агенты дороги должны сами руководить на линіи, то большія дороги совершенно невозможны.

П. П. Мигулинъ интересуется мнѣніемъ В. П. Шмита, возможно ли экономическое объединеніе Курско-Харьково-Севастопольской и Харьково-Николаевской желѣзныхъ дорогъ и образованіе одного цѣлаго, подобнаго Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

В. П. Шмитъ находитъ, что и на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ разныя части дорогъ работаютъ не одинаково; врядъ ли вообще важно имѣть дороги однохарактерныя по движенію, ибо тогда пришлось бы высказаться за длинныя транзитныя линіи, между тѣмъ какъ въ смыслѣ управленія удобнѣе именно паукообразныя сѣти.

На обращенный къ В. П. Шмиту вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, какъ слѣдовало бы въ настоящее время раздѣлить Южныя желѣзныя дороги, если бы объ этомъ шла рѣчь, В. П. Шмитъ отвѣчаетъ, что наилучшимъ рѣшеніемъ вопроса онъ считаетъ приведеніе входящихъ въ нее дорогъ въ первоначальное ихъ состояніе, т. е. раздѣленіе ихъ на Харьково-Николаевскую и Курско-Харьково-Севастопольскую.

Начальникъ службы движенія считаетъ, что съ точки зрѣнія изготовленія орудій производства важно маленькое хозяйство, но использованіе полученныхъ цѣнностей (поѣздо-часы, вагоно-часы и т. п.)—лучше на большихъ дорогахъ. Касаясь качествъ перевозокъ, нужно считать несомнѣннымъ, что ихъ легче достигнуть на большихъ сѣтяхъ. Съ другой стороны, подходя къ расчлененію сѣти, важно выяснить, какія установятся взаимоотношенія между линіями: прежнія передачи очень затруднительны, переходъ къ станціямъ общаго пользованія ихъ упрощаетъ; если же перенести командованіе подвижнымъ составомъ въ пораіонные комитеты, то, быть можетъ, получилось бы совершенно удовлетворительное рѣшеніе. Вернувшись къ малымъ линіямъ при прежнихъ передачахъ и прежнемъ хозяйствѣ, почти несомнѣнно получили бы только минусъ. Все вышеизложенное показываетъ, что абсолютное рѣшеніе общаго вопроса врядъ ли возможно.

Переходя къ Южнымъ дорогамъ, нужно замѣтить, что, по крайней мѣрѣ въ службѣ движенія, бывшіе служащіе Харьково-Николаевской и Курско-Харьково-Севастопольской желѣзныхъ дорогъ уже перемѣшались, а вмѣстѣ съ тѣмъ получить единообразіе въ характерѣ линій—трудно.

Что касается хозяйства, какъ таковаго, то чѣмъ меньше хозяйство, тѣмъ легче его вести; при этомъ очень большія сѣти

нѣсколько деморализуютъ служащихъ, ибо при существующей организаціи служащимъ приходится часто дѣйствовать самостоятельно, что постепенно приводитъ къ нежелательному принципу.

Начальникъ службы тяги Б. А. Скупевскій, основываясь на своемъ опытѣ службы на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, считаетъ, что съ точки зрѣнія тяговаго хозяйства, хозяйство малое представляется нераціональнымъ. Но съ другой стороны, тяговое хозяйство Южныхъ дорогъ пока нельзя считать удовлетворительнымъ и нужно думать, что причина этого—трудность объединенія управленія дорогъ, соединенныхъ механически, что приводитъ къ заключенію, что правильное хозяйство возможно только на такихъ большихъ дорогахъ, которыя образовались исторически. На Южныхъ дорогахъ пришлось положить много труда въ теченіе 2 лѣтъ, чтобы слить и объединить двѣ соединенныя дороги; переживъ это самое тяжелое время, теперь, когда можно надѣяться, что черезъ два года произойдетъ полное сліяніе, врядъ ли было бы раціонально раздѣлить дороги, тѣмъ болѣе, что это раздѣленіе несомнѣнно вызоветъ увеличеніе расходовъ.

Что касается распредѣленія мастерскихъ, то при разныхъ дорогахъ онѣ были размѣщены довольно удовлетворительно, что не измѣнилось и при соединеніи дорогъ.

Представитель Министерства Финансовъ Л. Е. Косцялковскій находитъ, что постановка вопроса въ зависимости отъ числа верстъ врядъ ли правильна. Казалось бы, что разрѣшеніе вопроса должно зависѣть отъ характера обслуживанія дорогою извѣстнаго раіона, и съ этой точки зрѣнія могутъ быть признаны полезными какъ длинныя, такъ и короткія линіи. Такъ, напр., Екатерининскую дорогу раздѣлять нельзя, но можно нѣкоторыя ея части урѣзать; что же касается Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ и Сѣверо-Западныхъ, то соединеніе ихъ совершенно непонятно, такъ какъ созданіе такихъ механическихъ конгломератовъ—безполезно. Если говорить о сокращеніи числа передаточныхъ пунктовъ, то съ этой точки зрѣнія казалось бы необходимымъ присоединить къ Екатерининской желѣзной дорогѣ участокъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ Лозовая-Славянскъ и далѣе вѣтви на Попасную, Никитовку и Ясиноватую; точно также необходимо присоединить къ Екатерининской желѣзной дорогѣ участокъ Користовка—Пятихатка, служащій, главнымъ образомъ, передачей черезъ Знаменку грузовъ съ Екатерининской желѣзной дороги на Юго-Западныя (до 400 вагоновъ въ день).

Предсѣдатель Харьковскаго пораіоннаго комитета В. А. Гаевскій считаетъ, что и при большихъ и при малыхъ дорогахъ ихъ можно хорошо эксплоатировать, если во главѣ дѣла стоитъ его истинный хозяинъ, сосредоточивающій въ своихъ рукахъ всѣ распо-

рядительные и контролирующіе органы; при отсутствіи же такого положенія, чѣмъ характеризуется современный порядокъ, можно указать и преимущество и недостатки обоихъ типовъ дорогъ; такъ, напримѣръ, при большихъ протяженіяхъ дорогъ могутъ быть болѣе сильные штаты отдѣловъ управленія, такъ что можно съ лучшими силами слѣдить за прогрессомъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ и т. д., съ другой стороны, на малыхъ линіяхъ надзоръ за служащими, надзоръ за коммерческой дѣятельностью—легче.

Что касается вопроса о дѣленіи большихъ дорогъ, то для Южныхъ дорогъ онъ рѣшается просто приведеніемъ составныхъ частей ея въ первоначальное состояніе; для Екатерининской желѣзной дороги онъ значительно сложнѣе, причемъ, повидимому, Екатерининскую дорогу не только не слѣдуетъ дѣлить, но наоборотъ къ ней полезно присоединить, какъ уже было указано, нѣкоторые участки, но не до Славянска, а правильнѣе до Краматорской, т. е. пересѣченія съ строющейся Сѣверо-Донецкой желѣзной дорогой.

Начальникъ службы пути считаетъ необходимымъ замѣтить, что въ раіонѣ ст. Краматорской нѣтъ ни одной сортировочной станціи; между тѣмъ здѣсь предполагается большая передаточная станція (на 900 ваг.) и слѣдовало бы здѣсь же устроить большую сортировочную станцію для участка Южныхъ дорогъ отъ Никитовки до Лозовой; очень удобное мѣсто для такой станціи имѣется между Славянскомъ и Краматорской, стоимость же такой станціи нужно считать около 2 мил. рублей.

По пунктамъ вопроса 2.

1. Начальникъ дорогъ выражаетъ общее пожеланіе представителей дороги, сводящееся къ предоставленію мѣстнымъ управленіямъ болѣе широкихъ полномочій. Въ настоящее время каждое отдѣльное мнѣніе представителя Государственнаго Контроля или Министерства Финансовъ идетъ на разрѣшеніе въ Петербургъ, гдѣ каждое дѣло затягивается на нѣсколько мѣсяцевъ, въ теченіе которыхъ рѣшеніе совѣта не приводится въ исполненіе; при этомъ надо принять въ вниманіе, что часто отдѣльное мнѣніе пишется только для порядка; тѣмъ не менѣе оно тормозитъ дѣло, такъ какъ существующее право начальника дороги принять то или другое рѣшеніе съ собственной за него отвѣтственностью осуществлять во всѣхъ случаяхъ не представляется удобнымъ.

Переходя къ отдѣльнымъ подраздѣленіямъ пункта 1, начальникъ дороги отмѣчаетъ слѣдующее:

а) Смѣта составляется изъ кредитовъ на личный составъ и на матеріалы. По отношенію къ личному составу стѣсняющимъ мѣстное управленіе началомъ является то, что всѣ, состоящіе на государственной службѣ, принимаются и увольняются только

министромъ и начальникъ дорогъ имѣетъ право самостоятельно замѣщать штатныя должности съ окладомъ лишь до 900 руб.; такія ограниченія очень усложняютъ комплектованіе личнаго состава и результаты этого, разумѣется, сказываются.

Что касается матеріальной части, то значительное стѣсненіе представляетъ изъ себя неподвижность кредитовъ; между тѣмъ, имѣя въ виду коллегіальное устройство совѣта, слѣдуетъ расширить его права по передвиженію кредитовъ и по замѣнѣ однѣхъ работъ другими, тѣмъ болѣе, что совѣтъ дорогъ состоитъ изъ отвѣтственныхъ лицъ.

б) По договорамъ непонятно ограниченіе правъ совѣта числомъ лѣтъ, что совершенно не имѣетъ отношенія къ сущности договора.

в) По заказамъ слѣдуетъ согласиться, что заказы паровозовъ, вагоновъ и рельсъ нужно предоставить центральному учрежденію; все же остальное слѣдовало бы передать на мѣста.

г) По техническимъ вопросамъ—часть ихъ, имѣющую общее значеніе, можно оставить въ министерствѣ, но все остальное слѣдуетъ передать на мѣста, что имѣетъ значеніе, напр., въ рѣшеніи вопросовъ о разныхъ не практиковавшихся способахъ, въ чемъ опытъ мѣста имѣлъ бы несомнѣнно бо̀льшее значеніе, чѣмъ сужденіе лицъ, лишь теоретически познакомившихся съ предметомъ обсужденія и тѣмъ не менѣе диктующихъ рѣшенія по этому предмету на мѣста, гдѣ съ ними познакомились и практически.

Предсѣдатель подкомиссіи проситъ выяснить вопросъ о желательности коллегіальнаго управленія, если бы оно было нѣсколько видоизмѣнено по сравненію съ существующимъ положеніемъ, при переходѣ, напр., къ коллегіи изъ начальниковъ службъ или т. п.

Начальникъ дорогъ высказываетъ мнѣніе, что въ коллегію должны входить въ такомъ случаѣ только отвѣтственныя лица: начальникъ дороги, его помощникъ и начальники службъ. Не должны входить представитель Государственнаго Контроля, которому впослѣдствіи приходится критиковать рѣшенія, въ которыхъ онъ самъ принималъ участіе, и представитель Министерства Финансовъ, роль котораго сводится къ весьма немногому.

На вопросъ Д. И. Герценвица, слѣдуетъ ли придать коллегіямъ рѣшающій голосъ или только совѣщательный, начальникъ дорогъ отвѣчаетъ, что, по его мнѣнію, имѣетъ значеніе установленіе коллегіи именно съ рѣшающимъ голосомъ.

На указаніе же Д. И. Герценвица, что ему кажется несовсѣмъ понятнымъ высказанное начальникомъ дорогъ мнѣніе о пользѣ выдѣленія заказовъ рельсъ центральному управленію

наряду съ заказами подвижного состава, начальникъ дорогъ объясняетъ, что общій планъ смѣны рельсъ всей сѣти долженъ проводиться очень послѣдовательно и строго подъ общимъ руководствомъ центральнаго управленія.

По предложенію Предсѣдателя подкомиссіи, обращенному къ начальникамъ службъ, высказать свои соображенія въ дополненіе къ изложенному по данному вопросу начальникомъ дорогъ, начальникъ службы пути указываетъ, что въ настоящее время при исполненіи смѣтъ появился новый факторъ—недопустимость перерасхода. Однако всегда можетъ оказаться неизбѣжнымъ перерасходъ вслѣдствіе необходимости произвести расходъ, не предусмотрѣнный смѣтой; отсюда слѣдуетъ, что должно возрасти передвиженіе кредитовъ, въ связи съ чѣмъ, принимая во вниманіе дифференціацію существующей смѣты, необходимо расширить право мѣстнаго управленія по передвиженію кредитовъ, такъ какъ существующее нынѣ, согласно инструкціи, право начальника дорогъ передвигать кредиты—весьма неопредѣленно и потому неудобопримѣнимо.

Сроки договоровъ, переданныхъ компетенціи мѣстныхъ управленій, желательно увеличить хотя бы до 3-хъ лѣтъ.

Заказы на рельсы, скрѣпленія и фермы составляютъ около 25% смѣты, почему изъ 3.800 тысячъ руб., ассигнованныхъ Южнымъ желѣзнымъ дорогамъ, 1.080 тыс. рублей оставлены въ Управленіи ж. д.; при этомъ на мѣстахъ часто обнаруживаются дефекты исполненія заводами заказовъ министерства, но заводы продолжаютъ получать заказы, несмотря на жалобы мѣстныхъ управленій, что нельзя считать нормальнымъ.

Начальникъ службы движенія считаетъ извѣстную свободу перенесенія кредитовъ чрезвычайно важной и, обращаясь къ службѣ движенія, указываетъ, что $^3/_4$ расходовъ IV отдѣла составляютъ траты по личному составу, относительно котораго въ деталяхъ обезпеченія дороги, казалось бы, не слѣдовало стѣснять неподвижностью кредитовъ; достаточно указать для примѣра №№ 177 и 178 смѣты, въ первый изъ которыхъ входитъ содержаніе агентовъ станціонной службы, а во второй—коммерческой; вѣдь ясно, что такое дѣленіе въ жизни непроводимо, слѣдовательно, строгое, смѣтное раздѣленіе этихъ номеровъ—безцѣльно.

Несомнѣнно поэтому желательно, чтобы перемѣщеніе кредитовъ въ предѣлахъ той же главы было предоставлено начальнику службы, а въ предѣлахъ отдѣла—начальнику дороги, такъ какъ важенъ въ концѣ концовъ результатъ не отдѣльнаго номера, чему теперь придается такое значеніе.

Начальникъ службы тяги заявляетъ, что въ вопросѣ объ исполненіи смѣты его мнѣніе отличается отъ высказаннаго начальниками другихъ службъ, такъ какъ служба тяги имѣетъ глав-

нѣйшіе кредиты—на измѣрители; остальные же кредиты могутъ представлять стѣсненіе въ предѣлахъ только нѣкоторыхъ №№, такъ что начальникъ службы тяги совершенно по существу не заинтересованъ въ томъ, чтобы имѣть право передвиженія кредитовъ въ предѣлахъ главы; наоборотъ, для начальника службы тяги удобнѣе, чтобы это право принадлежало начальнику дороги.

Что касается заказовъ, относящихся къ службѣ тяги, то они дѣлаются мѣстнымъ управленіемъ за исключеніемъ бандажей, осей и колесъ. Такой порядокъ слѣдуетъ признать раціональнымъ, такъ какъ заводы имѣютъ тенденцію къ образованію синдикатовъ, чему противовѣсомъ должно служить объединеніе заказовъ всѣхъ дорогъ. Точно также заказы подвижного состава слѣдуетъ оставить въ вѣдѣніи центральнаго Управленія, но съ тѣмъ, чтобы при рѣшеніи вопросовъ по этому поводу центральное управленіе предварительно сносилось съ управленіями мѣстными. Нѣкоторое неудобство заказа матеріаловъ службы тяги центральнымъ Управленіемъ заключается въ томъ, что свѣдѣнія о требуемыхъ матеріалахъ приходится представлять за годъ, въ каковой срокъ потребность зачастую измѣняется.

Членъ-экспертъ подкомиссіи Н. А. Масловъ проситъ выяснить, насколько, по мнѣнію представителей дороги, необходимо производить разсчеты по заказамъ Министерства въ центральномъ Управленіи.

Начальникъ службы пути считаетъ, что, наоборотъ, производить оплату этихъ заказовъ на мѣстахъ не только желательно, но и необходимо. Управленіе желѣзныхъ дорогъ оставляетъ у себя часть ассигнованныхъ кредитовъ на оплату предметовъ, пріобрѣтаемыхъ имъ, но часто эти кредиты заключаютъ въ себѣ и работы, производимыя и оплачиваемыя мѣстнымъ управленіемъ. Часть денегъ центральное управленіе переводитъ на мѣста, но мѣстное управленіе точно не знаетъ, на что именно ему переводятся деньги; кредиты своевременно закрываются, но что изъ относящагося на эти кредиты оплачено—неизвѣстно; получаются страшно сложные и запутанные разсчеты, которыхъ можно избѣжать, если оплату заказовъ Министерства, предназначенныхъ для опредѣленной дороги, производить въ управленіи этой дороги.

Присоединяясь къ мнѣнію начальника службы пути, главный бухгалтеръ заявляетъ, что въ счетномъ отношеніи такой порядокъ значительно упростилъ бы дѣло

2. Начальникъ дорогъ, указавъ, что случаевъ браковки матеріаловъ, принятыхъ заводской инспекціей, не было, находитъ эту инспекцію лишней, исходя изъ того положенія, что пріемку слѣдуетъ производить самимъ потребителямъ; кромѣ того, по нѣкоторымъ свѣдѣніямъ, постановка дѣла въ самой инспекціи ненормальна и многіе пріемщики не на высотѣ.

Начальникъ службы пути считаетъ, что если уничтожить инспекцію и образовать пріемочные органы на дорогахъ, то расходъ по пріемкѣ, по всей вѣроятности, будетъ больше, но и пріемка будетъ тщательнѣе; въ настоящее время, впрочемъ, самимъ дорогамъ приходится производить пріемку даже того, что, казалось бы, при существованіи заводской инспекціи, должно было бы входить въ компетенцію инспекціи; такъ—инспекція принимаетъ только то, что непосредственно имѣетъ отношеніе къ безопасности движенія; поэтому мостовыя фермы принимаетъ инспекція, а принимать стропила инспекція отказывается.

Начальникъ службы тяги присоединяется къ сказанному начальникомъ службы пути.

Въ виду того, что пунктъ 3 выясненъ при разсмотрѣніи п. 1 вопроса 2, Предсѣдатель подкомиссіи предлагаетъ перейти къ обсужденію п. 4.

Начальникъ дорогъ полагаетъ, что вопросъ, заключающійся въ этомъ пунктѣ—очень сложенъ и обширенъ. Останавливаясь лишь на нѣкоторыхъ деталяхъ правилъ технической эксплоатаціи, начальникъ дорогъ считаетъ, что:

а) обслуживаніе переѣздовъ нужно измѣнить, перейдя отъ охраняемыхъ переѣздовъ къ неохраняемымъ;

б) правило сигнализаціи слѣдуетъ упростить и привести къ большему единообразію;

в) нужно установить обязательность для публики надписей, запрещающихъ ходить по путямъ, или совершенно ихъ уничтожить, такъ какъ теперь, не смотря на ихъ существованіе, дорогамъ приходится платить за всякое увѣчье, полученное вслѣдствіе неисполненія ихъ;

г) необходимо облегчить слѣдованіе поѣздовъ другъ за другомъ и

д) измѣнить правило о возрастѣ поступающихъ на службу, такъ какъ желательно возрастъ понизить.

Начальникъ службы пути указываетъ на необходимость, чтобы при измѣненіи правилъ технической эксплоатаціи была сохранена, какъ это имѣетъ мѣсто нынѣ, возможность ихъ развитія.

Начальникъ службы движенія указываетъ, что сами по себѣ правила технической эксплоатаціи не затрудняютъ, но часто центральное Управленіе вмѣшивается въ порядокъ ихъ примѣненія и это ведетъ къ нежелательнымъ результатамъ.

По вопросу 5 программы, пунктъ 2.

Начальникъ дорогъ высказывается за присоединеніе службы телеграфа къ службѣ движенія.

Начальникъ службы телеграфа докладываетъ, что по закону служба телеграфа должна существовать отдѣльно, находясь въ сущности подъ началомъ почтово-телеграфнаго вѣдомства, веду-

щаго контроль и имѣющаго право требовать увольненія любого служащаго вплоть до начальника службы; съ другой стороны, служба телеграфа является вспомогательной подготовляющей агентовъ для службы движенія. Главная задача службы телеграфа чисто техническая и въ этомъ отношеніи посредствующее звено—начальникъ движенія—невольно является тормазомъ для дѣла, такъ какъ лицомъ компетентнымъ въ технической сторонѣ дѣла нужно считать начальника службы телеграфа и, слѣдовательно, именно ему должна быть предоставлена полная самостоятельность. Что касается вопроса объ административномъ подчиненіи, то здѣсь важно лишь подчиненіе линейныхъ телеграфистовъ; но ихъ можно подчинить начальникамъ станцій и не присоединяя службу телеграфа къ службѣ движенія. Для службы телеграфа важно имѣть образованныхъ техниковъ, что возможно только при условіи увеличенія содержанія старшихъ агентовъ и, вообще, при такой постановкѣ этой службы, которую можно достигнуть лишь при самостоятельномъ ея существованіи.

Начальникъ службы движенія считаетъ неопровержимымъ, что всякое продольное административное дѣленіе линій вредно: неподчиненность, напр., телеграфистовъ — младшихъ агентовъ службы телеграфа—начальнику станціи—агенту службы движенія, приводитъ къ тому, что телеграфисты оказываются совершенно недисциплинированными; примѣръ же частныхъ дорогъ, гдѣ службы движенія, телеграфа и коммерческая объединены, указываетъ, что подобное объединеніе даетъ удовлетворительные результаты.

Переходя къ пункту 3 вопроса 5 программы, начальникъ службы телеграфа докладываетъ, что подчиненность службы телеграфа почтово-телеграфному вѣдомству основана на правилахъ 1880 года, устарѣвшихъ и весьма стѣснительныхъ для дорогъ. Послѣднее можно пояснить цѣлымъ рядомъ обстоятельствъ, какъ, напримѣръ: согласно правиламъ, дороги должны уступать почтово-телеграфному вѣдомству полевую сторону столбовъ: основываясь на этомъ, почтово-телеграфное вѣдомство предъявляетъ всякія требованія, вродѣ требованія увеличенія длины столбовъ; кромѣ того при смѣнѣ столбовъ получается каррикатурная работа, такъ какъ каждое вѣдомство производитъ ее по своей сторонѣ, что и неудобно, и дорого; необходимо прибавить, что, хотя и рѣдко, но также бываютъ и придирки со стороны вѣдомства; въ административномъ отношеніи неудобство подчиненности почтово-телеграфному вѣдомству также сильно сказывается, такъ какъ служба телеграфа обязана сообщать массу свѣдѣній и даже испрашивать разрѣшенія въ вопросахъ личнаго состава, такъ какъ почтово-телеграфный округъ можетъ встрѣтить препятствіе въ томъ, напримѣръ, чтобы телеграфистка служила на той станціи, гдѣ на службѣ находится ея

мужъ. Все это тормазитъ дѣло, и желательно измѣнить такое положеніе желѣзнодорожнаго телеграфа, избавивъ его отъ подчиненности округамъ.

Начальникъ дорогъ высказываетъ опасеніе, что изложенныя начальникомъ службы телеграфа обстоятельства являются результатомъ мѣстныхъ условій, такъ какъ на другихъ дорогахъ, съ которыми П. К. Ивановскій имѣлъ случай познакомиться, такого отношенія округовъ къ желѣзнодорожному телеграфу не существовало.

Вопросъ 6 разсмотрѣнъ ранѣе, и только по п. 3 начальникъ движенія высказывается за то, чтобы отдѣленія могли сами себя усчитывать.

Начальникъ службы тяги указываетъ, что участки тяги совершенно не могутъ вести учетъ, ибо это не является ихъ прямой работой.

По вопросу 7, пунктъ 2

начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что всѣ распоряженія по службѣ приводятся тарифнымъ столомъ, куда всѣ они поступаютъ, въ извѣстную систему, послѣ чего раздаются по отдѣламъ, гдѣ объявляются подъ росписки отвѣтственнымъ агентамъ.

Начальникъ службы движенія считаетъ вопросъ объ ознакомленіи агентовъ съ распоряженіями по дорогѣ чрезвычайно важнымъ и находитъ, что техника дѣла ознакомленія весьма несовершенна. Правда, въ настоящее время существуетъ стремленіе къ систематизированію дѣла путемъ изданія разныхъ инструкцій, приказовъ, вклеекъ и проч., но это проводится не въ полной мѣрѣ и при томъ каждый руководитель держится своей системы, вслѣдствіе чего линія иногда загромождается массой отдѣльныхъ циркуляровъ, между тѣмъ какъ, повидимому, ихъ лучше издавать сразу въ видѣ положеній. Необходимо замѣтить, что требовать знанія инструкцій и циркуляровъ невозможно тѣмъ болѣе, что, несмотря на систематизированіе циркуляровъ, постоянный ихъ просмотръ, изданіе—все это не упрощаетъ изученія ихъ изъ-за массы встрѣчающихся въ нихъ противорѣчій.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, какимъ образомъ фактически знакомятъ агентовъ съ распоряженіями ихъ начальниковъ, начальникъ службы движенія отвѣчаетъ, что каждое вводимое положеніе, прежде введенія, проводится чрезъ экзамены, испытанія и т. п.

По пункту 4

начальникъ дорогъ считаетъ, что замѣна ручного труда механическимъ желательна:

а) при работахъ въ мастерскихъ,

б) при очисткѣ снѣга,

в) при выгрузкѣ и нагрузкѣ,

г) при централизаціи стрѣлокъ.

Начальникъ службы движенія считаетъ очень важнымъ переходъ отъ ручной сцѣпки вагоновъ къ автоматической, такъ какъ въ настоящее время съ одной стороны трудно найти хорошихъ сцѣпщиковъ, да и составителей, а съ другой стороны при ручной сцѣпкѣ происходитъ масса увѣчій (до 1.500 случаевъ ежегодно).

Начальникъ службы пути докладываетъ, что изъ всѣхъ станцій Южныхъ желѣзныхъ дорогъ централизована лишь станція Лозовая; блокированы участки Лозовая-Славянскъ-Краматорская и Курскъ-Бѣлгородъ: связь между стрѣлками и сигналами установлена на участкѣ Александровскъ-Джанкой и на нѣсколькихъ разъѣздахъ бывшей Харьково-Николаевской желѣзной дороги.

Начальникъ службы движенія считаетъ очень желательнымъ перейти на централизацію особенно на небольшихъ станціяхъ, гдѣ это даетъ наибольшую экономію.

По пункту 5.

Д. И. Герценвицъ указываетъ, что на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ было высказано мнѣніе, что уплачивать въ качествѣ квартирныхъ денегъ даже $^1/_3$ получаемаго служащими содержанія болѣе выгодно, чѣмъ строить новые дома, и интересуется, раздѣляется ли это мнѣніе и представителями Южныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Начальникъ службы пути докладываетъ, что совѣтъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ пришелъ къ тому заключенію, что стоимость ремонта и содержанія домовъ почти равняется квартирнымъ деньгамъ, считая ихъ въ $^1/_5$ отъ получаемаго жалованья. Тѣмъ не менѣе приходится строить дома, такъ какъ квартиры достать во многихъ мѣстахъ не только трудно, но даже совершенно невозможно.

Начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что указанія, кто пользуется квартирнымъ довольствіемъ, въ положеніяхъ имѣются, но нигдѣ не указано, кто долженъ обязательно жить на самыхъ станціяхъ, а кто можетъ жить и не на станціи; между тѣмъ это слѣдуетъ разграничить, потому что дома часто занимаются на станціяхъ старшими служащими, а младшіе, которые по роду исполняемыхъ ими обязанностей должны бы жить на станціи, живутъ на частныхъ квартирахъ, часто отдаленныхъ отъ станціи.

Начальникъ службы пути указываетъ, что существуетъ циркуляръ 1890 года со спискомъ тѣхъ агентовъ, которымъ должны быть отведены квартиры; на Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ эти служащіе были раздѣлены еще на 3 разряда.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, въ чьемъ пользованіи находится полоса отчужденія, начальникъ службы пути докла-

дываетъ, что на основаніи особаго приказа полоса отчужденія въ предѣлахъ станціи отъ семафора до семафора распредѣляется особой комиссіей между служащими, живущими на станціи; полоса же отчужденія между станціями распредѣляется между служащими службы пути, причемъ начальники участковъ и ихъ помощники землю получаютъ только при распредѣленіи на станціи, полосой же отчужденія между станціями не пользуются. Что касается земли у водокачекъ, то она находится въ пользованіи у машинистовъ водокачекъ, пруды же сдаются въ аренду разнымъ лицамъ въ пользу благотворительныхъ учрежденій дороги.

По вопросу 8, пунктъ 1

начальникъ дорогъ выясняетъ, что изъ 50.000 человѣкъ, служащихъ на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ, смѣнилось въ 1908 году 10%, изъ которыхъ одна треть (1/3) смѣнена по административнымъ соображеніямъ, а двѣ трети (2/3) оставили службу по собственному желанію.

По пункту 2.

Начальникъ дорогъ считаетъ, что правильно примѣненный женскій трудъ дастъ положительные результаты и желателенъ, такъ какъ женщины въ среднемъ болѣе образованы, чѣмъ занимающіе тѣ же мѣста мужчины; но необходимо оговориться, что многихъ обязанностей онѣ исполнять не могутъ и при ослабленіи дисциплины очень много служебнаго времени тратятъ непроизводительно; вообще же въ кругѣ переписки и другой механической работы достаточно исполнительны. На линіи службу женщинъ допускать не слѣдуетъ. При предоставленіи мѣстъ желательно установить преимущество женъ и дочерей служащихъ.

Начальникъ службы движенія докладываетъ, что женскій трудъ въ отдѣлахъ, гдѣ сосредоточена статистическая работа, примѣняется весьма успѣшно; но при этомъ необходимо отдѣлить женщинъ отъ мужчинъ и принимать на службу женщинъ при непремѣнномъ условіи окончанія средняго учебнаго заведенія.

Начальникъ службы телеграфа докладываетъ, что, согласно правилъ, на службѣ имѣется 10% женщинъ; всѣ онѣ были на поѣздныхъ аппаратахъ, что неудобно, почему теперь служба телеграфа съ этихъ аппаратовъ женщинъ снимаетъ; работаютъ удовлетворительно.

По пункту 3.

По вопросу объ учетѣ военнообязанныхъ начальникъ службы движенія докладываетъ, что учетъ этотъ ведется отдѣльно каждой службой на основаніи запасно-отпускныхъ билетовъ, отбираемыхъ у служащихъ; такимъ образомъ въ каждой службѣ долженъ быть столъ учета, что ведетъ за собой много лишней переписки; несмотря на недавній пересмотръ вопроса, дѣло не упростилось, между тѣмъ какъ это достижимо, если отказаться отъ ненужныхъ

пріемовъ; возможно даже, повидимому, переложить учетъ на самихъ служащихъ.

Начальникъ службы тяги добавляетъ, что въ настоящее время мѣстные агенты должны сноситься съ управленіемъ, а уже управленіе съ комендантомъ, что очень усложняетъ дѣло, создавая лишнюю переписку; кромѣ того, самые запасные билеты при этомъ порядкѣ идутъ отъ одной инстанціи до другой слишкомъ долго, что ведетъ за собой нѣкоторую неточность и несвоевременность учета.

Предсѣдатель подкомиссіи *фонъ-Экеспарре.*

Члены подкомиссіи { *Д. И. Герценвицъ.* / *П. П. Мигулинъ.*

Членъ-экспертъ *Н. Масловъ.*

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ.* / *Сер. Воищевъ.*

II.

Журналы засѣданій въ пораіонномъ и биржевомъ комитетахъ и совѣтѣ съѣзда горнопромышленниковъ.

ЖУРНАЛЪ
засѣданія въ Харьковскомъ пораіонномъ комитетѣ.

16 сентября 1909 года въ 2 часа дня, въ помѣщеніи Харьковскаго пораіоннаго комитета состоялось засѣданіе подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, при участіи членовъ комиссіи Д. И. Герценвицъ и П. П. Мигулина, предсѣдателя Харьковскаго пораіоннаго комитета В. А. Гаевскаго, начальника Екатерининской ж. д. В. И. Стульгинскаго, начальника постройки Сѣверо-Донецкой ж. д. В. А. Розанова, управляющаго Московско-Кіево-Воронежской ж. д. Г. Ф. Энманъ и Бѣлгородъ-Сумской С. Э. Страшинскаго, управляющаго дѣлами пораіоннаго комитета Ю. И. Успенскаго, представителей Южныхъ ж. д., нѣкоторыхъ членовъ Харьковскаго пораіоннаго комитета и лицъ приглашенныхъ, при дѣлопроизводителяхъ Комиссіи А. Д. Лаврентьевѣ и С. М. Воищевѣ.

Предсѣдатель, отмѣтивъ то значеніе, которое начинаютъ пріобрѣтать въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ пораіонные комитеты и среди послѣднихъ въ особенности Харьковскій комитетъ, обратился къ участникамъ совѣщанія съ просьбой высказать пожеланія, съ точки зрѣнія какъ сельскаго хозяйства, такъ и всей промышленности, о необходимыхъ улучшеніяхъ въ области желѣзнодорожнаго транспорта и указать тѣ наблюдающіеся въ постановкѣ желѣзнодорожнаго хозяйства дефекты, которые оказываютъ неблагопріятное вліяніе на интересы торговли и промышленности. Прежде, чѣмъ приступить къ обсужденію упомянутыхъ вопросовъ, Предсѣдатель подкомиссіи просилъ выслушать очеркъ дѣятельности Харьковскаго пораіоннаго комитета.

Предсѣдатель комитета инженеръ В. А. Гаевскій въ краткихъ чертахъ изложилъ исторію возникновенія и дѣятельности Харьковскаго горнозаводскаго комитета, начало которому положено было учрежденіемъ въ 1879 г. особой комиссіи для устраненія неурядицъ въ перевозкѣ горнозаводскихъ грузовъ; въ настоящемъ своемъ видѣ горнозаводскій комитетъ образовался уже въ 1888 году, причемъ его вѣдѣнію, постепенно, подчинены были кромѣ угля и другіе горнозаводскіе грузы (руда, флюсы, соль, чугунъ). Попутно съ исторіей дѣятельности комитета, В. А. Гаевскій ознакомилъ совѣщаніе съ тѣми принципами, которыми руководствуется комитетъ при производствѣ разверстки вагоновъ. Далѣе

В. А. Гаевскій указалъ, что горнозаводскій комитетъ послужилъ прототипомъ для организаціи пораіонныхъ комитетовъ, которые, однако, въ силу своего непродолжительнаго существованія, еще только отыскиваютъ твердую почву для своей дѣятельности. При этомъ В. А. Гаевскій ознакомилъ совѣщеніе съ тѣми вопросами, которые обсуждались какъ Харьковскимъ пораіоннымъ комитетомъ, такъ и управленіемъ его дѣлами за время ихъ существованія, а также обратилъ вниманіе на выполняемыя канцеляріей комитета статистическія работы, образцы которыхъ, въ видѣ многочисленныхъ графиковъ, были вывѣшены въ залѣ засѣданія.

Предсѣдатель отмѣтилъ, что дѣятельность пораіоннаго комитета является весьма обширной и разнообразной, и можно надѣяться, что въ будущемъ она поведетъ къ упорядоченію желѣзнодорожнаго хозяйства и послужитъ на пользу промышленности; для окончательнаго же уясненія цѣлесообразности дѣятельности комитета было бы желательно знать, какія изъ намѣченныхъ имъ мѣропріятій вошли въ жизнь.

Представитель Южныхъ ж. д. начальникъ движенія Б. Д. Воскресенскій указалъ, что главное значеніе дѣятельности комитетовъ заключается во внесеніи въ желѣзнодорожное движеніе элемента организованности; дорогѣ предъявляется опредѣленный планъ, изъ котораго она видитъ, сколько, откуда и куда будетъ провезено грузовъ за извѣстный промежутокъ времени; съ этимъ планомъ дорога и сообразуется при распредѣленіи своихъ перевозочныхъ средствъ. Изъ исторіи существованія горнозаводскаго комитета видно, что сначала перевозка горнозаводскихъ грузовъ совершалась непланомѣрно, что влекло за собою ущербъ, какъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ и для самой промышленности; попытки комитета дисциплинировать теченіе грузовъ вызвали на первыхъ порахъ недоброжелательное отношеніе со стороны горнозаводской промышленности, но вскорѣ же представители послѣдней поняли, что дисциплинированіе грузовъ ничего, кромѣ выгоды, не приноситъ, и въ настоящее время въ горнозаводскомъ комитетѣ представители промышленности работаютъ рука объ руку съ представителями желѣзныхъ дорогъ. Цѣлесообразность дѣятельности горнозаводскаго комитета сдѣлалась настолько общепризнанной, что, когда, въ 1906 году, возникли затрудненія въ перевозки хлѣба, то явилась мысль о желательности внесенія организованности въ перевозкѣ всѣхъ грузовъ; результатомъ этого стремленія и явились пораіонные комитеты. Поэтому главная задача этихъ послѣднихъ сводится къ изученію грузового движенія и къ дисциплинированію тѣхъ грузовъ, къ которымъ, по условіямъ ихъ производства и торговли, можетъ быть примѣнена эта мѣра; такъ, свекловица уже перевозится по разверсткѣ по нарядамъ управленія дѣлами комитета; возникалъ затѣмъ вопросъ

о перевозкѣ по разверсткѣ сахара-рафинада, но пока остается неразрѣшеннымъ. Что касается хлѣба, то въ силу неорганизованности хлѣбной торговли, примѣненіе къ нему разверстки является пока невозможнымъ. Въ заключеніе Б. Д. Воскресенскій указалъ, что пораіонные комитеты являются самобытной организаціей, не имѣющей образца въ Западной Европѣ.

Представитель съѣзда горнопромышленниковъ Ѳ. Р. Фертнеръ съ своей стороны отмѣтилъ еще то значеніе существованія пораіонныхъ комитетовъ, что черезъ посредство послѣднихъ общество получило возможность знакомиться съ дѣятельностью желѣзныхъ дорогъ, которая въ прежнее время оставалась для широкихъ слоевъ совершенно неизвѣстной; теперь въ комитетахъ представители промышленности могутъ выяснить, какія жалобы на желѣзныя дороги являются основательными и какія возникаютъ благодаря незнакомству съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, чего можно требовать отъ дорогъ и какія требованія дороги удовлетворять не въ состояніи. Въ этомъ отношеніи извѣстную роль сыгралъ горнозаводскій комитетъ, въ которомъ представители промышленности давно уже имѣютъ общеніе съ представителями желѣзныхъ дорогъ и знакомятся съ работою послѣднихъ. Что же касается желѣзныхъ дорогъ, то, къ сожалѣнію, онѣ недостаточно изучаютъ нужды промышленности и въ частности оказываются мало освѣдомленными въ вопросѣ объ условіяхъ добычи угля, который является для нихъ очень важнымъ продуктомъ, во-первыхъ, какъ массовый грузъ, а во-вторыхъ, какъ матеріалъ для питанія. Желѣзныя дороги совершенно не желаютъ считаться съ себѣ-стоимостью угля и въ годы его перепроизводства назначаютъ такую низкую цѣну, что убиваютъ очень многія, болѣе слабыя предпріятія, а это вызываетъ сокращеніе производства и быстрый подъемъ цѣнъ на топливо, клонящійся къ ущербу самихъ же желѣзныхъ дорогъ; такъ, напр., на протяженіи 2—3 лѣтъ покупная цѣна на уголь, пріобрѣтаемый для нуждъ желѣзныхъ дорогъ, колеблется отъ 6 до 12 коп., что, конечно, неблагопріятнымъ образомъ отражается на устойчивости какъ положенія промышленности, такъ и бюджета самихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ виду этого представляется въ высшей степени желательнымъ, чтобы, при закупкѣ угля, желѣзныя дороги принимали во вниманіе условія и состояніе въ данный моментъ горной промышленности.

Кромѣ того, Ѳ. Р. Фертнеръ, отъ имени горной промышленности, высказалъ слѣдующія пожеланія:

1) Указавъ на то, что оборудованіе нѣкоторыхъ станцій не находится въ соотвѣтствіи съ количествомъ предъявляемаго къ перевозкѣ груза, и, въ частности, что на многихъ станціяхъ ощущается недостатокъ вѣсовъ, что вызываетъ массу недоразумѣній

и претензій, Ѳ. Р. Фертнеръ находитъ, что желѣзныя дороги должны пойти на встрѣчу появившейся уже иниціативѣ въ этомъ дѣлѣ, предоставивъ право и возможность отправителямъ устраивать собственные вѣсы какъ на подъѣздныхъ путяхъ частнаго пользованія, такъ и на территоріи самихъ станцій;

2) Представляется по мнѣнію Ѳ. Р. Фертнера желательнымъ установленіе со стороны желѣзныхъ дорогъ премій за подборку на вѣтвяхъ частнаго пользованія вагоновъ съ грузомъ съ такимъ разсчетомъ, чтобы ихъ можно было присоединять группами къ готовымъ поѣздамъ; проведеніе подобной мѣры уменьшило бы работу станцій и улучшило бы оборотъ подвижного состава.

3) По мнѣнію Ѳ. Р. Фертнера, главной задачей желѣзнодорожныхъ дѣятелей должно являться удешевленіе работы желѣзныхъ дорогъ; это удешевленіе достигается главнымъ образомъ равномѣрностью и непрерывностью предъявленія груза къ перевозкѣ. Факторами, обезпечивающими эти два условія, служатъ, между прочимъ, приписные склады, откуда дороги черпаютъ грузъ при прекращеніи гужевого подвоза, а также и частные подъѣздные пути; между тѣмъ, юридическое положеніе какъ складовъ, такъ и въ особенности, подъѣздныхъ путей, представляется крайне неопредѣленнымъ; нормы, регулирующія взаимоотношенія между желѣзными дорогами и владѣльцами складовъ и вѣтвей, страдаютъ многими дефектами, въ результатѣ чего вѣтви оказываются въ положеніи не равноправной договаривающейся стороны, а подчиненной, почему эксплоатація ихъ сопряжена съ постоянными недоразумѣніями. Желательно обратить самое серьезное вниманіе на этотъ вопросъ и выработать такія нормы взаимоотношеній между владѣльцами и желѣзными дорогами, которыя вносили бы опредѣленность въ это дѣло и давали бы возможность заранѣе подсчитать размѣры эксплоатаціонныхъ расходовъ. По отношенію къ складамъ желательно, чтобы желѣзныя дороги по возможности облегчали ихъ возникновеніе и въ частности, при недостаткѣ станціонной территоріи, имѣли бы право производить для устройства складовъ отчужденіе прилегающихъ частныхъ земель.

4) Горнозаводская промышленность заинтересована въ томъ, чтобы не только ея продукты, но и прочіе грузы перевозились планомѣрно, ибо непланомѣрность движенія послѣднихъ создаетъ затрудненія для перевозки горнозаводскихъ грузовъ; дисциплинированіе горнозаводскихъ грузовъ оказалось возможнымъ только благодаря долголѣтнему существованію обширной статистики, при помощи которой вырабатываются заданія на перевозки. Желательно поэтому, чтобы была организована такая статистика, которая учитывала бы теченіе и остальныхъ грузовъ, кромѣ горнозаводскихъ, тоже съ цѣлью выработки заданій для ихъ перевозки.

5) Въ настоящее время производится механическое оборудованіе Маріупольскаго порта, которое въ значительной степени улучшитъ выгрузку угля. Весьма важнымъ представляется вопросъ о томъ, на комъ будетъ лежать завѣдываніе этимъ оборудованіемъ; вѣроятно, распорядительныя функціи возложены будутъ на существующую уже организацію—транспортную контору Екатерининской ж. д.; необходимо только позаботиться о томъ, чтобы эта организація заранѣе подготовилась къ выполненію своей новой роли.

Представитель Курскаго биржевого комитета И. А. Дынинъ, отмѣтивъ съ своей стороны, что пораіонные комитеты являются такими учрежденіями, къ которымъ промышленность и торговля можетъ обращаться съ запросами относительно удовлетворенія своихъ нуждъ и требованій и въ которыхъ послѣднія подвергаются всестороннему и безпристрастному обсужденію,—перешелъ къ вопросу о положеніи хлѣбнаго дѣла и указалъ, что эта отрасль торговли рѣзко отличается отъ положенія горнозаводскаго дѣла, почему въ настоящее время регулированіе хлѣбныхъ перевозокъ представляется невозможнымъ. Размѣры и направленіе движенія хлѣбныхъ грузовъ очень часто зависятъ отъ состоянія заграничныхъ рынковъ, отъ колебанія цѣнъ и другихъ факторовъ, учесть вліяніе которыхъ весьма затруднительно. Въ виду этого всѣ усилія должны быть въ настоящее время направляемы на организацію хлѣбной статистики, надлежащая постановка которой только и можетъ освѣтить этотъ сложный вопросъ. Харьковскій комитетъ уже предпринялъ въ этой области большія работы и промышленность надѣется извлечь изъ нихъ нужную ей пользу.

Какъ на текущую настоятельную потребность хлѣбной торговли И. А. Дынинъ указалъ на необходимость увеличенія складочныхъ помѣщеній на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя этими помѣщеніями недостаточно обезпечены, на что онъ уже неоднократно обращалъ вниманіе какъ пораіоннаго комитета, такъ и управленія его дѣлами.

Начальникъ Екатерининской ж. д. В. И. Стульгинскій замѣтилъ, что особенно тѣсно съ горнозаводскимъ комитетомъ связана Екатерининская жел. дорога, около 80% перевозокъ которой происходятъ по нарядамъ комитета. За 25-ти лѣтній періодъ своего существованія Екатерининская жел. дорога съ 400 верстъ выросла почти до 3.000 верстъ; количество выполняемыхъ ею перевозокъ выражается колоссальной цифрой,—почти полтора милліарда пудовъ; такой быстрый ростъ дороги, быть можетъ, отчасти и объясняется тѣмъ, что дорога стояла въ тѣсной связи съ горнозаводскимъ комитетомъ, что работа выполнялась ею по опредѣленнымъ заданіямъ. Въ настоящее время, черезъ посредство пораіонныхъ комитетовъ, въ общеніе съ дорогами войдутъ и

прочія отрасли промышленности, что будетъ очень полезно для обѣихъ сторонъ.

Предсѣдатель замѣтилъ, что затронутый И. А. Дынинымъ вопросъ о складочныхъ помѣщеніяхъ представляется въ достаточной степени сложнымъ. На заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ такихъ складочныхъ помѣщеній, какъ на русскихъ, не существуетъ и дороги могутъ отказывать въ пріемѣ груза, если ввозъ перевыситъ установленную норму; русскія дороги находятся въ данномъ случаѣ въ очень невыгодномъ положеніи, такъ какъ обязаны принимать все количество груза, какое имъ будетъ предъявлено къ перевозкѣ, причемъ закрытіе станцій для ввоза допускается лишь въ самыхъ исключительныхъ случаяхъ. Тѣмъ не менѣе говорить о недостаткѣ складочныхъ помѣщеній, какъ объ общемъ явленіи, нѣтъ основаній; такъ, Высшая Комиссія ознакомилась съ положеніемъ этого дѣла на бывшей Харьково-Николаевской ж. д. и пришла къ убѣжденію, что эта дорога вполнѣ обезпечена складочными помѣщеніями, а на нѣкоторыхъ станціяхъ послѣднія имѣются даже въ излишкѣ. Точно также можно считать обезпеченными складочными помѣщеніями дороги Юго-Западныя и отчасти бывшую К.-Х.-Севастопольскую. Кромѣ этого необходимо отмѣтить, что задержка хлѣба очень часто зависитъ отъ неудовлетворительнаго состоянія головныхъ станцій желѣзныхъ дорогъ—портовъ; такъ, Комиссія при непосредственномъ осмотрѣ убѣдилась въ недостаточномъ развитіи Одессы и Николаева, какъ самихъ портовъ, такъ и портовыхъ станцій. Если же порты будутъ оборудованы надлежащимъ образомъ, то количество залежей сократится, и потребность въ складочныхъ помѣщеніяхъ на станціяхъ отправленія будетъ ощущаться въ меньшихъ размѣрахъ.

Начальникъ движенія Южныхъ ж. дорогъ Б. Д. Воскресенскій указалъ, что на Южныхъ ж. д. складочныхъ помѣщеній имѣется почти на 23 тыс. вагоновъ, залежей же въ настоящее время имѣется около 4.000 ваг.; такимъ образомъ, большая часть складочныхъ помѣщеній остается неиспользованной: даже на наиболѣе загруженныхъ участкахъ помѣщенія остаются незаполненными. Недостатокъ складочныхъ помѣщеній чувствуется только на ближайшихъ къ Николаеву станціяхъ—Новомъ Бугѣ, Новополтавкѣ и Явкино, гдѣ ввозъ очень значителенъ, погрузка же происходитъ медленно вслѣдствіе ограниченія погрузки въ Николаевъ. Кромѣ того, управленіемъ Южныхъ дорогъ, въ цѣляхъ возможнаго сокращенія ввоза на станціи отправленія, нынѣ допущены нѣкоторыя льготы для частныхъ приписныхъ складовъ.

Начальникъ Екатерининской ж. дороги В. И. Стульгинскій указалъ, что на этой дорогѣ имѣется складочныхъ помѣщеній

вмѣстимостью на 10 тыс. ваг., залежей же въ данное время имѣется до 2400 ваг., слѣдовательно, и по отношенію къ Екатерининской ж. д. не могутъ быть допущены упреки въ недостаткѣ складочныхъ помѣщеній.

Представитель Харьковскаго губернскаго замства Б. И. Каразинъ напомнилъ, что въ послѣдней сессіи Харьковскаго пораіоннаго комитета, между прочимъ, разсматривался вопросъ о капитализаціи сбора въ $^1/_5$ коп., съ цѣлью сооруженія складочныхъ помѣщеній, и этотъ вопросъ былъ признанъ серьезнымъ и важнымъ, при чемъ было признано, что для разработки вопроса о постройкѣ названныхъ помѣщеній необходимо располагать очень подробными статистическими данными о грузооборотѣ станцій. Необходимо также выяснить, что̀ цѣлесообразнѣе строить на станціяхъ: складочныя ли помѣщенія обычнаго типа или же зернохранилища и склады долгосрочнаго храненія. Далѣе Б. И. Каразинъ замѣтилъ, что большое значеніе въ смыслѣ задержки хлѣба внутри страны и предупрежденія массоваго выбрасыванія его за границу имѣло бы развитіе учрежденій мелкаго кредита; между тѣмъ онъ можетъ констатировать, что мѣстныя управленія Государственнаго Банка тормозятъ развитіе этихъ учрежденій. Въ заключеніе Б. И. Каразинъ выразилъ пожеланіе, чтобы въ распоряженіе пораіоннаго комитета отпускались болѣе значительныя суммы на постановку статистики, указывая, что удовлетворительная постановка работъ, напр., по хлѣбной статистикѣ, будетъ весьма цѣнной для сельско-хозяйственной промышленности.

Представитель о-ва сахарозаводчиковъ М. И. Вишоваты, отъ лица сахарной промышленности высказалъ, слѣдующія пожеланія.

I. О тарифахъ на сахаръ. Дѣйствующіе тарифы на сахаръ, заключаясь въ 30 отдѣльныхъ схемахъ помимо своей громоздкости и сложности, вызываютъ массу вполнѣ справедливыхъ нареканій по своей тенденціозности:

а) установленъ цѣлый рядъ исключительныхъ тарифовъ въ пользу отдѣльныхъ фирмъ (Удѣльное вѣдомство, Московскіе заводы, Тульскій и Михайловскій заводы Терещенко, Мордовскій гр. Орлова и др.); тарифы эти имѣютъ не уравнивающій характеръ, но создающій преимущества однимъ за счетъ другихъ однородныхъ предпріятій;

б) тарифныя ставки на вывозной сахаръ своей преувеличенностью не отвѣчаютъ роду груза (вывозной сахаръ не оправдываетъ прибыли);

в) навигаціонные пониженные тарифы установлены лишь для отдѣльныхъ заводовъ и отдѣльныхъ станцій отправленія, создавая преимущества на рынкахъ сбыта лишь отдѣльнымъ заводамъ;

г) наблюдается явно конкурирующій характеръ нѣкоторыхъ тарифовъ съ воднымъ и гужевымъ сообщеніями;

д) отвлекаются сахарные грузы къ сѣверо-западной сухопутной границѣ и портамъ Балтійскаго моря въ ущербъ южному направленію сухопутному и морскому.

2. О подъѣздныхъ путяхъ частнаго пользованія. Сахарные заводы Харьковскаго раіона располагаютъ подъѣздными путями частнаго пользованія, но послѣдніе, въ отношеніи ихъ эксплоатаціи, находятся въ явно ненормальныхъ условіяхъ, являясь въ договорахъ на эксплоатацію неравноправной стороной, и несутъ не отвѣчающіе ихъ значенію, какъ вспомогательныхъ предпріятій, расходы по содержанію пути и подачѣ вагоновъ. Въ особенно тяжеломъ положеніи находятся подъѣздные пути, примыкающіе къ нетарифнымъ пунктамъ. Положеніе, въ которомъ находятся подъѣздные пути частнаго пользованія, на взглядъ промышленности, заключаетъ слѣдующіе дефекты:

1) примыканіе къ магистральнымъ линіямъ не составляетъ права владѣльца подъѣздныхъ путей, но поставлено въ зависимость отъ согласія администраціи дорогъ общаго пользованія;

2) всѣ параграфы, такъ называемаго, нормальнаго договора предусматриваютъ лишь подчиненность владѣльца подъѣздныхъ путей предъявляемымъ требованіямъ со стороны желѣзной дороги; юридическая равноправность договорныхъ сторонъ всецѣло отсутствуетъ въ договорахъ;

3) исчисленіе расходовъ на содержаніе пути, когда это относится къ желѣзной дорогѣ, ничѣмъ не нормировано и на каждой дорогѣ устанавливаются спеціальные измѣрители; лучше, когда назначается плата за ремонтъ и содержаніе пути съ погонной сажени (напр., на Юго-Западныхъ ж. д., Екатерининской и др.); хуже, когда плата опредѣляется особыми смѣтами со включеніемъ гонорара персоналу желѣзной дороги, какъ напр., на Южныхъ ж. дорогахъ;

4) исчисленіе платы за подачу вагоновъ производится не на основаніи опубликованнаго для общей освѣдомленности законоположенія, но на основаніи циркуляра, изданнаго для руководства отдѣльныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ, причемъ наблюдается самая рѣзкая разница въ опредѣленіи какъ нормы подачи, такъ и размѣра платежей; въ отдѣльныхъ договорахъ одной и той же дороги составъ нормальной подачи колеблется отъ 5 до 10-ти вагоновъ; одна изъ частныхъ дорогъ въ узлѣ примыканія къ казенной дорогѣ установила даже въ составѣ одной подачи разныя платы: за вагонъ, предназначенный къ слѣдованію по частной дорогѣ, 1 р. 75 коп., а за вагонъ, предназначенный къ слѣдованію по казенной, 3 руб.;

5) не установленъ принципъ взаимоотношеній магистраль-

ныхъ желѣзныхъ дорогъ съ подъѣздными путями частнаго пользованія; желѣзныя дороги общаго пользованія, перенося грузовыя операціи на подъѣздные пути, достигаютъ полученія на своихъ станціяхъ законченныхъ отправокъ, получая такимъ образомъ сбереженія на расходахъ по развитію станцій и по коммерческому обслуживанію, а потому казалось бы правильнымъ и справедливымъ не ставить эксплоатацію подъѣздныхъ путей въ особыя условія съ повышенными нормами исчисленія расходовъ, а распространить на нихъ примѣненіе общихъ расходныхъ нормъ данной дороги, приближаясь къ принципу возмѣщенія себѣстоимости.

3. Объ ускореніи выкупа Бѣлгородъ-Сумской жел. дороги. Строющаяся теперь Сѣверо-Донецкая ж. д., какъ это было признано междувѣдомственной комиссіей, отвлечетъ грузы отъ Бѣлгородъ-Сумской ж. д., а потому въ уставъ общества Сѣверо-Донецкой ж. д. и было включено обязательство выкупить Бѣлгородъ-Сумскую ж. д. Обязательство это, невзирая на то, что общество Сѣверо-Донецкой ж. д., приступивъ къ постройкѣ, осуществляетъ уже свои права,—по настоящее время не выполнено. Бѣлгородъ-Сумская ж. д., представляя изъ себя малодоходное предпріятіе и перейдя теперь на дефицитное хозяйство, не располагаетъ необходимой провозоспособностью и успѣшностью перевозокъ и къ тому же, находясь въ періодѣ выжиданія выкупа, не можетъ прогрессировать. Поэтому необходимо ускорить ея выкупъ какъ въ интересахъ желѣзныхъ дорогъ, такъ равно и промышленности.

4. О перевозкѣ сахара по предварительной разверсткѣ вагоновъ. Неосвѣдомленность о порядкѣ перевозки грузовъ по предварительной разверсткѣ вагоновъ вызываетъ даже въ нѣкоторыхъ пораіонныхъ комитетахъ ни на чемъ не основанныя возраженія; возраженія желѣзнодорожныхъ сферъ сводятся къ утвержденію, что разверстываемый грузъ получаетъ преимущества передъ другими; возраженія представителей промышленности сводятся къ тому же, но часто высказывается и совершенно противоположный взглядъ, а именно, что разверстка является стѣснительной для даннаго рода груза. По отношенію къ Харьковскому раіону, самому загруженному наряду съ другими, можно утверждать, что лишь предварительная разверстка обезпечитъ планомѣрный и равномѣрный подвозъ сахара къ рафинаднымъ заводамъ и срочное поступленіе значительныхъ партій сахара на рынки сбыта, почему является желательнымъ, чтобы выработанный Харьковскимъ пораіоннымъ комитетомъ проектъ перевозки сахара по разверсткѣ получилъ утвержденіе.

5. Объ ускореніи разбора претензій. Затяжное до года и свыше разрѣшеніе претензій составляетъ обычную практику многихъ

дорогъ, что крайне невыгодно для промышленности; необходимо точное соблюденіе пар. 150 соглашенія о прямомъ сообщеніи.

6. Объ отчисленіи части вѣса грузовъ на нормальную убыль. Установленные ст. 106 Общ. Уст. %% на естественную убыль не соотвѣтствуютъ нормальнымъ условіямъ перевозки и лишь вызываютъ съ одной стороны небрежное отношеніе желѣзнодорожныхъ агентовъ къ охранѣ грузовъ, а съ другой стороны, клонятся къ ущербу интересовъ промышленности. По отношеніи къ сахару, напр., вполнѣ понятно, что скидка 0,5% на нормальную убыль при храненіи и перевозкѣ въ закрытыхъ помѣщеніяхъ (либо въ вагонѣ, либо въ пакгаузѣ) не имѣетъ никакого основанія.

7. О взѣшиваніи въ пути грузовъ, отправляемыхъ со станцій, не оборудованныхъ вагонными вѣсами. Необходимо прекратить практику желѣзныхъ дорогъ производить взвѣшиваніе грузовъ на станціи назначенія вмѣсто станціи отправленія или же первой попутной станціи на пути слѣдованія груза. Очевидно, что взвѣшиваніе на станціи назначенія относится уже къ выполненной перевозкѣ и отнюдь не опредѣляетъ вѣса, принятаго къ отправленію груза.

8. О штрафахъ за невыгруженные вагоны, подаваемые по разверсткѣ подъ свекловицу. Отправители свекловицы такіе штрафы уплачиваютъ, желѣзная же дорога, въ случаѣ неподачи вагоновъ, штрафовъ не платитъ; между тѣмъ неподачею въ срокъ вагоновъ она причиняетъ значительный ущербъ отправителямъ, вызывая порчу скоропортящагося груза и прогулъ рабочей силы. Элементарная справедливость требуетъ одинаковыхъ условій для обѣихъ вступившихъ въ договорныя отношенія сторонъ.

Представитель Курскаго губернскаго земства Н. Е. Мухановъ, указавъ на то, что благотворное вліяніе пораіонныхъ комитетовъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ является общепризнаннымъ, замѣтилъ, что въ этой области есть еще много такихъ сторонъ, которыя не входятъ въ вѣдѣніе комитетовъ, таковы, напр., вопросы, касающіеся пассажирскаго движенія, почтовыхъ сообщеній и т. д.; въ указанныхъ имъ сторонахъ желѣзнодорожнаго дѣла тоже имѣются нѣкоторые дефекты; для примѣра можно указать на задержку почты на мелкихъ станціяхъ: живущіе вблизи послѣднихъ адресаты получаютъ почту на сутки позднѣе, чѣмъ она получается на станціяхъ крупныхъ. Если всѣ дефекты могли бы обсуждаться въ комитетахъ, то, навѣрное, и желѣзныя дороги, и представители промышленности нашли бы такія рѣшенія, которыя бы удовлетворили ту и другую сторону.

Представитель съѣзда мукомоловъ М. М. Дубинскій коснулся вопроса о возможности примѣненія разверстки къ хлѣбнымъ грузамъ и высказался въ отрицательномъ смыслѣ, указавъ, что

горнозаводскіе сахарные грузы являются предметами крупныхъ отраслей промышленности, хлѣбное же дѣло является отраслью торговли, которая не можетъ въ такой степени поддаваться дисциплинированію. Движеніе хлѣбныхъ грузовъ, его направленіе, размѣры и характеръ зависятъ отъ такихъ факторовъ, которые трудно учесть: урожайность, цѣны на хлѣбъ, состояніе подъѣздныхъ путей и т. д.—все это можетъ вліять въ ту или иную сторону на хлѣбныя перевозки. Обращаясь затѣмъ къ вопросу о складочныхъ помѣщеніяхъ, М. М. Дубинскій находитъ невыясненнымъ вопросъ о томъ, что выгоднѣе для народнаго хозяйства—развивать ли порты и тѣмъ способствовать болѣе быстрому экспорту хлѣба за границу, или же устраивать складочныя помѣщенія по станціямъ отправленія съ цѣлью содѣйствія задержанію хлѣба внутри страны. По его личному мнѣнію, послѣднее рѣшеніе вопроса является болѣе цѣлесообразнымъ, причемъ въ этомъ отношеніи наиболѣе отвѣчающимъ потребности типомъ—является типъ складовъ долгосрочнаго храненія.

Управляющій Бѣлгородъ-Сумской ж. д. С. Э. Страшинскій, по поводу указанія М. И. Вишоваты на неудовлетворительность работы этой дороги, заявилъ, что за все время своего существованія дорога справлялась съ работой вполнѣ успѣшно, и если бывали какія либо затрудненія въ перевозкахъ, то не бо̀льшія, чѣмъ на другихъ дорогахъ.

Предсѣдатель пораіоннаго комитета В. А. Гаевскій, съ своей стороны далъ слѣдующія поясненія относительно высказанныхъ представителями промышленности замѣчаній и пожеланій. Прежде всего онъ отмѣтилъ, что нынѣшній годъ по условіямъ хлѣбныхъ перевозокъ является исключительнымъ какъ по размѣрамъ урожая, такъ и по преимущественному тяготѣнію хлѣбныхъ грузовъ къ южнымъ портамъ; особенно въ этомъ отношеніи выдѣляется Николаевъ, въ раіонъ тяготѣнія къ которому нынѣ вошли участки Юго-Восточныхъ и Рязанско-Уральской ж. дорогъ. Благодаря всему этому перевозка хлѣба на Николаевъ въ текущемъ году поднимется процентовъ на 70 противъ размѣра перевозки прошлаго 1908 года. Такъ какъ пріемная способность ст. Николаевъ ограничена, то образованіе залежей по назначенію на эту станцію представляется вполнѣ понятнымъ, и складочныя помѣщенія на тѣхъ станціяхъ, которыя отправляютъ хлѣбъ преимущественно на Николаевъ, оказываются заполненными. Заполненіе складочныхъ помѣщеній хлѣбомъ, предназначеннымъ къ перевозкѣ въ другія направленія, можно констатировать только въ нѣкоторыхъ случаяхъ, но уже въ меньшихъ размѣрахъ, почему говорить о недостаткѣ складочныхъ помѣщеній, какъ объ общемъ явленіи, совершенно нѣтъ основаній. Въ цѣляхъ предупрежденія заполненія складочныхъ помѣщеній необходимо измѣнить

законъ въ томъ смыслѣ, чтобы на станціяхъ въ извѣстныя направленія могло быть принимаемо только опредѣленное количество хлѣба.

Далѣе В. А. Гаевскій высказалъ, что вопросъ о сооруженіи сѣти элеваторовъ съ цѣлью задержки реализаціи урожая уже обсуждался въ Харьковскомъ пораіонномъ комитетѣ, причемъ послѣдній высказался за постройку внутри страны сѣти зернохранилищъ, а не элеваторовъ, съ предоставленіемъ льготъ частной иниціативѣ. По вопросу объ организаціи хлѣбной статистики В. А. Гаевскій сообщилъ, что пожеланія въ этомъ направленіи высказывались съ первыхъ же дней существованія комитета; въ настоящее время на организацію этого дѣла въ распоряженіе Харьковскаго пораіоннаго комитета, отпущенъ особый кредитъ въ размѣрѣ 4200 руб.; ассигнованіе этого кредита дало возможность приступить къ подсчету хлѣбныхъ перевозокъ раіона за прошлые г. г., причемъ будетъ выясняться степень зависимости ихъ отъ коэффиціентовъ урожайности за данный годъ. По вопросу о перевозкѣ сахара по разверсткѣ В. А. Гаевскій указалъ, что этотъ вопросъ уже былъ разсмотрѣнъ послѣдней сессіей Харьковскаго комитета, который вновь рѣшилъ возбудить ходатайство объ утвержденіи выработаннаго имъ проекта, причемъ было констатировано, что введеніе разверстки устранитъ не только тѣ затрудненія, которыя испытываются при перевозкѣ самаго сахара, но и тѣ, которыя онъ вызываетъ для грузовъ низшихъ категорій. Отрицательное отношеніе къ этому вопросу вызвано недостаточнымъ знакомствомъ другихъ комитетовъ, главнымъ образомъ Московскаго, съ практикой примѣненія разверсточной системы.

По вопросу о подъѣзныхъ путяхъ частнаго пользованія В. А. Гаевскій отмѣтилъ неопредѣленность этого вопроса; условія эксплоатаціи частныхъ вѣтвей крайне разнообразны и могутъ радикальнымъ образомъ измѣняться по окончаніи срока договора; такое положеніе дѣла представляется крайне невыгоднымъ и неудобнымъ для промышленности. Вопросъ назрѣлъ и, такъ или иначе, требуетъ разрѣшенія. Главная задача должна заключаться въ такой постановкѣ дѣла, при которой каждый предприниматель могъ бы заранѣе опредѣлить размѣръ своихъ расходовъ на эксплоатацію вѣтви. Необходимо поэтому, чтобы условія эксплоатаціи опредѣлялись не договорнымъ порядкомъ, а такимъ путемъ, какимъ устанавливаются тарифы, и не должны быть опубликованы въ „Сборникѣ тарифовъ“, какъ общеобязательныя. Договорный же порядокъ долженъ быть оставленъ только для установленія условій примыканія вѣтвей къ магистрали жел. дорогъ. Въ настоящее время этимъ вопросомъ занятъ пораіонный комитетъ, образовавшій для его разработки особую комис-

сію. Вопросъ пріобрѣтаетъ особенно серьезное значеніе въ виду той важности, которую имѣютъ подъѣздные пути для работы желѣзныхъ дорогъ, обезпечивая имъ равномѣрность и непрерывность предъявленія груза къ перевозкѣ.

Членъ Комиссіи Д. И. Герценвицъ высказался по затронутому вопросу о тарифахъ; онъ указалъ, что тарифная система является предметомъ серьезныхъ заботъ Государственной Думы, въ бюджетной комиссіи которой уже обсуждалось положеніе тарифнаго дѣла, причемъ было констатировано, что оно находится въ большомъ безпорядкѣ и безъ контроля. Для законодательныхъ учрежденій взять это дѣло въ свои руки невозможно, такъ какъ тарифные вопросы отнимали бы у обѣихъ палатъ массу времени. Въ то же время было бы очень желательнымъ привлеченіе къ рѣшенію этихъ вопросовъ какихъ-нибудь общественныхъ организацій. По его мнѣнію, самой подходящей для этой цѣли организаціей являются пораіонные комитеты. Въ виду этого онъ желалъ бы выслушать отъ собранія, возможно ли привлеченіе къ участію въ тарифномъ дѣлѣ пораіонныхъ комитетовъ, въ какой формѣ можетъ выразиться это участіе и не явится ли разсмотрѣніе въ пораіонныхъ комитетахъ тарифныхъ вопросовъ причиною задержки ихъ окончательнаго разрѣшенія. Кромѣ того, слѣдуетъ ли поддержать ходатайство Кіевскаго комитета объ обслѣдованіи желѣзныхъ дорогъ черезъ посредство членовъ пораіонныхъ комитетовъ.

Предсѣдатель Харьковскаго пораіоннаго комитета В. А. Гаевскій сообщилъ, что пожеланія объ участіи пораіонныхъ комитетовъ въ тарифномъ дѣлѣ высказывались уже неоднократно. Между прочимъ вопросъ этотъ разсматривался въ одной изъ послѣднихъ сессій Харьковскаго пораіоннаго комитета, который, однако, призналъ, что разсмотрѣніе всѣхъ тарифныхъ вопросовъ будетъ для него непосильно; въ виду этого онъ ходатайствовалъ только о предоставленіи комитетамъ права входить въ обсужденіе тѣхъ тарифныхъ вопросовъ, которые затрагиваютъ интересы даннаго раіона. Тѣмъ не менѣе и это ходатайство не получило удовлетворенія. Что касается обслѣдованія работы желѣзныхъ дорогъ, то положеніемъ о пораіонныхъ комитетахъ членамъ послѣднихъ предоставляется лишь право контролировать на станціяхъ соблюденіе правилъ очередности; но при этомъ Харьковскій комитетъ призналъ необходимымъ, чтобы члены комитета производили обозрѣніе очередныхъ книгъ не иначе, какъ предупредивъ о томъ предварительно предсѣдателя комитета, во избѣжаніе недоразумѣній. Что же касается осмотра линій или станцій желѣзныхъ дор. членами комитета совмѣстно съ предсѣдателемъ, то въ Харьковскомъ раіонѣ этому были примѣры: напр., въ минувшемъ году особая комиссія, во главѣ съ предсѣдателемъ, знакомилась съ условіями работы ст. Николаевъ.

Представитель Воронежскаго губернскаго земства В. В. Шидловскій, въ дополненіе къ сообщенію В. А. Гаевскаго, замѣтилъ, что Харьковскимъ пораіоннымъ комитетомъ было возбуждено еще ходатайство объ участіи представителей пораіонныхъ комитетовъ въ тарифномъ комитетѣ и въ совѣтѣ по тарифнымъ дѣламъ.

Членъ Комиссіи П. П. Мигулинъ, указавъ на наблюдающійся въ настоящее время недостатокъ мѣшковъ и на неприспособленность вагоннаго парка для ссыпной перевозки, проситъ высказаться по вопросу о томъ, какія мѣры могутъ быть приняты для того, чтобы сдѣлать подвижной составъ болѣе удобнымъ для перевозки хлѣба насыпью.

Предсѣдатель Харьковскаго пораіоннаго комитета В. А. Гаевскій замѣчаетъ по этому поводу, что утечка зерна при ссыпной перевозкѣ является неизбѣжной, такъ какъ даже при самомъ тщательномъ осмотрѣ кузова вагона останутся незамѣченными щели, которыя при передвиженіи вагона будутъ расширяться; стоящая теперь сухая погода особенно благопріятствуетъ разсыханію деревянныхъ вагоновъ. Далѣе В. А. Гаевскій указываетъ, что съ точки зрѣнія интересовъ желѣзныхъ дорогъ, какъ это уже доказано многими обслѣдованіями, ссыпная перевозка является крайне невыгодной, въ виду чего пораіонный комитетъ употребляетъ всѣ старанія къ тому, чтобы ссыпная перевозка хлѣба замѣнялась перевозкою въ мѣшкахъ.

Представитель Харьковскаго общества сельскаго хозяйства С. М. Кузнецовъ, не отрицая неудобства ссыпной перевозки хлѣба, въ то же время указалъ, что при настоящихъ условіяхъ она является для хлѣбной торговли болѣе выгодной, такъ какъ мѣшковая перевозка значительно увеличиваетъ накладные расходы.

Управляющій Бѣлгор.-Сумской жел. дор. С. Э. Страшинскій, въ цѣляхъ предупрежденія утечки зерна при перевозкѣ его насыпью, предлагаетъ обивать желѣзомъ кузовъ вагона извнутри на высоту $1^1/_2$ аршина, что по его подсчетамъ, будетъ стоить до 20 руб. на вагонъ.

П. П. Мигулинъ возбудилъ вопросъ о перевозкѣ свекловицы по разверсткѣ. Будучи владѣльцемъ плантацій, онъ можетъ констатировать, что нареканія на новыя правила перевозки свекловицы слышны отовсюду. При настоящихъ правилахъ владѣлецъ плантацій долженъ за 2 недѣли указать, сколько вагоновъ ему потребуется на цѣлый періодъ по днямъ, для чего онъ долженъ предвидѣть состояніе погоды и другіе факторы, которые вліяютъ на размѣръ перевозокъ; при этомъ владѣлецъ плантаціи въ случаѣ недогрузки уплачиваетъ штрафъ, между тѣмъ, какъ желѣзная дорога, при неподачѣ назначеннаго по

наряду количества вагоновъ, никакихъ штрафовъ не уплачиваетъ, что является явно несправедливымъ. Въ виду этого П. П. Мигулинъ просилъ высказаться, можно ли въ правила на перевозку свекловицы внести коррективы, которые обезпечивали бы владѣльцамъ плантаціи подачу такого количества вагоновъ, которое имъ на данный день необходимо.

Представитель О-ва сахарозаводчиковъ М. И. Вишоваты высказалъ, что со стороны сахарныхъ заводовъ никакого недовольства новыми правилами не наблюдается, наоборотъ, этотъ порядокъ предоставляетъ имъ всѣ удобства; со времени примѣненія новыхъ правилъ не было случая, чтобы вагоны пришли съ порченымъ грузомъ; ранѣе перевозка свекловицы заканчивалась въ декабрѣ и даже январѣ мѣсяцахъ, теперь она оканчивается къ концу октября. Что касается заблаговременнаго опредѣленія необходимаго количества вагоновъ, то заявки слѣдуетъ дѣлать въ связи съ потребностями того завода, на который идетъ свекловица. Кромѣ того управленіе дѣлами комитета принимаетъ всѣ мѣры къ тому, чтобы удовлетворить всѣ желанія владѣльцевъ плантацій, назначая въ случаѣ необходимости дополнительные вагоны и т. д.

Представитель Курскаго биржевого комитета И. А. Дынинъ заявилъ, что онъ съ своей стороны тоже долженъ засвидѣтельствовать, что практика примѣненія правилъ перевозки свекловицы, установившаяся въ управленіи дѣлами Харьковскаго пораіоннаго комитета, всѣми признается вполнѣ удовлетворительной и не вызываетъ нареканій.

Предсѣдатель Харьковскаго пораіоннаго комитета В. А. Гаевскій напомнилъ, что до введенія въ дѣйствіе настоящихъ правилъ, свекловица чуть ли не по цѣлымъ недѣлямъ лежала на станціяхъ, подвергаясь порчѣ; заводы очень часто оказывались забитыми; однимъ словомъ, перевозка совершалась въ такомъ безпорядкѣ, который приносилъ серьезный ущербъ какъ самой промышленности, такъ и желѣзнымъ дорогамъ. Въ настоящее время этотъ безпорядокъ устраненъ; срокъ свекловичной кампаніи значительно сократился. Разверсточная система основана на предварительныхъ заявкахъ, съ отмѣной которыхъ потеряютъ смыслъ и самыя правила; нарядъ, устанавливаемый управленіемъ дѣлами, дѣлается обязательнымъ для обѣихъ сторонъ—и для владѣльца плантаціи и для желѣзной дороги. Подобныя обязательства являются безусловно необходимыми, и если за нарушеніе ихъ штрафуется только одна сторона—отправители, желѣзныя же дороги штрафу не подвергаются, то такой порядокъ безусловно является несправедливымъ; въ виду этого пораіоннымъ комитетомъ уже возбуждено ходатайство о томъ, чтобы желѣзныя до-

роги за неподачу назначенныхъ по наряду подъ свекловицу вагоновъ уплачивали штрафъ въ пользу отправителя.

Управляющій дѣлами пораіоннаго комитета Ю. И. Успенскій замѣтилъ, что производство всякой разверстки должно быть основано на статистикѣ перевозки даннаго груза; двухлѣтній опытъ разверстки свекловицы уже позволилъ управленію дѣлами подробно изучить ходъ ея перевозокъ, почему въ дальнѣйшемъ, основываясь на статистическихъ данныхъ за прежнее время, управленіе дѣлами въ своихъ назначеніяхъ будетъ ближе подходить къ дѣйствительной потребности.

Далѣе доложены были телеграммы, полученныя отъ предсѣдателей Николаевскаго и Херсонскаго биржевыхъ комитетовъ слѣдующаго содержанія:

1. Предсѣдателя Николаевскаго комитета:

„Къ крайнему сожалѣнію, вслѣдствіе усиленной грузки ни я, ни члены комитета прибыть на совѣщаніе 16-го сентября не имѣемъ возможности. Комитетъ подтверждаетъ взгляды и ходатайства, изложенные въ совѣщаніи Анкетной Комиссіи 10 сентября въ Николаевѣ, а именно: 1) общее расширеніе ст. Николаевъ, съ перенесеніемъ ранжировочнаго пункта къ 12-му разѣзду; 2) сооруженіе вѣтокъ отъ этого разъѣзда въ портъ и къ шлагбауму и вѣтви шлагбаумъ-портъ; 3) соединеніе Николо-Козельска съ Николаевомъ или по крайней мѣрѣ съ Новобугомъ; 4) устройство вѣтви въ Вознесенскѣ до пристани рѣки и 5) устраненіе всѣхъ неурядицъ ст. Николаевъ, наносящихъ ущербъ товаропокупателямъ. Затѣмъ комитетъ высказывается за отмѣну всякаго рода льготныхъ, навигаціонныхъ, сезонныхъ и тому подобныхъ тарифовъ, считая необходимымъ поставить всѣ порты въ одинаковое положеніе относительно тарифовъ“.

2. Предсѣдателя Херсонскаго комитета:

„Херсонскій биржевой комитетъ, лишенный возможности лично принять участіе въ засѣданіи Анкетной Комиссіи для выясненія нуждъ Херсонскаго порта, почтительнѣйше проситъ засвидѣтельствовать слѣдующее: 1) необходимость устройства вѣтви отъ станціи Херсонъ до порта (матеріалы и данныя по этому вопросу своевременно представлены пораіонному комитету), 2) безотлагательную необходимость очистки нижней части Днѣпра; на послѣднее имѣется 4-хъ милліонное ассигнованіе. Указанныя мѣропріятія однако требуютъ осуществленія до общихъ работъ особенно очистки перекатовъ между Лепетихой и Каховкой и на Блажковой и Шведской косахъ въ виду того, что судовладѣльцы, хлѣботорговцы и связанное съ нимъ земледѣльческое населеніе несутъ громадные убытки“.

Въ заключеніе Предсѣдатель подкомиссіи замѣтилъ, что хотя предсѣдатель Харьковскаго комитета и считаетъ это учрежденіе

еще молодымъ и не вполнѣ подготовленнымъ, тѣмъ не менѣе всѣ происходившія въ собраніи пренія и тѣ статистическія работы, которыя выполнены комитетомъ и образцы которыхъ имѣются въ залѣ засѣданій,—показываютъ, что дѣятельность комитета поставлена на правильныхъ началахъ и ведется вполнѣ цѣлесообразно. Поблагодаривъ затѣмъ участниковъ совѣщанія за сдѣланныя ими указанія и пожелавъ комитету полнаго успѣха въ его дальнѣйшей работѣ, Предсѣдатель объявилъ настоящее засѣданіе закрытымъ.

Предсѣдатель подкомиссіи *фонъ-Экеспарре.*

Члены подкомиссіи { *Д. И. Герценвицъ.*
П. П. Мигулинъ.

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ.*
С. Воищевъ.

ЖУРНАЛЪ

засѣданія въ совѣтѣ съѣзда горнопромышленниковъ Юга Россіи.

16-го сентября 1909 г. въ 8½ час. вечера въ помѣщеніи совѣта съѣзда горнопромышленниковъ Юга-Россіи состоялось засѣданіе подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, при участіи членовъ Комиссіи Д. И. Герценвица и П. П. Мигулина, предсѣдателя Харьковскаго пораіоннаго комитета В. А. Гаевскаго, замѣстителя предсѣдателя совѣта съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи А. И. Фенина, членовъ совѣта съѣзда и представителя горной промышленности, при дѣлопроизводителѣ Комиссіи А. Д. Лаврентьевѣ.

Открывая засѣданіе, О. Р. фонъ-Экеспарре указалъ на задачу, поставленную Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссіей, и просилъ присутствующихъ изложить пожеланія, направленныя къ улучшенію тѣхъ сторонъ желѣзнодорожнаго дѣла, которыя касаются взаимоотношенія горной промышленности и желѣзныхъ дорогъ, являющихся съ одной стороны перевозчикомъ большей части добываемаго продукта, а съ другой стороны, ея главнѣйшимъ потребителемъ.

Замѣститель предсѣдателя совѣта А. И. Фенинъ заявляетъ, что благодаря дѣятельности Харьковскаго угольнаго комитета, регулирующаго перевозку угля и руды, никакихъ недоразумѣній въ отношеніи перевозокъ не замѣчается. Что же касается дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, какъ потребителя громаднаго количества угля, то въ этомъ отношеніи возникаетъ много вопросовъ, которые совѣту съѣзда желательно освѣтить предъ Особой Высшей Комиссіей, познакомивъ предварительно Комиссію и членовъ законодательныхъ учрежденій съ положеніемъ углепромышленности, что предполагали сдѣлать представители угольной промышленности К. Л. Мсциховскій и Ѳ. Г. Фертнеръ.

К. Л. Мсциховскій находитъ, что для возможности выяснить отношеніе углепромышленности къ желѣзнымъ дорогамъ, необходимо познакомиться хотя бы въ общихъ чертахъ съ угольнымъ дѣломъ. Желѣзныя дороги и Министерство Путей Сообщенія не достаточно знакомы съ условіями и способами добычи угля, нисколько этимъ не интересуются, а между тѣмъ, являясь потребителями значительнаго количества его и не будучи освѣдомленными даже въ себѣстоимости угля, они зачастую дѣлаютъ по-

ставщиковъ страдающимъ элементомъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ сами не извлекаютъ изъ этого никакой выгоды.

Угольный южный раіонъ Россіи добываетъ до милліарда пуд. угля, изъ которыхъ до 600 милл. пуд. перемѣщается изъ мѣстъ добычи при помощи желѣзныхъ дорогъ; кромѣ того изъ этого раіона желѣзныя дороги перевозятъ до двухсотъ милліоновъ пудовъ антрацита.

Желѣзныя дороги пріобрѣтаютъ ежегодно до 250 милл. пуд. угля и углепромышленники, поставляя такое количество въ однѣ вѣрныя руки, считаютъ желѣзныя дороги весьма цѣннымъ покупателемъ.

Отношеніе продавцовъ и покупателей основано на трехъ важнѣйшихъ пунктахъ: цѣнѣ, договорныхъ условіяхъ и требованіяхъ, предъявляемыхъ къ качеству угля, т. е. техническихъ условіяхъ.

Цѣна угля колеблется отъ 6 до 12 коп. Измѣненіе въ цѣнѣ отъ низшаго предѣла къ высшему и обратно, замѣчавшееся уже 5—6 разъ, сопровождается или угольнымъ голодомъ или избыткомъ угля, а между тѣмъ та или другая цѣна отнюдь не является слѣдствіемъ отношенія спроса къ предложенію. Казалось бы, что самую существенную роль при опредѣленіи цѣны угля должна играть стоимость производства, но къ сожалѣнію покупатель не знаетъ этой стоимости и не интересуется ею. Такъ, раньше каждая желѣзная дорога пріобрѣтала уголь отдѣльно; но по иниціативѣ инженера Шухтана 11 лѣтъ тому назадъ дороги соединились и стали покупать уголь сообща; годовая потребность угля была объявлена въ 100 милл, пудовъ; углепромышленники сдѣлали предложеніе 500 милл. и имъ назначили среднюю цѣну 5,75 коп. Прошло нѣсколько лѣтъ, и несмотря на то, что стоимость производства въ сущности не измѣнилась, цѣна поднялась до 6,5 коп., затѣмъ до 7,5 коп., 8,5 и наконецъ 9 коп. Образовался синдикатъ „Продуголь", у котораго въ прошломъ году Министерство пріобрѣло уголь въ ущербъ не вошедшимъ въ „Продуголь" углепромышленникамъ; въ настоящемъ году „Продуголь" предложилъ цѣны $7^1/_4$ и $8^1/_4$ коп., но Министерство пріобрѣло по той же цѣнѣ уголь у какого-то другого общества, отвергнувъ предложеніе „Продуголя", а также 2-хъ частныхъ лицъ, предлагавшихъ цѣну 7 коп.

Если обратиться къ себѣстоимости добычи угля, то она можетъ быть опредѣлена весьма точно.

Изъ всего количества добываемаго угля, только 20% добывается кустарнымъ способомъ. 80% производится акціонерными обществами, ведущими строгую отчетность, публикующими ее, несомнѣнно готовыми въ каждый моментъ представить всѣ документальныя данныя для возможности опредѣлить себѣстоимость, почти не претерпѣвающую какихъ-либо измѣненій. До-

статочно точный подсчетъ указываетъ, что акціонернымъ обществамъ уголь стоитъ отъ 7 до 8 коп. съ погашеніемъ имущества.

Если бы цѣна была урегулирована согласно съ себѣстоимостью производства, то прежде всего дорогамъ не приходилось бы, какъ это иногда бывало и можетъ повториться, платить по 12 коп. за уголь, стоющій гораздо меньше, а въ то же время и углепромышленникамъ не приходилось бы продавать уголь ниже себѣстоимости, что разоряетъ промышленниковъ и ставитъ общества въ такое положеніе, что изъ всѣхъ существующихъ на югѣ Россіи акціонерныхъ обществъ—даже въ настоящее время—23 не даютъ дивиденда и не оплачиваютъ процентовъ по облигаціямъ, и только 3—Брянское, Екатериновское и Селезневское—даютъ дивидендъ.

Второе важнѣйшее условіе для упорядоченія дѣла — это измѣненіе такъ называемаго нормальнаго договора, главные недостатки котораго заключаются въ слишкомъ большихъ преимуществахъ покупателя: для поставщика указаны сроки поставки и не указано точно количество поставки, такъ какъ Министерство оставляетъ за собой право въ случаѣ надобности увеличить заказъ на 25% безъ измѣненія срока; срокъ же уплаты не опредѣленъ, такъ какъ 25% стоимости уплачивается только по пріемкѣ, моментъ же пріемки не указанъ.

Наконецъ третье важнѣйшее условіе — измѣненіе техническихъ условій. Согласно существующимъ техническимъ условіямъ качество угля опредѣляется главнымъ образомъ по химическому анализу въ зависимости отъ содержанія золы и сѣры, важнѣйшая же сторона—количество даваемаго углемъ тепла—совершенно не принимается во вниманіе.

Такимъ образомъ, урегулированіе цѣнъ и измѣненіе нормальнаго договора и техническихъ условій — это три важнѣйшихъ пожеланія углепромышленности въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ.

Далѣе К. Л. Мсциховскій, находя, что еще полезнымъ, быть можетъ, явится освѣщеніе вопроса о злоупотребленіяхъ, о которыхъ много говорится и въ печати, и въ обществѣ, заявляетъ, что эти разговоры не болѣе, чѣмъ легенда и что, если дѣйствительно при пріемкахъ угля сдатчики уплачиваютъ нѣкоторыя суммы, то здѣсь вопросъ идетъ лишь о мелкихъ служащихъ, вознаграждаемыхъ за мелкія услуги, что совершенно не должно считаться злоупотребленіемъ, да и не подразумѣвается въ вышеуказанныхъ разговорахъ.

На замѣчаніе Предсѣдателя подкомиссіи, что кромѣ химическаго анализа, при пріемкѣ угля обыкновенно производится пробная поѣздка, К. Л. Мсциховскій объясняетъ, что такого рода поѣздка, обставляемая съ формальной стороны весьма тщательно, не можетъ, вслѣдствіе цѣлаго ряда привходящихъ обстоя-

тельствъ, дать результатъ, вполнѣ характеризующій качество угля; кромѣ того разсчеты съ продавцами производятся согласно съ результатами химическаго анализа и поэтому самымъ важнымъ является химическій анализъ, слѣдить за производствомъ котораго и по возможности выяснять происходящія недоразумѣнія при производствѣ этого испытанія поручается особымъ сдатчикамъ.

На вопросъ О. Р. фонъ-Экеспарре, что же собственно лежитъ на обязанности сдатчиковъ, кто принимается на эти должности, каково вознагражденіе сдатчиковъ и каково отношеніе къ нимъ углепромышленниковъ, К. Л. Мсциховскій и другія лица, участвовавшія въ засѣданіи, пояснили, что для углепромышленниковъ сдатчики по существу дѣла совершенно не нужны и институтъ сдатчиковъ явился исключительно въ силу создавшихся условій пріемки и сдачи угля, послѣднія же условія явились результатомъ техническихъ и договорныхъ условій поставки; сдатчики комплектуются зачастую изъ бывшихъ машинистовъ, получаютъ очень большое вознагражденіе, по своимъ же нравственнымъ качествамъ въ большинствѣ случаевъ являются людьми мало надежными, такъ что сдающія уголь фирмы охотно уничтожили бы эту лишнюю инстанцію, если бы противъ этого не высказывались пріемщики угля.

Членъ совѣта съѣзда горнопромышленниковъ Ѳ. Р. Фертнеръ подтверждаетъ, что средняя себѣстоимость добычи угля при нормальныхъ условіяхъ—6,9 коп.; это можно вывести изъ отчетовъ 33 акціонерныхъ обществъ, обязанныхъ отчетностью. Высокая себѣстоимость объясняется цѣлымъ рядомъ исключительныхъ обстоятельствъ. Такъ, въ Россіи приходится начинать работы въ совершенно пустынной мѣстности и прежде начала ихъ за счетъ углепромышленности создаются жилыя колоніи со школами, церквами, больницами и т. д. Если принять во вниманіе, что въ Россіи всего 260 рабочихъ дней въ году противъ 305 за границей, что рабочихъ, въ полномъ смыслѣ этого слова, совершенно почти нѣтъ, ибо русскій рабочій вырабатываетъ въ годъ 8.900 пудовъ, противъ 15—18 тысячъ, приходящихся на одного рабочаго за границей, что въ Россіи вырабатываются шахты съ сравнительно небольшой выдачей и что, наконецъ, наши мѣсторожденія угля сравнительно бѣдны, то вполнѣ понятно, что цѣна угля у насъ должна быть выше, чѣмъ за границей. При себѣстоимости угля въ 6,9 коп. для возможности амортизаціи затраченнаго капитала и полученія самаго ограниченнаго % прибыли, необходимо продавать уголь не менѣе, чѣмъ по 9 коп.

Послѣ нанесшаго страшный ударъ угольной промышленности образованія въ 1897 году общей покупки угля желѣзными дорогами создались условія, которыя привели къ тому, что въ 1906 году

угольная промышленность понесла убытокъ въ 7 мил. рублей за счетъ, конечно, основного капитала. Изъ 160 человѣкъ шахтовладѣльцевъ почти половина разорилась, а въ то же время заключались договоры на 10, 12, 13 и даже 14 коп. за пудъ угля. Такое положеніе, очевидно, ненормально, и если дороги могутъ платить иногда слишкомъ высокую цѣну за уголь, то, принимая во вниманіе, что себѣстоимость добычи мало измѣняется въ зависимости даже отъ качества угля, кажется достаточно яснымъ, что цѣны возможно унормировать. Пожеланіе углепромышленниковъ и сводится къ тому, чтобы главный потребитель—Министерство Путей Сообщенія, ознакомившись съ себѣстоимостью добычи угля, назначило бы цѣну и унормировало бы предложеніе, а не создавало конкурренцію, заставляющую выбрасывать массу продукта безъ всякой кому бы то ни было пользы.

П. П. Мигулинъ проситъ выяснить, кто по мнѣнію представителей углепромышленности долженъ установить цѣны.

О. Р. фонъ-Экеспарре добавляетъ, что установленіе правительствомъ цѣнъ, дающихъ извѣстную прибыль, вызоветъ несомнѣнно перепроизводство угля; послѣднее поведетъ за собой то, что необходимое для желѣзныхъ дорогъ количество угля будетъ пріобрѣтаться по высокой установленной цѣнѣ, а весь избытокъ, вызванный перепроизводствомъ, будетъ предлагаться по цѣнамъ значительно меньшимъ и, слѣдовательно, нормировка будетъ происходить всетаки главнымъ образомъ по соотвѣтствію спроса и предложенія только съ той разницей, что казна, не улучшивъ общаго положенія углепромышленности, переплатитъ много денегъ.

А. И. Фенинъ находитъ, что регулировка дѣла должна быть предоставлена самой промышленности; но въ такомъ случаѣ необходима извѣстная организованность послѣдней; между тѣмъ всѣ попытки достигнуть извѣстной организованности встрѣчаютъ всегда отрицательное отношеніе.

Ѳ. Р. Фертнеръ указываетъ, что настоящее положеніе дѣла можетъ заставить углепромышленниковъ заняться исключительно разработкой вширь, что разумѣется дешевле, чѣмъ разработка вглубь, но впослѣдствіи потребителю придется много переплачивать, ибо всѣ предпріятія, ушедшія съ разработкой вглубь, будутъ теперь загублены, а впослѣдствіи получится недостатокъ угля. Во всякомъ случаѣ для углепромышленниковъ важно знать, должны ли они предпочесть такой, въ сущности хищническій, способъ добычи.

П. П. Мигулинъ находитъ, что установленіе Правительствомъ цѣнъ на уголь все же не гарантируетъ, что не будутъ разрабатываться исключительно верхніе пласты. Что же касается синдиката, то съ образованіемъ послѣдняго не входящія въ него фирмы, не будучи въ состояніи съ нимъ конкуррировать, потер-

пять крахи и исчезнутъ; тогда синдикатъ будетъ диктовать свои цѣны, на которыя Правительству придется соглашаться.

Д. И. Герценвицъ указываетъ, что вполнѣ понятно желаніе Министерства Путей Сообщенія имѣть уголь по низкой цѣнѣ. Угольный синдикатъ преслѣдуетъ противоположныя цѣли, почему Государственная Дума и высказывалась противъ синдиката. Что же касается нормировки цѣны угля, то вопросъ этотъ слишкомъ сложенъ, такъ какъ даже при знакомствѣ съ самымъ производствомъ трудно рѣшить, на какой цѣнѣ остановиться и какъ практически подойти къ ея опредѣленію.

К. С. Мсциховскій отвѣчаетъ, что если синдикаты не могутъ быть допущены, то все же нельзя требовать, чтобы углепромышленники работали безъ общаго плана.

На замѣчаніе О. Р. фонъ-Экеспарре, что общеніе между промышленниками, конечно, желательно, но оно не есть синдикатъ, Ѳ. Р. Фертнеръ и А. И. Фенинъ возражаютъ, что углепромышленники стремятся образовать промышленный синдикатъ, а отнюдь не спекулятивный; промышленные синдикаты существуютъ вездѣ, имѣютъ громадное значеніе въ промышленности и кромѣ общей пользы ничего не приносятъ.

М. П. Минаевъ сообщаетъ, что, состоявъ поставщикомъ Юго-Западныхъ жел. дор., онъ на нѣкоторое время переставалъ поставлять уголь и только въ послѣднее время поставляетъ желѣзнымъ дорогамъ вновь, преимущественно на станцію Бѣлостокъ и для Юго-Западныхъ дор. Замѣтивъ, что Министерство Путей Сообщенія вообще покупаетъ исключительные сорта угля, имѣющагося въ западномъ и лишь отчасти въ восточномъ раіонѣ, М. П. Минаевъ заявляетъ, что дороги, принимающія отъ него уголь, массу угля бракуютъ и Юго-Западныя дороги, напр., стремятся возможно большее количество угля принять со скидкой, такъ что, напр., по поставкамъ его на ст. Жмеринка при малѣйшемъ избыткѣ сѣры или золы сбрасывается по $2^1/_2$ коп. на пудъ.

О. Р. фонъ-Экеспарре замѣчаетъ, что Юго-Западныя ж. д. потребовали по смѣтѣ расходовъ на 1909 годъ увеличенія нормы на паровозоверсту, такъ какъ существовавшія на Юго-Западныхъ ж. д. повышенныя техническія условія на поставку угля были приравнены къ примѣняемымъ на остальныхъ дорогахъ. Заявленіе же М. П. Минаева объ исключительной строгости пріемки заставляетъ выяснить вопросъ, не было ли при пріемкѣ какихъ либо побочныхъ обстоятельствъ, вліявшихъ на характеръ пріемки.

На это М. П. Минаевъ заявилъ, что сдача угля производится, какъ уже было сказано, чрезъ сдатчиковъ, роль которыхъ сводится къ устраненію всякихъ недоразумѣній при пріемкѣ. Состоя давно поставщикомъ Юго-Западныхъ ж. д. и получивъ вновь

подрядъ ставить уголь туда же, М. П. Минаевъ обратился къ начальнику матеріальной службы съ вопросомъ, представляется ли необходимымъ завести сдатчиковъ или же можно обойтись безъ нихъ; начальникъ службы отвѣтилъ, что вообще можно, конечно, обойтись и безъ сдатчиковъ, но, имѣя въ виду представляющуюся часто потребность производства второй пробы, лучше, чтобы не ѣздить издалека самому, имѣть постояннаго сдатчика. М. П. Минаевъ считаетъ необходимымъ пояснить, что въ виду частыхъ нареканій на лабораторію матеріальной службы, гдѣ обыкновенно производятся анализы пробъ угля, сдатчикамъ предоставлено право присутствовать при всѣхъ важнѣйшихъ моментахъ изслѣдованія, какъ, напр., распечатываніи пробъ, толченіи ихъ въ особыхъ ступахъ и т. п., причемъ одно время этими операціями завѣдывалъ сторожъ лабораторіи, нынѣ находящійся подъ судомъ за обнаруженныя при испытаніяхъ злоупотребленія съ его стороны.

На вопросъ О. Р. фонъ-Экеспарре, гдѣ же собственно находятся причины, порождающія необходимость такого характера сдачи чрезъ особыхъ сдатчиковъ, въ лабораторіи или въ управленіи Юго-Западныхъ дорогъ, М. П. Минаевъ заявляетъ, что такой характеръ сдача и пріемка пріобрѣтаютъ исключительно отъ управленія матеріальной службы, отъ начальника которой зависитъ, принять или не принять забракованный уголь и какую сдѣлать скидку.

А. В. Рутченко останавливается на самомъ способѣ пріобрѣтенія угля. Въ теченіе продолжительнаго времени примѣнялся вполнѣ справедливый принципъ свободной конкурренціи: существовала комиссія для пріобрѣтенія угля для дорогъ; комиссія публиковала въ газетахъ о предполагаемыхъ поставкахъ угля, всѣ объ этомъ знали, принимали участіе въ конкурренціи,—и такой порядокъ считали нормальнымъ. Въ мартѣ 1908 года было куплено у „Продуголя“ 160 милл. пудовъ съ ущербомъ для всѣхъ другихъ фирмъ и безъ всякихъ публикацій; этотъ способъ пріобрѣтенія угля взволновалъ всѣхъ углепромышленниковъ, представители которыхъ обратились къ министрамъ и Государственному Контролеру съ указаніемъ на фактъ, по ихъ мнѣнію, вопіющій. Министръ Путей Сообщенія Н. К. Шауфусъ призналъ, что такой способъ пріобрѣтенія угля дѣйствительно неудобенъ, и обѣщалъ, что у фирмъ, не входящихъ въ „Продуголь“, будетъ пріобрѣтенъ уголь по цѣнамъ „Продуголя“. Согласно этому обѣщанію были поданы въ Министерство соотвѣтствующія заявленія, но подавшіе его до сихъ поръ не получили ни поставки, ни даже отвѣта.

Недавно углепромышленники опять получили черезъ начальника Южныхъ дорогъ письменное приглашеніе принять участіе

въ торгахъ на прежнихъ основаніяхъ, но Министерство Путей Сообщенія не дожидаясь торговъ пріобрѣло 138 мил. пудовъ у какой-то вновь образовавшейся компаніи, не входящей въ „Продуголь“ („дикихъ“), но и не заключающей въ себѣ всѣхъ остальныхъ фирмъ. Поставка угля такимъ образомъ оказалась въ рукахъ людей, почти не причастныхъ къ углепромышленности, и хотя нѣкіе господа, Овчаровъ и Ляндау, предлагали и солиднымъ фирмамъ за извѣстное комиссіонное вознагражденіе ($^1/_4$ коп. съ пуда) „устроить“ ихъ уголь, но такія фирмы (Юзовская, Днѣпровская, Новороссійская, Селезневская) не захотѣли итти съ задняго хода и остались безъ поставки тѣмъ болѣе, что торги, о коихъ упоминалось выше, были по распоряженію Управленія жел. дор. отмѣнены, о чемъ приглашенные на торги углепромышленники были увѣдомлены за два дня до торговъ и уже послѣ пріобрѣтенія 136 мил. пудовъ въ Петербургѣ.

Въ крайне ненормальномъ положеніи находится и вопросъ о браковкѣ угля, который, оказавшись неудовлетворительнымъ при первой пробѣ, можетъ быть, если того потребуетъ поставщикъ, подвергнутъ второй пробѣ. Въ качествѣ иллюстраціи такого положенія А. В. Рутченко приводитъ слѣдующій случай: представляемая имъ фирма поставила для Риго-Орловской ж. д. 22.000 пудовъ угля по цѣнѣ $9^1/_2$ коп. за пудъ. Въ первой пробѣ угля оказалось 10% золы и 1,33% сѣры; объ этомъ фирма поставляется въ извѣстность управленіемъ дороги, которое предлагаетъ за этотъ уголь получить $6^1/_2$ коп. и одновременно объявляетъ, что уголь уже сожженъ. Такъ какъ второй пробы сдѣлано не было, то очевидно, что фирма получитъ всѣ $9^1/_2$ коп., хотя, быть можетъ, только судомъ.

Резюмируя все вышеизложенное, А. Г. Рабиновичъ указываетъ, что вопросы, касающіеся поставки угля желѣзнымъ дорогамъ, обсуждались много разъ безъ существеннаго результата. Пожеланіе углепромышленности заключается прежде всего въ томъ, чтобы желѣзныя дороги изучали и знали способъ и цѣну производства угля и чтобы соотвѣтственно этой цѣнѣ правительство унормировало цѣну на уголь не въ смыслѣ точной цѣны, а хотя бы въ извѣстныхъ предѣлахъ; для того же, чтобы цѣны не могли быть выше извѣстнаго предѣла, необходимо допустить свободную конкурренцію, т. е. пріобрѣтеніе угля вести исключительно посредствомъ торговъ. Въ послѣднемъ пожеланіи есть только пожеланіе, чтобы правительство поступало согласно закону тѣмъ болѣе, что практикующійся сейчасъ способъ не обезпечиваетъ дороги, такъ какъ рѣшительно для всѣхъ углепромышленниковъ ясно, что лица, взявшіяся при послѣднемъ пріобрѣтеніи Министерствомъ угля поставлять по 46 мил. пудовъ въ годъ, не могутъ дать и половины этого количества; наконецъ,

если этотъ способъ является мѣрой борьбы съ синдикатомъ, то вѣдь синдикатъ не далъ повода принимать такія противъ него мѣры.

Далѣе, пожеланіе обращается къ нормальному договору на поставку угля, предоставляющему всѣ права покупателю. Дороги, подчасъ отдѣльныя, какъ, напр., Юго-Западныя, устанавливаютъ слишкомъ строгія условія поставки, а въ дальнѣйшемъ уже контроль требуетъ, чтобы установленныя условія строго соблюдались. Уголь въ большинствѣ бракуется и тогда все зависитъ отъ произвола начальника матеріальной службы, который дѣлаетъ докладъ о томъ, принимать ли забракованный уголь и съ какой скидкой. Такимъ образомъ пожеланія представителей угольной промышленности сводятся къ тому, чтобы

1) уголь пріобрѣтался на торгахъ и

2) былъ выработанъ нормальный договоръ и установлены учрежденія, судящія о правильности его примѣненія.

Предсѣдатель подкомиссіи, выяснивъ, что представители углепромышленности пожеланій болѣе не имѣютъ, въ $11^1/_2$ час. ночи объявилъ засѣданіе закрытымъ.

Предсѣдатель подкомиссіи *Фонъ-Экеспарре.*

Члены подкомиссіи: *Д. И. Герценвицъ.*
П. П. Мигулинъ.

Дѣлопроизводитель подкомиссіи *Ар. Лаврентьевъ.*

ЖУРНАЛЪ

засѣданія въ Николаевскомъ биржевомъ комитетѣ.

10-го сентября 1909 года въ 2 ч. дня въ пассажирскомъ помѣщеніи ст. Николаевъ состоялось совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, при участіи члена комиссіи Д. И. Герценвицъ, начальника Южныхъ дорогъ И. К. Ивановскаго, начальника службы движенія Южныхъ дорогъ Б. Д. Воскресенскаго, городского головы города Николаева, членовъ Николаевскаго биржевого комитета и представителей грузохозяевъ ст. Николаевъ.

Открывая засѣданіе, Предсѣдатель подкомиссіи, освѣтивъ членамъ совѣщанія цѣль учрежденія Высшей Комиссіи, проситъ представителей общественныхъ организацій и грузохозяевъ ознакомить Высшую Комиссію съ положеніемъ взаимоотношеній между грузохозяевами, съ одной стороны, и оказывающей имъ услуги желѣзной дорогой—съ другой. При этомъ Предсѣдатель высказываетъ, что если бы и имѣли мѣсто какія-либо тренія или недоразумѣнія въ этихъ отношеніяхъ, то настоящій моментъ является наиболѣе удобнымъ для того, чтобы всѣ недоразумѣнія были сейчасъ же выяснены. Кромѣ того, Предсѣдатель подкомиссіи проситъ присутствующихъ представителей промышленности, торговли и вообще промышленныхъ организацій высказать и другія, быть можетъ, имѣющіяся нужды и пожеланія, дабы Высшая Комиссія могла всесторонне выяснить насущнѣйшія нужды края.

С. Б. Соминскій, представитель грузохозяевъ ст. Николаевъ, заявляетъ, что станція Николаевъ въ настоящее время совершенно не подготовлена къ переработкѣ того количества поступающаго груза, которое сюда предназначается. Слѣдствіемъ этой неприспособленности являются залежи и связаные съ ними убытки для грузохозяевъ. Уже въ настоящее время, въ началѣ хлѣбной кампаніи, залежи эти на желѣзнодорожной линіи, ведущей къ Николаеву, достигаютъ 5.000 вагоновъ. Явленіе это не случайное, а хроническое и должно быть объяснено недостаточ-

ной пропускной способностью участка Долинская-Николаевъ, гдѣ въ настоящее время имѣется одна колея, а необходимо имѣть двѣ, такъ какъ погрузка хлѣба на Николаевъ, быстро возрастая, достигла уже въ настоящее время 6.000.000 четвертей и есть основаніе ожидать, что она дойдетъ до 9 милл. четвертей. Однимъ изъ средствъ разгрузки участка Долинская-Николаевъ слѣдуетъ считать проведеніе желѣзнодорожной вѣтки, соединяющей Николаевъ съ Николо-Козельскомъ (Екатеринин. дор.) или, по крайней мѣрѣ, Николо-Козельскъ со ст. Новобугомъ уч. Долинская-Николаевъ.

Затѣмъ необходимо общее расширеніе ст. Николаевъ съ перенесеніемъ сортировочнаго парка къ двѣнадцатому разъѣзду, сооруженіе вѣтки отъ этого разъѣзда въ портъ и къ Шлагбауму и отъ Шлагбаума въ портъ; при осуществленіи этихъ устройствъ весь грузъ направится прямо въ портъ.

Кромѣ того, не менѣе важнымъ для Николаева является вопросъ объ устройствѣ желѣзнодорожной вѣтки въ Вознесенскѣ отъ города Вознесенска до пристани. Вопросъ этотъ поднятъ въ силу того обстоятельства, что Вознесенскъ давалъ по Бугу въ Николаевъ до 4.000.000 пуд. груза; съ открытіемъ же предполагаемой линіи Одесса-Бахмачъ Кіево-Воронежской желѣзной дороги, грузъ этотъ отходитъ къ Одессѣ, ибо общество Кіево-Воронежской желѣзной дороги не желаетъ строить вышеупомянутую вѣтвь. Вѣтвь же эта, кромѣ того необходима для поддержанія и развитія каботажа, который можетъ совершенно исчезнуть при неосуществленіи постройки соединительной вѣтви города съ пристанью въ разстояніи $1^1/_2$ вер. Насколько необходимо устройство этой вѣтки, показываетъ то обстоятельство, что въ случаѣ, если бы Кіево-Воронежская дорога не устроила бы за свои средства эту вѣтку, расходы на постройку ея согласенъ принять на себя городъ Николаевъ, при условіи, чтобы пристань Вознесенскъ была признана тарифнымъ пунктомъ.

Далѣе докладчикъ указываетъ на необходимость отмѣны всякаго рода льготныхъ, навигаціонныхъ, сезонныхъ и другихъ, имъ подобныхъ, тарифовъ, считая необходимымъ этой мѣрой поставить всѣ порты въ одинаковое положеніе относительно тарифовъ. Какъ иллюстрація вреднаго вліянія для Николаева льготнаго тарифа, можетъ служить тарифъ № 14 на сахаръ, вслѣдствіе чего сахаръ, который долженъ идти въ ближайшій Николаевскій портъ, идетъ въ Балтійскіе порта, отстоящіе несравненно дальше Николаева.

Г. Френкель добавляетъ, что однимъ изъ недостатковъ ст. Николаевъ является отсутствіе вѣсовъ въ двухъ концахъ мельничныхъ путей, почему въ настоящее время перевѣска происходитъ на ст. Гороховка. Насущной нуждой порта является недо-

статочная вмѣстимость элеватора, почему необходимо либо расширить существующее зданіе элеватора, либо построить новое.

На вопросъ Д. И. Герценвица, давно ли было заявлено грузохозяевами пожеланіе о сортировкѣ вагоновъ, не заходя въ Николаевъ, С. Б. Соминскій сообщаетъ, что заявленіе было сдѣлано годъ тому назадъ.

Предсѣдатель подкомиссіи, указывая на заявленіе представителей грузохозяевъ относительно недостаточной пропускной способности участка Долинская-Николаевъ, замѣчаетъ, что судя по имѣющимся даннымъ о работѣ этого участка, нельзя сказать, чтобы пропускная способность его была недостаточна. Вмѣстѣ съ тѣмъ Предсѣдатель проситъ начальника дорогъ и начальника службы движенія высказать свои соображенія по этому вопросу.

И. К. Ивановскій считаетъ заявленіе о недостаточной пропускной способности участка Долинская-Николаевъ простымъ недоразумѣніемъ. Пропускная способность этого участка полностью не использована въ виду того, что Николаевъ не можетъ принять то количество вагоновъ, которое можно было бы пропустить въ Николаевъ по этому участку. Пропускная способность участка—17 паръ поѣздовъ, работаетъ же всего 12 паръ и иногда 13, причемъ составы доходятъ до 65 вагоновъ. Затрудненіе, происходящее въ Николаевѣ, зависитъ отъ недостатка путей, вѣсовыхъ помостовъ и пр., что не только сознается дорогой, но ею принимаются мѣры къ устраненію подобныхъ затрудненій; такъ, между прочимъ, черезъ нѣсколько дней будутъ открыты вѣсы, одни на ст. Николаевъ, другіе на ст. Гороховка; что касается расширенія станціи, то, какъ извѣстно, оно производится, на него ассигновано свыше милліона рублей и къ концу строительнаго періода, 1910 г., работы будутъ закончены.

По поводу сообщенныхъ въ настоящемъ засѣданіи свѣдѣній о залежахъ, начальникъ дорогъ считаетъ, что цифра эта грѣшитъ неточностью. Залежи въ настоящее время достигаютъ не 5.000, а 3.200 вагоновъ и объясняются исключительно превышеніемъ погрузки надъ пріемной способностью порта. Выгрузка Николаева достигаетъ до 720 вагоновъ въ сутки, а было три дня, когда выгружали по 804 вагона.

Б. Д. Воскресенскій подтверждаетъ, что никакой необходимости въ укладкѣ второго пути на участкѣ Долинская-Николаевъ не имѣется, такъ какъ $^2/_3$ года на этомъ участкѣ пропускается не болѣе 5—6, а часто и 2 паръ поѣздовъ и только въ періодъ хлѣбной кампаніи движеніе достигаетъ 12 паръ; максимальное же количество, могущее быть пропущено по участку—17 паръ. Въ подтвержденіе вышеизложеннаго начальникъ службы движенія приводитъ рядъ цифръ, характеризующихъ работу участка Долинская-Николаевъ за весь годъ. И если бы былъ устроенъ

второй путь на этомъ участкѣ, то, кромѣ расходовъ по устройству пути, пришлось бы несоотвѣтственно работѣ увеличить штаты.

Кромѣ того, если бы портъ Николаевъ позволялъ, то къ разрѣшенію вопроса о томъ, чтобы пропустить въ Николаевъ большое количество вагоновъ можно подойти инымъ путемъ, а именно: при помощи сильныхъ паровозовъ довести составъ поѣздовъ до 75 вагоновъ; для этого необходимо будетъ сдѣлать лишь нѣкоторыя развитія путей на разъѣздахъ. Переходя къ вопросу о залежахъ въ настоящее время въ количествѣ 3.200 вагоновъ, Б. Д. Воскресенскій указываетъ, что залежи 3—4 т. вагоновъ не являются столь опаснымъ явленіемъ и въ теченіе нѣсколькихъ дней могутъ быть ликвидированы.

На вопросъ Предсѣдателя, не предвидится ли въ этомъ году наиболѣе интенсивное движеніе въ сентябрѣ и октябрѣ, начальникъ службы движенія даетъ утвердительный отвѣтъ, мотивируя это запозданіемъ урожая.

Городской голова гор. Николаева указываетъ, что съ приведенными соображеніями о томъ, что максимальное движеніе участка Долинская-Николаевъ замѣчается только въ теченіе 3-хъ мѣсяцевъ, для обычнаго же движенія ничего не требуется, согласиться нельзя, такъ какъ необходимо учесть именно тѣ убытки и неустройства, которые происходятъ для Николаева въ эти 3 мѣсяца, когда въ сущности жизнь торговая должна замирать изъ-за невозможности своевременно получить все необходимое. Вслѣдствіе этого обстоятельства городъ Николаевъ ходатайствуетъ о томъ, чтобы хотя какъ-нибудь облегчить въ это время работу ст. Николаевъ, напримѣръ, пропуская горные грузы прямо безъ захода въ Николаевъ.

Предсѣдатель подкомиссіи разъясняетъ, что всѣ затрудненія въ перевозкахъ, а также вопросы о пріемной способности станціи Николаевъ должны сами собой отпасть съ окончаніемъ работъ по развитію станціи, которыя производятся въ такомъ большомъ масштабѣ, что пріемная способность станціи Николаевъ врядъ ли будетъ использована.

При посѣщеніи работъ по развитію станціи Николаевъ подкомиссіей, пришлось убѣдиться, что работы эти близятся къ концу и только сооруженія по службѣ тяги не начинались, что въ сущности для грузохозяевъ значенія не имѣетъ.

Г. Кантеръ замѣчаетъ, что грузохозяевамъ и дорогѣ приходится терять большое количество груза, тяготѣющаго къ Николаеву, но отправляемаго въ другіе порты, въ виду невозможности во время доставить его въ Николаевъ; такъ, хлѣбъ изъ Роменъ идетъ въ Либавскій портъ. Вообще слѣдуетъ замѣтить, что въ

своихъ расчетахъ торговля не можетъ исходить изъ расчета средняго сбыта, такъ какъ ей важенъ сбытъ во времени.

Б. И. Маіорскій проситъ отмѣтить необходимость устройства вѣтки на Заставу (Шлагбаумъ).

Начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что пожеланіе объ устройствѣ этой вѣтки для него является неожиданностью, такъ какъ никогда такого заявленія не дѣлалось; объ устройствѣ мельничныхъ вѣтвей было ходатайство, но исполненіе этого рода ходатайства сопряжено съ слишкомъ тяжелыми техническими условіями этого устройства.

Начальникъ службы движенія докладываетъ, что на Шлагбаумѣ перерабатывается 10—12 милл. пудовъ хлѣба гужевой перевозки; вопросъ этотъ вообще болѣе частнаго характера.

Б. И. Маіорскій возражаетъ, что важно, чтобы вагоны подавались къ Шлагбауму, потому что тамъ имѣется до 40 магазиновъ (на $^1/_2$ миллл. четвертей), такъ что тамъ много хлѣба можно было бы хранить.

На вопросъ Предсѣдателя, дѣйствительно ли магазины и элеваторъ Николаева не удовлетворяютъ потребностямъ, г. Маіорскій даетъ утвердительный отвѣтъ.

Начальникъ службы движенія находитъ, что въ такомъ случаѣ слѣдовало бы построить вѣтку частнаго пользованія, о чемъ было уже заявлено въ Харьковскомъ пораіонномъ комитетѣ.

Д. И. Герценвицъ, по вопросу объ устройствѣ Вознесенской вѣтки замѣчаетъ, что, по его мнѣнію, общество Кіево-Воронежской желѣзной дороги вѣтку эту строить не будетъ, такъ какъ сооруженіе ея вовсе не входитъ въ его задачи и принудить общество къ постройкѣ нельзя; поэтому является вопросъ, кто же будетъ устраивать вѣтку и за чей счетъ.

Представитель грузохозяевъ С. Б. Соминскій указываетъ на заявленіе городского головы города Вознесенска о готовности города построить вѣтку, при этомъ г. Кантеръ замѣчаетъ, что на Вознесенскій портъ ассигновываются средства, онъ углубляется, кромѣ того, дѣлаются другія улучшенія порта, и въ случаѣ неосуществленія постройки вѣтки всѣ эти работы окажутся излишними, ибо каботажъ совершенно исчезнетъ.

Начальникъ дорогъ указываетъ, что врядъ ли общество Московско-Кіево-Воронежской ж. д. согласится строить вѣтку, которая отвлечетъ отъ участка Вознесенскъ-Одесса около 6 мил. пудовъ; эта вѣтка принесла бы выгоды Николаевскому порту, но вмѣстѣ съ тѣмъ пострадало бы общество Московско-Кіево-Воронежской дороги, а, слѣдовательно, и казна, гарантирующая доходы общества. На это г. Френкель возражаетъ, что вообще до-

рога должна разсчитывать лишь на тяготѣющіе къ ней грузы, а не захватывать все.

Представитель города Николаева считаетъ желательнымъ, чтобы Южныя дороги работали въ обѣ стороны на и отъ Николаева; между тѣмъ при экспортѣ Николаева въ 100 милл. пуд., импортъ его не превышаетъ $3^1/_2$ милл. пудовъ; это можно объяснить скорѣе всего тѣмъ, что для перевозокъ черезъ другіе порты имѣются льготные тарифы, на существованіе которыхъ желательно обратить вниманіе Высшей Комиссіи, какъ на явленіе крайне ненормальное и мѣшающее портамъ использовать условія, данныя имъ природой.

Предсѣдатель подкомиссіи замѣчаетъ, что по поднятому въ настоящемъ засѣданіи вопросу о льготныхъ тарифахъ Высшая Комиссія уже сдѣлала нѣкоторые запросы дорогамъ и, между прочимъ, Южнымъ и вопросъ этотъ, въ виду его важности, будетъ разработанъ въ Комиссіи однимъ изъ первыхъ.

По вопросу о вѣсахъ начальникъ службы движенія докладываетъ, что до устройства вѣсового парка съ 3-мя вѣсами приходится пользоваться механической перевѣской.

На это заявленіе С. Б. Соминскій замѣчаетъ, что для грузохозяевъ важно лишь, чтобы способъ перевѣски былъ правиленъ, а между тѣмъ механическій способъ даетъ значительную разницу въ вѣсѣ, что очень существенно, такъ какъ каждый пудъ хлѣба стоитъ 1 руб. 20 к.

Начальникъ службы движенія указываетъ, что вообще всякій вѣсовой помостъ для вагоновъ имѣетъ точность лишь въ $^1/_{500}$, т. е. около 3 пуд, на вагонъ. Механическій же способъ перевѣски, какъ показалъ опытъ съ перевѣской 10.000 вагоновъ, оказался сравнительно очень точнымъ.

Представитель грузохозяевъ г. Кантеръ замѣчаетъ, что для грузохозяевъ разница эта важна, тѣмъ болѣе что въ настоящее время пріемка и сдача въ элеваторъ производятся на разныхъ вѣсахъ и тоже всегда теряется нѣсколько пудовъ.

Что касается сравнительно хорошихъ результатовъ механической перевѣски, то С. Б. Соминскій указываетъ, что для дорогихъ грузовъ ощутительна всякая неточность.

Предсѣдатель подкомиссіи проситъ начальника дорогъ высказаться по вопросу о расширеніи элеватора, на что начальникъ дорогъ сообщаетъ, что вмѣстимость элеватора достигаетъ 1.760.000 пуд., требуется же вмѣстить 8.000.000 пудовъ. Для расширенія элеватора имѣются средства въ суммѣ 320.000 руб. но, во-первыхъ, средствъ этихъ недостаточно, и, во-вторыхъ, возникаетъ вопросъ, кому надо строить элеваторъ—желѣзной дорогѣ или предоставить это частной иниціативѣ.

Далѣе С. Б. Соминскій заявляетъ, что грузохозяевамъ Николаева приходится платить при пріемкѣ товара по 5 руб. 75 коп., якобы, за несвоевременный выкупъ товара, а, слѣдовательно, и простой вагона, тогда какъ фактически такой вагонъ не подается своевременно дорогой въ виду неприспособленности станціи.

Начальникъ дорогъ объяснилъ по этому поводу, что задержка въ подачѣ вагоновъ дѣйствительно происходитъ и суммы эти взыскиваются, но происходитъ это въ силу требованія со стороны грузохозяевъ перевѣски вагоновъ; слѣдствіемъ такого требованія явилось то обстоятельство, что дорогѣ пришлось нарушить порядокъ 2-хъ подачъ въ день и подавать вагоны, какъ придется, по мѣрѣ возможности. Что касается вопроса о взиманіи 5 руб. 75 коп. то дорога, основываясь на общемъ уставѣ, не взимать этихъ денегъ въ Николаевѣ не можетъ, грузохозяева же имѣютъ основаніе въ порядкѣ переборовъ требовать возврата этихъ суммъ, и онѣ будутъ возвращены.

На указаніе одного изъ грузохозяевъ, что вагонъ иногда не подается 5 дней, Предсѣдатель проситъ представителя дороги сообщить, дѣйствительно ли такіе случаи бываютъ и чѣмъ они объясняются.

На это начальникъ службы движенія доложилъ, что, какъ единичные и исключительные случаи, это, конечно, возможно.

С. Б. Соминскій указываетъ, что бываютъ часто случаи, когда переадресованные вагоны подаются не въ переадресованныя мѣста.

На это замѣчаніе начальникъ службы докладываетъ, что всѣ заявленія о переадресовкѣ, сдѣланныя своевременно, всегда принимались во вниманіе, а если и были случаи ихъ неисполненія, то только вслѣдствіе запозданія извѣщенія.

Предсѣдатель подкомиссіи проситъ остановиться на пожеланіяхъ, относящихся къ гавани.

Городской голова, указавъ, что развитіе самой гавани городъ предполагаетъ сдѣлать на облигаціонный капиталъ, не гагарантированный казной, заявляетъ единственное пожеланіе, чтобы дорога соединила разъѣздъ 12 версты съ портомъ непосредственно, что имѣетъ большое значеніе въ смыслѣ облегченія ст. Николаевъ.

Начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что удобнѣе итти къ порту отъ ст. Водопой, а не отъ 12 вер.; но такъ какъ станція Водопой не является станціей сортировочной, то прямо въ портъ окажется возможнымъ отправлять лишь то, что не требуетъ тонкой сортировки.

На замѣчаніе С. Б. Соминскаго, что желательно еще удлиненіе существующей причальной линій, городской голова указы-

ваетъ, что причальная линія при общихъ работахъ по развитію будетъ увеличена съ 550 до 800 саж.

Выяснивъ, что болѣе вопросовъ, которые мѣстнымъ представителямъ желательно было бы обсудить, не имѣется, Предсѣдатель въ 5 час. 30 мин. закрываетъ засѣданіе.

Предсѣдатель подкомиссіи *фонъ-Экеспарре.*

Членъ подкомиссіи *Д. И. Герценвицъ.*

Дѣлопроизводители *Ар. Лаврентьевъ.*
С. Воищевъ.

III.

Описаніе объѣзда дорогъ.

9 сентября 1909 года подкомиссія, обслѣдовавшая дороги южнаго раіона, съ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ прибыла на станцію Знаменка Южныхъ дорогъ.

Станція Знаменка. Въ 10 час. пополуночи подкомиссія была встрѣчена на станціи Знаменка начальникомъ Южныхъ дорогъ И. К. Ивановскимъ, начальниками службъ и нѣкоторыми другими агентами Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, послѣ чего было приступлено къ подробному осмотру станціи Знаменка.

Станція Знаменка является внутреннимъ узломъ Южныхъ дорогъ и представляетъ собой передаточную станцію по обмѣну съ Юго-Западными желѣзными дорогами. Пассажирское движеніе черезъ станцію Знаменку очень сложно, такъ какъ здѣсь скопляется большое количество поѣздовъ и происходятъ сложные маневры по отцѣпкѣ и прицѣпкѣ вагоновъ прямого сообщенія. Товарное движеніе 1907 года выразилось, по даннымъ Харьковскаго пораіоннаго комитета, прибытіемъ и отправленіемъ до 49 товарныхъ поѣздовъ (2.168 вагоновъ) при 19 передаточныхъ поѣздахъ по обмѣну съ Юго-Западными желѣзными дорогами, примыкающими къ ст. Знаменка двумя направленіями: изъ Бирзулы и Фастова.

На 1912 годъ Харьковскимъ пораіоннымъ комитетомъ обмѣнъ съ Юго-Западными дорогами исчисленъ въ 960 вагоновъ, количество прибывающихъ и отправляющихся пассажирскихъ поѣздовъ 48, а товарныхъ 57 при общемъ количествѣ прибывающихъ на станцію вагоновъ въ 2.600.

Всѣ товарные поѣзда на ст. Знаменка пересортировываются. Для такого значительнаго движенія ст. Знаменка должна имѣть по разсчету того же комитета къ концу 1912 года:

1) Для вагонооборота въ $5.200 - 5200 \times 7 = 36.400$ п. с.,

2) для резерва на случай замѣшательства при обмѣнѣ: $\frac{960}{2} \times \times 2 \times 5 = 4.800$ п. с.

Итого . . . . . $36.400 + 4.800 = 41.200$ п. с.

Имѣется . . . . . 22.546 п. с.

Отсюда, по мнѣнію Харьковскаго пораіоннаго комитета, слѣдуетъ добавить . . . . . 18.654 п. с., или 37,5 верстъ.

Станція Знаменка имѣетъ въ настоящее время 65 верстъ станціонныхъ путей, такъ какъ прибавлены 20 верстъ путей къ прежнимъ 45, согласно утвержденнаго проекта Управленія желѣзныхъ дорогъ. Законодательныя учрежденія отпустили на этотъ пред-

метъ суммы съ тѣмъ, чтобы работы по сооруженію новыхъ путей были исполнены въ теченіе 1908—1909 г.г. Такое рѣшеніе настоящаго вопроса явилось слѣдствіемъ неудовлетворительности путевыхъ устройствъ станціи Знаменка.

Вышеупоминаемымъ проектомъ, по сообщенію управленія дорогъ, однако, не было предусмотрѣно расширеніе угольныхъ складовъ станціи и даже оба существующіе склада (Юго-Западныхъ и Южныхъ дорогъ) были нѣсколько стѣснены и урѣзаны. Въ настоящее время является, по мнѣнію управленія Южныхъ дорогъ, крайне необходимымъ развить угольные склады станціи Знаменка для вмѣстимости до 850 тыс. пудовъ угля, для чего потребуется: отчудить 6 десятинъ 2.066 кв. саж. земли, уложить 2.000 п. с. путей и 20 стрѣлокъ, снести два жилыхъ дома и пр. на сумму 57.000 рублей.

Кромѣ того, на переустройство тракціонныхъ путей, въ связи съ перенесеніемъ на новое мѣсто поворотныхъ круговъ, требуется 11.350 рублей.

Полная стоимость такого переустройства ст. Знаменка, по исчисленію М. П. С., составитъ: 317.580 + 57.000 + 11.350 = 385.930 руб. Отпущено по смѣтамъ дополнительныхъ работъ и поставокъ: 1907 г.—150.000, 1908 г.—190.000 руб.; необходимо доассигновать 45.930 р. или 46.000 руб., эта сумма испрашивалась по смѣтѣ 1910 г., но была исключена при разсмотрѣніи въ Упр. ж. д.

Сложность и многочисленность маршрутовъ при большомъ наличіи путей и стрѣлокъ, дѣлаютъ абсолютно необходимымъ, по мнѣнію М. П. С., устройство централизаціи главнѣйшихъ стрѣлокъ и сигналовъ. Полная стоимость работъ исчислена въ 109.000 р., кредитъ для сего по смѣтѣ испрашивается на 1910 г. въ 25.000 руб. на приступъ къ работамъ (въ Управл. ж. д. былъ исключенъ).

Пассажирское зданіе ст. Знаменка, построенное въ 1868 г., впослѣдствіи расширенное, въ настоящее время представляется довольно тѣснымъ. Тѣснота особенно ощущается въ помѣщеніяхъ III класса. Министерство Путей Сообщенія находитъ необходимымъ пристроить 80 кв. саж. ст. зданій. Все зданіе каменное двухэтажное. Однако, вслѣдствіе значительнаго роста движенія, а именно 27% увеличенія за пятилѣтіе, на Знаменку со стороны Користовки и ожидаемаго увеличенія передачи на Юго-Западныя ж. дороги до 960 вагоновъ въ сутки, намѣченныя въ предполагаемомъ къ осуществленію проектѣ устройства окажутся на 1912 г., по мнѣнію Харьковскаго пораіоннаго комитета, недостаточными; для продолженія работъ придется быть можетъ прибѣгнуть къ сносу существующаго вокзала и перенесенію его на новое мѣсто съ значительнымъ увеличеніемъ путевыхъ устройствъ. Развитіе ст. Знаменка предусмотрѣно журналомъ междувѣдом-

ственной комиссіи. Подкомиссія, однако, полагаетъ, что дальнѣйшее развитіе ст. Знаменка производить теперь было бы преждевременно, такъ какъ съ осуществленіемъ линіи Одесса-Бахмачъ, развитіе ст. Знаменка можетъ оказаться излишнимъ.

Сортировочная платформа требуетъ переустройства съ уничтоженіемъ, быть можетъ, стараго пути; платформа досчатая, узкая; необходимо имѣть боковую обшивку, такъ какъ грузъ, находящійся здѣсь, цѣнный.

Имѣется два крытыхъ пакгауза, зернохранилище.

За 1907 годъ всего грузовъ малой скорости:

отправлено	1.519.947 пуд.
прибыло	2.923.246 „

Работа станціи за 1907 годъ выразилась:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ	6.713
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	17.716

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	20.208
Прибывшихъ на станцію	20.207

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	295.630
Прибывшихъ на станцію	295.618

Обмѣнъ вагоновъ, со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:

Принято	229.049
Сдано	227.778
Всего	456.827

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	2.172.198
Перегружено	7.917.948
Выгружено	5.320.005
Всего	15.410.151

Продано пассажирскихъ билетовъ	166.962
Выдано багажныхъ квитанцій	3.557
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	5.685
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	16.746

Передано телеграммъ:

Служебныхъ	43.120
Частныхъ	2.678

Общія поступленія въ кассу станціи: 872.306 руб. 68 к.

Количество маневровъ:

Часовъ 74.685
Верстъ 373.428

Работа станціи Знаменка за 1908 г.:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ 7.163
Малой скорости и хозяйственнаго движенія 17.112

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи 30.379
Прибывшихъ на станцію 30.344

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи 261.273
Прибывшихъ на станцію 261.947

Обмѣнъ вагоновъ со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:

Принято 196.917
Сдано 195.655

Всего. 392.572

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено 1.506.625
Перегружено 8.358.902
Выгружено 5.222.832

Всего 15.088.359

Продано пассажирскихъ билетовъ 170.188
Выдано багажныхъ квитанцій 3.812
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 5.305
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 15.633

Передано телеграммъ:

Служебныхъ 74.561
Частныхъ 1.520

Общее поступленіе въ кассу станціи 869.924 руб. 61 коп.

Количество маневровъ:

Часовъ 73.573
Верстъ 367.866

Завозные склады ст. Знаменка за переполненіемъ въ 1908 г. были закрыты для пріема грузовъ въ слѣдующіе сроки: съ 1 января по 1-е мая и съ 21-го августа по 31-е декабря (255 дней).

Имѣются одни вагонные вѣсы.

При станціи Знаменка расположены основное депо и мастерскія 12-го участка службы тяги.

Инвентарное количество паровозовъ—94.

Паровозы XII-го участка обслуживаютъ: всѣ пассажирскіе поѣзда между Знаменкой и Николаевомъ (222 вер.), между Знаменкой и Пятихатками (104 вер.). между Николаевомъ и Херсономъ (58 вер.); всѣ товарные, ускоренные товарные и воинскіе поѣзда—между Знаменкой и Долинской (75 вер.), между Знаменкой и Пятихатками (104 вер.).

Для стоянки и промывки паровозовъ имѣется въ Знаменкѣ одно прямоугольное зданіе на 24 стойла. Надъ 18 стойлами установлены вытяжныя трубы съ постоянными колпаками. Восемь промывательныхъ крановъ служатъ для промывки паровозовъ; промывка производится помощью насоса Вортингтона, установленнаго вмѣстѣ съ вертикальнымъ котломъ на телѣжкѣ. Въ паровозномъ зданіи установлены верстаки съ тисками для слесарныхъ работъ по текущему ремонту. При депо имѣются 2 поворотныхъ круга діам.—въ 56 фут. и 70 футъ.

Мастерская общею площадью 360 кв. саж. состоитъ изъ:

Паровозосборной	173	кв. саж.
Токарно-механической	102	„ „
Кузницы	36	„ „
Мѣдницкой и жестяницкой	25	„ „
Инструментальной	8	„ „
Котловой съ машинной	13	„ „
Конторы мастера	3	„ „

Мастерская выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту паровозовъ, приписанныхъ къ участку, а также ремонтъ предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка.

Кромѣ того ремонтируются вагоны, для чего имѣется мастерская, примыкающая къ паровозной мастерской.

Оборудованіе паровозной мастерской.

Паровая машина горизонт. 20 HP.	1	шт.
Котелъ паровой локом. типа; пов. нагр. 16,6 кв. м., дав. 6 атм.	1	„
Токарныхъ станковъ.	7	„
Колесныхъ „	3	„
Болторѣзныхъ „	1	„
Долбежныхъ „	1	„
Вертикально-сверлильныхъ	3	„

Поперечно-строгальныхъ . . . . . 1 „
Продольно-строгальныхъ . . . . . 1 „
2 комплекта паровозныхъ домкратовъ Беккера.

Въ сборной имѣется одна телѣжка малая для выкатки бѣгунковыхъ скатовъ изъ-подъ паровозовъ безъ подъемки послѣднихъ.

Оборудованіе кузницы состоитъ изъ:

двухогневыхъ постоянныхъ горновъ . . . . . 3 шт.
одноогневыхъ „ „ . . . . . 1 „
для мѣдницкихъ работъ „ . . . . . 4 „

Горны получаютъ дутье отъ 1 центробѣжнаго вентилятора.

Вагонная мастерская занимаетъ двухпутевой сарай, примыкающій къ паровозной мастерской; въ ней производятся столярныя, слесарныя работы, окраска товарныхъ вагоновъ, а также испытаніе упряжныхъ приборовъ.

Оборудованіе:

Круглая пила . . . . . 1 шт.
Двойной сверлильный станокъ . . . . . 1 „
Токарный станокъ. . . . . 1 „
Краскотерка приводная . . . . . 1 „
Приборъ для испытанія упряжныхъ приборовъ . 1 „

Для передвиженія паровозовъ между паровознымъ зданіемъ и мастерской помѣщается телѣжка, длина которой—16,8 метр., приводимая въ движеніе паровой машиной, установленной вмѣстѣ съ котломъ на самой тележкѣ.

На дворѣ имѣется желѣзнодорожный кранъ на 5 атм.

Отапливаются мастерскія обѣ мятымъ паромъ машины, паровозное же зданіе не отапливается.

Освѣщаются: паровозное зданіе дуговыми фонарями; мастерскія, керосино-калильными фонарями и керосиновыми лампами.

Полезная длина тракціонныхъ путей—1.060 саж.

Въ вѣдѣніи XII участка числится депо оборотное Долинское, имѣющее 1 прямоугольное зданіе на 12 стойлъ. Поворотныхъ круговъ—2. Діаметръ одного—56′, другого—64′.

По вопросу водоснабженія ст. Знаменка слѣдуетъ отмѣтить, что для паровозовъ вода годная. Источниками водоснабженія служатъ: два пруда и бассейнъ въ Вассинской балкѣ; послѣдній источникъ годенъ для питья.

Ранѣе станція Знаменка не была обезпечена въ отношеніи распредѣленія воды и ея напора, почему для развитія и улучшенія водоснабженія для станціи Знаменка потребовалось устройство новой сѣти разводящихъ трубъ, новаго водоемнаго зданія и замѣна насосовъ болѣе сильными. На окончаніе работъ по развитію и улучшенію водоснабженія ст. Знаменка испрашивается по § 9 ст. 1 смѣты расх. Управл. ж. д. на 1910 г.—13.600 руб.

Станціонная территорія ст. Знаменка недостаточно освѣщена.

На станціи Знаменка подкомиссія осмотрѣла новое каменное зданіе больницы, расчитанной на 35 кроватей. По § 9 ст. 1 смѣты Управленія ж. д. испрашивается на 1910 г. на расширеніе больницы 20.000 руб.

При Знаменской больницѣ живутъ 2 врача, 6 фельдшеровъ и 1 фельдшерица-акушерка.

Участокъ Знаменка—Долинская однопутный, длиной 75 верстъ, имѣетъ хорошій путь, балластъ покрытъ щебнемъ и толчковъ при проѣздѣ не замѣчалось.

Весь участокъ Знаменка—Долинская имѣетъ рельсы вѣсомъ 24 1/3 ф. на погонный футъ.

Станція Долинская. Затѣмъ подкомиссія прибыла на станцію Долинская. Поѣздъ былъ остановленъ у входного семафора и Подкомиссія, не доѣзжая до пассажирскаго вокзала, остановилась для осмотра имѣющагося здѣсь кирпичнаго завода, находящагося въ вѣдѣніи службы пути Южныхъ дорогъ.

Устройство на станціи Долинская кирпичнаго завода явилось слѣдствіемъ достаточно широкаго отчужденія и встрѣчаемой здѣсь доброкачественной глины. Этотъ заводъ обслуживаетъ Николаевскій участокъ.

Заводъ былъ приспособленъ въ 1890 году къ производству 250.000 кирпича, а въ слѣдующемъ году расширенъ для производства 750.000 кирпича; въ 1901 же году, съ переустройствомъ Гофманской печи послѣ общаго расширенія завода, производительность его доведена до 1.500.000 кирпича въ годъ. Первоначальное устройство и оборудованіе завода обошлось, по свѣдѣніямъ, даннымъ Южными дорогами, въ теченіе первыхъ 3-хъ лѣтъ въ 2.049 р. 86 к. Въ 1901 г. и 1902 г. израсходовано за счетъ VII отдѣла смѣтъ 1899, 1900 и 1902 г.г. на устройство печи Гофмана 25.878 р. 10 к., а въ 1903 и 1904 г.г. пріобрѣтенъ локомобиль и кирпичедѣлательная машина и устроенъ для нея сарай за счетъ VII отдѣла смѣты 1903 г., всего на сумму 9.383 р. 55 к. Стоимость производства кирпича и количество изготовленнаго кирпича за время съ 1890—1908 г.г. приведено въ нижеслѣдующей таблицѣ:

ТАБЛИЦА.

Годы.	Изготовлено кирпича.	Общая стоимость.	Стоимость одной тысячи.
		руб.	руб.
1890	274.920	3.749,23	13,63
1891	535.467	5.199,38	9,71
1892	467.467	4.768,93	10,20

Г О Д Ы.	Изготовлено кирпича.	Общая стоимость.	Стоимость одной тысячи.
		руб.	руб.
1893	505.605	5.652,31	11,17
1894	561.743	5.939,19	10,66
1895	514.072	6.692.84	13,02
1896	685.254	7.629,03	11,13
1897	713.507	6.876,48	9,56
1898	750.749	7.807,08	10,40
1899	761.837	7.279,95	9,56
1900	931.612	11.014,76	11,82
1901	908.604	9.926,05	10,59
1902	1.369.830	12.414,98	9,06
1903	1.653.202	12.704,23	7,68
1904	732.602	6.628,48	9,05
1905	165.478	1.985,74	12,00
1906	908.000	12.712,00	14,00
1907	1.510.200	20.387,70	13,50
1908	1.436.000	19.070,08	13,28

Сравнительно высокая стоимость кирпича въ 1890, 1895 и 1900 г.г. объясняется Южными дорогами: а) въ 1890 году—принятіемъ на производство части расходовъ по первоначальному устройству завода (при незначительной заготовкѣ кирпича); б) въ 1895 году—принятіемъ на производство кирпича расходовъ по устройству въ томъ же году помѣщенія для рабочихъ и в) въ 1900 году—принятіемъ на производство кирпича расхода по перекладкѣ печей и употребленіемъ для обжига кирпича нѣкотораго количества дровъ (вслѣдствіе недостатка въ старыхъ шпалахъ). Въ 1905 году стоимость увеличена, вслѣдствіе принятія на производство устройства полокъ и другихъ приспособленій, а выдѣлка кирпича въ этомъ году производилась въ ограниченномъ количествѣ, вслѣдствіе поздняго приступа къ работамъ. За 1906 и 1907 г.г. получилась высокая расцѣнка, вслѣдствіе списанія на производство кирпича расходовъ по устройству водопровода, сараевъ, полокъ, наклонной плоскости для подъема глины и капитальный ремонтъ печи Гофмана.

Осмотрѣвъ кирпичный заводъ подкомиссія, направилась къ пассажирскому вокзалу.

Зданіе вокзала вполнѣ приспособлено для существующаго пассажирскаго движенія.

Станція Долинская—Южныхъ дорогъ—является мѣстомъ примыканія Екатерининской желѣзной дороги (части ея отъ Кри-

вого Рога) къ Южнымъ. Для Екатерининской дороги станція эта является конечной и на ней производится обмѣнъ между этими двумя дорогами.

За 1907 годъ всего грузовъ малой скорости:

Отправлено	2.698.870
Прибыло	2.110.516

Причемъ отправлено хлѣбныхъ грузовъ изъ вышеуказаннаго количества 2,23 м. п.

Работа станціи за 1907 годъ выразилась:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ	2.257
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	9.757
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	2.231
Прибывшихъ на станцію	2.234
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	241.211
Прибывшихъ на станцію	241.744

Обмѣнъ вагоновъ, со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:

Принято	129.278
Сдано	136.834
Всего	266.112

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	3.299.772
Перегружено	1.448.450
Выгружено	2.526.713
Всего	7.274.935

Продано пассажирскихъ билетовъ	53.315
Выдано багажныхъ квитанцій	1.100
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	7.291
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	9.828
Передано телеграммъ:	
Служебныхъ	38.943
Частныхъ	2.120

Общія поступленія въ кассу станціи 676.327 р. 78 к.

Количество маневровъ:

Часовъ	33.826
Верстъ	169.129

Работа станціи Долинская за 1908 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ .	5.193
Малой скорости и хозяйственнаго движенія.	7.755

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	2.011
Прибывшихъ на станцію	2.013

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	176.278
Прибывшихъ на станцію	178.801

Обмѣнъ вагоновъ со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:

Принято	75.794
Сдано	83.247
Всего	159.041

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	3.728.812
Перегружено	881.135
Выгружено	3.033 699
Всего	7.643.646

Продано пассажирскихъ билетовъ	58.450
Выдано багажныхъ квитанцій	1.462
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	7.677
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	11.225

Передано телеграммъ:

Служебныхъ	68.484
Частныхъ	2.483

Общія поступленія въ кассу станціи 724.675 р. 62 к.

Количество маневровъ:

Часовъ	34.399
Верстъ	171.997

Завозные склады за переполненіемъ въ 1908 году были закрыты для пріема грузовъ съ 1-го января по 6-е февраля и съ 26-го августа по 31-е декабря; съ 6-го февраля по 22-е мая грузы принимались только въ мѣшкахъ (270 дней).

Грузовое движеніе черезъ станцію Долинскую происходитъ, главнымъ образомъ, въ направленіи на югъ, причемъ изъ Знаменки въ Николаевъ преимущественно идетъ хлѣбъ для отправки за границу, а съ Екатерининской дороги поступаетъ, главнымъ образомъ, хлѣбъ, уголь и желѣзная руда, изъ которыхъ хлѣбъ направляется въ Николаевъ, уголь въ большинствѣ на югъ и, въ небольшомъ количествѣ, на сѣверъ; руда идетъ частью въ Нико-

лаевъ для вывоза за границу, частью же за Знаменку. На сѣверъ изъ Долинской идетъ грузъ, получаемый съ Екатерининской дороги; обратнаго груза изъ Николаева, за рѣдкимъ исключеніемъ, не бываетъ и идетъ порожнякъ. Въ большинствѣ порожнякъ сдается обратно на Екатерининскую дорогу.

Осмотрѣвъ станціонное помѣщеніе, подкомиссія перешла къ осмотру дома для служащихъ.

Домъ двухъэтажный, верхній этажъ занимаютъ служащіе службы движенія.

Участокъ Знаменка - Николаевъ находится въ 7 отдѣленіи службы движенія. Водоснабженіе станціи Долинская достаточно. Вода берется изъ пруда.

На станціи Долинская имѣется пріемный покой съ 2 кроватями. Здѣсь живетъ фельдшерица, участокъ которой: Знаменка-Новый Бугъ. Кромѣ того, здѣсь живутъ: одинъ врачъ и два фельдшера.

Имѣются одни вагонные вѣсы.

Недалеко отъ станціи, около 3 вер., находится гранитный карьеръ Ново-Даниловскій.

Со ст. Долинская подкомиссія отбыла въ Николаевъ.

Однопутный участокъ Долинская—Николаевъ протяженіемъ 146 верстъ является, вообще, участкомъ съ среднимъ движеніемъ за исключеніемъ періода хлѣбной кампаніи, и тогда въ теченіе 4—5 мѣсяцевъ движеніе совершается полнымъ графикомъ.

Профиль участка легкій; предѣльные подъемы достигаютъ до 0,006, минимальный радіусъ 300 саж., за исключеніемъ перегона Водопой-Николаевъ, гдѣ подъемъ отъ Николаева доходитъ до 0,01. Въ направленіи отъ Долинской къ Николаеву протяженіе подъемовъ составляетъ 11% къ общему протяженію участка, въ обратномъ направленіи—69%.

Въ хлѣбную кампанію 1907 года на участкѣ Долинская—Николаевъ въ сентябрѣ мѣсяцѣ было перевезено 25,7% всего количества хлѣба, перевезеннаго за годъ (за прежніе года этотъ процентъ былъ еще выше). Несмотря на такую работу участка, движеніе происходило безъ особенныхъ задержекъ, а если происходили таковыя, то вслѣдствіе необорудованности ст. Николаевъ и неравномѣрности прилива грузовъ.

Харьковскій пораіонный комитетъ, принимая во вниманіе приростъ въ движеніи хлѣбныхъ и прочихъ грузовъ въ 4% въ годъ, исчислилъ потребную въ 1912 году пропускную способность въ 18 поѣздовъ, именно: товарныхъ 11 (1,2×9), 3 пассажирскихъ и 4 факультативныхъ; при условіи открытія трехъ закрытыхъ разъѣздовъ на этомъ участкѣ пропускная способность его можетъ быть доведена до 18 паръ. Такимъ образомъ, Харьковскій пораіонный комитетъ находилъ, что положеніе участка вполнѣ соотвѣтствовало требованіямъ на 1912 годъ, и полагалъ, что, при-

нимая во вниманіе сравнительно значительный факультативный запасъ въ 4 пары, можно сказать, что настоящій участокъ Долинская—Николаевъ не потребуетъ усиленія, не считая открытія новыхъ разъѣздовъ, въ теченіе пятилѣтія, т. е. впредь до оборудованія ст. Николаевъ для болѣе значительнаго пріема хлѣбныхъ грузовъ, а также впредь до выясненія, какое вліяніе окажетъ на этотъ участокъ вновь сооруженная вѣтвь Херсонъ—Николаевъ.

Журналомъ междувѣдомственной комиссіи намѣчено сооруженіе второго пути на участкѣ Знаменка—Николаевъ, въ виду того, что было принято въ разсчетъ максимальное движеніе въ періодъ хлѣбной кампаніи, а кромѣ того было принято во вниманіе одновременно значительное теченіе руды къ Николаевскому порту.

Подкомиссіей было усмотрѣно, что складочныя помѣщенія станцій, слѣдующихъ отъ Знаменки къ Николаеву, загружены хлѣбнымъ грузомъ и по свѣдѣніямъ, сообщеннымъ представителями Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, во время проѣзда подкомиссіи имѣлись уже залежи хлѣба, хотя незначительныя.

Весь путь отъ станціи Долинская до ст. Гороховка былъ пройденъ безъ осмотра.

О работѣ и значеніи ст. Гороховка будетъ сказано ниже.

Ст. Николаевъ. По прибытіи на станцію Николаевъ подкомиссія остановилась на Николаевскомъ пассажирскомъ вокзалѣ и приступила къ осмотру ст. Николаевъ.

Зданіе вокзала построено въ 1873 году; помѣщеніе I и II кл., а также и помѣщеніе III кл. достаточны.

Во время пребыванія подкомиссіи на ст. Николаевъ была затребована жалобная книга. Подкомиссіи были представлены двѣ книги: одна для I и II кл. и другая для III кл.

Жалобы вписаны въ книги независимо отъ этихъ надписей, причемъ за 1909 г. въ первой книгѣ имѣется 7 жалобъ, а во второй 4. Всѣ жалобы представлены начальникомъ станціи по начальству за исключеніемъ двухъ, отъ коихъ жалобщики отказались. По всѣмъ жалобамъ, кромѣ одной, послѣдовали резолюціи, вписанныя въ тѣ же жалобныя книги. Сроки, указанные въ ст. 159, 160 и 178 Общ. Уст., не всегда соблюдались.

Съ вокзала подкомиссія въ экипажахъ прослѣдовала къ частнымъ хлѣбнымъ пакгаузамъ и амбарамъ, расположеннымъ вдоль Заводской и Мельничной улицъ и соединеннымъ желѣзнодорожными вѣтвями со станціей Николаевъ.

Отъ этихъ амбаровъ къ порту идетъ довольно крутой мощеный спускъ, служащій соединеніемъ порта съ городомъ, переходящій въ улицу.

Николаевъ-Портъ. По этому спуску подкомиссія направилась къ берегу рѣки Бугъ, въ портъ, гдѣ была встрѣчена завѣдующимъ коммерческимъ

агентствомъ, доложившимъ, что на 10 сентября состоитъ хлѣба въ корпусахъ элеватора. . . . . 1.161.000 пудовъ и въ вспомогательныхъ складахъ. . . . . 196.000 „

Всего. . . 1.357.000 пудовъ.

за время съ 1 января 1909 г. по 10 сентября 1909 г. поступило хлѣба . . . . . 6.205.000 пудовъ.

за то же время погружено въ трюмы пароходовъ. . . . . 5.704.000 „

Въ моментъ посѣщенія подкомиссіей подлежало выгрузкѣ 140 вагоновъ хлѣба; у корпусовъ элеватора стояли пароходы „Стагполь“ и „Титанія“, въ трюмы коихъ надлежало погрузить 66 тысячъ пудовъ.

Элеваторъ.

Глубина въ этомъ мѣстѣ порта 22 фута. По берегу портовой линіи подкомиссія прослѣдовала къ зданію элеватора, состоящаго изъ двухъ отдѣльныхъ корпусовъ (№ 1 и 2 см. чертежъ альбома); каждый корпусъ состоитъ изъ закромнаго отдѣленія (силосовъ) и элеваторной башни. Машинное зданіе расположено отдѣльно между обоими корпусами. Котельное зданіе находится за предѣлами, собственно, портовой территоріи.

Общая вмѣстимость обоихъ корпусовъ элеватора составляетъ 176.000 четвертей, или, считая четверть въ 10 пудовъ—1.760.000 пудовъ зерна (до 2.815 вагоновъ); въ закромныхъ отдѣленіяхъ имѣется 380 закромовъ вмѣстимостью каждый до 7 вагоновъ, 20 закромовъ по 5 вагоновъ и въ башняхъ 54 малыхъ закрома по 1 вагону.

Наивысшая работа.

Каждый корпусъ элеватора оборудованъ пятью норіями съ такимъ же числомъ продольныхъ пассовъ (лентъ) и автоматическихъ вѣсовъ.

Каждая такая группа (норія, пассъ и вѣсы) можетъ переработать 6 вагоновъ зерна въ часъ, слѣдовательно, весь элеваторъ можетъ переработать въ часъ 60 вагоновъ, т. е. до 36 тысячъ пудовъ, что составляетъ около $^1/_{47}$ всей его вмѣстимости.

Распредѣленіе этой наибольшей работы слѣдующее:

а) по пріемкѣ зерна изъ вагоновъ: 24 вагона въ часъ.

Пріемка производится одновременно черезъ 8 наружныхъ пріемныхъ воронокъ, причемъ принятое количество можетъ быть при посредствѣ нижнихъ поперечныхъ пассовъ направлено для переработки какими угодно норіями.

б) по отпуску зерна въ суда: 36 вагоновъ въ часъ.

Отпускъ можетъ производиться верхними поперечными пассами (конвеерами) и спускными трубами одновременно въ 6 судовыхъ люковъ со столькихъ же норій, по 6 вагоновъ зерна въ часъ въ каждый люкъ. Такимъ образомъ, при постановкѣ лагомъ двухъ морскихъ пароходовъ, вмѣстимостью до 150 тыс. пудовъ

каждый, нагрузка обоихъ можетъ быть окончена менѣе, чѣмъ въ сутки.

Одновременный наибольшій пріемъ (24 вагона) и наибольшій отпускъ зерна (36 вагоновъ) составляютъ полную работу элеватора въ часъ.

Особыя приспособленія и оборудованіе.

Кромѣ указанныхъ 8 вагоновъ для пріема зерна изъ вагоновъ, для пріема зерна съ подводъ имѣются по одной воронкѣ въ каждой башнѣ со стороны двора, расположеннаго между обоими корпусами. Для отпуска зерна въ вагоны и для ссыпки въ мѣшки въ башняхъ элеватора сдѣланы соотвѣтственныя приспособленія.

Подаваемые къ элеватору вагоны съ зерномъ могутъ быть взвѣшиваемы на особыхъ вагонныхъ вѣсахъ, независимо отъ взвѣшиванія на автоматическихъ вѣсахъ, находящихся въ башняхъ.

Въ элеваторныхъ отдѣленіяхъ выше верхняго уровня закромовъ установлены 6 очистительныхъ и сортировочныхъ аппаратовъ Eureka, пріобрѣтенныхъ отъ американской фирмы Howes and Ewell, пропускающихъ каждая пара аппаратовъ по 6 вагоновъ зерна въ часъ. Въ виду сказаннаго, пропускъ зерна черезъ названные аппараты можетъ производиться безъ уменьшенія общей пропускной способности подлежащихъ группъ норій.

Въ видѣ опыта въ каждой башнѣ установлено по одной группѣ куколеотборниковъ либавской фирмы Шульте, съ приспобленіями для отсортировки ржи отъ пшеницы.

Кромѣ вентиляторовъ, входяшихъ въ составъ очистительныхъ аппаратовъ Eureka, въ башняхъ для устраненія пыли въ этажныхъ помѣщеніяхъ, установлены два улиткообразныхъ вентилятора, выбрасывающихъ по 600 т. куб. фут. воздуха въ часъ.

Пыль и мякина отводятся въ особыя пылесобирательныя камеры, расположенныя на самомъ верхнемъ, 11-мъ этажѣ, башенъ.

Порядокъ дѣйствія элеватора.

Пріемка зерна въ элеваторъ можетъ производиться, какъ сказано, не только изъ вагоновъ, но и съ подводъ. Въ послѣднемъ случаѣ подача можетъ совершаться исключительно лишь со двора элеватора на крайнюю норію, ближайшую къ набережной, для чего имѣется при каждой башнѣ особая пріемная воронка.

До подачи вагоновъ съ зерномъ къ элеватору таковые могутъ быть предварительно взвѣшены на вагонныхъ вѣсахъ, расположенныхъ вблизи элеватора. Подача зерна изъ вагоновъ производится исключительно съ нагорной стороны элеватора, для чего вдоль его уложены особые рельсовые пути, подводящіе вагоны къ люкамъ-воронкамъ элеватора, въ которые ссыпается зерно. Въ каждый корпусъ одновременно могутъ выгружаться по 4 вагона: 3 на поперечные пассы черезъ воронки закромнаго отдѣленія и 1 непосредственно на первую отъ выгрузныхъ путей норію, черезъ воронку, находящуюся при элеваторномъ отдѣле-

ніи. Между вагонами, стоящими подъ выгрузкой у воронокъ, можетъ быть помѣщено по одному вагону въ промежуткахъ; такимъ образомъ, подъ выгрузку къ каждому корпусу элеватора могутъ быть поданы одновременно 8 вагоновъ.

Для равномѣрности работы норій и продольныхъ пассовъ обезпечиваемой непрерывностью подачи зерна, пріемныя воронки сдѣланы вмѣстимостью на одинъ вагонъ зерна, чѣмъ и регулируется указанная непрерывность при перестановкѣ разгружаемыхъ вагоновъ.

Описанное устройство допускаетъ возможность пріемки въ часъ до 12 вагоновъ на корпусъ, по 3 вагона на каждую пріемную воронку, считая при этомъ на подачу и выгрузку каждаго вагона по 20 мин.

Такая работа обусловливается тѣмъ, что хотя поперечные пассы по размѣрамъ частей могутъ нести, подобно продольнымъ пассамъ, пудъ зерна въ секунду, но работа ихъ предположена всего въ $^1/_2$ пуда въ секунду въ зависимости отъ времени (до 11 минутъ), потребнаго на выгрузку зерна 2 рабочими изъ вагона въ люкъ, и (до 9 минутъ)—на замѣну опорожненныхъ вагоновъ полными. Такимъ образомъ, на полный оборотъ по выгрузкѣ вагона зерна въ элеваторъ требуется 20 минутъ, что соотвѣтствуетъ подачѣ $^1/_2$ пуда зерна въ секунду.

Соотвѣтственно сказанному, операція пріемки зерна (12 вагоновъ зерна въ часъ для каждаго корпуса) можетъ быть осуществлена въ два, въ три или четыре закрома, занявъ такое же число свободныхъ норій. При работѣ на четырехъ норіяхъ должна быть однако обязательно занята ближайшая къ выгрузнымъ путямъ, получающая, какъ сказано, зерно непосредственно изъ воронки элеваторнаго отдѣленія.

Передача зерна съ каждаго поперечнаго пасса на любой продольный, которымъ онъ подносится къ норіямъ, совершается помощью телѣжекъ-опрокидывателей.

Зерно, поднятое норіей на 11-й этажъ башни, при помощи системы разводящихъ трубъ, можетъ быть или пропущено послѣдовательно черезъ очистительные и вентиляціонные аппараты Eureka, установленные въ 10 этажѣ, и черезъ автоматическіе вѣсы, установленные въ 9-мъ этажѣ, или же, смотря по требованію, миновать тотъ, или другой, или даже оба аппарата.

Дальнѣйшее направленіе поднятаго зерна зависитъ отъ того, назначено ли оно къ ссыпкѣ въ закромъ, непосредственно къ выгрузкѣ въ трюмъ судна, къ нагрузкѣ въ вагонъ, или, наконецъ, къ отпуску въ мѣшкахъ.

Во всѣхъ этихъ случаяхъ зерно подвергается лишь одному поднятію; если же оно должно подвергнуться предварительной очисткѣ на аппаратахъ Schulte, то въ этомъ случаѣ зерно, попавъ на аппараты при помощи разводящихъ трубъ и пройдя ихъ

должно поступить по трубамъ же на соотвѣтствующую аппаратамъ норію, которою и поднимается наверхъ вторично для дальнѣйшаго слѣдованія въ закромъ или въ трюмъ корабля.

При ссыпкѣ зерна въ закромъ, зерно, поднятое соотвѣтствующей норіей въ 11-й этажъ башни, пройдя или миновавъ аппараты Eureka и автоматическіе вѣсы, поступаетъ на верхній продольный пассъ, обслуживающій предназначенный для храненія зерна закромъ. Въ случаѣ, если зерно предполагается сложить въ закромъ, обслуженный не тѣмъ продольнымъ пассомъ, которому соотвѣтствуетъ поднявшая зерно норія, то оно предварительно поступаетъ на расположенный въ верхней части башни поперечный пассъ друхсторонняго движенія, при помощи котораго передается на соотвѣтствующій верхній продольный пассъ, съ котораго и ссыпается въ назначенный закромъ. Всѣ передачи съ пасса на пассъ и съ пасса въ закромъ совершаются при помощи телѣжекъ.

Въ случаѣ погрузки зерна въ судовые люки, зерно, поднятое, согласно предыдущему, поступаетъ или непосредственно на верхній поперечный пассъ (конвееръ), расположенный въ башнѣ, или, при помощи соотвѣтственнаго верхняго продольнаго, на одинъ изъ двухъ поперечныхъ пассовъ закромнаго отдѣленія. Всѣ эти верхніе поперечные пассы несутъ зерно въ сторону набережной до края выступающихъ балконовъ, гдѣ помѣщены конечные барабаны поперечныхъ пассовъ, съ которыхъ зерно по инерціи сбѣгаетъ въ наклонныя желѣзныя трубы, опирающіяся однимъ концомъ на край балкона, а другимъ на колонну, поставленную на набережной. Двигаясь по этимъ трубамъ самотекомъ, зерно поступаетъ въ люкъ судна черезъ поворотные наконечники трубъ. Здѣсь кстати отмѣтить, что погрузка зерна въ вагоны, если бы въ томъ встрѣтилась надобность, можетъ быть произведена при помощи холщевыхъ рукавовъ, подвѣшиваемыхъ къ особымъ отверстіямъ въ спускныхъ трубахъ. При выгрузкѣ зерна изъ закромовъ, таковое выпускается самотекомъ чрезъ спускное отверстіе въ днищѣ закрома непосредственно на нижній продольный пассъ, причемъ дальнѣйшія дѣйствія, смотря по назначенію зерна, совпадаютъ съ вышеизложеннымъ порядкомъ.

Для отпуска зерна изъ элеватора въ мѣшкахъ, трубы, разводящія зерно отъ верхнихъ головокъ норій, имѣютъ въ нижнемъ этажѣ башенъ на концахъ своихъ особые раструбы. На эти раструбы надѣваются мѣшки и притягиваются къ нимъ особымъ рычажнымъ механизмомъ, послѣ чего отпирается заслонка и мѣшокъ наполняется зерномъ. По наполненіи мѣшка заслонка запирается и мѣшокъ снимается съ раструба.

Различныя операціи надъ зерномъ, хранящимся въ закромахъ какъ-то: перепусканіе его по пассамъ для провѣтриванія, охлажденія, просушиванія, сортировки и т. п. могутъ быть производимы при помощи норій, соотвѣтствующихъ данному закрому,

во время, когда таковыя не заняты операціями по пріему и отпуску зерна.

Противопожарныя устройства.

Въ верхнихъ чердачныхъ этажахъ башенъ помѣшены по 4 противопожарныхъ бака, трубы отъ которыхъ, съ пожарными кранами, разведены по башнѣ и въ закромныхъ отдѣленіяхъ. Паровой пожарный насосъ помѣщенъ въ машинномъ зданіи.

Освѣщеніе.

Элеваторъ освѣщается электричествомъ, имѣя 84 калильныхъ лампочки въ каждомъ корпусѣ, силою въ 16 свѣчей каждая; такихъ же лампочекъ въ машинномъ зданіи 10 и въ котельномъ 3. Площадь возлѣ элеватора и набережная противъ него освѣщаются 8 дуговыми лампами по 1.000 свѣчей каждая.

Паровыя машины, насосы и котлы.

Всѣ механизмы приводятся въ движеніе тремя 120 сильными паровыми машинами compaund съ охлажденіемъ, поставки: 2 Брянскаго завода и одна Николаевскаго судостроительнаго завода, установленными въ отдѣльномъ машинномъ зданіи.

Для приведенія въ движеніе двухъ динамо-машинъ электрическаго освѣщенія тамъ же установлена отдѣльная паровая машина въ 22 силы.

Въ машинномъ зданіи установленъ, какъ сказано выше, паровой противопожарный насосъ Вортингтона, подающій до 4.700 ведеръ воды въ часъ.

Оба корпуса элеватора и машинное зданіе, находящіеся на портовой территоріи, окружены заборомъ, внутри котораго безусловно запрещенъ всякій иной огонь, кромѣ электрическаго освѣщенія.

Въ котельномъ зданіи, вынесенномъ за предѣлы забора и портовой территоріи установлены 3 котла системы Бабкокъ и Вилькоксъ по 120 кв. метр. поверхности нагрѣва, постройки Брянскаго же завода. Дымовая труба высотою 40 метровъ.

Вырабатываемый котлами паръ поступаетъ въ машинное зданіе черезъ подземный паропроводъ длиною 50 саж.

Стоимость сооруженія.

Общая стоимость сооруженія 831.047 руб. 18 коп.

При вмѣстимости въ 176.000 четвертей стоимость всего сооруженія составляетъ 4 руб. 72 коп. на четверть полезной вмѣстимости.

Одинъ изъ недостатковъ элеватора—это отсутствіе подъемной машины.

Осмотрѣвши элеваторъ и производившуюся въ моментъ посѣщенія порта подкомиссіей погрузку зернового хлѣба въ заграничные пароходы, подкомиссія по той же береговой линіи перешла къ осмотру конвееровъ системы Памперне, приспособленныхъ спеціально для погрузки руды.

Здѣсь же подкомиссіи былъ показанъ частный плавучій элеваторъ.

Затѣмъ подкомиссіи были даны нѣкоторыя свѣдѣнія начальникомъ дорогъ объ операціяхъ съ рудой: перевозка руды въ сентябрѣ мѣсяцѣ была ограничена, когда же ограниченія не бываетъ, то руды прибываетъ со станціи Кривой Рогъ до 150 вагоновъ въ сутки. Въ 1907 году руды отправлено 37 милл. пуд. Въ послѣднее время рудная вывозка упала и въ 1908 году отправлено 18 милл. пудовъ.

Подкомиссія по осмотрѣ всѣхъ устройствъ въ этой части порта отбыла на открытой товарной платформѣ въ каботажную гавань.

Николаевскій портъ, какъ большинство Черноморскихъ и Азовскихъ портовъ, страдаетъ недостаточностью причальной линіи, и потому является необходимость ее удлинить, и затѣмъ оборудовать портъ. Кромѣ того, каботажная гавань въ суровую зиму замерзаетъ на 1 или на $1^1/_2$ мѣсяца, но для поддержанія судоходства здѣсь имѣются ледоколы. Баржи съ хлѣбомъ по рѣкѣ Бугъ идутъ въ Николаевъ въ большинствѣ изъ Вознесенска и дальше лимана эти баржи не выходятъ.

Глубина Очаковскаго канала 31 футъ.

По вопросу импорта черезъ Николаевскій портъ необходимо замѣтить:

Работа Николаевскаго порта по заграничной торговлѣ за послѣдніе два года выражается въ слѣдующемъ видѣ:

Вывезено	въ 1907	году	94.055.463 пуд.
„	„ 1908	„	76.003.239 „
Ввезено	„ 1907	„	302.629 „
„	„ 1908	„	628.499 „

причемъ вывозится преимущественно хлѣбъ въ зернѣ, руда и металлы, а ввозится главнымъ образомъ марсельская черепица.

По сравненію съ Николаевомъ обороты заграничной торговли Одесскаго порта за тѣ же годы выражаются слѣдующими цифрами:

Вывезено	въ 1907	году	102.628.000 пуд.
„	„ 1908	„	65.065.000 „
Ввезено	„ 1907	„	16.295.000 „
„	„ 1908	„	16.297.000 „

причемъ вывозится хлѣбъ, сахаръ, спиртъ, а ввозится чай, каменный уголь, марсельская черепица и др.

Какъ видно изъ этихъ данныхъ, импортъ въ нашихъ южныхъ портахъ вообще во много разъ меньше экспорта, такъ какъ въ немъ нѣтъ массовыхъ малоцѣнныхъ грузовъ.

Что касается въ частности Николаева, то въ немъ импортъ отсутствуетъ главнымъ образомъ потому, что Николаевъ не включенъ въ прямыя заморскія сообщенія. Въ 1900 году управленіе б. Харьково-Николаевской дороги возбудило ходатайство о включеніи Николаева въ эти сообщенія, но это ходатайство было отклонено въ силу того, что пароходныя общества отказались

установить съ Николаевомъ срочные правильно-согласованные рейсы. Затѣмъ 2/x 1908 года за № 19065 управленіемъ Южныхъ дорогъ вопросъ этотъ былъ возбужденъ вторично и таковой разсмотрѣнъ на 111 и 114 съѣздахъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ по дѣламъ международныхъ сообщеній. На этихъ съѣздахъ въ виду заявленій, сдѣланныхъ пароходными обществами, включеніе Николаева въ прямыя заграничныя сообщенія по ввозу опять не прошло и пароходныя общества согласились включить его въ эти сообщенія только по вывозу за границу сахара, заявивъ при этомъ, что фрахты ихъ отъ Николаева будутъ повышены противъ фрахтовъ отъ Одессы на 3 коп. съ пуда.

Другая причина слабаго импорта Николаева заключается въ самомъ характерѣ гор. Николаева. Одесса является крупнымъ торгово-промышленнымъ центромъ съ 400/т. населеніемъ и нѣсколькими сотнями фабрично-заводскихъ предпріятій и потому сама является крупной потребительницей привозимыхъ изъ-за границы товаровъ.

Кромѣ того, благодаря издавна сложившимся условіямъ въ Одессѣ давно уже образовались посредническія конторы для полученія товаровъ изъ-за границы и дальнѣйшей ихъ переотправки внутрь имперіи. Въ Николаевѣ ничего этого нѣтъ. Населеніе его составляетъ всего около 100.000 жителей; фабрично-заводскихъ предпріятій, за исключеніемъ судостроительнаго завода, почти нѣтъ никакихъ и потому для мѣстнаго потребленія онъ нуждается въ незначительномъ привозѣ заграничныхъ товаровъ. Торговая же дѣятельность Николаева сосредоточивается исключительно на хлѣбныхъ грузахъ и только въ послѣдніе годы начинаетъ развиваться вывозъ руды и металловъ. Со включеніемъ Николаева въ заморскія сообщенія по вывозу сахара, когда пароходныя общества будутъ вынуждены установить болѣе частые рейсы, явится возможность включить Николаевъ въ эти сообщенія и по ввозу, и тогда, нужно думать, импортъ Николаева увеличится.

Затѣмъ подкомиссія по каботажной вѣтви на той же открытой товарной платформѣ прослѣдовала мимо судостроительнаго завода частнаго общества по направленію къ новымъ работамъ по развитію ст. Николаевъ.

По прибытіи къ мѣсту новыхъ земляныхъ работъ, подкомиссіи было дано объясненіе проекта развитія станціонныхъ путей. Станція Николаевъ наиболѣе крупная по оборотамъ портовая станція Южныхъ дорогъ. Стѣсненная вѣтвями, соединяющими ее съ портовой территоріей и нѣсколькими рядами частныхъ пакгаузовъ и амбаровъ, расположенныхъ вдоль Заводской и Мельничной улицъ, она въ періоды усиленнаго движенія не могла управляться съ сортировкой вагоновъ по многочисленнымъ магазинамъ и другимъ пунктамъ выгрузки. Это вызвало перенесе-

ніе сортировочной работы Николаева на сосѣднюю станцію Гороховку. Постройка линіи Николаевъ-Херсонъ и имѣющаяся въ виду постройка линіи Николаевъ-Одесса заставили поспѣшить съ давно назрѣвшимъ вопросомъ о развитіи и коренномъ переустройствѣ станціи Николаевъ.

Въ настоящее время проектъ развитія, составленный въ предположеніи закрытія сортировочной работы станціи Гороховка и имѣющій въ виду ростъ оборотовъ станціи и возможность постройки линіи Николаевъ-Одесса, утвержденъ инженернымъ совѣтомъ. Всего добавляется 46 верстъ путей. Къ работамъ на кредитъ въ 1.047.852 руб., отпущенный по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ Министерста Путей Сообщенія на 1907 годъ—300.000 руб., на 1908 годъ—500.000 руб. и на 1900 годъ—247.852 руб. приступлено и большая часть ихъ произведена. Не начаты постройки службы тяги.

Подкомиссіей было усмотрѣно при посѣщеніи работъ по развитію станціи Николаевъ, что таковое развитіе произведено въ гораздо большемъ масштабѣ, чѣмъ того требуетъ предназначенная станціи Николаевъ работа, тѣмъ болѣе, что проведеніе линіи Одесса-Бахмачъ можетъ отвлечь часть груза отъ Николаева къ Одессѣ. По новому проекту станція Николаевъ развивается на принятіе отъ 1000 до 1200 вагоновъ; большая часть работъ исполнена, около 100.000 куб. саж. земляныхъ работъ частью закончены, частью находятся въ постройкѣ искусственныя сооруженія; многое находится въ періодѣ заготовленія и по заявленію начальника службы пути задержать работы теперь нельзя, не считая возможнаго сокращенія на 100—200 тыс. руб., предназначенныхъ на постройку зданій сл. тяги и другія необходимыя устройства.

Ст. Гороховка. Нельзя, однако, не замѣтить, что для большей части грузовъ, слѣдующихъ въ Николаевскій портъ, раціональнѣе произвести сортировку на ст. Гороховкѣ во избѣжаніе напраснаго пробѣга по заходу на станцію Николаевъ. Въ виду сего не только нельзя помышлять объ упраздненіи станціи Гороховки, но, напротивъ, необходимо озаботиться о постройкѣ вѣтви для непосредственной передачи грузовъ отъ Водопоя въ Николаевскій портъ. Съ этимъ взглядомъ подкомиссіи на роль станціи Гороховки согласился и начальникъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Работа станціи Гороховка за 1907 годъ выразилась:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ . . .	2.239
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . .	5.131

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	3.590
Прибывшихъ на станцію	3.544

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено 54.636
Перегружено 25.207
Выгружено 223.463

Всего . . . 303.306

Продано пассажирскихъ билетовъ 12.407
Выдано багажныхъ квитанцій 62
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 429
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 1.038
Передано телеграммъ:
Служебныхъ 1.516
Частныхъ 328
Общее поступленіе въ кассу станціи: 20.830 руб. 16 коп.
Количество маневровъ.
Часовъ 4.306
Верстъ 21.530

Работа ст. Гороховка за 1908 годъ

Поѣздовъ мѣстныхъ и скозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ 2.851
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . . 4.326
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 2.276
Прибывшихъ на станцію 2.243
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено 32.972
Перегружено 24.740
Выгружено 109.298

Всего 167.010

Продано пассажирскихъ билетовъ 14.141
Выдано багажныхъ квитанцій 52
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 601
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 418
Передано телеграммъ:
Служебныхъ 1.771
Частныхъ 419
Общее поступленіе въ кассу станціи 13.752 р. 23 к.
Количество маневровъ:
Часовъ 1.791
Верстъ 8.955

Съ новыхъ работъ подкомиссія отправилась на товарную станцію.

На товарной станціи имѣются: крытыя и открытыя товарныя платформы. Помѣщеніе тѣсно. Пакгаузы отправленія тоже тѣсны.

О работѣ станціи Николаевъ слѣдуетъ сказать по даннымъ за 1907 и 1908 года слѣдующее:

За 1907 годъ всего пудовъ грузовъ малой скорости:

Отправлено	4.847.616
Прибыло	82.138.554

Работа станціи за 1907 годъ выразилась:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Поѣздовъ большой и средней скорости и воинскихъ	2.557
Малой скорости и хозяйственнаго движенія.	5.269

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	6.077.064
Перегружено	82.200
Выгружено	86.261.216
Всего	92.420.480

Продано пассажирскихъ билетовъ	164.217
Выдано багажныхъ квитанцій	13.532
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	33.215
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	95.778

Передано телеграммъ:

Служебныхъ	20.630
Частныхъ	8.141

Общія поступленія въ кассу станціи 11.772.703 р. 38 к.

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	11.854
Прибывшихъ на станцію	11.854

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	134.079
Прибывшихъ на станцію	133.661

Работа станціи Николаевъ за 1908 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ	4.367
Малой скорости и хозяйственнаго движенія.	5.307

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	6.500.445
Перегружено	248.134
Выгружено	65.951.666
Всего	72.700.245

Продано пассажирскихъ билетовъ 212.537
Выдано багажныхъ квитанцій 14.426
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 56.708
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 102.589
Передано телеграммъ:
Служебныхъ 60.193
Частныхъ 3.412
Общія поступленія въ кассу станціи 10.487.935 р. 40 к.
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 17.307
Прибывшихъ на станцію 17.466
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 117.987
Прибывшихъ на станцію 118.384
Товарная контора достаточная.

Затѣмъ подкомиссія осмотрѣла установленные вагонные вѣсы; стоимость ихъ 4.500 руб. и 1.300 руб. стоимость фундамента.

Станція Николаевъ по службѣ тяги принадлежитъ къ 13 участку, имѣетъ основное депо, съ оборотнымъ въ Херсонѣ. Протяженіе участка 204,7 верстъ. Участки слѣдующіе: Николаевъ—Раз. Писанки и Николаевъ—Херсонъ.

Далѣе подкомиссіей были осмотрѣны мастерскія и депо.

Мастерскія. Мастерскія на ст. Николаевъ расположены рядомъ съ паровознымъ зданіемъ депо и имѣютъ одинъ главный корпусъ **п**-образнаго сѣченія. Въ одной изъ длинныхъ его сторонъ помѣщается семь стойлъ съ канавами и въѣздными воротами. Здѣсь одновременно производится капитальный ремонтъ семи паровозныхъ котловъ. Внѣ зданія, на продолженіи тѣхъ же путей, устанавливается 7 телѣжекъ. Послѣ окончанія ремонта котла и телѣжки, первый приподымается домкратами Беккера, подъ него подкатывается телѣжка и производится окончательная сборка. Такимъ образомъ семь вышеупомянутыхъ стойлъ можно назвать котельно-сборнымъ отдѣленіемъ мастерскихъ. Во дворѣ и параллельно вышеуказанному крылу зданія имѣется навѣсъ волнистаго желѣза на рельсовыхъ колоннахъ площадью 145 кв. саж., снабженный 8-ю путями. Подъ этимъ навѣсомъ помѣщается тоже семь паровозныхъ котловъ и семь телѣжекъ (8-й путь въѣздной). Оба помѣщенія соединены передвижною телѣжкою, вмѣщающей паровозъ съ тендеромъ (транспортеръ). Въ общемъ, одновременно можно установить и ремонтировать 14 паровозовъ; а, слѣдовательно, максимальная производительность мастерскихъ 25 паровозовъ въ годъ, не считая мелкаго и случайнаго ремонта дѣйствующихъ въ депо паровозовъ. Недостатки этого отдѣла:

отсутствіе въ крытомъ зданіи электрическаго мостового крана (въ 25 тоннъ), отсутствіе подъ навѣсомъ канавъ и легкаго наружнаго огражденія и отсутствіе электрическаго оборудованія для передвиженія транспортера (онъ передвигается ручной лебедкой).

Короткое и второе длинное крыло главнаго зданія вмѣщаютъ механическій отдѣлъ и центральную электрическую станцію. Механическій отдѣлъ оборудованъ довольно хорошо. Старые, прекраснаго качества, станки, поставленные заводомъ Циммерманъ въ Хемницѣ въ 1873 году, отремонтированы и прибавлено до 20 станковъ новѣйшей конструкціи. Вообще всѣхъ станковъ 121. Трансмиссіи приводятся въ движеніе двумя моторами по 40 силъ каждый. Имѣется запасъ силы на случай расширенія этой мастерской. Часть длиннаго крыла отдѣлена рѣшетчатой перегородкой, за которой помѣщаются дышловой и арматурный отдѣлы. Здѣсь же, за стеклянной перегородкой, установлена паровая машина въ 150 лошадиныхъ силъ съ соотвѣтственнымъ электрогенераторомъ. Недостатки механическаго отдѣла: наличіе трехъ деревообдѣлочныхъ станковъ, сильно стѣсняющихъ и засоряющихъ помѣщеніе.

Центральная электрическая станція, какъ выше указано, имѣетъ одинъ аггрегатъ въ 150 Н. Р. и обслуживаетъ: трансмиссіи мастерскихъ, водоснабженіе изъ трехъ колодцевъ, электрическое освѣщеніе всей станціи (95 дуговыхъ фонарей, до 500 лампочекъ накаливанія, вентиляцію и нѣсколько помѣщеній), и посылаетъ по мѣрѣ потребности до 50 Н. Р. на элеваторъ въ порту для полнаго освѣщенія его корпусовъ, конвееровъ и дворовъ и для спеціальнаго центробѣжнаго противопожарнаго насоса. Такимъ образомъ, станція эта работаетъ непрерывно днемъ и ночью. Насущною потребностью является пріобрѣтеніе второго смѣннаго аггрегата, мощность котораго, въ виду уже начатаго расширенія станціи, должна быть 250 Н. Р.

Во дворѣ съ другой стороны главнаго корпуса, имѣется длинное каменное зданіе, большая часть котораго занята подъ кузницу и меньшая служитъ малярной для одновременной окраски одного паровоза и одного тендера. Рядомъ съ этимъ зданіемъ расположенъ навѣсъ волнистаго желѣза на рельсовыхъ колоннахъ площадью 145⁰ саж., служащій для ремонта тендеровъ. Между крыломъ главнаго зданія и этимъ навѣсомъ расположенъ транспортеръ съ ручной лебедкой, вмѣщающій одинъ паровозъ безъ тендера. Кузница прекрасно оборудована: имѣетъ 14 огней, два горна для мѣдницкой, печь для закалки рессоръ и два паровыхъ молота (въ 2 тонны и въ 0,5 тонны). Главнымъ стѣсненіемъ для мастерской является недостатокъ крытыхъ помѣщеній. Требуется одно зданіе для помѣщенія вагоннаго отдѣла (столярной съ деревообдѣлочными

станками, которые должны быть вынесены изъ механической мастерской, жестянной, кровельной и слесарной). Всѣ работы по ремонту вагоновъ производятся преимущественно въ старыхъ вагонныхъ кузовахъ.

Въ настоящее время мастерскія имѣютъ 507 поденныхъ мастеровыхъ и рабочихъ.

Въ 1909 г. предполагается выпустить 20 паровозовъ капитальнаго ремонта.

Депо. Въ Николаевѣ мастерскія и депо объединены въ одну административную единицу. Паровозное зданіе помѣщается рядомъ съ мастерскими и имѣетъ внутреннее съ ними сообщеніе. Типъ прямоугольный съ четырьмя канавами. по 4 стойла на каждой. Въ общемъ паровозное зданіе вмѣщаетъ 16 паровозовъ.

Наличіе паровозовъ. Въ мастерскихъ въ капитальномъ и среднемъ ремонтѣ—18; дѣйствующихъ, въ депо—61. Всего 79 паровозовъ.

Водоснабженіе ст. Николаевъ. Со времени окончанія постройки Николаевскаго участка по 1899 г. ст. Николаевъ снабжалась водою изъ р. Бугъ. Вслѣдствіе большой жесткости этой воды (осенью доходитъ до 50° нѣмецкихъ) паровозные и постоянные котлы быстро изнашивались, а дымогарныя трубы обнаруживали течь послѣ пробѣга паровоза 15—20 тысячъ верстъ. Для хозяйственныхъ потребностей приходилось доставлять прѣсную воду бочками. Съ развитіемъ движенія положеніе стало столь тяжелымъ, что управленіе бывшей Х.-Н. ж. д. предполагало устроить химическую очистку воды. Однако то обстоятельство, что въ городѣ было нѣсколько колодцевъ, доставляющихъ воду сноснаго качества, заставляло думать, что на Николаевскомъ полуостровѣ, образуемомъ сліяніемъ р. р. Буга и Ингула, должна быть хорошая подпочвенная вода. Въ 1872 г. французская компанія Фортенъ и Германъ взяла у города концессію на устройство водопровода изъ подпочвенныхъ источниковъ; но заложенныя ими шахты не оправдали надежды. Компанія обанкротилась и водопроводный вопросъ болѣе 25 лѣтъ оставался безъ всякаго движенія. Въ 1896 г. устроившійся въ Николаевѣ Черноморскій заводъ соорудилъ на своей территоріи питьевой колодезь. Получилась вода прекраснаго качества, но въ небольшомъ количествѣ. Обслѣдованіе этого колодца выяснило, что вода получилась на 6-й с. отъ уровня рѣки въ мощномъ слоѣ мелкаго кварцеваго песка (плывуна) и что обыкновенные колодезники не могли понизить сруба, чтобы достигнуть болѣе глубокаго слоя воды. При откачиваніи песокъ выплывалъ вмѣстѣ съ водою, образовались кругомъ сруба трещины и обвалы и колодцу угрожало разрушеніе. Обстоятельство это подало мысль заняться изслѣдованіемъ почвы вблизи станціи. На изысканія управленіемъ было ассигновано 500 руб. и на эти средства возможно было заложить двѣ буровыя скважины глубиною по 12

саженей. Въ одной изъ нихъ былъ обнаруженъ мощный слой кварцеваго песку, богатаго прекрасною стерильною водою съ жесткостью 6° н.

Въ этомъ мѣстѣ заложенъ колодезь. Шесть саженей отъ поверхности рельса опускной желѣзобетонный кессонъ шелъ въ твердой, непроницаемой глинѣ, на 7-й же сажени появилась вода и мелкій кварцевый песокъ (плывунъ). Въ ожиданіи его кессонъ былъ снабженъ спеціальной конструкціи подкесоннымъ желѣзнымъ ножемъ. Тѣмъ не менѣе работа съ откачиваніемъ воды оказалась невозможной. Получались трещины и обвалы. Тогда внутрь кессона были спущены водолазы и выемка грунта продолжалась безъ откачиванія воды. Такимъ путемъ было пройдено болѣе сажени, послѣ чего плывунъ смѣнился болѣе крупнымъ кварцевымъ пескомъ, а затѣмъ пошелъ гранитный гравій съ примѣсью прѣсноводной улитки и даже кусковъ гранита. Работа продолжалась водолазами вплоть до 12-й сажени, на которой обнаружилась известковая скала меотической формаціи. Въ этомъ мѣстѣ кессонъ былъ остановленъ. Получился слой воды высотою въ 5 саж. прекраснаго качества. Продолжительное время управленіе дороги сомнѣвалось въ надежности этого источника и потому не рѣшалось обосновывать на немъ все станціонное водоснабженіе. Вода откачивалась пульзометромъ и поступала въ бакъ, установленный на временной деревянной вышкѣ. Туда подходили паровозы для снабженія тендеровъ, а питьевая вода доставлялась цистернами. Послѣ двухлѣтняго опыта рѣшено было устроить полное водоснабженіе станціи. Въ колодцѣ установленъ центробѣжный электрическій насосъ, выстроено водонапорное зданіе и проведена сѣть трубъ по всей станціи и на элеваторъ. Съ 1899 г. колодезь этотъ доставляетъ 50.000 ведеръ воды въ сутки и ни количество, ни качество ея не измѣняются. Съ постепенно возростающимъ движеніемъ потребность въ водѣ стала увеличиваться и въ 1907 году рѣшено было заложить еще два колодца. Нынѣ предпріятіе это осуществлено. Колодцы снабжены электрическими шахтными насосами, изъ которыхъ каждый даетъ въ сутки 15.000 ведеръ воды, изливающейся въ общій резервуаръ. Вслѣдствіе централизаціи электрической энергіи, всѣ три источника водоснабженія не требуютъ спеціальной прислуги для присмотра и смазки приборовъ; достаточно имѣть двухъ смазчиковъ. Идеей открытія подземныхъ источниковъ послужила гипотеза объ измѣненіи русла р. Ингулъ при впаденіи ея въ р. Бугъ. Есть основаніе предположить, что въ до-историческій періодъ р Ингулъ впадала многими рукавами въ глубокій заливъ Чернаго моря. Въ первыя времена русло ея заносилось обломками гранита, который выклинивается на поверхность у ея истоковъ (сѣверная часть Херсонской губ.); уносимые внѣшними водами обломки и дали тотъ гравій и плывунъ, которые были найдены

въ скважинахъ и образовали впослѣдствіи естественный фильтръ для прѣсныхъ водъ атмосферическаго происхожденія. Руководствуясь опытомъ желѣзной дороги, городское управленіе предприняло рядъ изысканій и два года тому назадъ закончило постройкой свой подпочвенный водопроводъ, нынѣ доставляющій до 300.000 ведеръ въ сутки прекрасной и вполнѣ стерильной воды.

Водоснабженіе ст. Николаевъ можно считать вполнѣ обезпеченнымъ.

Членъ Высшей Комиссіи Д. И. Герценвицъ и членъ-экспертъ отъ Государственнаго Контроля Н. А. Масловъ произвели обзоръ отчетности по ссудо-складочнымъ и комиссіоннымъ операціямъ Николаевскаго коммерческаго агентства, причемъ выяснилось:

Дубликаты на отправляемые въ элеваторъ грузы получаются отъ кліентовъ или по почтѣ или непосредственно; въ послѣднемъ случаѣ въ полученіи дубликатовъ выдаются агентствомъ росписки. Всѣ получающіеся въ агентствѣ дубликаты записываются въ особую книгу поступленія дубликатовъ, затѣмъ группируются по станціямъ отправленія и передаются агенту агентства, который выкупаетъ прибывшіе для элеватора грузы въ кредитъ по вѣдомости подачи груженыхъ вагоновъ къ элеватору, куда заносятся всѣ сборы, лежащіе на грузахъ, не исключая и выданныхъ подъ хлѣбные грузы ссудъ. Вѣдомость подачи груженыхъ вагоновъ къ элеватору составляется въ 4-хъ экземплярахъ, изъ которыхъ два остаются въ агентствѣ и конторѣ элеватора, а два высылаются въ службу сборовъ и комиссіонно-ссудное отдѣленіе. Поступившее зерно записывается въ особую книгу партій, которая представляетъ собою книгу личныхъ счетовъ комитентовъ; книгъ партій двѣ: зерновая и денежная; въ первую записывается оборотъ зерна, а во вторую всѣ расчеты по немъ. Всѣ расчеты съ комитентами агентство производитъ при посредствѣ Государственнаго Банка, гдѣ агентству открытъ текущій счетъ. Для оплаты рабочихъ при элеваторѣ и для производства операціонныхъ расходовъ въ агентствѣ имѣются: авансъ въ размѣрѣ 3.000 рублей и кромѣ того у завѣдывающаго элеваторомъ авансъ въ размѣрѣ 300 рублей.

Для внесенія денегъ въ банкъ кліентъ получаетъ справку и въ поступленіи денегъ представляетъ квитанцію. Для полученія изъ банка денегъ кліентъ получаетъ изъ агентства чекъ, подписанный завѣдывающимъ агентствомъ и бухгалтеромъ, предварительно росписавшись въ агентствѣ въ полученіи слѣдуемыхъ ему денегъ на соотвѣтствующемъ документѣ: на ссудной квитанціи, если дѣло касалось полученія ссуды, и на особомъ разсчетномъ бланкѣ, если дѣло касалось полученія денегъ за проданное по его порученію агентствомъ зерно.

Окончивши осмотръ станціи Николаевъ, подкомиссія имѣла совѣщаніе въ помѣщеніи пассажирскаго вокзала съ членами биржевого комитета и городскимъ головой города Николаева. Протоколъ совѣщанія прилагается особо.

Н. А. Масловъ въ вышеупомянутомъ засѣданіи не принималъ участія и производилъ въ это время обзоръ отчетности участка службы пути въ Николаевѣ, причемъ Н. А. Масловымъ было установлено:

Счетоводство и отчетность по сл. пути на Южныхъ дорогахъ, сложившихся изъ двухъ дорогъ, въ настоящее время объединены. Основаніемъ ихъ служитъ положеніе о счетоводствѣ по бывшей Харьково Николаевской ж. дор., дополненное соотвѣтствующими циркулярами и приказами. Составлено и новое положеніе, но оно еще не введено.

Потребные для службы пути матеріалы заготовляются двоякимъ путемъ: большая часть матеріаловъ, въ томъ числѣ всѣ лѣсные, заготовляются при посредствѣ матеріальной службы, причемъ въ пріемкѣ ихъ обязательно принимаетъ участіе пріемщикъ службы пути изъ числа ея агентовъ.

Часть же матеріаловъ, какъ кирпичъ, известь, кафли, плитки, клозетныя принадлежности, обои и другіе предметы спеціальнаго характера пріобрѣтаются службою пути непосредственно по мѣрѣ въ нихъ надобности. Матеріалы, заготовляемые матеріальной службой, передаются въ кладовыя службы пути лишь по мѣрѣ въ нихъ необходимости по особымъ требованіямъ и, пока не израсходованы, числятся за счетомъ оборотнаго капитала и только по израсходованіи стоимость ихъ возмѣщается оборотному капиталу за счетъ соотвѣтствующихъ кредитовъ.

Работы на участкахъ производятся на основаніи разрѣшенныхъ кредитовъ, по кредитнымъ листамъ. Кредитные листы составляются на основаніи смѣтъ, а послѣднія на основаніи расцѣночныхъ вѣдомостей и нормъ, выработанныхъ на основаніи опыта прошлыхъ лѣтъ. Смѣты составляются иногда отдѣльно на матеріалы и на рабочую силу; въ большинствѣ же случаевъ—вмѣстѣ, примѣнительно къ единичнымъ цѣнамъ на отдѣльныя работы.

Матеріалы отпускаются не на отдѣльныя работы, а каждому производителю работъ, будь то дорожный мастеръ, рядчикъ или подрядчикъ, по требованіямъ ихъ, а сносятся въ расходъ по матеріальной отчетности, по мѣрѣ того какъ работы обмѣрены, приняты и на нихъ составлены платежные документы, при чемъ наблюдается соотвѣтствіе ихъ расцѣночной вѣдомости или урочному положенію. Такое снесеніе не вполнѣ точно соотвѣтствуетъ дѣйствительному количеству употребленныхъ матеріаловъ, чѣмъ и объясняются излишки при фактическихъ повѣркахъ наличія матеріаловъ, производимыхъ не менѣе одного раза въ годъ до начала строительнаго періода.

Такимъ образомъ, на основаніи этой отчетности можно (по требованіямъ производителей работъ) учесть количество матеріаловъ, отпущенное каждому производителю работъ, но нѣтъ возможности учесть количество матеріаловъ, упадающихъ на каждую работу до ея окончанія, прослѣдить правильность расходованія его во время производства этой работы и по окончаніи ея установить дѣйствительный остатокъ.

По заявленію агентовъ сл. пути при такомъ порядкѣ отпуска матеріаловъ не должно получиться остатковъ ихъ или же таковыхъ можетъ оказаться самое незначительное количество, которое сдается въ матеріальную службу въ концѣ года [1]).

Въ дѣйствительности же, какъ то усматривается изъ ревизіи контроля, въ кладовыхъ участкахъ имѣются постоянно весьма значительные запасы матеріаловъ, причемъ нерѣдко обнаруживаются довольно значительные излишки, не значащіеся по матеріальной отчетности.

При ревизіи весною текущаго года шести участковъ обнаружено излишковъ матеріаловъ на сумму 50.904 руб. 99 к., а недостачи всего на сумму 6.206 руб. 23 коп., причемъ по 6-му участку недостачи не обнаружено вовсе, а излишковъ на сумму 15.748 руб. 75 коп. [2]).

По учету рабочей силы первымъ подъотчетнымъ лицомъ является артельный староста, который каждый день, не позже 9-ти час. утра, подаетъ дорожному мастеру рапортичку, показывая въ ней число имѣющихся у него рабочихъ за этотъ день, а на оборотѣ,—исполненныя ими работы за предшествующій день. На основаніи этихъ данныхъ дорожные мастера составляютъ рапорты о числѣ значащихся на ихъ околодкахъ рабочихъ за данное число и описаніе работъ съ указаніемъ распредѣленія рабочей силы за предшествующее число мѣсяца. Рапорты дорожныхъ мастеровъ являются матеріаломъ для составленія конторою участка мѣсячныхъ вѣдомостей распредѣленія рабочей силы.

---

[1]) Въ мартѣ мѣсяцѣ 1910 года начальникомъ службы пути Южныхъ дорогъ была дана Высшей Комиссіи слѣдующая поэтому поводу замѣтка:

По заявленію агентовъ службы пути принятый порядокъ отпуска и учета матеріаловъ даетъ вполнѣ удовлетворительные результаты, а неизбѣжное несоотвѣтствіе между фактическимъ и книжнымъ наличіемъ постоянно регулируется какъ при періодическихъ внезапныхъ повѣркахъ, производимыхъ чинами управленія дорогъ и контроля, такъ и при обязательной ежегодной повѣркѣ всего наличія матеріаловъ.

[2]) Начальникъ службы пути въ мартѣ 1910 г. сообщилъ Высшей Комиссіи что при ревизіи весною текущаго года шести участковъ обнаружено излишковъ матеріаловъ на сумму 40.562 руб. 72 коп., а недостачи всего на сумму 6.206 руб. 23 к., причемъ по 6-му участку недостачи не обнаружено вовсе, а излишковъ на сумму 5.406 р. 48 к.

Во врачебномъ отношеніи ст. Николаевъ входитъ въ участокъ Новый Бугъ-Николаевъ, имѣющій протяженіе 98¹/₄ вер. На станціи Николаевъ имѣется пріемный покой съ 2-мя кроватями, живетъ 1 докторъ, 2 фельдшера и 1 фельдшерица-акушерка.

Ст. Крюковъ. 11 сентября въ 11 ч. пополуночи подкомиссія прибыла на станцію Крюковъ Южныхъ дорогъ и приступила къ осмотру станціи. Помѣщеніе пассажирскаго зданія хорошее и вполнѣ достаточное.

Шпалопропиточный заводъ. Далѣе подкомиссія осмотрѣла имѣющійся здѣсь шпалопропиточный заводъ, находящійся въ вѣдѣніи 22-го участка службы пути.

Шпалопропиточный заводъ начатъ постройкой въ 1893 году и оконченъ въ 1894 году. Стоимость его 87.227 руб. 71 коп.

Производство завода за послѣднія пять лѣтъ видно изъ слѣдующей таблицы:

а) по пропиткѣ шпалъ.

ГОДЫ.	Пропитано шпалъ.	Расходъ на пропитку, считая и администрацію.		Стоимость пропитки одной шпалы.	Расходъ главныхъ матеріаловъ на пропитку.					
					Соляной кислоты пудовъ.		Цинку пудовъ.		Каменнаго угля пудовъ.	
		Руб.	К.	Копѣйки.	Общій расходъ.	На 1.000 шпалъ.	Общій расходъ.	На 1.000 шпалъ.	Общій расходъ.	На 1.000 шпалъ.
1904	303.001	67.902	52	22,41	26.880	88,71	7.390	24,39	23.700	78,22
1905	234.305	56.467	50	24,10	21.475	91,65	5.841	24,93	18.243	77,86
1906	513.701	124.469	75	24,23	45.658	88,88	12.853	25,02	36.276	70,62
1907	363.713	94.499	91	25,982	32.169	88,45	9.570	26,31	26.070	71,68
1908	503 524	118.328	14	23,50	41.370	82,16	12.005	23,81	34.800	69,11

б) по пропиткѣ другихъ лѣсныхъ матеріаловъ.

ГОДЫ.	Столбы телеграфные.	Брусья переводные.	Брусья разные.	Шашки для половъ.	Доски.	Колоды и болванки.	Пластины.	Обаполы.	Столбики.	ВСЕГО.	Стоимость одного куб. фута.
	Кубическіе футы.										
1904	4.297	—	3.529	—	860	9.738	305	434	—	19.253	6,20
1905	8.618	—	5.185	—	383	1.900	292	—	—	16.378	7,00
1906	—	—	4.853	—	2.297	5.862	6.207	—	—	19.219	7,00
1907	—	—	6.526	—	21.023	8.971	4.545	—	—	41.065	7,00
1908	—	16.971	411	—	12.089	10.098	6.408	—	—	49.802	7,00

Шпалы на заводъ подаются по вѣткѣ.

Растворъ хлористаго цинка приготовляется здѣсь же. Цинкъ покупается чурками; кислота пріобрѣтается бутылками.

Послѣ шпалопропиточнаго завода подкомиссія посѣтила главныя вагонныя мастерскія.

Крюковскія вагонныя мастерскія. Общая площадь, занимаемая мастерскими—49.286 кв. саж., площадь крытыхъ помѣщеній—3.377 кв. саж.

Крюковскія вагонныя мастерскія производятъ капитальный и средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ, а также работы по возобновленію и конвенціонному осмотру товарныхъ вагоновъ.

Мастерскія имѣютъ полное электрическое оборудованіе; всѣ станки и орудія мастерскихъ приводятся въ движеніе отъ моторовъ трехфазнаго тока, питаемыхъ центральной силовой электрической станціей, находящейся на территоріи мастерскихъ.

Электрическая станція. Зданіе электрической силовой станціи, общей площ. 126 кв. саж. заключаетъ въ себѣ машинное отдѣленіе и котловое. Въ машинномъ отдѣленіи установлены 3 генератора трехфазнаго тока напряженія 210 вольтъ при 50 періодахъ въ секунду, изъ коихъ 2 однотипные, каждый мощностью 120 лош. силъ, третій—60 лош. силъ. Всѣ три генератора могутъ работать параллельно и посылаютъ токъ въ общія шины распредѣлительной доски, откуда

токъ воздушными проводами передается электромоторамъ мастерскихъ (числомъ 33).

Силовая электрическая станція Крюковскихъ вагонныхъ мастерскихъ, помимо приведенія въ дѣйствіе механическаго оборудованія этихъ мастерскихъ, служитъ также для освѣщенія мастерскихъ, Крюковскаго моста и шпалопропиточнаго завода, для чего имѣется трансформаторъ-повышатель до 2.100 вольтъ, установленный около машиннаго отдѣленія (на 70 клв.), передающій токъ двумъ трансформаторамъ-понизителямъ въ 30 и 15 киловаттъ.

Всѣ паровыя машины—„Компаундъ“ горизонтальныя, двойного расширенія. Данныя для машинъ приведены въ слѣдующей таблицѣ:

№№	Мощность.	Число оборотовъ.	Діаметръ цилиндра мм.	Ходъ поршня мм.	Діаметръ маховика.
104	60 л. с.	100	выс. 300 низ. 455	560	3.800
—	120 л. с.	90	выс. 380 низ. 535	760	4.480
—	120 л. с.	90	Тоже.	Тоже.	—

Котловое помѣщеніе электрической станціи оборудовано двумя водотрубными котлами сист. „Бабкокъ и Вилькоксъ“ каждый 60 кв. метровъ поверхности нагрѣва и 7 атм. рабочаго давленія и тремя паровозными котлами каждый въ 125 метровъ поверхности нагрѣва и 8 атм. рабочаго давленія.

Всѣ котлы, за исключеніемъ водотрубнаго, отапливаются углемъ; загрузка въ котлы производится вручную, водотрубный же котелъ отапливается стружками.

А. Основные цехи.

I. Сборная. Ремонтъ вагоновъ производится въ двухъ корпусахъ — въ пассажирскомъ и товарномъ, причемъ зданія обоихъ корпусовъ восьмипутевые; для ремонта пассажирскихъ вагоновъ имѣются двѣ сборныхъ: одна въ пассажирскомъ корпусѣ площ. 513 кв. саж. и другая — 710 кв. саж. занимаетъ часть товарнаго корпуса;

сборная для ремонта товарныхъ вагоновъ площ. 513 кв. саж. занимаетъ часть товарнаго корпуса.

Сборная пассажирскихъ вагоновъ имѣетъ слѣдующее оборудованіе:

Домкратовъ желѣзныхъ Беккера	4 комп.
Деревообдѣлочныхъ долбежно-сверлильныхъ станковъ	1
Наждачныхъ станковъ	1
Насосовъ для пробы тормазовъ Вестингауза. . . .	1
Верстаковъ столярныхъ.	25
„ слесарныхъ.	18
„ для кровельныхъ работъ	3

Сборная товарныхъ вагоновъ имѣетъ слѣдующее оборудованіе:

Приборовъ для пробы упряжныхъ приборовъ . . .	1
Насосовъ для подачи воды къ этому аппарату . .	1
Столярныхъ верстаковъ	37
Слесарныхъ „	11

Кромѣ того имѣется механическая телѣжка для передвиженія вагоновъ, приводимая въ движеніе электромоторомъ.

На дворѣ между зданіями пассажирскаго корпуса и малярной въ канавѣ имѣется телѣжка для вагоновъ съ электрическимъ приводомъ.

II. Малярная. Малярная занимаетъ восьмипутевое зданіе, составляющее часть пассажирскаго корпуса площ. 518 кв. саж.; въ составъ малярной входятъ слѣдующія отдѣленія: малярная для окраски пассажирскихъ вагоновъ, лакировочная, краскотерочная и контора мастера.

Оборудованіе малярной состоитъ изъ пяти краскотерокъ, работающихъ отъ привода, 1 вальцовъ для растиранія мыла, плитъ мраморныхъ для растиранія красокъ 4 шт.

Б. Вспомогательные цехи.

Механическій цехъ. Механическій цехъ занимаетъ часть пассажирскаго корпуса, общей площадью 212 кв. саж.

Оборудованіе токарно-механической составляютъ:

Токарные станки	11 шт.
Колесные „	6 „
Сверлильные „	7 „
Строгальные „	4 „
Долбежные „	1 „
Болторѣзные „	5 „

Станки для нарѣзки гаекъ . . . . . 1 „
Фрезерные станки . . . . . 1 „
Револьверные станки . . . . . 1 „
Станки для пробы напильниковъ . . . . . 1 „
Наждачные станки . . . . . 3 „

Инструментальная помѣщается въ пассажирскомъ корпусѣ; оборудованіе ея составляютъ:

Токарные станки, изъ которыхъ 1 универсальный 2 шт.
Фрезерные станки . . . . . 2 „
Сверлильные „ . . . . . 1 „
Точильные станки для ножей строгальныхъ станковъ . . . . . 1 „
Наждачные станки . . . . . 2 „

Кромѣ того имѣется соотвѣтствующее количество слесарныхъ верстаковъ, печь, горнъ для закалки инструментовъ и прессъ для пробы манометровъ.

Жестяницкая помѣщается въ товарномъ корпусѣ; оборудованіе ея состоитъ изъ:

Токарно-давильнаго станка . . . . . 1 шт.
Вальцовъ для жести . . . . . 2 „
Станка для загибанія листовъ жести . . . . . 1 „
Ножницъ для рѣзки жести . . . . . 2 „
Печи для нагрѣванія паяльниковъ . . . . . 1 „
Винтового пресса . . . . . 1 „
Слесарнаго верстака . . . . . 1 „

Мѣдницкая помѣщается въ среднемъ корпусѣ; изъ предметовъ оборудованія имѣетъ только:

Печей для палки композиціи . . . . . 2 шт.
Слесарныхъ верстаковъ . . . . . 1 „

Никеллировочная помѣщается въ товарномъ корпусѣ; оборудованіе никеллировочной состоитъ изъ:

Шлифовальныхъ станковъ . . . . . 3 шт.
Динамо пост. тока для никеллированія мощностью въ 0,5 клв. . . . . 1 „
Ванны для никеллированія . . . . . 4 „
Дестиляціоннаго аппарата . . . . . 1 „
Слесарнаго верстака . . . . . 1 „

Деревообдѣлочная. Деревообдѣлочная занимаетъ часть товарнаго корпуса площадью 285 кв. саж.

Оборудованіе ея составляютъ деревообдѣлочные станки:

Строгальные . . . . . 4 шт.
Шлифовальные . . . . . 1 „
Шипорѣзные . . . . . 2 „
Круглыя пилы . . . . . 3 „

Маятниковыя пилы . . . . . 2 „
Сверлильные станки . . . . . 3 „
Долбежно-сверлильные . . . . . 2 „
Наждачные станки . . . . . 1 „
Точильные станки для круглыхъ пилъ . . . . 1 „
Эксгаустеръ для вытяжки стружекъ . . . . . 1 „

Столярная и обойная. Столярная и обойная занимаютъ часть средняго корпуса общею площадью 126 кв. саж.

Оборудованіе столярной состоитъ изъ:

Строгальныхъ станковъ . . . . . 2 шт.
Карнизнаго станка . . . . . 1 „
Универсальнаго карнизнаго . . . . . 1 „
Сверлильнаго станка . . . . . 1 „
Полировочнаго „ . . . . . 1 „
Круглой пилы . . . . . 1 „
Ленточной пилы . . . . . 1 „
Наждачнаго станка . . . . . 1 „
Станка для обрѣзки филенокъ . . . . . 1 „
Столярныхъ верстаковъ . . . . . 23 „

Кромѣ того въ проходѣ между кузницей и обойной помѣщается паровая клееварка.

Оборудованіе обойной состоитъ изъ столовъ для обойныхъ работъ.

Кузнечное отдѣленіе Кузнечное отдѣленіе занимаетъ часть средняго корпуса общею площадью 280 кв. саж. и состоитъ изъ слѣдующихъ отдѣленій: кузницы—площадью 78 кв. саж., рессорной—площадью 55 кв. саж. и листоправной—площадью 32 кв. саж.

Оборудованіе кузницы состоитъ изъ: 5 паровыхъ молотовъ, изъ которыхъ одинъ однотонный и 4—$^1/_2$ тон., ножного молота Оливера, 24 горновъ на 37 огней; всѣ горны получаютъ дутье отъ вентилятора Рута, установленнаго въ проходѣ между кузницей и столярной.

Оборудованіе рессорной состоитъ изъ:

Печи для рессоръ . . . . . 1 шт.
Горновъ на 3 огня . . . . . 2 „
Дыропробивного пресса съ ножницами . . . . 1 „
Приводного пресса для изготовленія гаекъ . . 1 „
Токарнаго спеціальнаго станка . . . . . 1 „
Наждачныхъ станковъ . . . . . 2 „

Оборудованіе листоправной состоитъ изъ:

Вальцовъ для выгибанія желѣзныхъ листовъ . 1 „
Прессовъ для пробы рессоръ, изъ которыхъ одинъ приводной, а одинъ паровой . . . . 2 шт.
Слесарныхъ верстаковъ . . . . . 1 „

Мастерскія выпускаютъ періодически до 3.000 вагоновъ и выпускъ возможно увеличить до 4.300 вагоновъ.

Рабочихъ при мастерскихъ имѣется 800 человѣкъ.

Все оборудованіе мастерскихъ обошлось 1.200.000 рублей.

Подкомиссіей было отмѣчено отсутствіе вѣсовъ въ мастерскихъ.

По окончаніи осмотра мастерскихъ подкомиссія посѣтила Крюковскій матеріальный складъ.

Крюковскій складъ. При осмотрѣ подкомиссіею Крюковскаго склада, устроеннаго на территоріи и въ оградѣ вагонныхъ мастерскихъ, оказалось, что помѣщенія склада устроены весьма солидно и цѣлесообразно.

Для огромныхъ запасовъ лѣсныхъ матеріаловъ (кромѣ воинскихъ досокъ) устроены навѣсы и сараи со сквозными боковыми рѣшетками, служащими прекрасной вентиляціей и предохраняющими лѣсной матеріалъ отъ трещинъ и разрушенія. Складъ содержится въ образцовомъ порядкѣ, учетъ матеріаловъ, какъ и во всѣхъ складахъ—по ярлычной системѣ, причемъ осмотромъ на выдержку ярлыковъ выяснилось, что записи ведутся совершенно своевременно, а именно въ ярлыки отпуски записываются въ день отпуска. Воинскія доски складываются штабелями вышиной около $2^1/_2$ саж. и прикрыты крышею изъ тѣхъ же досокъ, предохраняющею доски отъ дѣйствія солнца и дождя.

Въ складахъ хранится большое количество тормазовъ вестингауза (вагонныхъ частей) безъ движенія, вслѣдствіе временной пріостановки оборудованія этими тормазами товарныхъ вагоновъ.

Запаса матеріаловъ имѣется въ размѣрѣ 25% годового расхода склада.

Запасъ угля только около 4.000 пудовъ. Воинскій запасъ слишкомъ значителенъ

Затѣмъ подкомиссія возвратилась мимо просторныхъ лѣсныхъ складовъ къ пассажирскому зданію ст. Крюковъ.

При станціи Крюковъ не имѣется паровознаго депо, такъ какъ по другую сторону рѣки Днѣпра на станціи Кременчугъ находится основное депо.

Водоснабженіе станціи Крюковъ обильное и производится какъ изъ рѣки Днѣпра, такъ и изъ колодца. Водоснабженіе изъ колодца старое.

На станціи Крюковъ имѣется пріемный покой съ 2 кроватями. Конечныя станціи врачебнаго участка: крюковскій мостъ 251 вер., Днѣпровская вѣтвь и Крюковскія мастерскія, всего $7^1/_4$ вер. Въ Крюковѣ живутъ: 1 врачъ, 4 фельдшера и одна фельдшерица-акушерка, участокъ которой $7^1/_4$ вер.

Свѣдѣнія о работѣ станціи Крюковъ за 1907 годъ: всего грузовъ малой скорости:

Отправлено . . . . . 4.674.473 пуд,
Прибыло . . . . . 509.040 „

Работа станціи за 1907 годъ выразилась: поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ 2.253
Малой скорости и хозяйственнаго движенія 6.205
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 1.736
Прибывшихъ на станцію. 1.754

Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 19.512
Прибывшихъ на станцію. 20,127
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено . . . . . 3.374.757 [1])
Перегружено 8.999
Выгружено. 1.284.873

Всего 10.668.629

Продано пассажирскихъ билетовъ 15.273
Выдано багажныхъ квитанцій 954
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ . . 15.788
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ. . . 4.775
Передано телеграммъ:
Служебныхъ 38.909
Частныхъ 662
Общее поступленіе въ кассу станціи 278.306 рублей 95 коп.
Количество маневровъ:
Часовъ 18.517
Верстъ 92.586
Работа станціи за 1908 годъ:
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой средней скорости и воинскихъ 2.473
Малой скорости и хозяйственнаго движенія 6.407
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи. 2.656
Прибывшихъ на станцію 2.569
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 26.937
Прибывшихъ на станцію. 26.678

---

[1]) Число 3.374.757 взятое изъ отчета слѣдуетъ считать неправильнымъ. Вѣроятно, должно быть 9.374.757.

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	11.261.082
Перегружено	2.350
Выгружено	1.385.344
Всего	12.648.776

Продано пассажирскихъ билетовъ	22.010
Выдано багажныхъ квитанцій	957
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	19.675
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	5.434
Передано телеграммъ:	
Служебныхъ	46.424
Частныхъ	722

Общее поступленіе въ кассу станціи 182.952 руб. 50 коп.

Количество маневровъ:

Часовъ	18.922
Верстъ	94.610

По службѣ тяги станція Крюковъ относится къ 11-му участку и по службѣ пути къ 22-му участку и IV отдѣленію.

По службѣ движенія—IV отдѣленіе.

Н. А. Масловымъ была получена справка отъ старшаго контролера по вопросу о заработкахъ рабочихъ въ Крюковскихъ мастерскихъ. Изъ этой справки выяснилось:

Наивысшая поденная плата слесарямъ и малярамъ составляетъ 1 руб. 80 коп., столярамъ, обойщикамъ и кровельщикамъ 1 р. 71 к., жестянникамъ 1 р. 62 к., плотникамъ 1 р. 17 к. Поденная плата выражается числами, дѣлящимися на 9, что дѣлается для удобства поденнаго разсчета при 9 час. рабочемъ днѣ.

Прибыль отъ сдѣльныхъ работъ различна смотря по цехамъ. Такъ, въ механическомъ цехѣ составляетъ отъ 60% до 100% заработка по поденному расчету, какъ, напримѣръ, это видно изъ корешковъ бюллетеней за августъ сего года. Въ сборномъ цехѣ корешки бюллетеней не заполняются, и потому выясненіе процента прибыли возможно лишь на основаніи ежемѣсячной вѣдомости заработка мастеровыхъ по ремесламъ. Изъ этой вѣдомости за августъ сего года видно, что прибыль у рессорщиковъ составляла 155%, малотобойцевъ—138%, кузнецовъ—174%; у остальныхъ мастеровыхъ прибыль не превосходитъ 100% [1]).

Отбывъ со станціи Крюковъ, подкомиссія прослѣдовала на станцію Кременчугъ.

Ст. Кременчугъ. По осмотрѣ зданія пассажирскаго вокзала, которое было признано вполнѣ достаточнымъ и не требующимъ въ настоящее время

[1]) Высокій процентъ заработка по нѣкоторымъ ремесламъ, по позднѣйшему сообщенію представителей Южныхъ дорогъ, имѣлъ мѣсто въ 1909 году, несмотря на крупное пониженіе расцѣнокъ, произведенное въ концѣ 1908 года.

расширенія, подкомиссія приступила къ осмотру грузовыхъ помѣщеній, станціонныхъ путей и проч.

По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ начальника дорогъ, на станціи Кременчугъ отправлено за 1907 годъ всего грузовъ малой скорости 15.821.126 пудовъ и прибыло 14.588.728 пудовъ.

Работа станціи за 1907 годъ выразилась:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ . .	3.845
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . .	13.386

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	8.464
Прибывшихъ на станцію	8.475

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	238.234
Прибывшихъ на станцію	238.502

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	18.141.416
Перегружено	1.143.140
Выгружено	16.141.508
Всего	35.426.064

Продано пассажирскихъ билетовъ	288.622
Выдано багажныхъ квитанцій	18.700
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	83.739
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	68.591

Передано телеграммъ:

Служебныхъ	92.295
Частныхъ	12.861

Общее поступленіе въ кассу станціи 5.373.609 руб. 30 коп.

Количество маневровъ:

Часовъ	62.913
Верстъ	314.563

Работа станціи за 1908 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ . .	6.324
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . .	12.845

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	7.868
Прибывшихъ на станцію	7.849

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	209.781
Прибывшихъ на станцію	210.387

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	18.122.730
Перегружено	865.197
Выгружено	15.416.036
Всего	34.403.963
Продажа пассажирскихъ билетовъ	302.888
Выдача багажныхъ квитанцій	20.026
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	81.680
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	66.304
Передано телеграммъ:	
Служебныхъ	116.399
Частныхъ	11.230

Общее поступленіе въ кассу станціи 4.501.148 руб. 56 коп.

Количество маневровъ:

Часовъ	58.721
Верстъ	293.605

По свѣдѣніямъ Харьковскаго пораіоннаго комитета въ настоящее время заканчивается переустройство ст. Кременчугъ по проекту, утвержденному Инженернымъ Совѣтомъ, чѣмъ вполнѣ обезпечивается планомѣрная работа станціи для движенія, опредѣленнаго Харьковскимъ пораіоннымъ комитетомъ на 1912 годъ. Къ этому времени предполагалось также закончить развитіе путей товарнаго двора (до 4 вер.) съ производствомъ для сего цѣннаго городского отчужденія. Работы, по окончанію развитія ст. Кременчугъ по утвержденному проекту, предусмотрѣны междувѣдомственной комиссіей.

Въ настоящее время въ виду огранизованной подачи вагоновъ подъ нагрузку и выгрузку въ городъ по рельсамъ трамвая, товарная станція разгружена и надобность въ ея развитіи миновала.

Съ товарнаго двора подкомиссія отправилась въ основное паровозное депо и мастерскія XI участка службы тяги.

Инвентарное количество паровозовъ—109.

Паровозы XI-го участка обслуживаютъ: всѣ пассажирскіе поѣзда между Кременчугомъ и Ромнами (200 вер.), Кременчугомъ и Знаменкой (89 вер.) и Кременчугомъ и Полтавой (111 вер.), нѣкоторые пассажирскіе поѣзда между Кременчугомъ и Харьковомъ (243 вер.), всѣ товарные, ускоренные товарные и воинскіе поѣзда между Кременчугомъ и Знаменкой (89 вер.), между Кременчугомъ и Ромоданомъ (107 вер.), между Кременчугомъ и Полтавой (111 вер.), а также всѣ поѣзда на вѣтви Лохвица—Гадячъ.

Для стоянки и промывки паровозовъ въ Кременчугѣ имѣется два круглыхъ паровозныхъ зданія на 16 стойлъ каждое.

Въ первомъ изъ зданій 2 стойла заняты среднимъ ремонтомъ паровозовъ въ виду недостаточности пяти стойлъ въ паровозосборной. Въ этомъ паровозномъ зданіи поворотный кругъ діам. 48 футовъ 4 дюйм., второмъ діам. 64 фут. Надъ стойлами въ обоихъ зданіяхъ вытяжныя трубы съ постоянными колпаками. Въ первомъ зданіи имѣется 5 одиночныхъ промывательныхъ крановъ, а во второмъ—5 двойныхъ. Для промывки примѣняется насосъ Вортингтона, установленный вмѣстѣ съ вертикальнымъ котломъ на телѣжкѣ. Оба зданія оборудованы слесарными верстаками для производства работъ по текущему ремонту и однимъ комплектомъ домкратовъ Беккера.

Мастерская участка общей площадью 267 кв. саж. и состоитъ изъ:

Паровозосборной	136	кв. саж.
Токарно-механической	50	„ „
Машинной	16	„ „
Котловой	8	„ „
Кузницы	46	„ „
Инструментальной	6	„ „
Конторы мастера	5	„ „

Мастерская выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту паровозовъ, приписанныхъ къ участку, а также ремонтъ предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка.

Паровая машина гориз. 16 л. с.	1	шт.
Паровой котелъ локомоб. типа пов. нагрѣва 31 кв. м., давл. 6 атм.	1	„
Токарныхъ станковъ	8	„
Колесныхъ „	2	„
Болторѣзныхъ „	1	„
Долбежныхъ „	1	„
Поперечно-строгальныхъ	1	„
Продольно-строгальныхъ	1	„
Вертикально-сверлильныхъ	3	„
Горизонтально-сверлильныхъ	1	„
Двух-огневыхъ горновъ въ кузницѣ, получающихъ дутье отъ 1 центробѣжнаго вентилятора	4	„
Комплектовъ паровозныхъ домкратовъ Беккера въ сборной	5	„

Отапливаются: паровозныя зданія паромъ отъ спеціально установленныхъ вертикальныхъ котловъ, въ каждомъ по одному; мастерская—мятымъ паромъ машины.

Освѣщаются: паровозныя зданія керосино-калильными фона-

рями; мастерская керосино-калильными фонарями и керосиновыми лампами.

Полезная длина тракціонныхъ путей—303 саж.

Въ вѣдѣніи XI-го участка числятся оборотныя депо: Ромны, имѣющее одно прямоугольное зданіе на 4 стойла, діам. поворотнаго круга=41,5 футъ, и Ромоданъ, имѣющее одно прямоугольное зданіе на 6 стойлъ, діаметръ поворотнаго круга = 63′10″.

Водоснабженіе ст. Кременчугъ обильное, изъ рѣки Днѣпра.

По осмотрѣ депо подкомиссія посѣтила дежурное зданіе для машинистовъ и смазчиковъ. Въ этомъ помѣщеніи имѣется 36 кроватей: 18 для машинистовъ и 18 для смазчиковъ; помѣщеніе хорошее, содержится въ порядкѣ, кровати исправныя.

Отсюда подкомиссія отправилась къ техническому училищу, содержимому на счетъ казны.

Техническое училище занимаетъ большой двухъэтажный каменный домъ, представляющій собою прекрасное свѣтлое, чистое и высокое помѣщеніе. Каменная лѣстница соединяетъ нижній и верхній этажи. Кромѣ классныхъ, физическаго, рисовальнаго кабинетовъ, рекреаціоннаго зала и столовой, подкомиссія посѣтила модельную мастерскую, а также и чертежную. Въ день посѣщенія подкомиссіею училища въ немъ происходили занятія, причемъ какъ въ классахъ, такъ и въ мастерской и чертежной Предсѣдатель на предложенные ученикамъ вопросы, получалъ весьма обстоятельные отвѣты. Завѣдующій училищемъ, сопровождая подкомиссію, сообщалъ всѣ касающіяся училища свѣдѣнія.

Осмотрѣвъ классныя, подкомиссія прошла широкимъ хорошимъ корридоромъ въ столовую и кухню, гдѣ дежурные ученики наблюдали за приготовленіемъ обѣда. Принявъ рапортъ отъ дежурнаго ученика, Предсѣдатель сдѣлалъ ему нѣсколько вопросовъ, получивъ объясненіе объ организаціи этой части хозяйства. Затѣмъ подкомиссія посѣтила спальни и уборныя, причемъ какъ въ дортурахъ, такъ и уборныхъ оказалось чисто и все въ порядкѣ, койки имѣли хорошее устройство; въ уборныхъ—удобные широкіе умывальники съ водой изъ водопровода.

Здѣсь же недалеко находится пріемный покой на 4 кровати, амбулаторія и небольшая аптека. При пріемныхъ покояхъ имѣются два доктора.

Изъ общихъ свѣдѣній о станціи Кременчугъ, полученныхъ устно отъ представителей Южныхъ дорогъ, отмѣчаются: хлѣбъ отсюда идетъ на Николаевъ, мука на сѣверъ. Лѣса вывозится до 12.000 вагоновъ.

По службѣ пути станція Кременчугъ принадлежитъ къ 26-му участку и IV отдѣленію.

Около станціи Кременчугъ на 248 верстѣ на отчужденной

землѣ находится карьеръ XXII участка сл. пути. Вывезено въ 1908 г. изъ этого карьера 1.775 куб саж. Назначено для вывоза въ 1909 г. на 22 уч.—1.695 куб. саж. Въ 1909 г. нагрузка и выгрузка производится подрядчикомъ—на платформы по 1 р. 40 к. (въ крытый составъ на 10% дороже).

По службѣ движенія станція Кременчугъ входитъ въ VI отдѣленіе.

По осмотрѣ станціи Кременчугъ подкомиссія отбыла въ Полтаву. Путь отъ Кременчуга до Полтавы подобно пути и остальнымъ участкамъ, по которымъ прослѣдовала подкомиссія отъ Знаменки, въ хорошемъ состояніи, хотя въ участкѣ отъ Кременчуга до Полтавы вслѣдствіе легкаго балласта довольно сильно пылитъ. Слѣдуетъ отмѣтить, что линія бывшей Харьково-Николаевской дороги въ части ея отъ ст. Кобеляки до ст. Полтава проходитъ въ долинѣ рѣки Ворсклы; участокъ этой линіи, пролегающій по сыпучему песку, на перегонахъ до Ново-Сенжаръ и частью до Перещепинской, особенно тяжелъ, такъ какъ въ этой части происходятъ заносы полотна пескомъ и, кромѣ того, если полотно не покрыто щебнемъ, балластъ выдувается изъ подъ шпалъ.

Ст. Полтава. По прибытіи на ст. Полтава подкомиссія приступила къ осмотру пассажирскаго вокзала.

Пассажирскій вокзалъ при настоящемъ пассажирскомъ движеніи слѣдуетъ считать тѣснымъ.

Полтава служитъ узловой станціей Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ виду того, что здѣсь примыкаетъ къ ней Кіево-Полтавская линія Московско-Кіево-Воронежской ж. д.

Въ 1907 году по исчисленію Харьковскаго пораіоннаго комитета, работа станціи по товарному движенію выразилась въ пріемѣ до 39 поѣздовъ, въ томъ числѣ до 11 передаточныхъ поѣздовъ съ Московско-Кіево-Воронежской ж. д.; количество прибывшихъ на станцію вагоновъ составляло въ среднемъ 1.280.

По вычисленію на 1912 годъ количество прибывающихъ поѣздовъ выростаетъ до 52, въ числѣ которыхъ до 13 будетъ обмѣнныхъ съ Московско-Кіево-Воронежской дорогой, количество прибывающихъ вагоновъ дойдетъ до 1.720.

Обмѣнъ съ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дорогой увеличится съ 400 до 600 вагоновъ. Всѣ поѣзда въ Полтавѣ сортируются. Чтобы удовлетворить такому движенію, потребуется, по исчисленію Харьковскаго пораіоннаго комитета, путей на станціи:

1) для вагонооборота 3.440—3.440 $\times$ 7 = 24.080 пог. саж.

2) для запаса въ количествѣ полусуточнаго обмѣна съ М.-К.-В. — $\frac{600}{2} \times 5 = 1.500$ пог. саж.

Всего потребуется путей. . . . . 25.580 п. с.
Имѣется. . . . . 19.762 „

Надо добавить. . . . . 5.818 п. с.
или 11,6 вер., что при округленіи дастъ 12 верстъ.

За 1907 годъ всего грузовъ малой скорости:
Отправлено со станціи Полтава . . . . . 1.921.644 п.
Прибыло на станцію Полтава. . . . . 6.169.144 „

Работа станціи за 1907 г. выразилась:
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ. . . 4.671
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . . 17.717
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 9.432
Прибывшихъ на станцію. 9.444
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 257.385
Прибывшихъ на станцію. 257.344
Обмѣнъ вагоновъ, со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:
Принято. 107.177
Сдано. 106.123

Всего . . . 213.300

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено. 2.775.649
Перегружено 4.760.634
Выгружено 6.125.608

Всего . . 13.661.891

Продано пассажирскихъ билетовъ 259.135
Выдано багажныхъ квитанцій 13.601
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ. 23.391
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ. 44.129
Передано телеграммъ:
Служебныхъ. 71.138
Частныхъ 5.682
Общее поступленіе въ кассу станціи 1.898.061 руб. 66 коп.
Количество маневровъ:
Часовъ 56.699
Верстъ. 283.494
Работа станціи за 1908 годъ:
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ. . . 6.991
Малой скорости и хозяйственнаго движенія. . 17.738

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи. 9.723

Прибывшихъ на станцію. 9.737

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи 253.905

Прибывшихъ на станцію. 254 435

Обмѣнъ вагоновъ со включеніемъ вагоновъ принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:

Принято. 118.748

Сдано. 118.218

Всего . . . 236.966

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено. 1.928.177

Перегружено. 5.766.350

Выгружено. 3.891.164

Всего. . . 11.585.691

Продано пассажирскихъ билетовъ 272.859

Выдано багажныхъ квитанцій 14.956

Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 25.658

Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 44.078

Передано телеграммъ:

Служебныхъ 93.722

Частныхъ 5.908

Общее поступленіе въ кассу станціи: 1.712.754 руб. 66 коп.

Количество маневровъ;

Часовъ. 63,511

Верстъ 317.556

Передача горнозаводскихъ грузовъ происходитъ въ количествѣ 450 вагоновъ.

Сортировочныхъ помѣщеній не достаточно.

Съ станціи подкомиссія отправилась къ желѣзнодорожному училищу, причемъ по дорогѣ посѣтила помѣщеніе для пассажировъ IV класса. Помѣщеніе это представляетъ собой небольшой сарай съ рядомъ палатей въ два яруса и не въ состояніи вмѣстить то количество пассажировъ, которое здѣсь скопляется.

Желѣзнодорожное училище помѣщается въ очень большомъ двухъ-этажномъ зданіи, имѣетъ высокія окна, такъ что ни въ свѣтѣ, ни въ воздухѣ недостатка не ощущается. Помѣщается въ училищѣ 420 человѣкъ.

Далѣе подкомиссія посѣтила постройку новой электрической

станціи и осмотрѣла столовую для мастеровъ и чернорабочихъ, гдѣ обѣдъ обходится 12 коп. безъ хлѣба, хлѣбъ же приносятъ столующіеся съ собой.

Затѣмъ былъ осмотрѣнъ Полтавскій главный складъ.

Этотъ складъ со значительнымъ запасомъ и большимъ оборотомъ (4.160.000 руб.), обслуживающій главнымъ образомъ Полтавскія паровозныя мастерскія, нельзя признать отвѣчающимъ своему назначенію по слѣдующимъ причинамъ:

1) вслѣдствіе тѣсноты помѣщеній большое количество металловъ хранится на открытомъ воздухѣ, что, конечно, весьма нежелательно и можетъ вызвать убытки казны, и

2) изъ имѣющихся помѣщеній, 3 сарая деревянныхъ—старые, низкіе, темные и съ земляными полами, что весьма затрудняетъ храненіе и отпускъ матеріаловъ. По заявленію представителей Южныхъ дорогъ перестройка ихъ и вообще постройка вполнѣ соотвѣтствующихъ помѣщеній неоднократно вносились въ смѣты, но до сихъ поръ построены только 2 деревянныхъ сарая, отвѣчающихъ своему назначенію, что однако признается совершенно недостаточнымъ.

Для храненія керосина и нефтяныхъ остатковъ, какъ во всѣхъ складахъ Южныхъ дорогъ установлены на кирпичныхъ и деревянныхъ фундаментахъ желѣзныя цистерны съ приспособленіями для перекачки маслъ изъ цистернъ-вагоновъ въ баки.

При станціи Полтава находятся: основное депо, участковыя мастерскія и главныя паровозныя мастерскія.

Инвентарное число приписанныхъ къ Полтавскому (X) участку службы тяги паровозовъ 85.

Паровозы X-го участка обслуживаютъ всѣ поѣзда между Полтавой и Лозовой (165 вер.).

При этой же станціи расположено и оборотное депо для паровозовъ депо Люботинъ и Кременчугъ, помѣщающееся въ прямоугольномъ зданіи на 9 стойлъ, при которомъ имѣется поворотный кругъ діаметромъ—55 футовъ.

Для стоянки и промывки паровозовъ имѣется 1 круглое паровозное зданіе на 16 стойлъ, изъ коихъ 4 отведены для средняго ремонта паровозовъ и 1 для средняго ремонта тендеровъ. Внутри депо имѣется поворотный кругъ діам.—64′. Надъ всѣми стойлами вытяжныя трубы съ опускными колпаками. Четыре двойныхъ промывательныхъ крана служатъ для промывки паровозовъ. Для подъемки паровозовъ имѣются 3 комплекта паровозныхъ и 1 комплектъ тендерныхъ домкратовъ Беккера. Здѣсь же установлены верстаки съ тисками для слесарно-механическихъ работъ за неимѣніемъ спеціальнаго помѣщенія, а также 2 постоянныхъ горна для котельныхъ работъ.

Непосредственно къ этому зданію примыкаетъ мастерская общею площ. 62 кв. саж. и состоящая изъ:

Токарно-механической	26	кв. саж.
Кузницы	14	„ „
Инструментальной	3	„ „
Машиннаго отдѣленія	7	„ „
Жестянницкой	2	„ „
Столярной	3	„ „
Конторы мастера	3	„ „
Кладовой	4	„ „

Мастерская участка выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ участку паровозовъ, по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка и по ремонту товарныхъ вагоновъ. Для послѣдней цѣли отведенъ одинъ путь въ зданіи оборотнаго депо.

Оборудованіе мастерской.

Паровой котелъ вертикальный съ кипятильными трубами, пов. нагр. 10 кв. м. дав. 5 атм.	1	шт.
Паровая машина горизонтальная, въ 12 л. с.	1	„
Токарныхъ станковъ	4	„
Строгальныхъ станковъ	1	„
Сверлильныхъ „	1	„
Двухогневыхъ горновъ	2	„
Одноогневыхъ „	1	„
„ „ въ вагонной мастерской	1	„

Въ кузницѣ горнамъ дутье сообщается вентиляторомъ.

Отапливаются: паровозное зданіе,—паромъ отъ спеціально установленнаго котла вертикальнаго; мастерская,—мятымъ паромъ машины и обыкновенными голландскими печами, оборотное депо—печами.

Освѣщаются: круглое паровозное зданіе и зданіе оборотнаго депо керосино-калильными фонарями и керосиновыми лампами.

Полезная длина тракціонныхъ путей 474 саж.

Въ вѣдѣніи X-го участка числится только оборотное депо Полтава. Поворотныхъ круговъ два. Діаметръ перваго поворотнаго круга — 55′, второго—64′.

Въ Полтавскомъ депо имѣется до 80 паровозовъ типа $^4/_5$.

Изъ депо подкомиссія прослѣдовала въ Полтавскія паровозныя мастерскія.

Полтавскія паровозныя мастерскія.

Мастерскія расположены при ст. Полтава. Общая площ. территоріи мастерскихъ 5,4 десятины. Площадь крытыхъ помѣщеній 2.055 кв. саж.

Мастерскія первоначально были выстроены для производства работъ по ремонту какъ паровозовъ, такъ и вагоновъ. Затѣмъ,

въ дальнѣйшемъ, съ перенесеніемъ ремонта вагоновъ частью въ старыя Крюковскія мастерскія, впослѣдствіи упраздненныя, а частью въ Бѣлопольскія и Николаевскія,—мастерскія эти были обращены въ паровозныя.

Механическое оборудованіе различныхъ цеховъ этихъ мастерскихъ приводится въ движеніе отъ отдѣльныхъ, установленныхъ въ этихъ цехахъ паровыхъ машинъ, питаемыхъ паромъ отъ котловъ центральной котловой.

Общая площадь котловой—41 кв. саж. Оборудованіе этой котловой составляютъ 6 паровозныхъ котловъ съ пов. нагрѣва около 120 кв. м. каждый.

А. Основные цехи.

Сборная. Центральное мѣсто территоріи мастерскихъ занимаетъ сборная, къ которой въ видѣ крыльевъ примыкаютъ механическая, тендерная, котельная и кузница. Зданіе сборной, прямоугольнаго типа, имѣетъ телѣжку, съ каждой стороны которой расположены по 13 стойлъ. Подъ сборку паровозовъ можетъ быть занято не болѣе 22 стойлъ.

Длина какъ телѣжки, такъ и стойлъ такова, что съ трудомъ могутъ быть передвигаемы и устанавливаемы пассажирскіе паровозы типа 2—3—0. Крыша зданія, безъ свѣтового фонаря, на деревянныхъ стропилахъ поддерживается двумя рядами деревянныхъ колоннъ, расположенныхъ по бокамъ канавы телѣжки.

Оборудованіе сборной состоитъ изъ 6-ти комплектовъ домкратовъ Беккера, спеціальнаго комплекта домкратовъ, установленнаго въ одной изъ канавъ для опусканія колесныхъ паръ безъ подъемки паровозовъ, 6-ти приборовъ ручныхъ для разсверливанія паровозныхъ цилиндровъ на мѣстѣ, 102 слесарныхъ тисковъ, 10 размѣточныхъ плитъ и 3 точильныхъ станковъ.

Котельное отдѣленіе. Помѣщеніе для ремонта котловъ, площадью 200 кв. саж. примыкаетъ непосредственно къ сборной и состоитъ изъ двухъ частей, собственно котельной, гдѣ производится ремонтъ котловъ и механической при котельной, площ. 73 кв. саж., примыкающей къ одной изъ боковыхъ сторонъ и отдѣленной отъ первой рядомъ арокъ. Котельная представляетъ высокое помѣщеніе съ свѣтовымъ фонаремъ по коньку, оборудованное мостовымъ электрическимъ краномъ подъемною силой въ 15 тоннъ, воздухопроводомъ для пневматическихъ приборовъ, станкомъ для выгибанія листовъ.

Паровая машина въ 15 л. с. приводитъ въ движеніе оборудованіе механической при котельной, состоящее изъ:

1) Дыропробивнаго пресса съ ножницами 1
2) Кромкострогательнаго станка 1
3) Радіально-сверлильныхъ станковъ 4
4) Точильныхъ камней 2
5) Постоянныхъ горновъ 2
6) Переносныхъ горновъ 3

Вблизи котельной имѣется временный деревянный сарай, площ. 82 кв. саж., перекрывающій 2 пути, на которыхъ производится менѣе сложный ремонтъ паровозныхъ котловъ. Сарай этотъ также оборудованъ воздухопроводомъ для пневматическихъ приборовъ.

Малярная. Окраска паровозовъ и тендеровъ производится въ спеціальномъ двухпутевомъ кирпичномъ зданіи общей площ. 107 кв. саж., вмѣщающемъ 4 паровоза съ тендерами. Часть этого сарая, площ. 22 кв. саж., отдѣленная отъ малярной поперечной кирпичной стѣной, занята пневматической станціей.

Тендерная. Отдѣленіе для ремонта тендеровъ представляетъ кирпичное зданіе площ. 157 кв. саж. съ желѣзной на деревянныхъ стропилахъ крышей, примыкающее къ сборной. По длинѣ тендерной приходится 3 пути, одинъ изъ коихъ имѣетъ во всю длину канаву. Въ тендерной одновременно можно помѣстить до 15 тендеровъ. Въ этомъ же зданіи помѣщается отдѣленіе по ремонту дышелъ и инструментальнаго сборнаго отдѣленія.

Въ тендерномъ отдѣленіи имѣются:

Подъемные винтовые козлы . . . . . 2 комплекта
Слесарные верстаки на . . . . . 20 тисковъ
Размѣточная плита . . . . . 1 штука

Помѣщающаяся при тендерной инструментальная сборнаго отдѣленія оборудована:

Верстаками слесарными на . . . . . 8 тисковъ
Горномъ постояннымъ . . . . . 1 шт.
Прессомъ для пробы манометровъ . . . . 1 „

Б. Вспомогательные цехи.

Механическій. Помѣщеніе механическаго цеха представляетъ собой длинное кирпичное зданіе площ. 350 кв. саж. съ деревяннымъ потолкомъ и желѣзной на деревянныхъ стропилахъ крышей, примыкающее короткой стороной къ сборному цеху. Въ длину всего зданія идутъ два ряда деревянныхъ столбовъ, поддерживающихъ потолки и крышу. Оборудованіе механическаго отдѣленія приводится въ движеніе отъ паровой гориз. машины въ 85 лош. силъ, установленной въ пристройкѣ къ механической, площ. 14 кв. саж.

и получающей паръ отъ центральной, находящейся вблизи помѣщенія этой машины.

Оборудованіе механической составляютъ:

Токарные станки	56	шт.
Строгальные „	25	„
Сверлильные „	19	„
Долбежные „	7	„
Болторѣзные „	8	„
Револьверные „	2	„
Фрезерные „	8	„
Шлифовальные „	1	„
Наждачные „	4	„

Въ одну линію съ механической расположено зданіе колесно-токарной площ. 250 кв. саж., станки которой получаютъ движеніе отъ вала, служащаго продолженіемъ главнаго вала механической. Поперечной стѣной отдѣляется часть этого зданія площ. 102 кв. саж., отведенная подъ столярную.

Непосредственно къ зданію колесной въ средней его части примыкаетъ пристройка площ. 43 кв. саж., служащая для бандажныхъ работъ и имѣющая печь для нагрѣванія бандажей, обслуживаемая поворотнымъ краномъ.

Въ зданіи колесно-токарной, кромѣ работъ по обточкѣ колесъ, бандажей и осей, производится также съемка и насадка колесъ на оси, для чего въ зданіи этомъ установленъ спеціальный прессъ.

Оборудованіе колесно-токарной составляютъ:

Колесные токарные станки	15	шт.
Шеечные „	2	„
Лоботокарные „	2	„
Для обточки пальцевъ кривошиповъ	3	„
Токарные	4	„
Строгальные	2	„
Сверлильные	1	„
Точильные	2	„

Съемка бандажей производится подъ навѣсомъ на простыхъ коксовыхъ горнахъ.

Кузнечный цехъ. Кузнечныя работы производятся въ кирпичномъ зданіи общей площадью 303 кв. саж. съ пристройками для сварочной и двухъ калильныхъ печей. Помимо работъ, связанныхъ съ производствомъ мастерскихъ ремонта паровозовъ, кузнечный цехъ выполняетъ значительное количество работъ по заготовкѣ частей подвижного состава въ запасъ складовъ.

Для приведенія въ дѣйствіе орудій кузнечнаго цеха имѣется вертикальная паровая машина въ 12 лош. силъ, питаемая паромъ отъ котловъ центральной котловой. Отъ этихъ же котловъ получаютъ паръ и паровые молота кузнечнаго цеха.

Оборудованіе кузнечнаго цеха.

Паровые молота	5
Оливеровскіе молота (ножные)	2
Фрикціонный прессъ	1
Прессъ для пробы рессоръ	1
Ножницы приводныя	1
Горны двойные	18
„ круглые	1
„ заклепочныя	1
Печи сварочныя	1
„ калильныя	2
„ цементовальныя	1
„ рессорныя	1
Плиты плавильныя	6
Вентиляторъ Рута	1

Надъ всѣми горнами установлены низко спущенные зонты съ вытяжными трубами діам. 28.

Литейный цехъ. Зданіе литейнаго цеха общей площ. 200 кв. саж. состоитъ по длинѣ изъ трехъ частей: чугуннолитейной площ. 120 кв. саж., мѣднолитейной и модельной площ. 80 кв. саж. и соединяющаго эти два помѣщенія навѣса на рельсовыхъ столбахъ, подъ которымъ производятся мелкія отливки. Въ чугуннолитейной помѣщаются глиномятка, сушилка и отдѣленіе паровой машины мощностью 8 лош. силъ. Литейный залъ обслуживается двумя литейными кранами и оборудованъ двумя вагранками.

Литейная, какъ и кузница, исполняетъ значительное количество работъ по заказамъ магазина, а также производитъ отливку паровозныхъ цилиндровъ для Харьковскихъ и Александровскихъ мастерскихъ.

Мѣднолитейная оборудована простыми мѣдноплавильными печами (волчками) и спеціальнымъ станкомъ сист. Поликарпова для отливки пломбъ.

Оборудованіе литейнаго цеха составляютъ:

Вангранка произ. 200 п. въ 1 часъ	1
„ „ 150 „ „ „ „	1
Вентиляторъ Рута	1
Барабанъ для размола угля	1
Бѣгуны	1
Краны литейные	2
Кранъ на телѣжкѣ	1
Лебедка для подачи чугуна въ вагранку	1
Машинка магнитная	1

Оборудованіе модельной.

Ленточная пила	1
Токарный станокъ	1
Точило	1
Столярные верстаки	6

Отдѣленіе для ремонта дымогарныхъ трубъ.

Ремонтъ дымогарныхъ трубъ производится въ отдѣльномъ кирпичномъ зданіи площадью 72 кв. саж., часть котораго площ., 15 кв. саж., отведена подъ жестянницкую мастерскую. При трубочной имѣется сарай для очистки дымогарныхъ трубъ отъ накипи, площ. 21 кв. саж., оборудованный тремя барабанами.

Оборудованіе трубочной мастерской составляютъ:

Паровая вертикальная машина 12 лош. силъ	1
Вентиляторъ Рута	1
Станки для разрѣзки трубъ	2
Станокъ для расточки концовъ	1
Прессъ для испытанія трубъ	1
Горнъ для пайки	1
„ „ оттяжки концовъ	1
„ „ наварки концовъ	3

Пневматическая станція.

Имѣющееся въ зданіи малярной помѣщеніе, площ. 22 кв. сажени, отведено подъ пневматическую станцію для приборовъ пневматической клепки, чеканки, сверленія и проч., коими оборудовано котельное отдѣленіе. Въ помѣщеніи этомъ установленъ особый паровой котелъ, поверхностью нагрѣва 126 кв. метровъ, давленія 9 атм., обслуживающій компрессоръ на 145 куб. фут. всасываемаго воздуха въ 1 минуту и 4 воздушные насоса системы Вестингауза. Снаружи помѣщенія установленъ воздушный аккумуляторъ, отъ котораго расходится сѣть воздухопроводовъ.

Около ст. Полтава на 4 вер. (Копылы и Полтава) на отчужденной землѣ находится карьеръ XXIX участка службы пути. Вывезено въ 1908 году изъ этого карьера 3.525 куб. саж. Назначено для вывоза въ 1909 году на: 21 уч. 1.050 куб. саж., 29 уч. 1.825 куб. саж. Въ 1909 г. работы сданы подрядчику. Нагрузка—1 руб. 30 коп., нагрузка и выгрузка—1 руб. 70 коп. (въ крытомъ составѣ на 10% дороже).

Въ врачебномъ отношеніи станція Полтава относится къ участку Коломакъ—Малая-Перещепинская, протяженіемъ $77^1/_2$ вер. и Полтава—Карловка, Полтавскія мастерскія—$46^3/_4$ вер. Въ Полтавѣ имѣется пріемный покой, живутъ: 2 доктора, 5 фельдшеровъ и 1 фельдшерица-акушерка.

Затѣмъ подкомиссія отбыла со станціи Полтава на станцію Люботинъ.

Ст. Люботинъ.

Станція Люботинъ представляетъ собой внутренній узелъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, принимаетъ и отправляетъ поѣзда

на четыре направленія: на Харьковъ, Мерефу, Полтаву и Ворожбу. По расчету движенія Харьковскаго пораіоннаго комитета на 1912 годъ ст. Люботинъ вмѣсто отправляемыхъ и принимаемыхъ въ настоящее время 41 товарныхъ поѣздовъ въ сутки, при общемъ числѣ прибывающихъ на станцію вагоновъ въ 1.360, будетъ отправлять и принимать до 54 поѣздовъ при общемъ количествѣ прибывающихъ на станцію вагоновъ въ 1.734, изъ которыхъ до 680 вагоновъ потребуютъ сортировки.

Станція Люботинъ уже давно не удовлетворяетъ предъявляемымъ ей требованіямъ и, по предположенію Харьковскаго пораіоннаго комитета, къ 1912 году должна быть переустроена.

При станціи Люботинъ находится основное депо и мастерскія VIII участка.

Инвентарное количество приписанныхъ къ VIII уч. паровозовъ—122, изъ коихъ 88 товарныхъ и 34 пассажирскихъ (изъ нихъ 14 малыхъ пассажирскихъ). Паровозы 8-го участка обслуживаютъ всѣ пассажирскіе поѣзда между станціями: Харьковъ и Ворожба (234 в.), нѣкоторые пассажирскіе поѣзда между ст. Харьковъ и Полтава (132 вер.) товаро-пассажирскіе, товарные, ускоренные товарные и воинскіе поѣзда между станціями Люботинъ и Мерефа (17 вер.), Кириковкой и Ахтыркой (16 вер.), а также всѣ товарные, ускоренные товарные и воинскіе между станціями: Люботинъ и Полтава (109 вер.), Люботинъ и Смородино (105 вер.), Люботинъ и Мерефа (17 вер.) и Люботинъ и Нов. Баварія (16 вер.).

Для стоянки и промывки паровозовъ въ Люботинѣ имѣется 2 круглыхъ паровозныхъ зданія на 15 и 16 стойлъ, изъ коихъ 4 бываютъ заняты паравозами, находящимися въ среднемъ ремонтѣ, такъ какъ имѣющихся для этой цѣли двухъ стойлъ при мастерской недостаточно. Въ первомъ изъ означенныхъ зданій имѣется поворотный кругъ діам. 50 фут., во второмъ—56 фут. Надъ всѣми стойлами въ обоихъ паровозныхъ зданіяхъ установлены вытяжныя трубы съ опускными колпаками.

Въ каждомъ изъ паровозныхъ зданій имѣется 4 двойныхъ промывательныхъ крана и промывательный насосъ Вортингтона, установленный на фундаментѣ.

Кромѣ того паровозныя зданія оборудованы тремя комплектами домкратовъ и слесарными верстаками, по неимѣнію спеціальнаго помѣщенія для слесарно-механической.

Непосредственно къ одному изъ паровозныхъ зданій примыкаетъ мастерская общей площ. 213 кв. саж., состоящая изъ:

Механической	103	кв. саж.
Кузницы	35	„ „
Сборной	30	„ „

Инструментальной	4	кв. саж.
Машиннаго отдѣленія	7	„ „
Кочегарки	5	„ „
Кладовой	25	„ „
Конторы монтера	3	„ „

Мастерская участка выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ участку паровозовъ по ремонту товарныхъ вагоновъ, а также всѣ работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка.

Паровая гориз. машина въ 35 л. с.

Паровой вертикальный котелъ сист. Шухова 31 кв. м. пов. нагрѣва и 7 атм. раб. давленія.

Токарныхъ станковъ	14
Колесныхъ „	4
Сверлильныхъ „	3
Строгальныхъ „	2
Долбежныхъ „	1
Болторѣзныхъ „	1
Станкокъ для расточки эксцентриковыхъ хомутовъ.	1

Кузница оборудована 4-мя двойными постоянными горнами, получающими дутье отъ центробѣжнаго вентилятора и имѣетъ 8 наковаленъ.

Для ремонта вагоновъ при мастерской 8-го уч. имѣется вагонный трехпутевой сарай площ. 234 кв. саж., въ которомъ производятся болѣе крупныя столярныя работы для ремонтируемыхъ товарныхъ вагоновъ, окраска вагоновъ, а также испытанія упряжныхъ приборовъ на установленномъ для этой цѣли спеціальномъ станкѣ.

Отопленіе паровозныхъ зданій, мастерскихъ и вагоннаго сарая—паровое, отъ спеціальныхъ паровыхъ котловъ, изъ коихъ 2 установлены въ паровозныхъ зданіяхъ и одинъ—въ вагонномъ сараѣ.

Полезная длина тракціонныхъ путей—890 саж.

Освѣщаются зданія депо и мастерскія, а также тракціонные пути—керосино-калильными фонарями.

Въ вѣдѣніи начальника VIII-го участка тяги находятся оборотныя депо:

1) Смородино, имѣющее 1 паровозное зданіе (прямоугольное), на 12 стойлъ. Діаметръ поворотнаго круга=56′.

2) Н. Баварія, имѣющее одно паровозное зданіе (прямоугольное), на 4 стойла. Діаметръ пов. круга=56′.

3) Ахтырка, имѣющее одно паровозное зданіе (прямоугольное) на 1 стойло. Діаметръ поворотнаго круга=41′.

Водоснабженіе достаточное; для котловъ вода берется изъ пруда въ имѣніи князя Святополкъ-Мирскаго, питьевая же вода подвозится.

По службѣ пути станція Люботинъ находится въ двадцать первомъ участкѣ и во II отдѣленіи.

По службѣ движенія Люботинъ входитъ въ V отдѣленіе.

За 1907 годъ всего грузовъ малой скорости:

Отправлено	114.505 п.
Прибыло	2.072.166 „

Работа станціи за 1907 годъ выразилась:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ	9.578
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	21.161

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	17.454
Прибывшихъ на станцію	17.442

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	363.661
Прибывшихъ на станцію	864.497

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	1.498.899
Перегружено	2.176.785
Выгружено	5.179.318
Всего	8.855.002

Продано пассажирскихъ билетовъ	137.702
Выдано багажныхъ квитанцій	1.136
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	3.907
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	9.380

Передано телеграммъ:

Служебныхъ	35.323
Частныхъ	504

Общее поступленіе въ кассу станціи 190.823 руб. 52. коп.

Количество маневровъ:

Часовъ	42.395
Верстъ	211.975

Работа станціи за 1908 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ	15.191
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	19.972

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	24.736
Прибывшихъ на станцію	24.767

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	340.621
Прибывшихъ на станцію	340.425

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	2.223.927
Перегружено	1.766 581
Выгружено	5.291.843
Всего	9.282.351

Продано пассажирскихъ билетовъ	140.275
Выдано багажныхъ квитанцій	1.636
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	5.889
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	9.577
Передано телеграммъ:	
Служебныхъ	46.827
Частныхъ	567

Общее поступленіе въ кассу станціи 196.843 руб. 67 коп.

Количество маневровъ:

Часовъ	39.945
Верстъ	199.724

Со станціи Люботинъ подкомиссія прослѣдовала въ Харьковъ по участку Люботинъ-Новая Баварія.

Двупутный участокъ Н.-Баварія—Люботинъ, имѣющій 16½ вер. протяженія, являются участкомъ, на которомъ изъ года въ годъ увеличивается пассажирское движеніе. Помимо пассажирскихъ поѣздовъ главной линіи Харьковъ—Николаевъ и участка Люботинъ—Ворожба, на немъ обращается много поѣздовъ пригородныхъ, а въ лѣтнее время—дачныхъ.

Профиль участка особенно на перегонѣ Рыжовъ—Люботинъ, именно въ этомъ направленіи крайне труденъ, представляя почти сплошной подъемъ около 0,008, протяженіемъ 14 верстъ. Въ этомъ направленіи подъемы составляютъ 83% общаго протяженія участка Н. Баварія—Люботинъ, Въ обратномъ направленіи профиль легокъ и не представляетъ затрудненій; общее протяженіе подъемовъ всего 7%. Наименьшій радіусъ закругленій 300 саж. Помимо преобладающаго прогрессивно растущаго пассажирскаго движенія, участокъ имѣетъ не малое и товарное движеніе, доходящее нынѣ до 11—12 поѣздовъ въ сутки. Нормальный составъ товарныхъ поѣздовъ для этого участка 39 вагоновъ.

Участокъ работаетъ по отношенію къ грузовому движенію въ обоихъ направленіяхъ почти равномѣрно, количество груженыхъ вагоновъ составляетъ около 85% всего количества проходящихъ вагоновъ. По свѣдѣніямъ Харьковскаго пораіоннаго комитета за истекшее пятилѣтіе пробѣгъ поѣздо-верстъ увеличился на 40%, т. е. 8% въ годъ, приростъ же грузовъ опредѣлился въ 35%, т. е. 7% въ годъ.

Какъ разсчетный процентъ увеличенія въ движеніи на предстоящее пятилѣтіе взятъ 40%, т. е. 8% въ годъ, что соотвѣтствуетъ приросту въ поѣздо-верстахъ за истекшее пятилѣтіе.

Исходя изъ этого разсчета Харьковскаго пораіоннаго комитета, потребная въ 1912 году пропускная способность для наивыгоднѣйшаго направленія опредѣлилась, для лѣтняго времени съ дачнымъ движеніемъ, въ 40 поѣздовъ (20 пассажирскихъ, 16 товарныхъ и 4 факультативныхъ).

Въ настоящее время пропускная способность участка въ томъ же наивыгоднѣйшемъ направленіи отъ Н. Баваріи къ Люботину составляетъ 34—35 поѣздовъ, въ зависимости отъ расположенія пассажирскихъ поѣздовъ, именно 15—16 на пассажирскихъ и 19 товарныхъ.

Такимъ образомъ, оказывается недостатокъ въ пропускной способности въ 6 поѣздовъ (40—34).

Усиленіе двупутнаго участка съ преобладающимъ пассажирскимъ движеніемъ, при крайне незначительномъ положеніи участка (собственно усиленіе пропускной способности должно коснуться лишь перегона Рыжовъ—Люботинъ длиной 14 вер.) крайне затруднительно.

Смягченіе сплошного свыше 0,007 подъема между станціями Рыжовъ и Люботинъ невозможно.

Предвидѣнное журналомъ междувѣдомственнной комиссіи устройство на этомъ перегонѣ одного блокъ-поста не даетъ, по мнѣнію Харьковскаго пораіоннаго комитета, требуемаго увеличенія даже при превращеніи этого поста въ обгоночный пунктъ. Для доведенія пропускной способности до требуемыхъ размѣровъ, по подсчету Харьковскаго пораіоннаго комитета, является необходимымъ устройство двухъ блокъ-постовъ съ предохранительнымъ тупикомъ на перегонѣ Рыжовъ-Люботинъ.

Говоря вообще о всей линіи бывшей Харьково-Николаевской жел. дор., слѣдуетъ отмѣтить, что грузовыя помѣщенія на бывшей Харьково-Николаевской дорогѣ имѣются почти на всѣхъ станціяхъ въ достаточномъ, а на нѣкоторыхъ даже въ излишнемъ размѣрѣ. Зданія цѣлесообразнаго типа и большею частью расположены на той же сторонѣ путей, на которой устроены пассажирскія зданія, такъ что развитію станцій вширь препятствій не представляютъ.

Въ 6 час. 48 мин. пополудни подкомиссія прибыла на станцію Харьковъ.

Ст. Харьковъ. 12-го сентября 1909 г., въ 10 час. пополуночи подкомиссія приступила къ осмотру станціи Харьковъ, а также и прилегающихъ къ станціи матеріальнаго склада и главныхъ Харьковскихъ паровозныхъ мастерскихъ.

Харьковскій пассажирскій вокзалъ можно отнести къ числу

лучшихъ и наиболѣе красивыхъ вокзаловъ въ Россіи. Вокзалъ этотъ отличается обиліемъ воздуха, просторомъ помѣщеній и удобствомъ расположенія этихъ помѣщеній; онъ является центральнымъ вокзаломъ для проходящихъ дорогъ: Южныхъ и Юго-Восточныхъ.

Помѣщенная ниже таблица даетъ понятіе о ростѣ пассажирскаго движенія для станціи Харьковъ и о постоянномъ расширеніи пассажирскихъ помѣщеній на ней:

ГОДЫ.	Полезная площадь помѣщеній вокзала въ квадратн. саженяхъ.	Количество проданныхъ ст. Харьковъ пассажирскихъ билетовъ.
1870	237	179.273
1871	237	214.947
1874	310	272.506
1875	310	270.642
1880	310	328.596
1885	310	414.356
1886	363	466.595
1890	363	533.819
1895	363	667.046
1899	665	896.926
1900	665	1.134.181
1901	1.028	—

Площадь подвальнаго и 2 этажа сюда включены.

Къ этому слѣдуетъ добавить, что общее число проѣзжающихъ приблизительно въ шесть разъ превышаетъ приведенныя цифры проданныхъ билетовъ.

Закладка новаго вокзала была сдѣлана 14 сентября 1896 г. Постройка состояла изъ двухъ послѣдовательныхъ работъ: 1) новая пристройка (залъ III класса, багажный вестибюль и служебныя помѣщенія)—съ осени 1896 года, до осени 1899 года и 2) перестройка существовавшей ранѣе части съ 1899 года по 1901 годъ.

Наружный фасадъ новаго вокзала—въ стилѣ итальянскаго ренессанса и въ этомъ же стилѣ отдѣлано и большинство внутрен-

нихъ помѣщеній, а именно: залы I и II кл., багажный, почтовый, вестибюль, проходы изъ вестибюля на платформы, а также кассовые залы, дамская и мужская комнаты.

Наиболѣе обширные залы имѣютъ слѣдующіе размѣры:

1) Залъ III кл.: длина—27,70 саж., ширина—10,50 саж., площадь 227,85 кв. саж., высота—4,30 с.; крыша этого зала поддерживается желѣзными стропилами системы Полонсо; металлическія стропильныя ноги ихъ обшиты деревомъ, потолокъ состоитъ изъ двойного ряда досокъ съ прокладкой между ними толя и войлока.

2) Залъ I и II кл.: длина 15,20 саж., ширина 10,00 саж., площадь 152 кв. саж., высота 5,25 саж. Оригинальность конструкціи перекрытія этого обширнаго помѣщенія заключается въ томъ что главныя балки, состоящія изъ двухъ мостовыхъ фермъ расположены въ долевомъ направленіи и служатъ опорами для потолка и крыши. Такимъ же способомъ поддерживается и потолокъ багажнаго зала, имѣющаго съ заломъ I кл. одинаковую длину.

Отопленіе пассажирскаго зданія—центральное съ пользованіемъ для него отработавшимъ паромъ электрической станціи, находящейся на привокзальной площади; вентиляція-нагнетательная, съ вдуваніемъ въ помѣщенія вокзала свѣжаго, зимою подогрѣваемаго и увлажненнаго воздуха, при помощи электрическихъ вертиляторовъ; въ кухняхъ, помѣщенныхъ во второмъ этажѣ и уборныхъ,—вентиляція вытяжная.

Полная стоимость переустройства пассажирской станціи, со включеніемъ въ нее стоимости отчужденія, расширенія путепроводовъ, постройки новой пассажирской вѣтви отъ Новой-Баваріи къ вокзалу, постройки электрической станціи и пр. составляетъ около 1.545.000 рублей.

Работа станціи Харьковъ пассажир. за 1908 годъ выразилась слѣдующими данными:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости и воинскихъ . .	26.496
Малой скорости и хозяйственнаго движенія .	15.947
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	120.210
Отправленныхъ на станцію	119.109
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	1.137,796
Перегружено	674.394
Выгружено	1.034.322
Всего . .	2.846.512

Продано пассажирскихъ билетовъ 1.298.075
Выдано багажныхъ квитанцій 93.094
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 73.979
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 40.170
Передано телеграммъ:
Служебныхъ 221.582
Частныхъ 10.318
Общее поступленіе въ кассу станціи: 3.156.770 руб. 61 коп.

Работа станціи Харьковъ товарная за 1907 г.:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ . 15.336
Малой скорости и хозяйственнаго движенія. 21.494
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 574
Прибывшихъ на станцію 917
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 273.045
Прибывшихъ на станцію 273.694
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено 10.237.106
Перегружено 909.211
Выгружено. 35.338.777

Всего 46.485.094

Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 203.174
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 152.283
Передано служебныхъ телеграммъ 35.250
Общее поступленіе въ кассу станціи: 12.141.037 руб. 38 коп.
Количество маневровъ:
Часовъ 144.157
Верстъ 720.783

Работа станціи Харьковъ тов. за 1908 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ . 7.118
Малой скорости и хозяйственнаго движенія. 14.988
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 1.086
Прибывшихъ на станцію 1.500

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	32.298
Прибывшихъ на станцію	36.777

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	10.643.118
Перегружено	285.978
Выгружено	36.451.829
Всего	47.380 925

Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	213.715
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	174.083
Передано служебныхъ телеграммъ	39.744

Общее поступленіе въ кассу станціи—10.374.798 руб. 77 коп.

За 1907 г. со ст. Харьковъ отправлено 7.742.248 пуд. Прибыло 36.004.845 пуд.

Осмотрѣвши рядъ складочныхъ помѣщеній, подкомиссія перешла къ осмотру Харьковскаго главнаго склада и паровозныхъ мастерскихъ.

По обороту, достигающему 11 милліоновъ, и вообще по операціямъ своимъ Харьковскій главный складъ является наиболѣе крупнымъ. Главная масса всѣхъ матеріаловъ принимается въ этомъ складѣ и затѣмъ распредѣляется по другимъ. При осмотрѣ его обращено вниманіе на совершенную недостаточность его помѣщеній, такъ какъ огромное количество металловъ и металлическихъ издѣлій хранится на открытомъ воздухѣ. Такое положеніе вызвано, главнымъ образомъ, расширеніемъ главныхъ паровозныхъ мастерскихъ, на территоріи коихъ тѣ сараи, гдѣ хранились эти матеріалы, перешли въ вѣдѣніе мастерскихъ. Въ виду этого усматривается настоятельная надобность въ постройкѣ новыхъ крытыхъ помѣщеній для храненія указанныхъ матеріаловъ. Постройки эти ежегодно вносятся въ смѣты, но до сихъ поръ ходатайства не удовлетворялись.

Храненіе матеріаловъ въ магазинахъ найдено въ полномъ порядкѣ.

Харьковскія паровозныя мастерскія.

Харьковскія паровозныя мастерскія расположены на ст. Харьковъ и занимаютъ территорію общей площадью 16.940 кв. саж. Площадь крытыхъ помѣщеній этихъ мастерскихъ равняется 3.946 кв. саж.

Мастерскія имѣютъ полное электрическое оборудованіе. Всѣ станки и орудія мастерскихъ приводятся въ движеніе отъ мото-

ровъ трехфазнаго тока, питаемыхъ одной силовой электрической станціей, находящейся на территоріи мастерскихъ.

Зданіе электрической силовой станціи общей площадью 130 кв. саж. заключаетъ въ себѣ машинное отдѣленіе, котловое, контору завѣдывающаго съ небольшой мастерской и кладовку для храненія масла.

Электрическая станція.

Въ машинномъ отдѣленіи установлены 4 пародинамо трехфазнаго тока напряженія 1.000 вольтъ при 50 періодахъ въ секунду, изъ коихъ три однотипныя, каждая мощностью 150 л. с. и четвертая 200 лош. силъ.

Всѣ паровыя машины „Компаундъ" двойного расширенія. Данныя для машинъ приведены въ слѣдующей таблицѣ № 1:

№№	Фирма.	Мощность.	Число оборотовъ.	Діаметръ цилиндра.	Ходъ поршня.	Діаметръ маховика.
1		150 л. с.	200	310/430	400	2.000
2		—	—	—	—	—
3		—	—	—	—	—
4	Крам.	200 л. с.	215	410/630	425	2.500

Всѣ четыре генератора могутъ работать параллельно и посылаютъ токъ въ общія шины распредѣлительной доски, откуда токъ воздушными проводами передается къ трансформаторамъ-понизителямъ до 125 вольтъ, установленнымъ въ отдѣленіяхъ механическомъ, гдѣ имѣются одинъ трансформаторъ на 200 киловаттъ и одинъ на 100 клв., котельномъ, въ которомъ стоитъ одинъ трансформаторъ на 100 клв. и кузнечномъ, имѣющемъ одинъ трансформаторъ на 80 клв.

Котловое помѣщеніе электрической станціи оборудовано четырьмя водотрубными котлами системы „Фицнеръ и Гамперъ" каждый съ поверхностью нагрѣва въ 200 кв. м. и на 10 атм. давленія. Всѣ котлы отапливаются углемъ, причемъ въ одномъ изъ нихъ установлена пароструйная топка сист. „Вильтонъ" и при двухъ имѣются регуляторы тяги системы „Менье". Четвертый котелъ установленъ съ пароперегрѣвателемъ, дающимъ паръ перегрѣтымъ до 250°С.

Кромѣ указанныхъ четырехъ водотрубныхъ котловъ, въ томъ

же помѣщеніи установленъ временно паровозный котелъ съ поверхн. нагр. 160 кв. м., дающій паръ въ сѣть парового отопленія зданій мастерскихъ въ сильные холода, когда мятаго пара бываетъ недостаточно, а также въ то время, когда мастерскія не работаютъ.

Загрузка топлива въ котлы производится вручную. Къ котламъ уголь доставляется на вагонеткахъ по дековилевскому пути, идущему вдоль всего котлового помѣщенія.

При конторѣ завѣдывающаго электрической станціей имѣется, какъ было сказано выше, небольшая мастерская для мелкихъ работъ по ремонту предметовъ электрическаго оборудованія и освѣщенія; оборудованіе этой мастерской состоитъ изъ одного токарнаго и одного сверлильнаго станка и слесарнаго верстака съ четырьмя тисками. Силовая электрическая станція Харьковскихъ паровозныхъ мастерскихъ, помимо оборудованія этихъ мастерскихъ, обслуживаетъ деревообдѣлочную Харьковскихъ вагонныхъ мастерскихъ, расходующую въ годъ 220.000 киловаттъ на электрическое освѣщеніе станціи Харьковъ-сортировочная, на что требуется около 100.000 киловаттъ часовъ въ годъ и, кромѣ того, со второй половины 1910 года предстоитъ этой же станціей обслуживать новую мастерскую средняго ремонта при депо Харьковъ-пассажирскій и новое водоснабженіе станціи Харьковъ-пассажирскій, для которыхъ потребуется около 180.000 киловаттъ часовъ въ годъ.

Въ виду возрастанія количества установокъ, питаемыхъ токомъ отъ названной силовой станціи, оборудованіе послѣдней въ первой половинѣ 1910 года будетъ усилено заказанной Криматорскому заводу пятой пародинамо, тождественной съ имѣющейся пародинамой № 4.

Основные цехи.

Сборныя. Сборка паровозовъ производится въ трехъ зданіяхъ, изъ коихъ первая сборная площадью 470 кв. саж. имѣетъ 15 стойлъ рабочихъ и одно для въѣзда. Двѣ же остальныя сборныя одинаковаго размѣра, каждая площадью 464 кв. саж., имѣютъ по 18 стойлъ, каждое длиною 5,42 саж. Общая площ. сборныхъ—1.398 кв. саж. и общее количество стойлъ—51.

Всѣ три сборныя представляютъ прямоугольныя зданія съ телѣжкой длиною 3,35 саж. посрединѣ и стойлами по обѣ стороны телѣжки, причемъ во второй и третьей сборныхъ имѣются выступы для въѣзда, въ первой же сборной такого выступа не имѣется. Первая и третья сборныя имѣютъ крыши на деревянныхъ стропилахъ, поддерживаемыхъ двумя рядами деревянныхъ столбовъ, во второй сборной стѣны наращены до высоты 3,72 саж и устроена крыша на желѣзныхъ стропилахъ съ двумя рядами

такихъ же клепаныхъ колоннъ. Въ этой сборной во второй половинѣ 1910 года устанавливается съ одной стороны телѣжки надъ девятью стойлами мостовой электрическій кранъ съ двумя телѣжками общей подъемной силой до 40 тоннъ, а также существующая ручная телѣжка замѣняется удлиненной электрической.

Оборудованіе сборныхъ.

Механическое оборудованіе сборныхъ состоитъ изъ 6-ти переносныхъ станковъ для разсверливанія цилиндровъ на мѣстѣ, приводимыхъ въ движеніе отъ переносныхъ же моторовъ. Прочее оборудованіе сборныхъ состоитъ изъ 7-ми комплектовъ домкратовъ сист. Беккера, 28-ми обыкновенныхъ домкратовъ, 4-хъ прессовъ для испытанія котловъ, 10-ти кузнечныхъ горновъ, 1-го стана для строжки золотниковыхъ лицъ, 1-го сверлильнаго ручного станка и соотвѣтствующаго количества слесарныхъ верстаковъ и различныхъ вспомогательныхъ приспособленій.

Тендерныя.

Помѣщеніемъ для тендерныхъ служатъ старыя зданія, остовы коихъ сдѣланы изъ рельсъ, выгнутыхъ по дугѣ круга. Площадь помѣщенія, служащаго для ремонта тендеровъ — 245 кв. саж., вмѣстимость — 10 тендеровъ. Въ тендерную проведенъ воздухопроводъ для работы пневматическими приборами клепанія, чеканки и сверловки. Часть одной изъ тендерной—площ. 83 кв. саж. служитъ для окраски паровозовъ и тендеровъ, такъ какъ спеціальной малярной при мастерскихъ не имѣется. Въ мѣстѣ, отведенномъ для окраски, помѣщается три паровоза.

Котельная.

Ремонтъ котловъ производится въ двухъ зданіяхъ, одно изъ коихъ выстроено спеціально для этой цѣли, другое же, въ которомъ производятся менѣе сложныя котельныя работы, приспособлено изъ паровознаго сарая. Общая площ. помѣщеній, собственно, для ремонта котловъ—221 кв. саж., вмѣстимость—12 паровозныхъ котловъ.

Главное зданіе котельной въ средней своей части по всей длинѣ обслуживается мостовымъ электрическимъ краномъ подъемной силой въ 10 тоннъ. Боковыя, болѣе низкія, части этого зданія служатъ помѣщеніями для предметовъ механическаго оборудованія котельной, печи для нагрѣванія листовъ, мастерской для ремонта дымогарныхъ трубъ, конторы котельнаго цеха, а также пневматической станціи, въ которой установленъ работающій отъ спеціальнаго мотора компрессоръ, питающій сѣть воздухопроводовъ, обслуживающихъ примѣняемые для котельныхъ работъ пневматическіе приборы.

Въ котельномъ отдѣленіи производятся всѣ работы, связанныя съ ремонтовъ котловъ, ремонтируемыхъ въ мастерскихъ паровозовъ, равно какъ и ремонтъ котловъ постоянныхъ машинъ и водокачальныхъ, поступающихъ съ линіи.

Вспомогательные цехи.

Механическій цехъ. Механическое отдѣленіе занимаетъ часть центральныхъ помѣщеній мастерскихъ общей площ. 638 кв. саж., расположенныхъ между первой и второй сборными. Непосредственно къ помѣщенію механической примыкаетъ отдѣленіе литейныхъ.

Собственно механическая, оборудованная металлообдѣлочными станками, за исключеніемъ станковъ колесно-токарныхъ, расположена въ четырехъ смежныхъ помѣщеніяхъ.

Наиболѣе тяжелые станки механической, главнымъ образомъ, обрабатывающіе паровозные цилиндры и вообще крупные отливы, расположены въ помѣщеніи ближайшемъ къ литейной. Это помѣщеніе механической обслуживается ручнымъ мостовымъ краномъ, подъемной силой въ три тонны.

Изъ остальныхъ трехъ помѣщеній два оборудованы станками средняго и мелкаго размѣра, а третье—слесарными верстаками.

Механическое отдѣленіе оборудовано слѣдующими станками:

Разные токарные	92
Строгальные	22
Долбежные	5
Разные сверлильные	14
Фрезерные	15
Наждачные	9
Разные спеціальные	11

Станки механическаго отдѣленія приводятся въ движеніе 14-ю электромоторами.

Къ слесарно - механической примыкаетъ колесно - токарное отдѣленіе механическаго цеха. Это отдѣленіе, общей площадью 246 кв. саж., оборудовано исключительно станками для обработки колесныхъ паръ и ихъ частей всего 34 станка, прессомъ для насадки колесъ на оси и мостовымъ ручнымъ краномъ подъемной силы въ 3 тонны. Къ числу заслуживающихъ вниманіе относятся два станка для обточки бандажей вагонныхъ колесъ, пріобрѣтѣнные въ 1908 году и представляющіе собою новѣйшіе типы этого рода станковъ. Краткія характеристики этихъ станковъ приведены въ приложеніи къ настоящему описанію.

Колесное отдѣленіе мастерскихъ исполняетъ колесныя работы какъ для ремонтируемыхъ въ мастерскихъ паровозовъ, такъ и для линіи, а также производитъ обточку бандажей паровозныхъ колесъ для 2-го уч. тяги и вагонныхъ колесъ для Харьковскихъ вагонныхъ мастерскихъ.

Кузнечный цехъ. Кузница мастерскихъ занимаетъ особое, спеціально для этого построенное зданіе общей площадью—456 кв. саж. съ пристройкой посрединѣ, въ коей установлены паровые котлы, обслужи-

вающіе паровое отопленіе мастерскихъ. Въ зданіи кузницы помѣщаются: собственно кузница съ постоянными горнами въ количествѣ 72 огней и 8 паровыми молотами разной мощности, рессорная съ двумя рессорными печами, болтодѣлательное отдѣленіе съ ковочными машинками и болторѣзными станками, общимъ числомъ—8, кладовая для матеріаловъ и контора кузнечнаго цеха, въ которой установленъ разрывной станокъ для испытанія матеріаловъ на разрывъ.

Кузнечнымъ цехомъ исполняются работы какъ для ремонтируемыхъ въ мастерскихъ паровозовъ, такъ и по заготовкѣ запасныхъ частей и различныхъ предметовъ въ запасъ складовъ.

Литейный цехъ. Чугунно-литейное отдѣленіе, общей площ. 70 кв. саж., оборудовано одной вагранкой, производительностью 150 пудовъ чугуна въ 1 часъ, установленной снаружи зданія и имѣющій желобъ для чугуна, проходящаго черезъ отверстіе въ стѣнѣ. Два мостовые крана обслуживаютъ всю площадь литейной, гдѣ производится формовка и отливка. Въ помѣщеніи чугуннолитейной находятся бѣгуны для формовочной земли, сита для песку и сушилки. Загрузка вагранокъ производится при помощи особаго крана, установленнаго во дворѣ литейнаго. Обрубка некрупныхъ отливовъ производится въ особомъ помѣщеніи; крупныя отливки обрубаются во дворѣ.

Рядомъ съ чугуннолитейной, въ одномъ и томъ же зданіи, за кирпичной перегородкой, помѣщается мѣднолитейная, площадью 41 кв. саж. Послѣдняя оборудована двумя литейными горнами системы Моргана, находящимися въ пристройкѣ, площадью 6 кв. саженъ.

Описаніе горновъ прилагается въ концѣ описанія мастерскихъ.

Бандажная. Насадка и сниманіе бандажей производится подъ навѣсомъ на рельсовыхъ столбахъ площ. 20 кв. саж. Здѣсь находится нагрѣвательная печь для бандажей и четыре простыхъ коксовыхъ горна для съемки послѣднихъ съ центровъ. Рядомъ съ навѣсомъ имѣется крытое деревянное помѣщеніе площадью 34 кв. саж., въ которомъ производятся работы по укрѣпленію бандажей и окраска колесъ. При навѣсѣ имѣется подъемный кранъ для колесныхъ паръ.

Мѣдницкая. Часть зданія колесной, площ. 24 кв. саж., отдѣленная кирпичной стѣной остального помѣщенія, служитъ для мѣдницкихъ работъ. Помѣщеніе это оборудовано четырьмя горнами, вентиляторомъ для нихъ и слесарными верстаками на 7 тисковъ и двумя чугунными плитами.

Жестянницкая. Для жестянницкихъ работъ отдѣлена часть сарая, служащаго тендерной. Оборудованіе жестянницкой составляютъ: 1 горнъ, 1

печь для паяльниковъ, слесарные верстаки на 5 тисковъ, 2 жестянницкихъ наковальни и размѣточная плита.

Подкомиссіей было усмотрѣно, что близость литейной къ мѣдной является не безопасной въ пожарномъ отношеніи.

Въ мѣдно-литейной установлены двѣ печи системы „Моргана".

Описаніе мѣдно-литейныхъ горновъ системы «Моргана».

Описываемые горна принадлежатъ къ типу горновъ, работающихъ съ подогрѣтымъ дутьемъ. Самый горнъ представляетъ желѣзный цилиндръ, состоящій изъ трехъ отдѣльныхъ частей. Нижняя часть, установленная неподвижно на фундаментѣ, служитъ поддуваломъ и принимаетъ въ себя воздухопроводную трубу, черезъ которую нагнетается воздухъ при помощи электрическаго вентилятора. Средняя часть представляетъ пустотѣлый цилиндръ, подвѣшанный на цапфахъ и плотно устанавливающійся на нижнюю поддувальную часть. Въ цилиндрѣ этомъ, имѣющемъ огнеупорную футеровку, помѣщается плавильный тигль. Спеціальнымъ механизмомъ, приводимымъ въ движеніе электромоторомъ, цилиндръ этотъ поворачивается на цапфахъ, когда является надобность выливать изъ тигля расплавленный металлъ. Верхняя часть горна, укрѣпленная на кронштейнѣ, можетъ отводиться въ сторону поворотомъ около пустотѣлой стойки. Часть эта имѣетъ крышу, черезъ которую загружается горнъ металломъ и топливомъ, черезъ эту же часть удаляются продукты горѣнія въ дымовую трубу при посредствѣ трубопровода.

Подогрѣваніе дутья достигается тѣмъ, что труба, подводящая воздухъ къ нижней части горна, проходитъ на нѣкоторой своей длинѣ внутри трубы, отводящей отъ горна горячіе газы.

Топливомъ служитъ коксъ, загружаемый въ кольцевое пространство между тиглемъ и стѣнками средней части горна.

Когда металлъ готовъ къ отливкѣ, верхняя часть горна отводится въ сторону, и механизмъ, опрокидывающій горнъ, приводится въ движеніе; расплавленный металлъ въ требуемомъ количествѣ выливается въ нагрѣтый предварительно горшокъ, изъ котораго и заливаются опоки.

Мѣднолитейныя печи системы „Моргана" пріобрѣтены въ 1907 году въ количествѣ 2-хъ отъ О-ва Тиглей Моргана черезъ Московское представительство по цѣнѣ 2.900 рублей каждая. Въ эту цѣну входила поставка: самыхъ печей, электродвигателей, вентиляторовъ и одного комплекта всѣхъ огнеупорныхъ частей.

Установка двухъ печей съ пристройкой для нихъ помѣщенія и устройствомъ фундаментовъ, трубъ и проч., а также со стоимостью печей обошлась въ 9.800 рублей.

При работѣ печей въ теченіе $1^1/_2$ года выяснилось слѣдующее:

Производительность печи Моргана при нормальной неформированной работѣ въ 9-ти часовой рабочій день—5 плавокъ мѣд-

наго литья по 12 пудовъ каждая, или 9—10 плавокъ бабита по 9 пуд. каждая, при чемъ плавка при изготовленіи бабита производится безъ дутья.

При старыхъ горнахъ (волчкахъ) въ каждомъ можно было получить не болѣе 2-хъ плавокъ въ рабочій день по 6—7 пудовъ каждая.

Стойкость тиглей для мѣднаго литья и стружки въ печахъ „Моргана“ 40—50 плавокъ, причемъ стойкость тиглей увеличивается съ увеличеніемъ количества ежедневныхъ плавокъ.

Въ старыхъ печахъ тигли выдерживали около 10 плавокъ.

Стойкость муфелей 160—200 плавокъ, а подставокъ 200—300 плавокъ. Верхнюю часть отработавшаго тигля съ успѣхомъ замѣняетъ муфель.

Кирпичная футеровка нижней опрокидывающейся части печи служитъ около 3-хъ мѣсяцевъ, а верхней вращающейся—до 15-ти мѣс.

Обслуживаютъ обѣ печи два плавильщика, на обязанности которыхъ лежитъ уходъ за печами, развѣска и переноска металла изъ кладовой къ печамъ, выбивка мѣдныхъ и бабитныхъ чушекъ изъ изложницъ и укадка ихъ въ порядкѣ.

Помимо удобства обращенія и наблюденія за плавкой, возможности полученія любой степени нагрѣва металла, уменьшенія угара и облегченія тяжелаго труда плавильщиковъ, печи значительно сократили расходы по производству, что видно изъ нижеслѣдующаго:

Расходъ топлива и тиглей на 1000 пудовъ мѣднаго литья въ печахъ „Моргана“:

Кокса	400 п. × 15,2 к. =	60 р.	80 к.
Тиглей 200 мар. .	4 шт. × 26 р. — к. =	104 „	— „
„ 129 „ . .	1 „ × 12 „ 60 „ =	12 „	60 „
Итого . .		177 р.	40 к.
Рабочая сила		1018 р.	50 к.
Всего . .		1195 р.	90 к.

При изготовленіи въ старыхъ печахъ (волчкахъ) того же количества мѣднаго литья расходовалось:

Кокса	1200 п. × 15,2 к. =	182 р.	40 к.
Тиглей 120 мар. . .	6 шт. × 12 р. 60 к. =	75 „	60 „
„ 100 „ . .	6 „ × 10 „ 50 „ =	63 „	— „
Итого . .		321 р.	— к.
Рабочая сила.		1315 р.	— к.
Всего . .		1636 р.	— к.

При пользованіи печами „Моргана“ изготовленіе 1000 пудовъ мѣднаго отлива обходится на 1636 р. — 1195 р. 90 к.=440 руб. 10 коп. дешевле, чѣмъ при пользованіи простыми горнами (волчками).

Расходъ топлива и тиглей при изготовленіи въ печахъ „Моргана“ 1000 п. бабита:

Кокса.	150 п. по 15,2 к. =	22 р. 80 к.
Тиглей. .	150 мар. 3 шт. по 15 р. 75 к. =	47 „ 25 „
	Итого. . . .	70 р. 05 к.
Рабочая сила		241 р. 50 к.
	Всего . . .	311 р. 55 к.

Тоже въ старыхъ печахъ:

Кокса	660 п. по 15,2 к. =	100 р. 32 к.
Тиглей . . .	100 мар. 10 шт. „ 10 р. 50 =	105 „ — „
	Итого . . .	205 р. 32 к.
Рабочая сила.		375 р. 63 к.
	Всего . . .	580 р. 95 к.

Разница на 1000 пуд. 580 р. 95 к.—311 р. 55 к. = 269 руб. 40 коп.

При мастерскихъ находится небольшая, но достаточно оборудованная химическая лабораторія службы тяги. Лабораторія занимаетъ одноэтажный небольшой домъ.

Рядомъ съ лабораторіей устроена біологическая очистка нечистотъ, каменное зданіе, внутри отдѣланное бетономъ.

Противъ зданія лабораторіи находится особое зданіе легкаго типа, представляющее въ разрѣзѣ полукругъ, предназначенное для храненія запасныхъ частей. Въ виду того, что это зданіе требуется для другихъ нуждъ службы тяги, необходимо поэтому для запасныхъ частей строить новое помѣщеніе.

На 1910 годъ по смѣтѣ рясходовъ § 9 ст. Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ испрашивается на пріобрѣтеніе дополнительныхъ приборовъ пневматической клепки въ Харьковскихъ паровозныхъ мастерскихъ 6.000 руб.

Зданіе конторы и чертежной весьма старое.

Затѣмъ подкомиссія перешла къ осмотру депо.

Основное депо и мастерскія 2 участка находятся при станціи Харьковъ-пассажирскій. Инвентарное количество паровозовъ 89.

Депо помѣщается въ вѣерномъ зданіи на 20 стойлъ, четыре отдѣленія по 5 стойлъ. По свѣдѣніямъ, даннымъ начальникомъ участка службы тяги инж. Поповымъ, стоимость сооруженія депо

обошлось въ 4.800 рублей—стойло, не считая устройства отопленія, причемъ стропила желѣзныя и длина стойла 11,5 саж. *).

Протяженіе участка 43,7 вер. Границы участка: Дергачи—разъѣздъ Артемовка, Харьковъ—Новая-Баварія.

Небольшая длина участка объясняется тѣмъ, что депо Харьковъ исключительно обслуживаетъ пассажирскіе поѣзда на участкахъ Харьковъ-Бѣлгородъ, Харьковъ-Купянскъ, Харьковъ-Славянскъ и Харьковъ Синельниково, т. е. въ предѣлахъ 1, 3 и 4 тяговыхъ участковъ.

Паровозы 2-го участка обслуживаютъ только пассажирскіе поѣзда: всѣ между Харьковомъ и Курскомъ (229 вер.), между Бѣлгородомъ-Купянскомъ (148 вер.), между Харьковомъ и Лозовой (138 вер.), между Лозовой и Синельниково (92 вер.) и часть поѣздовъ между Лозовой и Славянскомъ (99 верстъ).

Для стоянки и промывки паровозовъ въ Харьковѣ имѣется одно прямоугольное зданіе на 9 стойлъ.

При зданіи установленъ поворотный кругъ діам. 55 ф.

Надъ стойлами вытяжныхъ трубъ нѣтъ. Для промывки паровозовъ служатъ 4 промывательныхъ крана и 1 насосъ Февра. Зданіе оборудовано верстаками и тисками для слесарныхъ работъ по текущему ремонту.

Для работъ по среднему и текущему ремонту паровозовъ, приписанныхъ къ участку, приспособлено второе паровозное зданіе такихъ же размѣровъ, какъ и первое, и, кромѣ, того имѣется мастерская общею плащ.—67 кв. саж. и состоящая изъ:

Токарно-механической	34	кв. саж.
Кузницы	17	„ „
Инструментальной	4	„ „
Конторы монтера	5	„ „
Котловой	7	„ „

Оборудованіе.

Паровая машина горизантальная въ 12 HP.	1
Вертикальный паровой котелъ пов. нагрѣва 7 кв. метр. давл. 5 атм.	1
Горизонтальный паровой котелъ, пов. нагрѣва 17 кв. метр. давл. 4 атм.	1
Токарныхъ станковъ	9
Вертикальныхъ сверлильныхъ	2
Поперечно-строгальныхъ	1
Труборѣзныхъ	1

*) Позднѣе начальникомъ службы пути было заявлено, что приведенная инж. Поповымъ стоимость постройки паровознаго зданія на стойло въ суммѣ 4800 р. не соотвѣтствуетъ дѣйствительности и является значительно преуменьшенной; дѣйствительная стоимость 7090 руб. на стойло.

Центробѣжныхъ вентиляторовъ 1
Комплектовъ паровозныхъ домкратовъ Беккера. . . . 3
Комплектовъ тендерныхъ домкратовъ Беккера 2
Двухъогневыхъ горновъ въ кузницѣ 3
Одно-огневыхъ „ 1
„ для трубочныхъ работъ 2
Одно-огневыхъ горновъ для мѣдницкихъ работъ . . 1

Всѣ горны получаютъ дутье отъ вентилятора.

Отапливаются: паровозное зданіе и мастерскія—чугунными печами.

Освѣщаются: паровозное зданіе и мастерскія—керосино-калильными фонарями и отчасти керосиновыми лампочками.

Полезная длина тракціонныхъ путей—410 саж.

Изъ депо подкомиссія отправилась въ вагонныя мастерскія, при чемъ по дорогѣ былъ осмотрѣнъ устраиваемый изъ кирпича заборъ.

Устройство такого забора, по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ начальника сл. пути, обходится въ 15 р. за погонную сажень при высотѣ въ 1,50 саж.

Харьковскія вагонныя мастерскія.

Харьковскія вагонныя мастерскія расположены при ст. Харьковъ и занимаютъ площадь 9693 кв. саж.; площадь крытыхъ помѣщеній=1974 кв. саж.

Мастерскія эти производятъ капитальный, средній и періодическій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ, а также работы по возобновленію и конвенціонному осмотру товарныхъ вагоновъ.

Механическое оборудованіе вагонныхъ мастерскихъ частью приводится въ дѣйствіе горизонтальной одноцилиндровой паровой машиной въ 30 лош. силъ, установленной въ механической и питаемой паромъ двухъ горизонтальныхъ съ подогрѣвателями паровыхъ котловъ, каждый въ 36 кв. метровъ пов. нагрѣва и 4 атм. рабочаго давленія, частью же электромоторами (числомъ 13), мощностью отъ 4,4—14,6 клв., питаемыми трехфазнымъ токомъ отъ электрической станціи паровозныхъ мастерскихъ черезъ трансформаторъ-понизитель до 120 вольтъ, установленный вблизи дерево-обдѣлочной.

А. Основные цехи.

I. Сборныя.

Ремонтъ товарныхъ вагоновъ производится въ двухъ кирпичныхъ сараяхъ: 4-хъ путевомъ, площ. 480 кв. саж. и въ 3-хъ путевомъ, площадью 380 кв.; саж.; первый изъ нихъ вмѣщаетъ въ себѣ 40 товарныхъ вагоновъ; во второмъ для ремонта вагоновъ отведено 2 пути, вмѣщающихъ каждый по 10 вагоновъ, 3-й же

путь занятъ двумя конторами мастеровъ, слесарнымъ и кровельнымъ отдѣленіями.

Оборудованіе сборныхъ составляютъ: столярные и слесарные верстаки, а также верстаки для обшивочныхъ и кровельныхъ работъ, прессъ для испытанія вагонныхъ сцѣпныхъ приборовъ, ручной дыропробивный прессъ и печи для плавки композиціи и одна для варки клея.

Вслѣдствіе недостатка стойлъ для капитальнаго ремонта товарныхъ вагоновъ, часть вагоновъ ремонтируется прямо на дворѣ и лишь для окраски ихъ имѣется 2-хъ путевой навѣсъ площ. 180 кв. саж.

II. Малярная. Работы по окраскѣ пассажирскихъ вагоновъ призводятся въ зданіяхъ: двухпутевомъ и четырехпутевомъ, расположенныхъ параллельно одно другому; оба зданія въ одномъ концѣ соединяются узкимъ помѣщеніемъ, въ которомъ находятся краскотерки, приводимыя въ дѣйствіе электромоторомъ, получающимъ токъ отъ электрической станціи Харьковскихъ паровозныхъ мастерскихъ черезъ упомянутый выше трансформаторъ. Въ четырехпутевомъ зданіи, кромѣ того, производится и ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ.

Каждый путь обоихъ зданій вмѣщаетъ 4 длинныхъ и 8 короткихъ пассажирскихъ вагоновъ.

Отопленіе зданій малярной паровое, отъ спеціальнаго котла, поставленнаго въ пристройкѣ къ 4-хъ путевому зданію. Оборудованіе малярной составляютъ 7 малыхъ краскотерокъ и 1 большая, вальцы для растиранія красокъ—1, мраморныя плиты—5, станокъ для шлифовки шеекъ вагонныхъ осей, кранъ стѣнной съ блокомъ.

Б. Вспомогательные цехи.

Механическій цехъ. Механическій цехъ занимаетъ кирпичное зданіе площ. 250 кв. саж. и вмѣщаетъ въ себѣ слѣдующія отдѣленія:

1) Металлообдѣлочную, 2) кузницу и 3) слесарную.

Металлообдѣлочная занимаетъ среднюю часть зданія, отдѣленную отъ смежныхъ съ ней помѣщеній капитальными стѣнами. Площадь ея за вычетомъ машинной и кладовой—51 кв. сажень.

Оборудованіе ея составляютъ:

Токарные станки	9
Сверлильные „	7
Строгальные „	2
Долбежный „	1
Болторѣзные „	6
Труборѣзные „	2

Наждачный 1
Вальцы 1
Ножницы приводныя для металла. 1

Деревообдѣлочная. Деревообдѣлочная занимаетъ кирпичное зданіе площ. 200 кв. саж., крытое желѣзомъ по металлическимъ стропильнымъ фермамъ.

Оборудованіе составляютъ деревообдѣлочные станки, приводимые въ движеніе электромоторами, питаемыми трехфазнымъ токомъ отъ электрической станціи Харьковскихъ паровозныхъ мастерскихъ.

Деревообдѣлочные станки.

Строгальныхъ. 9
Карнизныхъ 1
Шипорѣзныхъ 1
Сверлильныхъ 1
Долбежныхъ 1
Долбежно-сверлильныхъ 1
Токарныхъ по дереву. 1
Круглыхъ 4
Пилъ ленточныхъ 2
Маятниковыхъ 2

Кузница. Кузница занимаетъ конечную часть зданія механическаго цеха и примыкаетъ одной стѣной къ металлообдѣлочной. Площадь ея = 72 кв. саж.

Оборудованіе кузницы состоитъ изъ 11 горновъ на 21 огонь, получающихъ дутье отъ центробѣжнаго вентилятора, установленнаго въ механической, парового молота, пневматическаго, работающаго отъ привода и рессорной печи.

Слесарная. Слесарная занимаетъ часть зданія механическаго цеха площ. 115 кв. саж. и заключаетъ въ себѣ слѣдующія отдѣленія: собственно слесарную, жестянницкую, никелировочную и инструментальную.

Въ слесарной установлена часть станковъ, составляющихъ оборудованіе механической, а именно:

Сверлильныхъ станковъ 2
Токарныхъ „ 1
Точильно-шлифовальныхъ 2
Наждачныхъ шлифовальныхъ. 5
Вальцы для желѣзныхъ листовъ 1

Кромѣ того имѣются слесарные верстаки на 80 тисковъ, динамо-машина и ванны, составляющія оборудованіе никелировочной.

Столярная и обойная. Занимаетъ трехпутевое зданіе изъ кирпича площ. 332 кв. саж.

Оборудованіе этого отдѣленія состоитъ изъ столярныхъ верстаковъ, столовъ для изготовленія матрасовъ, 5 ножныхъ швейныхъ машинъ и печи для варки клея.

Лѣсосушилка. Лѣсосушилка при Харьковскихъ вагонныхъ мастерскихъ занимаетъ кирпичное зданіе площ. 41 кв. саж. Поперечными кирпичными стѣнами зданіе раздѣлено на 4 самостоятельныхъ камеры со сводчатымъ на рельсахъ потолкомъ; каждая камера имѣетъ рельсовый путь, обращенный къ телѣжкѣ, обслуживающей всѣ четыре камеры, при помощи которой загружаются въ камеры вагонетки съ лѣсомъ.

Для освѣщенія мастерскихъ какъ наружнаго, такъ и внутри зданій имѣется небольшая электрическая станція, помѣщающаяся въ нижнемъ этажѣ двухъэтажнаго зданія. Площадь, занимаемая машиннымъ отдѣленіемъ—6 кв. саж.

Оборудованіе машинной составляютъ: пародинамо постояннаго тока, мощностью 33 клв., которая находится на валу паровой машины системы Компаундъ въ 50 лош. силъ и турбо-динамо, мощностью около 2 клв., служащая для заряженія аккумуляторной батареи (находится на валу паровой турбины „Гулотъ" въ 3 лош. сил.).

Котловая, площ. 11 кв. саж., помѣщается въ одноэтажной части этого же зданія; здѣсь установлены два паровыхъ котла паровознаго типа, питающіе паровую машину и турбину, а также сѣть отопленія мастерскихъ и лѣсосушилки. Въ деревянной пристройкѣ къ зданію электрической станціи помѣщается небольшая электротехническая мастерская площ. 6 кв. саж., исполняющая мелкія работы по ремонту предметовъ электрическаго освѣщенія.

Водоснабженіе станціи пас. Харьковъ—достаточно: двѣ артезіанскихъ скважины и сб. кол.

По осмотрѣ вагонныхъ мастерскихъ подкомиссія возвратилась на Харьковъ-пассажирскій.

Недалеко отъ станціи Харьковъ, въ третьемъ участкѣ сл. пути на 223 вер., имѣется карьеръ, заарендованный подрядчикомъ Каганомъ за свой счетъ. Вывезено въ 1908 году 7.887 куб. саж. Назначено для вывозки въ 1909 году на 3 й участокъ—6.000 куб. саж. Работы производятся подрядчикомъ по цѣнѣ: а) балластъ съ нагрузкой на платформы — 1 руб. 60 коп., б) балластъ съ нагрузкой въ карьерѣ и выгрузкой на ст. Харьковъ-Сортировочная 2 руб., в) тоже въ предѣлахъ остальныхъ станцій 3-го участка— 2 руб. 20 коп. За крытый составъ цѣны увеличиваются на 8%.

На станціи Харьковъ имѣется пріемный покой, больница на 60 кроватей, въ томъ числѣ родильный пріютъ на 20 кроватей, и пріемный покой въ Харьковскихъ паровозныхъ и вагонныхъ

мастерскихъ. Здѣсь живутъ: 1 старшій врачъ, 1 санитарный врачъ, 2 врача больницы, 2 женщины-врача, 3 врача спеціалиста. При паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ имѣются по одному фельдшеру; кромѣ того, есть 2 фельдшера аптеки и 3 фельдшера больницы. При родильномъ пріютѣ находятся 3 акушерки родильнаго пріюта и одна на участкѣ Харьковъ—Лихачево.

Въ Харьковѣ же находится и 1 врачъ для участка Бѣлгородъ—Харьковъ протяженіемъ 79½ вер., для того же участка здѣсь имѣются 2 фельдшера и 1 на Харьковъ-Сортировочная.

Для участка Харьковъ-Безпаловка и депо Харьковъ протяженіемъ 58¼ вер. также живетъ 1 докторъ и 3 фельдшера въ Харьковѣ и 1 фельдшеръ въ Мерефѣ.

14 сентября въ 10 час. пополуночи подкомиссія отправилась съ служебнымъ поѣздомъ на станцію Новая Баварія.

Ст. Новая Баварія. По сліяніи Курско-Харьково-Севастопольской и Харьково-Николаевской ж. д. въ Южныя, обмѣнъ этихъ дорогъ съ частными Юго-Восточными дорогами, производившійся ранѣе на станціяхъ Харьковъ и Новая Баварія, сосредоточенъ въ настоящее время лишь на Новой Баваріи и въ 1907 году по даннымъ Харьковскаго пораіоннаго комитета составлялъ въ среднемъ до 175 вагоновъ въ сутки.

Хлѣбъ, идущій въ Николаевскій портъ съ Юго-Восточныхъ дорогъ, проходитъ весь черезъ станцію Новая Баварія. Въ настоящее время по свѣдѣніямъ, даннымъ начальникомъ службы движенія Южныхъ дорогъ, Юго-Восточными дорогами передается до 270 вагоновъ, причемъ неразсортированныхъ до 40 вагоновъ.

Наибольшій простой—15 часовъ.

За неисправностью Юго-Восточныхъ дорогъ на ст. Новая Баварія иногда скопляется до 300 вагоновъ.

Задолженность со стороны Южныхъ дорогъ Юго-Восточнымъ не допускается администраціей Южныхъ дорогъ.

По свѣдѣніямъ Министерства Путей Сообщенія, съ подходомъ къ Харькову Сѣверо-Донецкой жел. дор., часть обмѣна этой дороги съ Южными будетъ производиться на станціи Новая Баварія. Такимъ образомъ, эта станція, кромѣ внутренняго вагонооборота съ своей дорогой будетъ обмѣниваться вагонами съ Юго-Восточными желѣзными дорогами и Сѣверо-Донецкою.

Въ 1907 году внутренній вагонообмѣнъ станцій Новая Баварія и Харьковъ—Сортировочная Южныхъ желѣзныхъ дорогъ составлялъ до 330 вагоновъ въ сутки съ каждой стороны. Обмѣнъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ съ Юго-Восточными на станціи Новая Баварія выражался въ томъ же году—175 вагоновъ въ сутки, причемъ обѣ дороги обмѣнивались гружеными вагонами почти въ равномъ количествѣ. Юго-Восточныя желѣзныя дороги сдавали горнозаводскіе грузы, а получали мануфактуру, сахаръ и др. грузы для Восточной Россіи и Сибири. Сѣверо-Донецкая

желѣзная дорога, создавая кратчайшее разстояніе для горнозаводскихъ грузовъ на Новую Баварію, отнимаетъ таковые почти полностью у Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, но, въ виду вышеуказаннаго характера грузооборота съ Южными желѣзными дорогами, не повліяетъ на число обмѣниваемыхъ вагоновъ съ Юго-Восточными дорогами, и только, сдавая груженые, будетъ получать преимущественно порожніе. По свѣдѣніямъ Харьковскаго пораіоннаго комитета, принимая во вниманіе все вышеизложенное и 6% годовой ростъ движенія, получатся слѣдующія цифры для вагонооборота станціи Новая Баварія въ 1912 г.

1. Обмѣнъ съ Юго-Восточными — 175 (1 + 0,06 × 5) . . 227 вагон.
2. Обмѣнъ внутренній со ст. Харьковъ-сортировочная: 330 (1 + 0,06 × 5) . . . . . 429 „
3. Обмѣнъ съ Сѣверо-Донецкой жел. дор. по исчисленію Харковскаго пораіоннаго комитета . . . . . 130 „

Итого . . 786 вагон.

Станція Новая Баварія, испытывающая значительныя затрудненія при существующемъ вагонооборотѣ, окажется, по мнѣнію Харьковскаго пораіоннаго комитета, не въ состояніи удовлетворить ожидаемому въ количествѣ до 786 ваг. съ каждой стороны, Сѣверо-Донецкая же дорога, по состоявшемуся соглашенію ея съ Юго-Восточными дорогами, вливается въ соединительный путь Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ съ Новой Баваріей на устраиваемомъ разъѣздѣ близъ станціи Основа и будетъ производить обмѣнъ съ Южными дорогами въ Новой Баваріи по одному пути съ Юго-Восточными ж. д.; сообщеніе это можетъ быть усилено устройствомъ второго пути.

Управленіемъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ составлено два варіанта проекта развитія станціи Новая Баварія, предъявлявшіеся узловой комиссіи Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги и представленные на разсмотрѣніе Управленія желѣзныхъ дорогъ при рапортѣ отъ 14 января 1909 года за № 292/633.

Первый варіантъ, соотвѣтствующій переустройству Харьковскаго узла по схемамъ №№ 1 и 2, предполагаетъ сохраненіе существующаго способа подхода къ станціи пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ и представляетъ то неудобство, что товарныя передачи между станціями Н. Баварія и Харьковъ-Сортировочная пересѣкаютъ пассажирское движеніе между станціями Н. Баварія и Харьковъ-Пассажирская Южныхъ дор.

Второй варіантъ, соотвѣтствующій переустройству Харьковскаго узла по схемѣ № 3 лишенъ указаннаго недостатка.

Стоимость переустройства по обоимъ варіантамъ одинакова и выражается въ . . . . . 600.000 руб.

Испрашивается на 1910 годъ . . . . . 100.000 „

По даннымъ отчетовъ о работѣ ст. Н. Баварія за 1907 годъ слѣдуетъ:

Всего грузовъ малой скорости:
Отправлено . . . . . 1.001.886 пуд.
Прибыло . . . . . 2.613.511 „

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ . . 9.447
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . 9.275

Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 1.693
Прибывшихъ на станцію 1.099

Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 123.892
Прибывшихъ на станцію 122.801

Обмѣнъ вагоновъ, со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:
Принято 52.503
Сдано 52.462

Всего . . 104.965

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза.
Нагружено 1.095.914
Перегружено 3.299.248
Выгружено 2.933.496

Всего . . 7.328.658

Продано пассажирскихъ билетовъ 102.724
Выдано багажныхъ квитанцій 318
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 9.077
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 6.937

Передано телеграммъ:
Служебныхъ 37.016
Частныхъ 1.618
Общее поступленіе въ кассу станціи: . 575.989 р. 39 к.

Количество маневровъ:
Часовъ 44.447
Верстъ 222.236

Работа станціи за 1908 годъ.
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ . . 10.034
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . 9.530

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	1.287
Прибывшихъ на станцію	1.287

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	179.298
Прибывшихъ на станцію	179.218

Обмѣнъ вагоновъ, со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:

Принято	56.241
Сдано	56.404
Всего	112.645

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	1.061.780
Перегружено	3.929.874
Выгружено	3.248.855
Всего	8.240.509

Продано пассажирскихъ билетовъ	108.537
Выдано багажныхъ квитанцій	301
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	10.879
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	7.760

Передано телеграммъ:

Служебныхъ	58.083
Частныхъ	1.643

Общее поступленіе въ кассу станціи: 578.710 р. 58 к.

Количество маневровъ;

Часовъ	46.632
Верстъ	233.158

Осмотрѣвъ станціонные пути и сортировочную платформу, подкомиссія посѣтила дежурную службы тяги, помѣщающуюся въ хорошемъ домѣ.

Затѣмъ подкомиссія осмотрѣла депо и прослѣдовала въ пассажирское зданіе.

Паровозное депо—оборотное, помѣщается въ одномъ прямоугольномъ зданіи, имѣетъ 4 стойла; оно находится въ вѣдѣніи 2 уч. тяги.

Пассажирское зданіе деревянное, небольшое, не вполнѣ соотвѣтствуетъ существующему дачному движенію.

Со станціи Нов. Баварія подкомиссія прослѣдовала на ст. Харьковъ-Сортировочная.

Ст. Харьковъ-Сортировочная.

Станція Харьковъ-Сортировочная является очень развитой станціей.

Работа этой станціи за 1907 и 1908 г.г. выразилась слѣдующими цифрами:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . 18.576
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 113
Прибывшихъ на станцію 127
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 74.413
Прибывшихъ на станцію 74.454
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено 2.372.010
Перегружено 394.262
Выгружено 8.514.559

Всего . . . 11.280.831

Продано пассажирскихъ билетовъ 7.567
Передано телеграммъ служебныхъ 10.536
Общее поступленіе въ кассу станціи: 840 рублей 20 коп.
За 1908 годъ:
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ . . 7.118
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . . 16.915
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 123
Прибывшихъ на станцію 132
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 267.024
Прибывшихъ на станцію 270.668
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено 6.373.549
Перегружено 1.081.943
Выгружено 15.242.974

Всего 22.698.466

Продано пассажирскихъ билетовъ 19.270
Передано служебныхъ телеграммъ 14.031
Общее поступленіе въ кассу станціи: 1.981 руб. 18 коп.

Товарная контора помѣщается въ одноэтажномъ домѣ, въ которомъ также находится и дежурная службы движенія на 27 кроватей.

Помѣщеніе высокое, просторное хорошо содержано.

Недалеко отъ дежурной помѣщается кузница и мастерская для подъемки вагоновъ,—вполнѣ достаточныя.

Затѣмъ подкомиссія посѣтила оборотное депо.

При депо Харьковъ-Сортировочный имѣется мастерская для работъ, связанныхъ съ ремонтомъ вагоновъ, общей площадью 110 кв. саж. Діам. поворотнаго круга Харьковъ-Сортировочный—63,5'; діам. поворотнаго круга Харьковъ бывш. Х. Н.—37'10'' (не дѣйствуетъ); діам. поворотнаго круга депо Харьковъ—54'.

Оборудованіе мастерскихъ.

Локомобиль на 8 л. с.	1
Токарныхъ станковъ	1
Сверлильныхъ „	1
Ленточныхъ пилъ	1
Точилъ	1

Кузница этой мастерской имѣетъ 6 двойныхъ, 1 одиночный горнъ и 2 мѣдницкихъ.

Всѣ горны получаютъ дутье отъ центробѣжнаго вентилятора, установленнаго въ помѣщеніи локомобиля. Паровозное зданіе равно какъ и мастерская имѣютъ электрическое освѣщеніе.

Паровозное зданіе круглой формы, имѣетъ 16 стойлъ. Обошлось при постройкѣ около 5.300 руб., одно стойло, при длинѣ 9,83 саж., безъ отопленія.

Водоснабженіе станціи Харьковъ-Сортировочная неограниченное; вода берется изъ рѣки Лопань.

18-го сентября въ 1 ч. 30 мин. по полуночи подкомиссія отбыла изъ Харькова для обслѣдованія сѣти Южныхъ дорогъ.

Въ первую очередь осмотра была назначена магистраль Харьковъ-Севастополь.

Въ 7 час. пополуночи подкомиссія прибыла на станцію Панютино.

Ст. Панютино

Въ виду того, что во время разсмотрѣнія программы вопросовъ Высшей Комиссіи по службѣ тяги въ соединенныхъ засѣданіяхъ подкомиссіи и представителей Южныхъ дорогъ, имѣвшихъ мѣсто въ Харьковѣ 16 сентября 1909 г., по вопросу 105, начальникомъ службы тяги было доложено о желательности перенесенія депо изѣ Панютино въ Лозовую, подкомиссія, по прибытіи на станцію Панютино, приступила къ осмотру имѣющагося здѣсь депо и ознакомленію съ работой участка тяги.

Высказанныя представителями Южныхъ дорогъ соображенія по поводу перемѣщенія депо изъ Панютино въ Лозовую основывались на слѣдующемъ:

Станція Панютино расположена въ 7-ми верстахъ отъ Лозовой,—узлового пункта, слѣдствіемъ чего получается лишній пробѣгъ паровозовъ на участкѣ Лозовая-Панютино; при перенесеніи основного депо изъ Панютино въ Лозовую основное депо въ

Полтавѣ возможно было бы упразднить. Болѣе подробно вопросъ этотъ изложенъ въ журналѣ совѣщанія подкомиссіи по службѣ тяги.

Подкомиссіей было отмѣчено, однако, что перенесеніе основного депо изъ Панютино въ Лозовую сопряжено съ большими затратами на развитіе станціи Лозовой, а также почти всѣ имѣющіяся оборудованія по сл. тяги ст. Панютино—паровозныя зданія, жилые дома и пр. должны будутъ бездѣйствовать, тогда какъ въ свое время на ихъ сооруженіе было затрачено достаточно средствъ.

При станціи Панютино находится основное депо и мастерскія 3 участка сл. тяги.

Длина участка 213,7 вер. Границы его: Мерефа-Шидловская, Мерефа-Буды.

Инвентарное количество приписанныхъ паровозовъ 156. Всѣ паровозы товарные. Паровозы 3-го уч. обслуживаютъ товарные, ускоренные товарные и воинскіе поѣзда между станціями Панютино и Харьковъ (132 вер.), Панютино и Славянскъ (105 вер.), Панютино и Люботинъ (117 вер.).

Для стоянки и промывки паровозовъ въ Панютино имѣется 2 паровозныхъ зданія: одно вѣерное на 16 стойлъ и одно прямоугольное—на 9 стойлъ. Средній ремонтъ производится въ прямоугольномъ паровозномъ зданіи на 9 стойлъ, часть котораго занята мастерскими.

Въ вѣерное паровозное зданіе паровозы подаются черезъ поворотный кругъ діам.=54 фута. Второй кругъ діам.=54 фута имѣется на территоріи деповскихъ путей.

Надъ стойлами вѣернаго паровознаго зданія вытяжныя трубы поставлены съ опускными колпаками, въ прямоугольномъ—постоянныя.

Въ вѣерномъ паровозномъ зданіи имѣется 8 двойныхъ промывательныхъ крановъ; въ каждомъ изъ прямоугольныхъ паровозныхъ зданій—по 4 двойныхъ промывательныхъ крана, а въ одномъ изъ нихъ (для текущаго ремонта и промывки) и гидравлическая колонна.

Паровозныя зданія оборудованы 4-мя комплектами домкратовъ и слесарными верстаками въ нихъ, по неимѣнію спеціальнаго помѣщенія для слесарно-механической.

Непосредственно къ одному изъ паровозныхъ зданій примыкаетъ мастерская общей площадью 139 кв. саж. и состоящая изъ:

Механической	58 кв. саж.
Кузницы	35 „ „
Мѣдницкой	22 „ „
Инструментальной	8 „ „
Машинной и кочегарки	13 „ „
Конторки бригадира	3 „ „

Мастерская участка выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ участку паровозовъ, а также всѣ работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка.

Оборудованіе мастерской.

Паровая вертикальная машина въ 30 HP.

Паровой горизонтальный котелъ 26 кв. м. пов. нагрѣва и 5 атм. раб. давленія.

Токарныхъ станковъ	13
Колесныхъ „	2
Строгальныхъ „	2
Сверлильныхъ „	4
Наждачныхъ „	1

Кузница оборудована 9 одиночными горнами, получающими дутье отъ центробѣжнаго; вентилятора кромѣ того въ кузницѣ имѣется:

Фрикціонный молотъ	1
Станокъ труборѣзный	1
Прессъ для пробы дымогарныхъ трубъ	1

За недостаткомъ площади кузницы для кузнечныхъ работъ установлены 2 одиночныхъ горна во временномъ помѣщеніи.

Мѣдницкая оборудована 5-ю постоянными одноогневыми горнами.

Отопленіе паровознаго зданія (средняго ремонта) и мастерской паровое, мятымъ паромъ паровой машины. Вѣерное паровозное зданіе не отапливается за отсутствіемъ спеціальныхъ котловъ.

Полезная длина тракціонныхъ путей—270 пог. саж.

Освѣщаются зданія депо и мастерскихъ, а также тракціонные пути керосино-калильными фонарями.

Въ вѣдѣніи начальника 3-го уч. тяги находятся слѣдующія оборотныя депо:

1) Лозовая, имѣющее 2 паровозныхъ зданія, 1 вѣерное и 1 прямоугольное—всего на 12 стойлъ; 3 поворотныхъ круга. Діаметръ каждаго 64′.

2) Мерефа, имѣющее 1 паровозное зданіе прямоугольное на 4 стойла. Діаметръ поворотнаго круга = 60′.

Водоснабженіе станціи Панютино производится: изъ пруда, двухъ артезіанскихъ скважинъ и 7 водосборныхъ колодцевъ грунтовыхъ. Вода годна и для питья. Зданіе вокзала деревянное, половина одноэтажная, а другая половина двухъэтажная.

Свѣдѣнія о работѣ станціи Панютино за 1907 и 1908 г.г.

За 1907-й годъ:

Всего грузовъ малой скорости:

Отправлено	569.528
Прибыло	943.316

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ . 5.749
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . 26.206
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 2.610
Прибывшихъ на станцію 2.610
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 213.715
Прибывшихъ на станцію 213.760
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено 605.767
Перегружено 366.304
Выгружено 3.849.347

Всего . . . 4.821.418

Продано пассажирскихъ билетовъ 3.636
Выдано багажныхъ квитанцій 272
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 1.874
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 6.677
Передано телеграммъ:
Служебныхъ 16.701
Частныхъ 444
Общее поступленіе въ кассу станціи: 168. 269 руб. 35 коп.
Количество маневровъ:
Часовъ 30.063
Верстъ 150.315

За 1908 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ . . 5.800
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . 23.442
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 2.393
Прибывшихъ на станцію 2.393
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 360.601
Прибывшихъ на станцію 360.657
Нагружено, перегружено, и выгружено пудовъ груза
Нагружено 1.371.010
Перегружено 368.442
Выгружено 4.172.149

Всего . . . 5.911.601

Продано пассажирскихъ билетовъ 5.737
Выдано багажныхъ квитанцій 359
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 3.278
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 7.530
Передано телеграммъ:
Служебныхъ 25.306
Частныхъ 388
Общее поступленіе въ кассу: 176 485 руб. 85 коп.
Количество маневровъ:
Часовъ 25.304
Верстъ 126.519

Ст. Лозовая. По осмотрѣ Панютинскаго депо подкомиссія отбыла на станцію Лозовая и по прибытіи прослѣдовала до Лозовскаго элеватора по вѣткѣ.

Элеваторъ. Оборотъ хлѣба въ элеваторѣ ст. Лозовая выразился (отчетъ по комиссіонно-ссудной, складочной и транспортной операціямъ за 1908 годъ) въ поступленіи въ 1908 . . . . 314.564 пуд.
и отпускѣ . . . . . 379.226 „

За послѣдніе четыре года обороты элеватора были:

	По поступленію	По выпуску
Въ 1907 г.	365.058 пуд.	348.407 пуд.
„ 1906 —	285.910 „	312.451 „
„ 1905 —	603.012 „	480 838 „
„ 1904 —	380.403 „	499.535 „

Элеваторъ Лозовой, находясь въ раіонѣ стягиванія изъ разныхъ мѣстъ зерна, по небольшой своей емкости—200.000 пудовъ, не удовлетворяетъ (свѣдѣнія того же отчета) предъявляемому для храненія въ немъ количеству зерна. Лѣтомъ передъ началомъ хлѣбной кампаніи обыкновенно является такъ много желающихъ заарендовать въ немъ закрома, что приходится соблюдать очередь по мѣрѣ подачи заявленій. Въ отчетномъ 1908 году почти цѣлый годъ всѣ закрома были заарендованы и заняты хлѣбомъ, такъ что для новыхъ кліентовъ элеваторъ былъ закрытъ въ теченіе съ 1-го января 1908 по 15-е декабря того же года.

Изъ числа поступившаго въ элеваторъ зерна подвезено гужемъ 174.915 пудовъ или около 56% всего количества. Во избѣжаніе отвѣтственности за качество зерна элеваторъ нынѣ, чаще прежняго, пользуется своимъ правомъ провѣтриванія зерна за плату. Количество провѣтреннаго зерна достигало: въ 1908 году —592.335 пуд., въ 1097 году—285.631, въ 1906 г.—60.992 и въ 1905 г.—8.300 пудовъ.

Очищено по требованію владѣльцевъ въ 1908 году 184.152 пуд. въ 1907 г.—116.951 п., въ 1906 г.— 2.250 п. и въ 1905 г.— 25.575 пудовъ.

Въ 1908 году по ходатайству управленія Южныхъ дорогъ съ 1-го августа разрѣшено ввести въ правила для элеватора слѣдующія измѣненія (Сб. Тар. № 2005):

1) Увеличить таксу сборовъ:

За нагрузку въ закрома	съ 0,20	до 0,24	к.	съ пуда
„ взвѣшиваніе при пріемѣ	„ 0,10	„ 0,12	„	„
„ храненіе	„ 1/120	„ 0,01	„	„
„ страхованіе	„ 1/300	„ 1/200	„	„
„ нагрузку въ вагонъ и въ мѣшки	„ 0,20 и 0,30	до 0,24	к.	съ пуда
„ взвѣшиваніе при выпускѣ . . .	съ 0,10	до 0,12	к.	„
„ провѣтриваніе	„ 0,10	„ 0,15	„	„

2) Измѣнить емкость закромовъ:

Для овса не менѣе	2.250	пудовъ
„ ячменя „	3.000	„
„ прочихъ хлѣбовъ	3.750	„

Прибыли изъ Лозовскаго элеватора, по даннымъ свѣдѣніямъ, за 1908 годъ не было.

При элеваторѣ находится: завѣдующій, счетоводъ, пріемщикъ, вѣсовщикъ, двое подручныхъ, машинистъ, его помощникъ, кочегаръ и два сторожа. На окладное содержаніе всѣмъ израсходовано въ 1908 г.—4.476 р. 62 коп.

Осмотрѣвши элеваторъ, подкомиссія прибыла на пассажирскій вокзалъ и приступила къ осмотру станціи Лозовая.

Вокзалъ очень большой, прекрасно отдѣланъ, сравнительно новый, выстроенъ въ 1891 году. Залы 1, 2 и 3 клас. имѣютъ площадь свыше 100 кв. саж. каждый. Широкій крытый перронъ. Вокзалъ прекрасно обслуживаетъ свое назначеніе.

Вдоль станціонныхъ путей идетъ рядъ построекъ.

Имѣются два дома для служащихъ службы движенія: составителей и стрѣлочниковъ. Стрѣлочникъ занимаетъ двѣ комнаты.

Слѣдующій небольшой одноэтажный домъ занимаютъ начальникъ станціи и контролеръ-механикъ телеграфа.

Затѣмъ здѣсь же находится двухъэтажный домъ, въ которомъ живутъ низшіе агенты.

Далѣе идутъ еще дома, въ которыхъ живутъ: помощникъ начальника станціи, жандармскій офицеръ и др.

Кромѣ описанныхъ выше домовъ имѣется еще въ старомъ одноэтажномъ домѣ дежурныя смазчиковъ. Кухня помѣщается вмѣстѣ со столовой.

Кромѣ того строится новый двухэтажный домъ для дежурныхъ поѣздныхъ бригадъ на кредитъ, испрошенный по § 8, ст. 1 смѣты расходовъ на 1909 годъ.

Силикатный кирпичъ для постройки обходится 15 рублей тысяча.

Вообще построекъ для квартиръ агентовъ на станціи Лозовой достаточно.

Недалеко отъ этой постройки находится старое зданіе театра передѣланное въ сарай, гдѣ производятся столярныя работы.

При развитіи ст. Лозовой—одинъ изъ двухъ сараевъ для воинскихъ принадлежностей за ненадобностью для указанной цѣли въ 1906 году, по сообщенію начальника дорогъ, былъ перенесенъ въ садъ на сѣверной сторонѣ станціи и приспособленъ для спектаклей.

За неимѣніемъ средствъ помѣщеніе это закончено не было и имѣетъ видъ холоднаго сарая съ каменной пристройкой для сцены. До середины 1908 года иногда въ теплое время года мѣстнымъ кружкомъ любителей изъ служащихъ давались спектакли съ благотворительной цѣлью въ пользу мѣстнаго желѣзнодорожнаго училища. Съ 1909 года, когда въ поселкѣ Лозовая было открыто удобное и теплое помѣщеніе клуба со сценой, предоставляемое за небольшую плату и желѣзнодорожному кружку любителей, указанное выше помѣщеніе совершенно оставлено. Въ виду бывшаго въ 1909 году значительнаго запаса нѣкоторыхъ строительныхъ матеріаловъ и неимѣнія для нихъ мѣстъ въ кладовой участка службы пути, матеріалы эти были помѣщены временно въ бывшій театръ. Кромѣ того, въ виду постройки въ 1909 году рядомъ съ нимъ дежурной для кондукторскихъ бригадъ, часть этого помѣщенія была отведена для производства столярныхъ и плотничныхъ работъ, помѣщеніе же для сцены было отведено монтеру фирмы, устраивавшей центральное отопленіе, для храненія инструментовъ и производства нѣкоторыхъ работъ. Другія службы этимъ помѣщеніемъ не пользовались. Просьбъ отъ общества трезвости о предоставленіи ему этого помѣщенія не поступало. На Южныхъ дорогахъ такіе театры имѣются еще въ Синельниковѣ, Александровскѣ, Никитовкѣ и Бѣлопольѣ. Помѣщеніями театровъ общество трезвости пользуется на станціяхъ Синельниково и Александровскъ; службы дорогъ этими помѣщеніями не пользуются. На ст. Никитовка помѣщеніе театра отводится подъ жилье служащихъ на время ремонта ихъ квартиръ въ случаѣ, когда квартиръ свободныхъ на этой станціи не бываетъ; кромѣ того, въ немъ велись занятія съ учениками до расширенія зданія желѣзнодорожнаго училища. На ст. Бѣлополье помѣщеніе театра съ осени 1909 г. занято параллельнымъ классомъ желѣзнодорожнаго училища, для другихъ же надобностей помѣщеніе это не предоставляется.

Южныя дороги на содержаніе театровъ денегъ не отпускаютъ.

Пріемный покой недостаточный, точно такъ же и помѣщеніе для бань—старое.

Находящееся при ст. Лозовой училище вмѣщаетъ 500 человѣкъ. Кромѣ этого училища есть еще небольшая школа.

Затѣмъ подкомиссія приступила къ осмотру участка сл. пути.

Контора участка и квартира начальника участка сл. пути помѣщаются въ одномъ домѣ, каменномъ. Помѣщеніе довольно скромное. При домѣ имѣется небольшая оранжерея и парники. Садовникъ штатный.

Дорожный мастеръ занимаетъ квартиру въ каменномъ домѣ.

При участкѣ сл. пути имѣется кладовая матеріаловъ. Главные матеріалы выписываются изъ Харьковскаго склада. Здѣсь въ настоящее время лежатъ доски для работъ текущаго года.

Рядомъ съ кладовой, которая представляетъ собой небольшое помѣщеніе, находится столярная мастерская сл. пути, занимающая низкій деревянный сарай. Здѣсь же помѣщается и столярная мастерская подрядчика. По службѣ пути станція Лозовая принадлежитъ II отд. и 5 участку.

Переходя къ описанію работы станціи, слѣдуетъ указать, что товары, проходящіе здѣсь, въ большей части слѣдующіе: уголь, желѣзо, соль и проч. Здѣсь же проходитъ Лодзинская мануфактура, отправляемая изъ Лодзи на Кавказъ. Станція Лозовая недавно развита и переустроена, имѣетъ 63 версты путей.

Для главнаго грузового движенія въ направленіи Никитовка—Славянскъ—Лозовая—Курскъ, станція Лозовая является проходной; для направленія Лозовая—Севастополь и Лозовая—Полтава ст. Лозовая кромѣ того и сортировочная.

Харьковскій пораіонный комитетъ указываетъ, что, какъ проходная, станція Лозовая имѣетъ еще достаточный запасъ пропускной способности; она удовлетворитъ движенію 1912 года, но при условіи, если на нее не будутъ возлагаться такія функціи, на которыя она не была разсчитана.

Лозовая не потребуетъ расширенія, если сортировочная работа станціи Славянскъ будетъ урегулирована надлежащимъ развитіемъ или постройкой новой станціи Славянскъ-Сортировочный.

Значительное количество стрѣлокъ, сложные и многочисленные маршруты пріема и отправленія поѣздовъ на четыре направленія въ соединеніи съ весьма большимъ движеніемъ (около 110 паръ) заставили на ст. Лозовой централизовать часть стрѣлокъ и сигналовъ, что и было исполнено въ 1907—1908 г.г. фирмою Сименсъ и Гальске, за счетъ кредита, испрошеннаго по § 7 смѣты расх. Управл. ж. д. на 1907 и 1908 г.г.

Работа станціи Лозовая за 1907 годъ была:

Всего грузовъ малой скорости:

Отправлено	1.670.361	пуд.
Прибыло	2.908.580	„

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ . 13.967
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . 48.034
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 8.316
Прибывшихъ на станцію 8.316
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 590.924
Прибывшихъ на станцію 590.073
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено 2.589.378
Перегружено 2.932.734
Выгружено 5.447.809

Всего . .10.969.921

Продано пассажирскихъ билетовъ 76.506
Выдано багажныхъ квитанцій 4.389
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 8.291
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 21.370
Передано телеграммъ:
Служебныхъ. 77.737
Частныхъ 6.496
Общее поступленіе въ кассу станцій 123.441 руб. 96 коп.
Количество маневровъ:
Часовъ 60.528
Верстъ 302.640
Работа станціи за 1908 годъ:
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ . . 14.058
Малой скорости и хозяйственнаго движенія. . 45.974
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 10.918
Прибывшихъ на станцію 10.918
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 606.838
Прибывшихъ на станцію 606.550
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено. 3.185.569
Перегружено 2.749.665
Выгружено 6.059.184

Всего . . 11.994.418

Продано пассажирскихъ билетовъ 118.541
Выдано багажныхъ квитанцій 5.422
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ. 9.469
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ. 22.818
Передано телеграммъ:
Служебныхъ. 102.531
Частныхъ 7.120
Общее поступленіе въ кассу станціи 1.338.200 руб. 33 коп.
Количество маневровъ:
Часовъ 64.657
Верстъ 323.285

Складочныя помѣщенія станціи Лозовой почти всѣ пустыя. Помѣщеніе товарной конторы достаточное.

Затѣмъ подкомиссія посѣтила паровозное депо и участковыя мастерскія.

При оборотномъ Лозовскомъ депо имѣются передаточныя вагонныя мастерскія общ. площ. 45 кв. саж.

Изъ мастерскихъ подкомиссія перешла къ осмотру матеріальнаго склада. Складъ этотъ представляетъ собой дворъ съ крытымъ сараемъ,

Лѣсные матеріалы пересылаются непосредственно начальнику участка изъ большихъ складовъ матеріальной службы.

Станція Лозовая снабжается водой изъ артезіанскихъ скважинъ. Вода годная.

При вокзалѣ и элеваторѣ имѣются колодцы, но вода въ нихъ соленая.

Около Лозовой на 84 вер. въ 28 участкѣ службы пути на отчужденной землѣ имѣется балластный карьеръ, изъ котораго вывезено въ 1908 году—3.325 куб. саж. и на 1909 годъ назначено вывезти на тотъ же 28 участокъ — 2.900 куб. саж. Нагрузка и выгрузка производится подрядчикомъ по 1 р. 50 к.

По осмотрѣ ст. Лозовой подкомиссія отбыла на ст. Павлоградъ.

Верхній балластъ отъ ст. Лозовой къ ст. Павлоградъ не щебенчатый, а покрытъ ракушками оцементировавшимися отъ времени.

I Ст. Павлоградъ.

По прибытіи на ст. Павлоградъ и осмотрѣ деревяннаго зданія вокзала и пакгаузовъ подкомиссія отправилась на имѣющійся при станціи шпалопропиточный заводъ, принадлежащій Южнымъ дорогамъ, но сданный въ настоящее время въ аренду.

Шпалопропиточный заводъ.

Пропитка дерева эмульсіей хлористаго цинка съ креозотомъ состоитъ изъ слѣдующихъ операцій:

1) Пропариваніе дерева.

2) Разрѣженіе воздуха въ пропиточномъ цилиндрѣ и наполненіе цилиндра пропитывающей смѣсью.

3) Нагнетаніе пропитывающей жидкости въ дерево.

Пропариваніе дерева.

Пропиточный цилиндръ, наполненный деревомъ, закрывается герметически, послѣ чего въ него впускается сухой паръ; при этомъ внизу цилиндра открываютъ клапанъ для выпуска воздуха; какъ только весь воздухъ изъ цилиндра будетъ выпущенъ и черезъ клапанъ станетъ выходить чистый паръ, то клапанъ закрываютъ и продолжаютъ пропарку подъ давленіемъ, доводя таковое до 1—1,5 атмосферы. Продолжительность пропарки и высота давленія зависятъ отъ времени года и состоянія пропитываемаго дерева. Зимой пропарка производится дольше нежели лѣтомъ. Чѣмъ сырѣе и загрязненнѣе пропитываемое дерево, тѣмъ дольше должна продолжаться пропарка, служащая для очистки поверхности дерева отъ пыли, песка и сгущенныхъ древесныхъ соковъ.

Разрѣженіе воздуха въ цилиндрѣ и наполненіе пропиточнаго цилиндра пропитывающей жидкостью.

Послѣ окончанія пропарки и удаленія пара изъ цилиндра послѣдній соединяютъ съ воздушнымъ насосомъ и производятъ разрѣженіе воздуха въ цилиндрѣ и въ деревѣ, доведя его, по крайней мѣрѣ, до 60 сантиметровъ ртутнаго столба, поддерживая на этой высотѣ на менѣе 10 минутъ. Послѣ этого, не прекращая дѣйствія воздушнаго насоса, цилиндръ наполняютъ пропитывающимъ растворомъ, нагрѣтымъ до 65° С.

Нагнетаніе жидкости въ поры дерева.

Наполнивъ цилиндръ пропитывающей жидкостью, закрываютъ сообщеніе цилиндра съ воздушнымъ насосомъ и продолжаютъ прибавленіе жидкости въ цилиндръ помощью нагнетательнаго насоса, доводя давленіе въ цилиндрѣ до 5—7 атм. въ зависимости отъ свойства пропитываемаго дерева.

Этой операціей заканчивается пропитка, и послѣ выпуска жидкости изъ цилиндра, послѣдній открываютъ и изъ него выходятъ вагонетки съ деревомъ для укладки его въ штабеля.

Употребляемый растворъ хлористаго цинка долженъ быть по возможности безъ постороннихъ примѣсей и въ особенности не содержать свободной кислоты.

Удѣльный вѣсъ раствора при 15° С. долженъ быть 1.018 или $2^1/_2$° Бомэ. Креозотъ долженъ отвѣчать условіямъ, предписаннымъ для употребленія его въ пропитку чистымъ креозотомъ по способу ограниченнаго поглощенія и указаннымъ особо.

Среднее поглощеніе эмульсіи хлористаго цинка съ креозотомъ должно составлять на шпалу не менѣе 25 киллограммовъ, въ томъ числѣ креозота на каждую шпалу должно быть два киллограмма.

Пропитывающая жидкость передъ впускомъ въ пропиточный

цилиндръ нагрѣвается до 65° С., при чемъ въ нее вводятъ по два киллограмма креозота на шпалу, перемѣшивая жидкость особыми пароструйными аппаратами.

Количество поглощеннаго шпалами раствора опредѣляется или взвѣшиваніемъ дерева до и послѣ пропитки, причемъ разница въ вѣсѣ и составляетъ количество введеннаго въ дерево антисептика, или же непосредственнымъ измѣреніемъ количества жидкости до и послѣ пропитки, чѣмъ и опредѣляется количество израсходованнаго пропитывающаго вещества.

Пропитка шпалъ креозотомъ.

Пропитка сосновыхъ шпалъ по способу ограниченнаго поглощенія „Рюпинга" производится такимъ способомъ:

1) Послѣ загруженія пропиточнаго цилиндра шпалами, послѣдній закрывается герметически.

2) Затѣмъ производится въ пропиточномъ цилиндрѣ давленіе воздуха нагнетаніемъ помощью компрессора отъ 1—1,5 до 4 атмосферъ, въ зависимости отъ свойства дерева и степени его влажности.

3) Послѣ этого, не измѣняя давленія воздуха, пропиточный цилиндръ наполняютъ нагрѣтымъ креозотомъ, температура котораго должна быть не ниже 40° С. и не выше 95° С.

4) Послѣ наполненія всего цилиндра нагрѣтымъ креозотомъ въ пропиточный цилиндръ вводятъ, помощью нагнетательнаго насоса, дальнѣйшее количество креозота, доводя давленіе въ цилиндрѣ, въ зависимости отъ первоначальнаго давленія воздуха, въ границахъ отъ $5^1/_2$ до 10 атмосферъ.

5) Затѣмъ давленіе уменьшаютъ и выпускаютъ креозотъ изъ цилиндра.

6) Наконецъ, выкачиваютъ воздухъ изъ цилиндра, производя вакуумъ въ цилиндрѣ отъ 35—65 сантиметровъ ртутнаго столба, чѣмъ и кончается процессъ пропитки.

Условія, которымъ долженъ удовлетворять креозотъ, употребляемый для пропитки шпалъ по способу „Рюпинга":

1) Креозотъ долженъ быть чистымъ отгономъ каменноугольнаго дегтя безъ постороннихъ примѣсей.

2) При перегонѣ: до +150° С. должно отгоняться не болѣе 3%.
„ „ „ +250° С. „ „ „ „ 30%.

3) Удѣльный вѣсъ при +15° С. долженъ быть отъ 1,03—1,10.

4) При +40 С. креозотъ не долженъ имѣть осадка или мути.

5) При смѣшеніи съ равнымъ объемомъ кристализирующагося бензола, креозотъ можетъ давать лишь слѣдъ нерастворимыхъ веществъ.

По сообщенію начальника дорогъ такая пропитка креозотомъ введена съ 1-го іюля сего года, такъ какъ хотя стоимость ея и выше, чѣмъ пропитка эмульсіей, но срокъ службы шпалъ значительно больше.

Согласно договора Южныхъ дорогъ съ акціонернымъ обществомъ лѣсопропиточныхъ заводовъ системы Юліуса Рютгерса въ Россіи на пропитку шпалъ и другихъ лѣсныхъ матеріаловъ въ Павлоградскомъ казенномъ шпалопропиточномъ заводѣ, утвержденнаго комитетомъ Управленія ж. д. 6-го іюня 1909 года, слѣдуетъ, что акціонерное общество обязуется въ теченіе 6 лѣтъ, начиная съ 1-го іюля 1909 г. производить пропитку четырехъ сотъ пятидесяти тысячъ (450.000) сосновыхъ шпалъ ежегодно, въ томъ числѣ креозотомъ по привилегированному способу ограниченнаго поглощенія Рюпинга не менѣе двухъ сотъ пятидести тысячъ (250.000) шпалъ ежегодно въ теченіе первыхъ трехъ лѣтъ дѣйствія договора и не менѣе ста тысячъ (100.000) шпалъ ежегодно въ теченіе послѣднихъ трехъ лѣтъ дѣйствія договора, а остальное количество—эмульсіей хлористаго цинка съ креозотомъ. Общество лѣсопропиточныхъ заводовъ Рютгерса оставляетъ за собою право увеличить количество ежегодно пропитываемыхъимъ чистымъ креозотомъ по способу Рюпинга шпалъ до четырехъ сотъ пятидесяти тысячъ (450.000) въ зависимости отъ возможности пріобрѣтенія соотвѣтствующаго количества креозота. Въ случаѣ требованія управленія общество обязуется доводить число ежегодно пропитываемыхъ шпалъ до шестисотъ тысячъ (600.000) штукъ.

За пропитку одной шпалы чистымъ каменноугольнымъ креозотомъ управленіе дорогъ уплачиваетъ акціонерному обществу лѣсопропиточныхъ заводовъ по системѣ Ю. Рютгерса сорокъ двѣ (42) коп. За пропитку одной шпалы эмульсіей хлористаго цинка съ креозотомъ—двадцать восемь (28) коп. Уплата за пропитку производится установленнымъ на дорогѣ порядкомъ, причемъ счета составляются два раза въ мѣсяцъ. Независимо отъ сего, вь теченіе мѣсячнаго срока, по истеченіи каждаго года пропитки шпалъ, управленіе дорогъ уплачиваетъ обществу сумму, составляющую разницу въ стоимости провоза по Южнымъ желѣзнымъ дорогамъ по коммерческому и служебному тарифамъ лишь пропиточныхъ матеріаловъ, израсходованныхъ въ истекшемъ году для пропитки фактически пропитанныхъ въ томъ году шпалъ, т. е. креозотоваго масла, цинка, соляной кислоты и хлористаго цинка въ готовомъ видѣ; всѣ же остальные матеріалы и предметы, необходимые для первоначальнаго оборудованія и эксплоатаціи завода, т. е. котлы, станки, уголь, дрова, смазочные матеріалы, харчи для рабочихъ и т. п. перевозятся обществомъ по коммерческому тарифу безъ какого-либо возмѣщенія управленіемъ дорогъ обществу понесенныхъ при этомъ расходовъ. Размѣръ подлежащей обществу уплаты опредѣляется окончательно совѣтомъ управленія Южныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Акціонерное общество гарантируетъ для всѣхъ пропитанныхъ

имъ шпалъ сохраненіе ихъ отъ гніенія въ теченіе: а) пропитанныхъ креозотомъ—12 лѣтъ и б) пропитанныхъ эмульсіей креозота съ хлористымъ цинкомъ—10 лѣтъ, считая этотъ срокъ съ года, обозначеннаго на шпалѣ металлическимъ клеймомъ, при чемъ всѣ шпалы, пропитанныя по первое августа каждаго года, клеймятся текущимъ годомъ пропитки, а шпалы, пропитанныя послѣ перваго августа какого либо года, клеймятся слѣдующимъ годомъ.

За всякую пропитанную шпалу, не прослужившую по причинѣ загниванія полныхъ соотвѣтственно 12 лѣтъ для пропитанныхъ креозотомъ, а для пропитанныхъ эмульсіей хлористаго цинка съ креозотомъ—10 лѣтъ, управленіе дорогъ удерживаетъ изъ залоговъ общества по девять (9) коп. за каждый годъ, недослуженный шпалою, пропитанною креозотомъ, до гарантированнаго двѣнадцатилѣтняго срока и по семь (7) коп. за каждый годъ, недослуженный шпалой, пропитанной эмульсіей до гарантированнаго десятилѣтняго срока. Вопросъ о признаніи шпалъ подлежащими снятію съ пути по причинѣ загниванія рѣшается начальникомъ службы пути; при этомъ, однако, въ случаѣ, если бы акціонерное общество возбудило сомнѣніе въ томъ, что нѣкоторыя шпалы сняты съ пути въ теченіе указаннаго выше срока не вслѣдствіе загниванія, а по причинѣ механическихъ поврежденій, то ему предоставляется право ходатайствовать передъ начальникомъ дорогъ о назначеніи особой комиссіи для осмотра спорныхъ шпалъ, и начальникъ дорогъ назначаетъ эту комиссію въ составѣ 2-хъ представителей отъ управленія дорогъ и одного или двухъ отъ контрагента, согласно его, контрагента, желанію. Составленный комиссіей актъ осмотра шпалъ представляется начальнику дорогъ, который окончательно рѣшаетъ, какія шпалы изъ всего количества, подлежащихъ снятію съ пути, пришли въ негодность отъ механическаго износа и какія отъ загниванія и, въ послѣднемъ случаѣ, согласно вышеуказанному, за нихъ подлежитъ вычетъ изъ залоговъ общества.

Въ обезпеченіе гарантіи шпалъ, со всѣхъ причитающихся обществу за пропитку шпалъ уплатъ удерживается десять (10) процентовъ въ залогъ. Удержанныя въ залогъ наличныя деньги общество имѣетъ право замѣнить %%-ми бумагами, принимаемыми въ залоги, согласно ст. 77 Положенія о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ, и по тѣмъ послѣднимъ цѣнамъ, которыя въ общемъ порядкѣ публикуются Министромъ Финансовъ для пріема въ залогъ по казеннымъ подрядамъ и поставкамъ. Представленныя %%-ыя бумаги должны быть со всѣми купонами, по которымъ теченіе процентовъ еще не кончилось. Заявленіе о желаніи получить купоны отъ представленныхъ въ залогъ процентныхъ бумагъ общество можетъ подавать не чаще 4-хъ разъ въ годъ. Послѣ окончанія срока дѣйствія настоящаго договора процентныя удержанія въ залогъ обезпеченія гарантіи сохраняются въ упра-

вленіи дорогъ до окончанія срока гарантіи шпалъ, за которыя эти удержанія были сдѣланы, и возвращаются обществу по мѣрѣ освобожденія ихъ въ суммахъ, оставшихся отъ покрытія платежей за шпалы, оказавшіяся до истеченія срока гарантіи загнившими.

Перевозка въ предѣлахъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ всѣхъ матеріаловъ и предметовъ, требующихся для пропитки шпалъ, производится по коммерческому тарифу.

Копія договора передана Высшей Коммисіи.

По поводу дѣятельности Павлоградскаго шпалопропиточнаго завода за время, когда онъ былъ сданъ въ аренду, слѣдуетъ сказать, что, по отчету 1907 года, этотъ годъ является четвертымъ операціоннымъ годомъ. Операціи были начаты 2-го апрѣля и закончены 4-го декабря. Въ праздничные дни работы не производились и кромѣ того перерывы въ работѣ завода были съ 7—17 іюня и съ 20 іюня по 23 іюля, въ виду отсутствія шпалъ для пропитки. По недостатку шпалъ работы нерѣдко производились лишь въ одну смѣну, съ перерывами на ночь; остановокъ же работъ всѣдствіе неисправностей оборудованія завода не было. Всего на заводѣ было въ 1907 году 135 операціонныхъ дней

Изъ нижепомѣщенной сравнительной вѣдомости результатовъ эксплоатаціи шпалопропиточнаго завода за 1904, 1905, 1906 и 1907 года можно усмотрѣть:

Затѣмъ подкомиссія по осмотрѣ завода возвратилась на станцію Павлоградъ.

Ст. Павлоградъ, обслуживающая уѣздный городъ Павлоградъ и находящаяся въ разстояніи 1 версты отъ него, производитъ довольно значительныя отправки хлѣба. По свѣдѣніямъ Харьковскаго пораіоннаго комитета нагрузка станціи за наиболѣе рабочій мѣсяцъ 1907 года составляла 49 вагоновъ въ сутки; на 1912 годъ эта нагрузка по предположеніямъ комитета принята въ 61 вагонъ въ сутки. Станція имѣетъ значеніе и для хозяйственныхъ интересовъ дор., въ виду нахожденія здѣсь шпалопропиточнаго завода.

Зданіе вокзала расположено не со стороны города.

Управленіе Южныхъ желѣзныхъ дорогъ находитъ путевыя устройства станціи неудовлетворительными.

Имѣется утвержденный проектъ полнаго переустройства станціи Павлоградъ съ перенесеніемъ вокзала на другую сторону; по проекту и расцѣночной вѣдомости полная стоимость работъ исчислена въ 245.200 рублей, ассигновано уже 130.000 рублей, остальная сумма 115.200 рублей испрашивается на 1910 годъ по ст. 1, § 9 смѣты расходовъ Управленія жел. дорогъ.

ГОДЫ.	Всего пропитано шпалъ штукъ.	При пропиткѣ одной шпалы израсходовано.		Стоимость пропитки одной шпалы въ копѣйкахъ.																		
				Собственно пропитка.																		
		Концентрированнаго раствора хлористаго цинка фунтовъ.	Угля каменнаго фунтовъ.	Администрація.	Канцелярскіе расходы.	Стоимость рабочей силы.	Стоимость пропитанныхъ матеріаловъ.	Отопленіе парового котла.	Отопленія зданія завода.	Освѣщеніе зданія завода и двора.	Ремонтъ зданія завода.	Ремонтъ и содержаніе механическаго оборудованія завода.	Ремонтъ телѣжекъ и вагонетокъ.	Ремонтъ узкоколейныхъ путей.	Ремонтъ и возобновленіе инвентаря.	Содержаніе въ чистотѣ зданія и двора.	Разные расходы.	ИТОГО.	Выгрузка.	Нагрузка.	ВСЕГО коп.
1904	425.269	3,33	4,22	1,796	0,035	2,601	12,053	0,771	0,007	0,093	0,020	0,069	0,004	0,000	0,056	0,003	0,003	17,511	0,584	1,367	19,462
1905	360.953	3,41	3,87	2,061	0,019	2,408	12,378	0,744	0,004	0,139	0,060	0,235	0,033	0,005	0,070	0,011	0,015	18,182	0,775	1,259	20,216
1906	442.731	3,33	3,66	1,924	0,015	2,400	12,060	0,819	0,001	0,106	0,034	0,294	0,169	0,001	0,464	0,015	0,025	18,327	0,750	1,250	20,327
1907	383.934	3,39	4,302	2,108	0,015	2,402	12,225	0,991	0,007	0,110	0,139	0,250	0,370	0,000	0,027	0,023	0,016	18,683	0,750	1,250	20,683

По даннымъ Южныхъ дорогъ за 1907 годъ всего грузовъ малой скорости:

Отправлено 4.574.934
Прибыло 5.393.765

Работа станціи за 1907 годъ выразилась:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ . 3.573
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . 6.582

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправлено со станціи 27
Прибыло на станцію 27

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправлено со станціи 13.941
Прибыло на станцію 13.967

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено 7.315.432
Перегружено 148.254
Выгружено 5.759.141

Всего . . . 13.222.827

Продано пассажирскихъ билетовъ 50.918
Выдано багажныхъ квитанцій 4.980
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 16.731
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 27.071

Передано телеграммъ:

Служебныхъ 31.579
Частныхъ 1.314

Общее поступленіе въ кассу станціи: 1.910.717 р. 53 к.

Количество маневровъ:

Часовъ 12.489
Верстъ 62.445

Работа станціи за 1908 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и скозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ . . 3.590
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . 6.717

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи 69
Прибывшихъ на станцію 69

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи 15.385
Прибывшихъ на станцію 15.408

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено 5.767.997
Перегружено 293.888
Выгружено 6.165.613

Всего . . . 12.227.498

Продано пассажирскихъ билетовъ 66.095
Выдано багажныхъ квитанцій 5.005
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 14.497
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 29.338
Передано телеграммъ:
Служебныхъ 44.654
Частныхъ 1.339
Общее поступленіе въ кассу станціи: 1.710.057 р. 37 к.
Количество маневровъ:
Часовъ 12.562
Верстъ 62.808

По службѣ пути станція Павлоградъ принадлежитъ 6 участку III отдѣленія.

Путь находится въ очень хорошемъ состояніи на протяженіи отъ Лозовой до Павлограда.

Рельсы типа $28^1/_2$ ф. на пог. футъ.

Верхній балластъ покрытъ ракушками и плотно оцементировался самъ собой, представляя прекрасный балластъ.

Толчковъ при проѣздѣ не замѣчалось.

Водоснабженіе станціи Павлоградъ неограниченное, производится изъ рѣки Волчья. Водокачка работаетъ и для шпалопропиточнаго завода.

По службѣ движенія станція Павлоградъ входитъ во II-е отдѣленіе.

Затѣмъ подкомиссія отбыла со ст. Павлоградъ и, прослѣдовавъ безъ осмотра станцію Зайцево, прибыла на ст. Синельниково.

Ст. Синельниково. Синельниково, съ одной стороны, лежитъ на дорогѣ отъ Харькова къ Севастополю и, слѣдовательно, къ Черному морю, съ другой—отъ Екатеринослава къ Ростову, на соединительной линіи Юго-Запада съ Юго-Востокомъ Россіи.

Ст. Синельниково Южныхъ дорогъ является узловой и передаточной по обмѣну съ Екатерининской дорогой, соединенная съ одноименной станціей Екатерининской жел. дороги особой вѣтвью.

По свѣдѣніямъ Харьковскаго пораіоннаго комитета въ 1907 г. на станцію Синельниково прибывало до 31 товарнаго поѣзда въ сутки при общемъ числѣ вагоновъ въ 1.116 и обмѣнѣ съ Екатерининской дорогой въ 300 вагоновъ.

По подсчету того же комитета на 1912 годъ, обмѣнъ опредѣляется въ 350 вагоновъ, а количество прибывающихъ на станцію товарныхъ поѣздовъ, при ростѣ за пятилѣтіе въ 15%, исчисляется въ 37 или 1.332 вагона.

Количество потребныхъ путей на станціи, по мнѣнію пораіоннаго комитета, составитъ:

1. для вагонооборота въ 2.664, ... 2.664 × 7 = 18.648 п. с.
2. для запаса въ количествѣ полусуточнаго обмѣна . . . . . 175 × 5 = 875 п. с.

Всего . . 19.523 п. с.
или 39 верстъ.

Работы по перустройству ст. Синельниково производятся съ 1906 года по утвержденному проекту и исчислены въ общей суммѣ 1.062.180 руб. Въ счетъ означенной суммы отпуще но по смѣтамъ 1906—1909 г.г. 750.000 руб. Остается доассигновать 312.180 руб., въ счетъ коихъ испрашивается 50.000 р., по § 9, ст. 1 смѣты расходовъ Управленія ж. д. на 1910 г.

При этомъ станція будетъ имѣть 42 версты путей.

Старый вокзалъ станціи Синельниково не соотвѣтствуетъ тѣмъ потребностямъ и условіямъ, которыя вызываются большимъ пассажирскимъ движеніемъ на линіи бывшей Курско-Харьково-Севастопольской ж. д., почему существующее тѣсное деревянное зданіе замѣняется въ настоящее время новымъ каменнымъ.

Новый вокзалъ выстроенъ въ новомъ стилѣ, очень высокій съ массой свѣта. Въ настоящее время зданіе оштукатурено, навѣшены двери и оконныя рамы. Станція освѣщается электричествомъ.

Сортировочная платформа очень большая. Черезъ станцію Синельниково проходитъ, между прочимъ, много мануфактуры.

О работѣ станціи Синельниково слѣдуетъ сказать, по даннымъ свѣдѣніямъ за 1907 годъ: всего грузовъ малой скорости.

Отправлено 964.178
Прибыло 1.517.748

Работа станціи за 1907 г.

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ. . . 6.608
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . . 12.998

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи 6.082
Прибывшихъ на станцію 6.098

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи 237.041
Прибывшихъ на станцію 237.125

Обмѣнъ вагоновъ. со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:

Принято 90.062
Сдано 87.593

Всего 177.655

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено. 1.570.943
Перегружено 4.637.944
Выгружено 2.806.544

Всего 9.015.431

Продано пассажирскихъ билетовъ 48.242
Выдано багажныхъ квитанцій. 1.772
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 6.485
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 12.123
Передано телеграммъ:
Служебныхъ 83-717
Частныхъ 8.646
Общее поступленіе въ кассу станціи 558.743 руб. 88 коп.
Количество маневровъ:
Часовъ 57.643
Верстъ 288.213
За 1908 годъ:
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ . . 6.705
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . . 13.989
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 6.518
Прибывшихъ на станцію 6.527
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 298.900
Прибывшихъ на станцію 299.023
Обмѣнъ вагоновъ, со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:
Принято 86.763
Сдано 87.472

Всего 174.235

Нагружено перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено 1.341.950
Перегружено 3.281.468
Выгружено 5.955.285

Всего 10.578.703

Продано пассажирскихъ билетовъ 62.902
Выдано багажныхъ квитанцій 1.913
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 5.615

Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 15.908

Передано телеграммъ:

Служебныхъ 72.413

Частныхъ 7.918

Общее поступленіе въ кассу станціи 526.808 рублей 90 коп.

Количество маневровъ:

Часовъ 51.492

Верстъ 257.462

При станціи Синельниково находятся основное депо и мастерскія 4 участка сл. тяги.

Инвентарное количество приписанныхъ къ участку паровозовъ—73. Всѣ паровозы товарные. Паровозы IV-го уч. обслуживаютъ товарные поѣзда, ускоренные товарные и воинскіе, между станціями Синельниково и Лозовая (92 в.) и Синельниково-Александровскъ—(71 вер.) и передаточные между станціями Синельниково Южн.—Синельниково-Екатер. и Александровскъ Южн. и Александровскъ Екатерин. Для стоянки и промывки паровозовъ въ Синельниково имѣются 2 вѣерныхъ паровозныхъ зданія—одно на 12 стойлъ, другое на 16 стойлъ и одно прямоугольное паровозное зданіе (3-хъ путевое) на 8 стойлъ, предназначенное для средняго ремонта.

Діаметръ поворотнаго круга, обслуживающаго старое вѣерное паровозное зданіе—64 фута. При новомъ вѣерномъ паровозномъ зданіи кругъ діам.—70 футъ.

Надъ всѣми стойлами въ паровозныхъ зданіяхъ имѣются вытяжныя трубы съ опускными колпаками.

Въ вѣерномъ паровозномъ зданіи на 12 стойлъ имѣются 6 двойныхъ промывательныхъ крановъ, въ зданіи на 16 стойлъ—9 промывательныхъ крановъ и въ прямоугольномъ—2 промывательныхъ крана.

Паровозныя зданія оборудованы тремя комплектами домкратовъ и слесарными верстаками, по неимѣнію спеціальнаго помѣщенія для слесарно-механической

Непосредственно къ одному изъ паровозныхъ зданій примыкаетъ мастерская общей площадью 145 кв. саж., состоящая изъ:

Механической . . . . . 90 кв. саж.

Кузницы . . . . . 32 „ „

Жестянницкой и мѣдницкой . . . . . 20 „ „

Машиннаго отдѣленія и кочегарки . . . 3 „ „

Часть механической, отдѣленную деревянными перегородками, занимаютъ: инстументальная—5 кв. саж. и конторка монтера—5 кв. саж.

Къ зданію мастерскихъ непосредственно примыкаетъ станція электрическаго освѣщенія, площ. 28 кв. саж., состоящая изъ:

Машиннаго отдѣленія . . . . . 14 кв. саж.
Котловой . . . . . 13 „ „

Мастерская участка выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ участку паровозовъ по ремонту товарныхъ вагоновъ, а также всѣ работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка.

Оборудованіе матерской. Одноцилиндровая гор. паровая машина въ 10 л. с. Вертикальный съ кипятальниками паровой котелъ 10 кв. м. пов. нагр. и 5 атм. раб. давленія.

Токарныхъ станковъ 7
Колесныхъ „ 1
Сверлильныхъ „ 1
Строгальныхъ „ 1

Оборудованіе электрической станціи. **Котловая.** Водотрубный паровой котелъ сист. Фицнеръ и Гамперъ 60 кв. м. пов. нагр. и 9 атм. рабочаго давленія съ питательнымъ насосомъ Вортингтона.

Машинная. 1) Пародинамо пост. тока на 47 киловаттъ
2) „ „ „ „ „ 24 „

Кузница оборудована 5 горнами, изъ которыхъ одинъ на 2 огня; дутье горны получаютъ отъ центробѣжнаго вентилятора. Кромѣ того въ кузницѣ имѣется прессъ для пробы дымогарныхъ трубъ, такъ какъ въ этомъ же помѣщеніи производится и ремонтъ послѣднихъ.

Оборудованіе жестянницкой и мѣдницкой составляютъ 2 круглыхъ горна, получающихъ дутье отъ центробѣжнаго вентилятора кузницы.

При депо Синельниково имѣется отдѣльное зданіе, площ. 33 кв. саж., въ которомъ производятся работы, связанныя съ текущимъ ремонтомъ и періодическимъ осмотромъ вагоновъ.

Оборудованіе вагонной мастерской составляютъ: 2 горна получающіе дутье отъ кузнечныхъ мѣховъ; верстаки столярные и слесарные, прессъ для испытанія упряжныхъ приборовъ и токарный станокъ для дерева.

Отопленіе мастерскихъ и паровознаго зданія (средняго ремонта) — паровое, мятымъ паромъ паровой машины. Вѣерныя паровозныя зданія, за отсутствіемъ спеціальныхъ паровыхъ котловъ, отапливаются паромъ паровозовъ, предназначенныхъ для промывки.

Освѣщеніе зданій мастерской и депо—электрическое, лампочками накаливанія.

Тракціонные пути освѣщаются дуговыми фонарями.

Полезная длина тракціонныхъ путей—410 пог. саж.

Въ вѣдѣніи начальника 4-го уч. тяги находится оборотное депо Александровскъ.

Участокъ службы тяги имѣетъ протяженіе 162,6 вер. и границы его: Самойловка—Александровскъ.

Водоснабженіе ст. Синельниково не ограниченное, производится изъ пруда и рѣки Днѣпра (съ Екатер. ж. д.).

Станція снабжается водой изъ водокачки Екатерининской дороги.

Со станціи Синельниково подкомиссія прослѣдовала на ст. Александровскъ, причемъ станціи: Славгородъ и Софіевка были пройдены безъ осмотра.

Путь отъ станціи Лозовой до ст. Александровскъ идетъ въ двѣ колеи, далѣе же отъ ст. Александровскъ къ Севастополю идетъ однопутный участокъ.

Ст. Александровскъ. Станція Александровскъ расположена въ 3—4 верстахъ отъ города Александровска; городъ Александровскъ стоитъ при рѣкѣ Мокрой Московкѣ въ двухъ верстахъ отъ р. Днѣпра. Ниже Днѣпровскихъ пороговъ находятся большіе складочные магазины, здѣсь расположена пристань, откуда начинается пароходное сообщеніе внизъ по Днѣпру.

Станція Александровскъ соединена съ пристанью вѣткой, по которой подкомиссія и прослѣдовала для ознакомленія съ работой пристани.

Подкомиссіей было усмотрено при посѣщеніи Александровской пристани, что пристанская площадь вся загружена хлѣбомъ, при чемъ хлѣбъ въ мѣшкахъ лежалъ на пристанской территоріи не въ амбарахъ, а подъ открытымъ небомъ, складочныя же помѣщенія пустовали; пакгаузовъ имѣется на 300 вагоновъ. Причина такому явленію та, что грузохозяева не хотятъ пользоваться имѣющимися желѣзнодоржными платными помѣщеніями для сохраненія хлѣба, а предпочитаютъ хотя и съ рискомъ складывать хлѣбъ въ джутовыхъ мѣшкахъ на открытыхъ мѣстахъ даромъ; хлѣбъ сложенъ въ ряды высотой до 22 рядовъ, причемъ мѣшки покрыты брезентами. Тѣми же грузохозяевами здѣсь употребляется и другой способъ храненія хлѣба, а именно: образовано кольцо изъ хлѣба въ мѣшкахъ и пустое пространство середины кольца засыпано хлѣбомъ, все сверху прикрыто брезентомъ.

Рѣка сильно обмелѣла, такъ что сообщеніе производится съ большимъ трудомъ.

При пристани имѣется хорошее помѣщеніе товарной конторы.

Работа пристани за 1907 годъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 г. всего грузовъ малой скорости:
Отправлено . . . . . 898.250 п.
Прибыло. . . . . 8.041.011 „
Преимущественные товары: хлѣбъ, мука, шерсть и камень.
Работа станціи Александровскъ прист. за 1907 г.
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . . 1.038
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи. 28.798
Прибывшихъ на станцію 28.787
Нагружено пудовъ груза. | Работа указана по ст. Александровскъ.
Перегружено „ „ |
Выгружено „ „ |
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 12.884
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 12.317
Передано телеграммъ:
Служебныхъ 6.959
Частныхъ. 388
Общее поступленіе въ кассу станцій 1.266.714 руб. 72 коп.
Количество маневровъ:
Часовъ 1.766
Верстъ 8.830
Работа ст. Александровскъ прист. за 1908 г.
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . . 1.105
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи. 13.773
Прибывшихъ на станцію 13.773
Нагружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено. 2.268.905
Выгружено 9.314.735

Всего . . 11.583.640

Продано пассажирскихъ билетовъ 3
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 15.144
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 11.270
Передано телеграммъ:
Служебныхъ. 9.348
Частныхъ. 412
Общее поступленіе въ кассу станціи 1.323.883 руб. 16 коп.
Помѣщеніе пакгаузовъ очень хорошее.

По той же вѣткѣ подкомиссія возвратилась на станцію Александровскъ, при чемъ посѣтила сначала больницу, расположенную на горѣ противъ пассажирскаго вокзала.

Помѣщеніе пріемнаго покоя и больницы очень хорошее на 80 кроватей. Домъ одноэтажный, но длинный съ однимъ общимъ ходомъ. Кругомъ больницы садъ.

Врачебный участокъ имѣетъ протяженіе 67 верстъ. Здѣсь живетъ 1 врачъ.

Фельдшерскихъ околодковъ на этомъ врачебномъ участкѣ 3, при чемъ конечныя станціи: Александровскъ—Пришибъ, Александровскія мастерскія.

На станціи Александровскъ имѣется 3 фельдшера, при чемъ одинъ при мастерскихъ.

Кромѣ того имѣется одна фельдшерица - акушерка, длина участка обслуживанія которой равна $105^1/_2$ вер.

Для снабженія больныхъ лекарствами имѣется центральная аптека въ завѣдываніи особаго провизора.

Здѣсь же имѣются и санитарные вагоны.

Изъ больницы подкомиссія перешла къ осмотру пассажирскаго вокзала и станціонныхъ устройствъ.

Станція Александровскъ подобно станціи Синельниково является пунктомъ пересѣченія Южныхъ дорогъ съ Екатерининской.

Сложность и многочисленность маршрутовъ дѣлаютъ необходимымъ устройство централизаціи главнѣйшихъ стрѣлокъ и сигналовъ.

Полная стоимость работъ по исчисленію Министерства Путей Сообщенія—85.200 рублей; на 1910 годъ ассигнованіе не испрашивается.

Работа станціи Александровскъ выразилась въ 1907 году:

Всего грузовъ малой скорости:	
Отправлено	2.189.209
Прибыло	5.699.744
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости и воинскихъ	5.843
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	12.622
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	520
Прибывшихъ на станцію	707
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	176.983
Прибывшихъ на станцію	176.865
Обмѣнъ вагоновъ, со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:	
Принято	15.078
Сдано	15.253
Всего	30.331

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено. 4.046.757
Перегружено 683.816
Выгружено 15.384.149

Всего . . 20.114.722

Продано пассажирскихъ билетовъ 102.447
Выдано багажныхъ квитанцій 6.932
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ. 18.253
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ. 37.128
Передано телеграммъ:
Служебныхъ. 57.065
Частныхъ 5.009
Общее поступленіе въ кассу станціи 1.571.712 руб. 34 коп.
Количество маневровъ:
Часовъ. 55.265
Верстъ. 276.326
За 1908 годъ:
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ. . . 5.981
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . . 13.745
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи. 550
Прибывшихъ на станцію. 697
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 235.025
Прибывшихъ на станцію. 235.177
Обмѣнъ вагоновъ, со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:
Принято 19.244
Сдано 19.235

Всего. . . . 38.479

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено. 2.495.585
Перегружено. 819.079
Выгружено. 6.189.377

Всего. . . 9.504.041

Продано пассажирскихъ билетовъ. 105.213
Выдано багажныхъ квитанцій 6.758

Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ. 20.493
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ. 36.567
Передано телеграммъ:
Служебныхъ. 77.258
Частныхъ. 5.497
Общее поступленіе въ кассу станцій 1.424.620 руб. 99 коп.
Количество маневровъ:
Часовъ. 62.467
Верстъ. 312.337

Со станціи подкомиссія перешла къ осмотру мастерскихъ и депо.

По службѣ тяги станція Александровскъ принадлежитъ 4-му участку. Здѣсь имѣется оборотное депо на 8 стойлъ. Зданіе одно прямоугольное. Діаметръ поворотнаго круга 54′ 9″.

Александровскія паровозныя и вагонныя мастерскія.

Александровскія паровозныя и вагонныя мастерскія расположены при ст. Александровскъ и занимаютъ территорію общею площадью 14.592 кв. саж.

Площадь крытыхъ помѣщеній этихъ мастерскихъ равняется 3.289 кв. саж. Механическое оборудованіе различныхъ цеховъ этихъ мастерскихъ приводится въ движеніе отъ установленныхъ въ этихъ цехахъ паровыхъ машинъ съ котлами.

А. Основные цехи.

Паровозо-сборная.

Паровозо-сборная занимаетъ зданіе общею площ. 814 кв. саж., на 28 стойлъ, изъ которыхъ для сборки паровозовъ предназначено 20 стойлъ.

Механическое оборудованіе сборной состоитъ изъ четырехъ переносныхъ станковъ для расверливанія цилиндровъ на мѣстѣ.

Прочее оборудованіе паровозо-сборной состоитъ изъ 4 комплектовъ желѣзныхъ домкратовъ системы Беккера, двухъ гидравлическихъ прессовъ—одного для испытанія котловъ и одного для испытанія дымогарныхъ трубъ, двухъ переносныхъ горновъ, телѣжки съ ручной лебедкой двухосной, крана подъемнаго на рельсахъ передвижного на 20 тоннъ, лебедки ручной для паровозовъ, восьми сверлильныхъ станковъ, изъ которыхъ 6 ручныхъ, дыропробивного съ ножницами станка, соотвѣтствующаго количества слесарныхъ верстаковъ и различныхъ вспомогательныхъ приспособленій.

Тендерная.

Тендерная занимаетъ четырехпутевое зданіе площадью 255 кв. саж., вмѣстимостью 10 тендеровъ.

Оборудованіе тендерной составляютъ верстаки слесарные и ручной сверлильный станокъ.

Котельная.

Котельная — общая площадь 435 кв. саж. (собственно для ремонта котловъ). Ремонтъ котловъ производится въ пяти смежныхъ корпусахъ; одновременно въ котельной можетъ помѣститься 20 котловъ.

Въ котельномъ отдѣленіи производятся всѣ работы, связанныя съ ремонтомъ котловъ, ремонтируемыхъ въ мастерскихъ паровозовъ, равно какъ и ремонтъ котловъ постоянныхъ машинъ и водокачальныхъ, поступающихъ съ линій.

Оборудованіе котельной состоитъ изъ двухъ радіально сверлильныхъ станковъ, дыропробивательнаго съ ножницами станка, вальцовъ для выгибанія котловыхъ листовъ, пресса для пробы котловъ, круглой пилы для рѣзки связей, четырехъ постоянныхъ горновъ на 12 огней, получающихъ дутье отъ центробѣжнаго вентилятора токарно-механической и печи для отжига желѣза.

Отопленіе котельной—паровое; освѣщеніе зданія—дуговыми фонарями.

Вспомогательные цехи.

Механическій цехъ.

Механическое отдѣленіе занимаетъ часть центральныхъ помѣщеній мастерскихъ общей площадью 396 кв. саж., причемъ собственно токарно-механической занята площадь 314 кв. саж. Токарно-механическая оборудована металлообдѣлочными станками. Для приведенія въ дѣйствіе механическаго оборудованія этого отдѣленія установлена горизонтальная одноцилиндровая паровая машина въ 50 HP. (индикаторныхъ).

Металообдѣлочные станки.

Колесныхъ станковъ для обточки паровозныхъ скатовъ	4	шт.
Колесныхъ станковъ для обточки вагонныхъ скатовъ	7	„
Токарныхъ станковъ	53	„
Токарно-револьверныхъ	1	„
Лобовыхъ токарныхъ	2	„
Сверлильныхъ	8	„
Строгальныхъ	12	„
Долбежныхъ	2	„
Фрезерныхъ	6	„
Револьверныхъ	1	„
Болторѣзныхъ	4	„
Наждачныхъ	5	„
Карусельныхъ	1	„
Прессовъ гидравлическихъ для насадки колесъ на оси	2	„

Оборудованіе инструментальной составляютъ 2 кузнечныхъ горна одноогневыхъ и калильная печь для закалки. Кромѣ перечисленныхъ выше предметовъ оборудованія, механическая снабжена соотвѣтствующимъ количествомъ слесарныхъ верстаковъ и другими вспомогательными приспособленіями.

Котловая. Котловая занимаетъ площадь 59 кв. саж.; въ ней установлено 2 горизонтальныхъ паровыхъ котла съ кипятильными трубами Галловея; каждый въ 100 кв. метровъ поверхности нагрѣва и 5 атмосферъ рабочаго давленія.

Машинная. Машинная—площ. 17 кв. саж. Въ машинной установлено двѣ горизонтальныхъ одноцилиндровыхъ паровыхъ машины, которыя съ помощью трансмиссіоннаго вала приводятъ въ дѣйствіе станки механическаго отдѣленія и динамомашины, служащія для освѣщенія мастерскихъ.

№	Типъ, система.	Мощность индикаторная.	Діаметръ цилиндра.	Ходъ поршня.	Число оборотовъ	Заводъ.
1	Горизонтальная одноцилиндровая безъ охлажденія .	53 HP.	402 мм.	800	58	Хемницкій.
2	Тоже	55 HP.	460 мм.	740	55	»

Кузнечный цехъ. Кузнечный цехъ занимаетъ прямоугольное зданіе общ. площадью 167 кв. саж., примыкающее своей узкой стороной къ токарно-механической. Поперечной стѣной внутри зданіе дѣлится на 2 части; въ одной изъ нихъ помѣщаются горны и 3 паровые молота, болтодѣлательный станокъ и ножницы; въ другой части—главнымъ образомъ производятся рессорныя работы. Кромѣ того, кузнечныя работы производятся и во дворѣ подъ навѣсомъ. Всѣ горны получаютъ дутье отъ центробѣжнаго вентилятора, стоящаго въ пристройкѣ къ кузницѣ и приводимаго въ движеніе паровой машиной токарно-механическаго отдѣленія. Для нагрѣванія рессоръ имѣется рессорная печь.

Оборудованіе.

Вентиляторъ центробѣжный	1 шт.
Паровой молотъ на $^1/_2$ тонны	1 „
„ „ „ $^3/_4$ „	1 „
„ „ „ 2 „	1 „
Ножной молотъ Оливера	1 „
Дыропробивной прессъ и ножницы	1 „

Фрикціонный болтодѣлательный станокъ . . . 1 шт.
Прессъ для пробы рессоръ . . . . . 1 „
Рессорная печь . . . . . 1 „
Горны всего на 36 огней.

Кузнечнымъ цехомъ исполняются работы, какъ для ремонтируемыхъ въ мастерскихъ паровозовъ, такъ и по изготовленію запасныхъ частей и различныхъ предметовъ въ запасъ складовъ.

Литейный цехъ. Къ литейному цеху относится чугуно-литейная, вмѣстѣ съ которой въ одномъ зданіи помѣщаются—мѣдно-литейная, машинное отдѣленіе, конторка и сушилка. Общая площадь зданія, занимаемаго этими помѣщеніями—164 кв. саж. Кромѣ того, въ деревянныхъ сараяхъ помѣщаются обрубочная и формовочная. Помѣщеніе вагранокъ занимаетъ площадь въ 12 кв. саж.

Оборудованіе. Паровой котелъ вертикальный съ дымогарными трубами 135 кв. метр. поверхности нагрѣва и 4 атм. рабочаго давленія. Паровая машина горизонтальная одноцилиндровая на 10 HP.

Вагранки двѣ, производительность каждой до 150 пуд. въ часъ; вентиляторъ центробѣжный, станокъ формовочной для буксъ, подъемный поворотный кранъ на 2,5 тонны и бѣгуны для размола угля.

На дворѣ отгорожено мѣсто для копра, разбивающаго чугунъ; для подъема бабы копра служитъ ручная лебедка. Литейная Александровскихъ мастерскихъ производитъ сравнительно мелкія отливки, такъ какъ болѣе крупныя, какъ, напримѣръ, отливка паровыхъ цилиндровъ сосредоточена главнымъ образомъ въ Полтавскихъ мастерскихъ. Отливка чугуна производится 3 раза въ недѣлю; средняя отливка—400 пуд. Отливка мѣди въ среднемъ 400 пудовъ въ мѣсяцъ.

Вагонныя мастерскія. Вагонныя мастерскія общею площадью крытыхъ помѣщеній 904 кв. саж., производятъ главнымъ образомъ средній и періодическій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ, въ незначительномъ количествѣ капитальный ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ, а также работы по возобновленію и конвенціонному (трехгодичному) осмотру товарныхъ вагоновъ.

Вагонно-сборная. Сборная представляетъ двухпутевое зданіе со свѣтовымъ фонаремъ по коньку крыши. Вдоль одного пути съ двухъ сторонъ уложены рельсы для передвиженія домкратовъ. Отопленіе зданія паровое. Оборудованіе сборной состоитъ изъ верстаковъ, станка для испытанія упряжныхъ приборовъ и домкратовъ.

Малярная. Малярная, пл. 153 кв. с., представляетъ трехпутевое зданіе такого же типа, какъ и вагонно-сборная; къ зданію примыкаетъ лакировочная—площадью 10 кв. саж.

Механическая. Механическая вагоннаго цеха занимаетъ прямоугольное зданіе общей площадью 100 кв. саж. Въ составъ механической входятъ: собственно механическая, машинная, слесарная, никкелировочная и краскотерочная. Отопленіе зданія механической паровое изъ котловой, примыкающей къ механической. Оборудованіе машинной составляютъ:

Горизонтальная одноцилиндровая паровая машина на 35 HP	1
Токарные станки	1
Болторѣзные	2
Сверлильные	6
Вальцы для желѣзной обшивки	1
„ „ жести	1
Вентиляторъ центробѣжный	1
Круглая пила	1

Кромѣ того, соотвѣтствующее количество слесарныхъ верстаковъ и другихъ вспомогательныхъ приспособленій.

Деревообдѣлочная. Деревообдѣлочная, площадью 183 кв. саж., занимаетъ отдѣльное зданіе изъ кирпича, со свѣтовымъ фонаремъ по коньку крыши. Отопленіе мятымъ паромъ установленной здѣсь же паровой машины, приводящей въ дѣйствіе станки деревообдѣлочной. Паровые котлы, питающіе машину, помѣщаются въ особомъ зданіи вблизи деревообдѣлочной.

Оборудованіе.

Паровыхъ водотрубныхъ котловъ Фицнеръ и Гамперъ, каждый 60 кв. м. пов. нагр. и 8 атм. рабочаго давл.	2
Паровыхъ машинъ гориз. одноцилиндровыхъ на 50 HP	1
Строгальныхъ станковъ	4
Долбежныхъ	3
Долбежно-сверлильныхъ	1
Токарныхъ станковъ по дереву	1
Маятниковыхъ пилъ	1
Круглыхъ „	2
Ленточныхъ „	1
Наждачныхъ станковъ	2

Кузница. Кузница занимаетъ зданіе площадью 28 кв. саж. Стѣны обшивочнаго желѣза, прикрѣпленнаго къ остову изъ старыхъ дымогарныхъ трубъ, перекрыто желѣзомъ по дугѣ изъ дымогарныхъ трубъ.

Кузница оборудована 6 круглыми горнами; кромѣ того имѣется печь для плавки композиціи, рессорная печь и соотвѣтствующее количество наковаленъ и слесарныхъ верстаковъ.

Столярная. Столярная помѣщается въ прямоугольномъ кирпичномъ зданіи площадью 154 кв. саж., со свѣтовымъ фонаремъ по коньку крыши. Для увеличенія площади сдѣлана вверху на колоннахъ изъ рельсъ галлерея площадью 105 кв. саж. Отопленіе паровое. Освѣщается дуговыми фонарями. Оборудованіе составляютъ столярные верстаки числомъ 20.

Водоснабженіе ст. Александровскъ съ большими мастерскими не было обезпечено въ отношеніи распредѣленія воды и ея напора, почему потребовалось устройство водоемнаго зданія. Водоснабженіе производится изъ р. Днѣпра и прит. Кушугумъ: установлены вмѣсто старыхъ насосовъ новые, болѣе сильные, и по § 9, ст. 1 смѣты расходовъ Управленія жел. дор. испрашивается на 1910 г. 25.000 руб. на постройку новаго водоемнаго зданія съ оборудованіемъ. Кредитъ на 1910 г. исключенъ законодательными учрежденіями.

По службѣ пути станція Александровскъ относится къ 7-му участку и III отдѣленію.

При слѣдованіи подкомиссіи со станціи Александровскъ на ст. Мелитополь, попутныя станціи за позднимъ временемъ не подвергались осмотру.

Ст. Мелитополь. Станція Мелитополь, городская станція, расположена въ раіонѣ значительной погрузки хлѣба и работаетъ съ большимъ напряженіемъ, принимая въ настоящее время до 648 вагоновъ въ сутки. По свѣдѣніямъ Харьковскаго пораіоннаго комитета, станціи Мелитополь приходится перерабатывать мѣстные товарные поѣзда участка Александровскъ—Мелитополь, главнымъ образомъ съ хлѣбными погрузками промежуточныхъ станцій, между тѣмъ сортировочныхъ путей для этого совершенно нѣтъ, а пріемо-отправочные крайне недостаточны. По исчисленію того же комитета къ 1912 году пріемная способность станціи достигнетъ 720 вагоновъ въ сутки, изъ которыхъ 222 будутъ подвергаться пересортировкѣ, погрузочныя операціи возрастутъ до 110 вагоновъ. Согласно имѣющемуся эскизному проекту предположено добавить 7 верстъ путей на станціи.

По свѣдѣніямъ, даннымъ Южными дорогами, за 1907 годъ всего грузовъ малой скорости:

Отправлено	2.514.176
Прибыло	6.974.555

Работа станціи выразилась за 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ	5.626
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	8.361

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	719
Прибывшихъ на станцію	721

Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 147.958
Прибывшихъ на станцію 147.989
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено 3.017.183
Перегружено 384.533
Выгружено 8.084.020

Всего . . . 11.485.736

Продано пассажирскихъ билетовъ 73.763
Выдано багажныхъ квитанцій 5.082
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 19.568
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 38.227
Передано телеграммъ:
Служебныхъ 43.133
Частныхъ 3.617
Общее поступленіе въ кассу станціи: 2.319.762 р. 54 к.
Количество маневровъ:
Часовъ 20.386
Верстъ 101.930

За 1908 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ . 5.708
Малой скорости и хозяйственнаго движенія . 8.764
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 539
Прибывшихъ на станцію 543
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 167.392
Прибывшихъ на станцію 167.319
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено 3.469.223
Перегружено 213.675
Выгружено 11.330.188

Всего 15.013.086

Продано пассажирскихъ билетовъ 78.850
Выдано багажныхъ квитанцій 5.793
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 21.244
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 44.211

Передано телеграммъ:

Служебныхъ 42.956

Частныхъ 4.344

Общее поступленіе въ кассу станціи: 2.395.346 руб. 35 коп.

Количество маневровъ:

Часовъ 18.879

Верстъ 94.394

При станціи Мелитополь находятся основное депо и мастерскія 5 участка тяги.

Инвентарное количество приписанныхъ къ участку паровозовъ—110. Изъ нихъ пассажирскихъ большихъ 34 и одинъ малый пассажирскій, товарныхъ—75. Паровозы этого участка обслуживаютъ товарные, ускоренные товарные и воинскіе поѣзда между станціями Мелитополь и Александровскъ (105 вер.), Мелитополь и Джанкой (143 вер.), товаро - пассажирскіе поѣзда между станціями Ново-Алексѣевка и Геническъ (13,5 вер.), пассажирскіе поѣзда между станціями Мелитополь и Симферополь (229 вер.) и Мелитополь и Синельниково (176 вер.), а также товарный поѣздъ на Арбатскую стрѣлку (за ракушами). Для текущаго ремонта и промывки паровозовъ имѣется вѣерное паровозное зданіе на 18 стойлъ, изъ которыхъ собственно для ремонта и промывки паровозовъ предназначено 16 стойлъ, два же стойла заняты столярной мастерской и помѣщеніемъ ученической слесарной. Для средняго ремонта имѣется одно прямоугольное паровозное зданіе на 6 стойлъ. Діаметръ поворотнаго круга, подающаго паровозы въ вѣерное депо=54 фута.

Трубы надъ всѣми стойлами съ вытяжными колпаками.

Въ вѣерномъ паровозномъ зданіи 3 двойныхъ промывательныхъ крана и насосъ для промывки; въ прямоугольномъ паровозномъ зданіи—2 промывательныхъ крана.

Паровозныя зданія кромѣ того оборудованы 6-ю комплектами домкратовъ и слесарными верстаками, по неимѣнію спеціальнаго помѣщенія для слесарно-механической. Непосредственно къ прямоугольному паровозному зданію примыкаютъ мастерскія общей площ. 146 кв. саж. и состоящія изъ:

Механической . . . . . 61 кв. саж.

Мѣдницкой и кузницы . . . . . 55 „ „

Помѣщенія локомобиля . . . . . 12 „ „

Двухъ инструментальныхъ . . . . . 17 „ „

Мастерскія участка выполняютъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ участку паровозовъ, а также всѣ работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка.

Оборудованіе мастерской. Локомобиль 25 л. с., 15,71 кв. м. пов. нагр., 7 атм. рабочаго давленія.

Токарныхъ станковъ	11	шт.
Колесныхъ „	1	„
Строгальныхъ „	2	„
Сверлильныхъ „	3	„
Болторѣзныхъ „	1	„
Наждачныхъ „	1	„

Кузница оборудована 4-мя двухогневыми горнами; кромѣ того имѣется еще одинъ круглый горнъ, прессъ для пробы дымогарныхъ трубъ, станокъ для обрѣзки и расточки дымогарныхъ трубъ. Подъ деревянными навѣсами помѣщаются 2 горна-трубоварки. Дутье всѣ горны получаютъ отъ центробѣжнаго вентилятора.

Въ мѣдницкой имѣется 5 горновъ.

Отопленіе вѣернаго паровознаго зданія паровое отъ спеціальнаго котла; отопленіе мастерскихъ и прямоугольнаго паровознаго зданія также паровое—мятымъ паромъ локомобиля.

Освѣщаются зданія депо и мастерскихъ керосино-калильными фонарями; также освѣщаются и тракціонные пути.

Полезная длина тракціонныхъ путей—668 пог. саж.

Къ пятому участку принадлежитъ оборотное депо Джанкой—имѣющее одно вѣерное паровозное зданіе на 12 стойлъ; діаметръ поворотнаго круга=42′.

Водоснабженіе недостаточное: двѣ артезіанскихъ скважины. Для питья вода подвозится.

При станціи Мелитополь имѣется пріемный покой съ двумя кроватями, живетъ 1 докторъ, 2 фельдшера и 1 фельдшерица—акушерка.

Протяженіе врачебнаго участка $126^3/_4$ вер. Для фельдшерицы участокъ 157 вер.

Затѣмъ подкомиссія отбыла въ Джанкой и Севастополь, прослѣдовавъ въ ночное время попутныя станціи до Симферополя.

Однопутный участокъ отъ ст. Александровска до ст. Джанкой протяженіемъ 248 вер. является участкомъ съ слабымъ движеніемъ и наиболѣе интенсивная работа его въ періодъ хлѣбной кампаніи, при чемъ число поѣздовъ съ хлѣбными грузами, слѣдующими къ Ѳеодос. порту, не превышаетъ 6—7 (200—250 ваг.).

Профиль участка сравнительно легкій за исключеніемъ нѣкоторыхъ перегоновъ со сплошными между станціями подъемами. Подъемы въ грузовомъ направленіи отъ Александровска къ Мелитополю доходятъ до 0,009, протяженіе ихъ въ этомъ направленіи составляетъ 21% къ общему протяженію участка, для обратнаго направленія подъемы составляютъ 16%. Минимальные радіусы закругленій 300 саж. Нормальные составы товарныхъ поѣздовъ 40 вагоновъ, средніе 35—37 ваг.

По исчисленіямъ Харьковскаго пораіоннаго комитета за истекшее пятилѣтіе увеличеніе пробѣга поѣздо-верстъ выразилось въ

15%, т. е. 3% въ годъ; приростъ грузовъ въ томъ числѣ и хлѣбныхъ, также 3% въ годъ. Средній расчетный процентъ прироста для опредѣленія движенія въ 1912 году взятъ также 3% въ годъ. По симъ соображеніямъ пропускная способность участка Александровска-Мелитополь въ грузовомъ направленіи опредѣлена въ 20 поѣздовъ: 5 пассажирскихъ, 12 товарныхъ и 3 факульт., и для Мелитополя-Джанкой въ томъ же направленіи въ 17 поѣздовъ: 5 пассажирскихъ, 10 товарныхъ и 2 факультативныхъ.

Въ настоящее время пропускная способность участка Александровскъ-Мелитополь—17 паръ (4 пассажирскихъ и 13 товарныхъ) и участка Мелитополь-Джанкой 16 паръ (4 пассажирскихъ и 12 товарныхъ). Такимъ образомъ, если предположенія пораіоннаго комитета оправдаются, для увеличенія пропускной способности потребуется устройство разъѣздовъ. Харьковскій пораіонный комитетъ полагаетъ необходимымъ устроить два разъѣзда на участкѣ Александровскъ-Мелитополь и 6 на участкѣ Мелитополь-Джанкой.

Ст. Симферополь. По прибытіи въ Симферополь подкомиссія приступила къ осмотру станціи Симферополь.

Станція Симферополь обслуживаетъ городъ Симферополь, служащій центромъ фруктовыхъ отправокъ въ Таврической губерніи.

На станціи Симферополь находятся основное депо и мастерскія 6-го участка тяги.

Инвентарное количество приписанныхъ къ участку паровозовъ — 41. Паровозы этого участка обслуживаютъ пассажирскіе поѣзда между станціями Симферополь и Севастополь и товарные, товарные ускоренные и воинскіе поѣзда между станціями Симферополь и Севастополь (73 вер.) и Симферополь-Джанкой (85 вер.).

Для текущаго ремонта и промывки паровозовъ имѣется одно прямоугольное паровозное зданіе (трехпутевое) на 9 стойлъ, изъ которыхъ собственно для промывки и текущаго ремонта назначено 2 стойла; остальныя стойла служатъ для средняго ремонта.

Діаметръ поворотнаго круга=64 фута.

Трубы надъ стойлами постоянныя.

Въ паровозномъ зданіи имѣется 4 промывательныхъ крана.

Паровозное зданіе оборудовано тремя комплектами домкратовъ и слесарнымъ верстакомъ.

Непосредственно къ паровозному зданію примыкаютъ мастерскія, общей площ. 129 кв. саж., состоящія изъ:

Механической	60 кв. саж.
Помѣщеніе локомобиля	5 „ „

Трубочной и жестянницкой . . . . . 24 кв. саж.
Кузницы . . . . . 23 „ „
Инструментальной . . . . . 15 „ „
Конторка монтера . . . . . 2 „ „ отд. прист.

Мастерская участка выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ участку паровозовъ, а также всѣ работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка.

Оборудованіе мастерской.

Локомобиль въ 12 л. с., 18,5 кв. м. пов. нагрѣва, 4 атм. рабочаго давленія.

Токарныхъ станковъ . . . . . 5 шт.
Колесныхъ „ . . . . . 1 „
Строгальныхъ „ . . . . . 1 „
Сверлильныхъ „ . . . . . 2 „

Кузница оборудована двумя двухогневыми постоянными горнами, получающими дутье отъ центробѣжнаго вентилятора, установленнаго въ трубочной. Оборудованіе трубочной и жестянницкой составляютъ 4 постоянныхъ горна, изъ которыхъ одинъ двухогневой; дутье горны получаютъ отъ центробѣжнаго вентилятора, помѣщеннаго здѣсь же. Кромѣ того, здѣсь имѣется станокъ для обрѣзки дымогарныхъ трубъ отъ накипи.

Отопленіе паровознаго зданія и мастерскихъ—паровое—мятымъ паромъ локомобиля; инструментальная отапливается желѣзною печью.

Освѣщаются зданія депо и мастерскихъ керосино-калильными фонарями.

Полезная длина тракціонныхъ путей—380 саж.

Въ вѣдѣніи начальника 6-го уч. тяги находится оборотное депо Севастополь, имѣющее одно прямоугольное паровозное зданіе на 6 стойлъ. Поворотныхъ круга два. Діаметръ перваго поворотнаго круга=63′10″; діаметръ поворотнаго круга = 41′8″.

Кромѣ того, при депо Севастополь имѣется еще вагонный сарай площ. 92 кв саж. и вагонная мастерская площ. 137 кв. саж., производящая средній и періодическій ремонтъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ. Оборудованія ея, кромѣ столярныхъ и слесарныхъ верстаковъ составляютъ:

Станокъ для испытанія упряжныхъ и сцѣпныхъ приборовъ . . . . . 1 шт.
Кузнечный горнъ (постоянный) 4-хъ огневой . . 1 „
Колесный станокъ для обточки вагонныхъ бандажей . . . . . 1 „
Токарные станки . . . . . 2 „
Сверлильные (одинъ ручной) . . . . . 2 „

Деревообдѣлочные станки:

Ленточная пила . . . . . 1 „
Круглая „ . . . . . 1 „

Станки и винтиляторъ для горновъ приводятся въ движеніе отъ электромотора въ 16 л. с., питаемаго городской электрической станціей.

Для стоянки Императорскихъ поѣздовъ имѣется вагонный сарай площадью 369 кв. саж.

По службѣ пути это 10-й участокъ и принадлежитъ III-му отдѣленію службы пути.

Водоснабженіе станціи Симферополь достаточное, вода для питья подвозится.

Во врачебномъ отношеніи Симферополь относится къ участку Курманъ—Кемельчи—Севастополь, протяженіемъ 137½ верстъ.

Въ Симферополѣ живетъ одинъ врачъ, два фельдшера. Въ отношеніи акушерской помощи участки: Джанкой—Севастополь, Джанкой - Ѳеодосія и Владиславовка—Керчь съ вѣтвями, по мѣстнымъ условіямъ, обслуживаются частными акушерками, приглашаемыми изъ ближайшихъ городовъ. Пріемный покой на двѣ кровати.

Затѣмъ подкомиссія отбыла въ Севастополь.

Передъ Камышловскимъ віадукомъ подкомиссія вышла изъ поѣзда и прослѣдовала по віадуку пѣшкомъ, осматривая его въ виду того, что въ настоящее время Министерствомъ Путей Сообщенія признается необходимымъ устройство новаго сооруженія взамѣнъ существующаго віадука.

Камышловскій віадукъ.

Камышловскій віадукъ построенъ въ 1874 году; въ настоящее время сооруженіе это является слабымъ, именно въ металлическихъ пролетныхъ частяхъ и въ промежуточныхъ опорахъ путепровода; кромѣ того, въ каменныхъ устояхъ появились трещины. Въ настоящее время установленъ особо тщательный надзоръ за этимъ сооруженіемъ и скорость хода поѣздовъ еще съ 1902 г. ограничена 10 вер. въ часъ. Черезъ Камышловскій віадукъ допущены въ обращеніе только паровозы легкаго типа, 3-хъ-осные, и даже при такомъ допущеніи, по свѣдѣніямъ Министерста Путей Сообщенія, напряженіе матеріала въ быкахъ при двойной тягѣ (болѣе 11 кил. на кв. мил.) превышаетъ значительно предѣльныя допускаемыя напряженія для стараго сварочнаго желѣза, а въ поясахъ фермъ достигаетъ 10-ти кил., что и вызвало распоряженіе о постепенномъ уменьшеніи скорости поѣздовъ при слѣдованіи по віадуку.

По свѣдѣніямъ Министерства Путей Сообщенія слѣдуетъ, что съ цѣлью переустройства этого сооруженія было составлено нѣсколько варіантовъ проекта устройства новаго віадука, а также замѣны его насыпью съ каменной трубой для проѣзда.

По предварительномъ разсмотрѣніи проекта въ Инженерномъ Совѣтѣ потребовались дополнительныя изслѣдованія мѣстнаго грунта для выясненія возможности сооруженія на ней насыпи и

возведенія изъ него самаго тѣла насыпи. Произведенныя изслѣдованія дали, однако, неблагопріятные въ этомъ отношеніи результаты и, кромѣ того, выяснилось, что стоимость засыпки оврага и каменной трубы достигаетъ 550.000 руб. и является наивысшею по сравненію съ другими варіантами. Такимъ образомъ, нынѣ совершенно опредѣленно выясняется, что приходится остановиться на проектѣ металлическаго віадука на каменныхъ опорахъ. Смѣта на устройство этого віадука одобрена совѣтомъ управленія Южныхъ желѣзныхъ дорогъ и по внесеніи въ нее нѣкоторыхъ замѣченныхъ пропусковъ и неточностей опредѣляется, что стоимость устройства віадука при каменныхъ опорахъ подъ два пути, а пролетнаго строенія подъ одинъ составитъ около 475.000 руб., изъ коихъ около 260.000 руб.—металлическія части, около 175.000 руб. — стоимость каменныхъ работъ по устройству новыхъ опоръ, 16.000 руб. — приспособленіе существующихъ устоевъ и 24.000 руб. стоимость верхняго строенія и общихъ расходовъ. Проектъ віадука находится на окончательномъ разсмотрѣніи Инженернаго Совѣта.

Работы по устройству новаго віадука могутъ быть закончены въ теченіе двухъ строительныхъ періодовъ и, въ случаѣ, если въ текущемъ году будутъ ассигнованы просимые кредиты, то къ концу 1911 года возможно будетъ направить поѣзда по новому сооруженію.

Въ необходимости замѣны стараго Камышловскаго віадука новымъ сооруженіемъ подкомиссія вполнѣ убѣдилась.

На одномъ изъ перегоновъ между Камышловскимъ віадукомъ и Севастополемъ начальникомъ сл. пути былъ демонстрированъ подкомиссіи „Отражатель“, приборъ для визированія пути—опредѣленія вертикальныхъ, горизонтальныхъ толчковъ, изобрѣтенный инженеромъ Владиміромъ Олиферовымъ. Одинъ такой приборъ былъ переданъ въ Высшую Комиссію.

Ст. Севастополь. По прибытіи на ст. Севастополь подкомиссія была встрѣчена севастопольскимъ городскимъ головою Н. Ф. Ергопуло, представившимъ Предсѣдателю подкомиссіи докладную записку, касающуюся переустройства Севастопольскаго порта.

Затѣмъ, подкомиссія осматривала ст. Севастополь, городъ и бухту.

Пассажирскій вокзалъ хотя и имѣетъ довольно хорошее помѣщеніе, но въ періодъ усиленнаго пассажирскаго движенія получается большая тѣснота.

Водоснабженіе Севастополя достаточное, вода берется изъ грунтового колодца; вода для паровозовъ плохая, ибо жесткость ея составляетъ около 38° нѣмецкихъ.

Пріемный покой на станціи Севастополь на двѣ кровати, имѣется 1 фельдшеръ.

Отчетъ городской станціи Севастополь за 1908 г.

Продано пассажирскихъ билетовъ: { штукъ. 36.083
на сумму 335.634 р. 11 к.

Отправлено багажа { отправвокъ 1.555
пудовъ 5.699

Тоже грузовъ большой и малой скорости:

а) Адресованныхъ городской станціи: { отправокъ. . 2.032
пудовъ. . . 23.661

б) Прибывшихъ и сданныхъ на комиссію городской станціи: { отправокъ. . . 2,246
пудовъ. . . . 39.374

Принято на храненіе ручного багажа. 6.047

Исполнено порученій по найму мѣстъ и покупкѣ билетовъ:

а) Въ экипажахъ, мальпостахъ и автомобиляхъ. 207

Получено комиссіонной платы . . . . . 212 р.

б) Въ вагонахъ международнаго общества спальныхъ вагоновъ. 623

Получено комиссіонной платы . . . . . 146 р. 20 к.

в) На пароходахъ 3.194

Получено комиссіонной платы . . . . . 1.035 р. 70 к.

Принято на долгосрочное храненіе по 73 порученіямъ . . . . . 1.403 пуда груза.

Всего получено валового сбора. . . . . 21.161 р. 56 к.

Подкомиссія осматривала также зданіе, въ которомъ помѣщалось въ прежнее время управленіе бывшей тогда частной Лозово-Севастопольской дороги; помѣщеніе это прекрасно устроенное и и въ настоящее время отведено подъ техническое училище,

Въ 11 час. 30 мин. по полудни подкомиссія отбыла изъ Севастополя въ Ѳеодосію, слѣдуя черезъ станцію Джанкой.

Ст. Джанкой. Прибывъ на станцію Джанкой, подкомиссія осмотрѣла станцію, причемъ о работѣ станціи были даны слѣдующія свѣдѣнія:

За 1907 г. всего грузовъ малой скорости:

Отправлено . . . . . 1.650.034 п.

Прибыло. . . . . 1.340.261 „

Преимущественный грузъ—хлѣбъ.

Работа станціи за за 1907 г. выразилась:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ . . . 7.183

Малой скорости и хозяйственнаго движенія. . . 8.684

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи 7.846

Прибывшихъ на станцію 7.855

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи 120.148

Прибывшихъ на станцію 120.182

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено 1.784.795
Перегружено. 591.648
Выгружено. 1.884.158

Всего. . . 4.260.601

Продано пассажирскихъ билетовъ 50.672
Выдано багажныхъ квитанцій 1.610
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 5.587
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 10.321
Передано телеграммъ:
Служебныхъ. 42.561
Частныхъ. 2.891
Общее поступленіе въ кассу станціи 499.896 руб. 39 к.
Количество маневровъ:
Часовъ 17.745
Верстъ 88.725
За 1908 годъ:
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ . . . 7.194
Малой скорости и хозяйственнаго движенія. . . 9.249
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 7.856
Прибывшихъ на станцію 7.854
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 134.392
Прибывшихъ на станцію 134.425
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено. 1.469.410
Перегружено. 501.651
Выгружено. 2.101.579

Всего. . . 4.072.640

Продано пассажирскихъ билетовъ 56.206
Выдано багажныхъ квитанцій 1.804
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 5.638
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 11.222
Передано телеграммъ:
Служебныхъ. 48.032
Частныхъ. 3.339

Общее поступленіе въ кассу станціи 585.736 руб. 64 коп.

Количество маневровъ:

Часовъ 17.849

Верстъ 89.243

Водоснабженіе станціи Джанкой достаточное, производится изъ двухъ родниковыхъ колодцевъ.

Въ врачебномъ отношеніи ст. Джанкой относится къ участку: Ново - Алексѣевка - Курманъ - Кемельчи, Джанкой-Сейтлеръ. Участокъ имѣетъ протяженіе 119 верстъ. Въ Джанкоѣ имѣется пріемный покой, живетъ 1 врачъ и 1 фельдшеръ.

Изъ Джанкоя подкомиссія отбыла въ Ѳеодосію по однопутному участку протяженіемъ 111 верстъ. Этотъ участокъ имѣетъ незначительное движеніе и лишь въ періодъ хлѣбной кампаніи движеніе увеличивается и совершенно заполняется пропускная способность, причемъ теченіе грузовъ къ Ѳеодосійскому порту достигаетъ 6—7 поѣздовъ въ сутки (200—250 ваг.).

Профиль участка легкій въ обоихъ направленіяхъ; подъемы достигаютъ до 0,008, протяженіе ихъ составляетъ до 20% общаго протяженія участка въ обоихъ направленіяхъ. Минимальный радіусъ закругленій—300 саж.

Нормальный составъ товарныхъ поѣздовъ—42 вагона, средній—35 (для грузового направленія).

По свѣдѣніямъ Харьковскаго пораіоннаго комитета за истекшее пятилѣтіе увеличеніе пробѣга поѣздо-верстъ выразилось въ 13%, т. е. 2½% въ годъ; приростъ грузовъ, считая и хлѣбные—3% въ годъ. Средній разсчетный процентъ прироста движенія на предстоящее пятилѣтіе принятъ 3% въ годъ. Тогда пропускная способность опредѣляется въ 12 паръ (3 пас. 7 товар. (1,15 × 6) и 2 факул.). Нынѣшняя пропускная способность—10 паръ (2 пасс. и 8 товарн.). Отсюда слѣдуетъ, что не хватаетъ двѣ пары и по мнѣнію того же комитета увеличеніе пропускной способности можно достигнуть введеніемъ въ обращеніе 10-ти колесныхъ паровозовъ; но въ виду того, что станціи участка грузятъ сами въ большомъ количествѣ хлѣбъ приходится обратиться къ открытію промежуточныхъ разъѣздовъ которыхъ надо два, въ томъ числѣ и разъѣзда Киличи, который теперь закрытъ.

Ст. Ѳеодосія и Ѳеодосійскій портъ.

Ѳеодосійская вѣтвь, подходя отъ станціи Владиславовка къ городу Ѳеодосія идетъ по берегу морского залива.

Подкомиссія прибывъ къ пассажирской платформѣ Ѳеодосійскаго порта прослѣдовала въ портъ.

Ѳеодосійскій портъ обслуживается двумя станціями: ст. Сарыголь и Ѳеодосійскій портъ. Первая станція отстоитъ отъ порта въ 3 верстахъ и служитъ исключительно для хозяйственныхъ цѣлей дороги; на ней имѣется депо, склады угля и матеріальной службы, пути для стоянки пассажирскихъ составовъ, обслуживающихъ Джанкой-Ѳеодосія, Керченскую линію и пр.

Всѣ товарные поѣзда проходятъ ст. Сарыголь и слѣдуютъ въ Ѳеодосійскій портъ, гдѣ и разбираются сортировкою вагоновъ по пунктамъ выгрузки. Ѳеодосія-портъ имѣетъ пріемочно-отправочно-сортировочный паркъ и выгрузные пути и вѣтви (къ амбарамъ и пристанямъ). Порожніе вагоны отъ разгрузки собираются въ томъ же паркѣ и изъ нихъ формируются поѣзда на Джанкой, которые и отправляются, останавливаясь въ Сарыголѣ только для замѣны маневроваго паровоза поѣзднымъ.

По свѣдѣніямъ Харьковскаго пораіоннаго комитета прибытіе вагоновъ въ Ѳеодосію въ наиболѣе рабочій мѣсяцъ 1907 г. составляло въ среднемъ въ сутки 180. Въ урожайные годы оно бываетъ значительно больше, достигая въ отдѣльные дни 300 и болѣе вагоновъ. На 1912 г. среднее прибытіе вагоновъ въ Ѳеодосію исчислено въ 240. Выгрузная способность станціи за послѣдніе годы нѣсколько повысилась вслѣдствіе перехода къ перевозкѣ хлѣба въ мѣшкахъ. При прибытіи болѣе 200 вагоновъ путевыя устройства оказывались недостаточными и станція забивалась.

Бассейнъ порта образуется защитнымъ моломъ по направленію съ сѣвера къ югу (длиною 292 саж. и шириною по урѣзу воды 3 саж.),—и широкимъ моломъ (длиною съ внутренней стороны въ 120 саж. съ наружной 207 саж. и шириною на оконечности въ 50 саж.).—На территоріи порта, огражденной со стороны портоваго бассейна набережными, протяженіемъ около 640 саж., и занимающей площадь около 25 десятинъ, построены 21 амбаръ изъ волнистаго желѣза, шириною каждый въ 5 саженъ и длиною отъ 20 до 32 саж.—Изъ нихъ 15 расположены вблизи набережной линіи, а 6 амбаровъ въ нѣкоторомъ отдаленіи. Для вывозной хлѣбной торговли построены два двухъэтажныхъ каменныхъ пакгауза каждый длиною въ 38 саж. и шириною въ 12,5 саж., и сверхъ того, предназначенный для храненія таможенныхъ грузовъ четырехъэтажный каменный пакгаузъ, длин. 21 саж. и шир. 8,5 саж. Всѣ эти амбары и пакгаузы обслуживаются путями желѣзной дороги. Такимъ образомъ, Ѳеодосійскій портъ оборудованъ сравнительно удовлетворительнымъ образомъ.

Подкомиссія посѣтила складочныя помѣщенія порта, которыя были отчасти заняты хлѣбомъ и кромѣ того часть портовой территоріи занята была хлѣбомъ, сложеннымъ въ мѣшкахъ на открытомъ мѣстѣ. Объясненія объ операціяхъ порта давалъ начальникъ порта.

Затѣмъ подкомиссія осмотрѣла каменные большіе амбары, принадлежащіе также портовому вѣдомству.

Отсюда подкомиссія прошла по молу, гдѣ были демонстрированы недавно вынутыя сваи, съѣденные соленой морской водой въ короткій сравнительно промежутокъ времени.

Здѣсь же завѣдующій Ѳеодосійской городской станціей передалъ Предсѣдателю подкомиссіи рапортъ о работѣ этой станціи, которая выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Продано пассажирскихъ билетовъ	5.871 шт.
Принято багажа по 379 отправкамъ вѣс. . .	1.864 п.
„ грузовъ всѣхъ скоростей 367 отпр. .	3.501 „
Комиссіонныхъ перевозокъ по 205 отпр. . .	5.731 „
Всего 951 отпр. . .	11.096 п.

Оставалось хлѣбнаго груза на 1 января . 178.044 пуд., каковое количество и выпущено къ 1 іюня.

Поступило къ 1 іюля	66.606 „
Выпущено къ 1 сентября	7.020 „
Осталось на складѣ .	59.586 пуд.

Выдано съ 1 іюля ссудъ	8.617 руб.	— к.
Получено сборовъ за продажу билет. .	651 „	65 „
„ „ „ отправ. багаж. .	199 „	— „
За отправку и доставку комиссіонныхъ грузовъ	349 „	63 „
Комисс. операція по наложеннымъ платежамъ	12 „	60 „
Итого . . .	1.212 руб.	88 к.

По ссудной операціи:

За ссуду %%	63 р.	48 к.
1/3% единовременнаго сбора	28 „	73 „
За взвѣшиваніе	348 „	91 „
„ храненіе	984 „	92 „
„ страхованіе	278 „	38 „
1/4% комиссіонныхъ	60 „	27 „
Итого . .	1.764 р.	69 к.

А всего сборовъ въ пользу городской станціи 2.977 р. 57 к.

Дѣятельность станціи за прошлые годы выразилась такъ:

1906 годъ:

Оставалось хлѣбнаго груза на 1 января .	511.173 п.
Поступило въ теченіе года	1.594.803 „
Выпущено „ „ „	1.694.390 „
Осталось на 1 января 1907 г.	411.586 „
Выдано ссудъ	454.705 р.
Продано билетовъ всѣхъ классовъ	1.154 „
Принято багажа по 120 отправкамъ . . .	730 п.
„ грузовъ всѣхъ скоростей по 816 отпр.	26.916 „
Комиссіонныхъ перевозокъ . по 667 отпр.	7.644 „
Всего 1.603 отпр.	35.290 п.

Получено сборовъ за продажу билетовъ .	157 р. 95 к.
„ „ „ багажъ	65 „ 70 „
„ „ „ отправ. и доставку комиссіонныхъ грузовъ	5.154 „ 44 „
Комиссіон. операціи по наложен. плат. .	58 „ 54 „
	5.436 р. 63 к.

По ссудной операціи:

Процентовъ за ссуду	5.113 р. 92 к.
$^1/_3$% единовременнаго сбора за выдан. ссуды	1.515 „ 60 „
За взвѣшиваніе	2.645 „ 66 „
„ храненіе	13.451 „ 91 „
„ страхованіе	4.043 „ 23 „
„ предоставленіе мѣшковъ	422 „ 16 „
Комиссія при продажѣ $^1/_2$ и $^1/_4$% . . .	2.432 „ 50 „
Прочія поступленія	228 „ 78 „
	29.853 р. 76 к.

А всего сбору въ пользу городской станціи	35.290 р. 39 к.

1907 годъ:

Оставалось хлѣбнаго груза на 1 января .	411.586 пуд.
Поступило въ теченіе года	542.222 „
Выпущено „ „ „	611.099 „
Осталось на 1 января 1908 г.	342.709 „
Выдано ссудъ.	278.590 руб.
Продано билетовъ всѣхъ классовъ. . . .	2.835 шт.
Принято багажа по 313 отправкамъ . . .	1.510 пуд.
„ грузовъ всѣхъ скоростей по 1.049 отправ.	38.720 „
„ комиссіонныхъ перевозокъ 582 отправ.	8.280 „
Всего 1.944 отпр.	48.510 пуд.

Получено сборовъ за продажу билетовъ.	361 р. 45 к.
Получено сборовъ за отправку багажа. .	158 „ 90 „
Получено сборовъ за отправку грузовъ и доставку комиссіонныхъ	1.040 „ 83 „
Комиссіонныя операціи по наложен. платежамъ	51 „ 66 „
	1.612 р. 84 к.

По ссудной операціи:

%% за сссуду	6.716 р. 97 к.
1/3% единовременнаго сбора	929 „ 10 „
За взвѣшиваніе	1.843 „ 11 „
„ храненіе	12.903 „ 34 „
„ страхованіе	3.823 „ 57 „
„ предоставленіе мѣшковъ	353 „ 25 „
Комиссія при продажѣ 1/2 и 1/4%%	722 „ 14 „
Прочія поступленія	48 „ 75 „
Всего	27.340 р. 23 к.

А всего сбору въ пользу городской станціи	28.953 р. 07 к.

1908 годъ:

Оставалось хлѣба на 1 января	342.709 пуд.
Поступило въ теченіе года	328.615 „
Выпущено „ „ „	493.280 „
Осталось на 1 января 1909 года	178.044 „
Выдано ссудъ	14.600 руб.
Продано билетовъ всѣхъ классовъ	10.355 шт.
Принято багажа по 615 отправ.	2.787 пуд.
„ груза всѣхъ скоростей по 746 отправ.	16.314 „
Прибыло груза всѣхъ скоростей по 30 отправ.	655 „
Комиссіонныхъ перевозокъ по 368 отправ.	4.836 „
Всего 1.759 отпр.	24.592 пуд.

Получено сборовъ за продажу билетовъ	1.036 р. 25 к.
„ „ „ багажъ	321 „ 49 „
„ „ „ отправку и доставку комиссіонныхъ грузовъ	2.277 „ 85 „
Комиссіонныя операціи по налож. платежамъ	28 „ 32 „
Всего	3.663 р. 91 к.

По ссудной операціи:

% за ссуду	1.436 р. 91 к.
1/3% единовременнаго сбора	48 „ 68 „
За взвѣшиваніе	919 „ 34 „
„ храненіе	4.177 „ 19 „
„ страхованіе	1.215 „ 27 „
„ предоставленіе мѣшковъ	8 „ 96 „
Комиссіон. 1/4% при продажѣ	260 „ 39 „
	8.066 р. 74 к.

А всего сборовъ въ пользу городской станціи. . . . . 11.730 р. 65 к.

Въ концѣ набережной, за желѣзнодорожными путями расположенъ Ѳеодосійскій карантинъ, существующій около 100 лѣтъ. Карантинъ помѣщается внѣ порта и имѣетъ спеціально отведенное свое водное пространство. Сюда заходятъ иностранные суда, прибывающіе изъ мѣстъ, признанныхъ неблагополучными по какимъ либо заразнымъ болѣзнямъ.

О работѣ станціи Ѳеодосія слѣдуетъ сказать:

Всего грузовъ малой скорости за 1907 годъ:

Отправлено	968.616
Прибыло	11.939.342

Работа станціи за 1907 г. выразилась:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости и воинскихъ	4.415
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	4.558
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	21.368
Прибывшихъ на станцію	21.366
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	23.761
Прибывшихъ на станцію	23.749
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	1.820.875
Перегружено	265.824
Выгружено	12.942.277
Всего	15.028.976
Продано пассажирскихъ билетовъ	45.707
Выдано багажныхъ квитанцій	7.167
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	19.930
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	28.596
Передано телеграммъ:	
Служебныхъ	6.405

Общее поступленіе въ кассу станцій 1.517.246 р. 65 к.

Количество маневровъ:	
Часовъ	15.639
Верстъ	78.193

За 1908 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости и воинскихъ	4.431
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	4.871

Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи. 10.802
Прибывшихъ на станцію. 10.843
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи. 28.046
Прибывшихъ на станцію. 28.060
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено 2.288.746
Перегружено. 297.467
Выгружено. 13.420.716

Всего . . 16.006.929

Продано пассажирскихъ билетовъ 50.206
Выдано багажныхъ квитанцій 8.871
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 23.806
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 30.546
Передано телеграммъ:
Служебныхъ. 12.466
Общее поступленіе въ кассу станцій 1.865.707 руб. 73 коп.
Количество маневровъ:
Часовъ. 11.424
Верстъ 57.121

Водоснабженіе достаточное, производится изъ ключей, расположенныхъ въ разстояніи около 14 верстъ, откуда вода поступаетъ самотекомъ въ водоемное зданіе, а изъ него снабжаетъ станціи Сарыголь и Ѳеодосію-портъ, а при избыткѣ и городъ Ѳеодосію за особую плату.

Изъ порта подкомиссія прошла на пассажирскую платформу и по осмотрѣ города отбыла въ Сарыголь.

При станціи Сарыголь находятся основное депо и мастерскія 7 участка тяги.

Инвентарное количество приписанныхъ къ участку паровозовъ—40, изъ коихъ 7 пассажирскихъ большихъ, 4 малыхъ и 29 товарныхъ паровозовъ.

Паровозы 7 участка обслуживаютъ всѣ пассажирскіе, товарные, ускоренные товарные и воинскіе поѣзда между станціями Сарыголь и Джанкой (108 вер.), товарные съ прицѣпкой классныхъ вагоновъ между Ѳеодосіей и Владиславовской (13 вер.), воинскіе и пассажирскіе поѣзда на участкѣ Владиславовка-Керчь (84 вер.) и передаточные поѣзда между Ѳеодосіей и Сарыголемъ (3 вер.).

Для стоянки, промывки и средняго ремонта въ Сарыголѣ

имѣется 3 вѣерныхъ паровозныхъ зданія на 3 стойла каждое; одно изъ паровозныхъ зданій назначено для средняго ремонта.

Діаметръ поворотнаго круга, обслуживающаго всѣ 3 паровозныхъ зданія—55 футъ.

Надъ всѣми стойлами паровозныхъ зданій, назначенныхъ для промывки и текущаго ремонта, вытяжныя трубы съ постоянными колпаками.

Въ каждомъ изъ паровозныхъ зданій имѣется по 2 промывательныхъ крана.

Кромѣ того паровозныя зданія оборудованы двумя комплектами домкратовъ Беккера и слесарными верстаками, по неимѣнію спеціальнаго помѣщенія для слесарно-механической.

Мастерская занимаетъ отдѣльное зданіе площадью 92 кв. саж. и состоитъ изъ:

Механической	40	кв. саж.
Котловой и инструментальной	10	„ „
Кузницы	18	„ „
Трубочной и мѣдницкой.	24	„ „

Мастерская участка выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ участку паровозовъ, а также всѣ работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка.

Оборудованіе мастерской:

Паровая горизонтальн. машина въ 10 л. с. Паровой вертикальный котелъ съ кипятильниками 10 кв. м. пов. нагр. и 5 атм. рабоч. давленія.

Токарныхъ станковъ.	4	шт.
Колесныхъ станковъ	1	„
Строгальныхъ „	3	„
Сверлильныхъ „	2	„

Кузница оборудована четырьмя прямоугольными постоянными горнами, получающими дутье отъ центробѣжнаго вентилятора, установленнаго въ механической.

Оборудованіе трубочной и мѣдницкой составляютъ три постоянныхъ горна, изъ которыхъ два круглыхъ; дутье горны получаютъ отъ того же центробѣжнаго вентилятора.

Отопленіе мастерскихъ мятымъ паромъ паровой машины, паровозныхъ зданій—желѣзными ребристыми печами.

Освѣщеніе мастерскихъ частью керосиновыми лампами, частью керосино-калильными фонарями.

Полезная длина тракціонныхъ путей—258 пог. саж.

Въ вѣдѣніи начальника VII участка находится оборотное депо Керчь, имѣющее одно вѣерное паровозное зданіе на 4 стойла. Діаметръ поворотнаго круга—64 ф.

По службѣ пути Джанкой—Ѳеодосія принадлежитъ къ III отдѣленію и 12 участку.

Подкомиссіей было отмѣчено отличное состояніе пути на участкѣ Джанкой—Ѳеодосія.

По осмотрѣ этой станціи подкомиссія возвратилась на станцію Джанкой и съ этой станціи прослѣдовала до Александровска, причемъ при проѣздѣ Сивашскихъ озеръ подкомиссія осматривала мѣста просолки сосновыхъ шпалъ, гдѣ эти шпалы сложены въ штабеля въ просолочныхъ бассейнахъ.

О способѣ пропитки шпалъ въ Сивашѣ были даны слѣдующія свѣдѣнія.

Краткія свѣдѣнія о просолкѣ шпалъ въ Сивашѣ.

Просолка шпалъ въ Сивашѣ является особенностью технической эксплоатаціи бывшей Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги; эта просолка увеличиваетъ срокъ службы шпалъ путемъ предохраненія ихъ отъ гніенія вымачиваніемъ въ соленой водѣ естественнаго бассейна, какимъ является Сивашъ.

Дѣло вымачиванія сосновыхъ шпалъ въ Сивашской рапѣ или просто просолки шпалъ въ Сивашѣ сравнительно не молодое; начало его относится къ 1886 году. Первоначально, впрочемъ, примѣненіе антисептическихъ свойствъ поваренной соли къ консерваціи дерева было испробовано на телеграфныхъ столбахъ.

На Лозово-Севастопольской желѣзной дорогѣ со времени ея постройки до 1890 года употреблялись для ремонта телеграфной линіи исключительно сосновые столбы изъ водосплавнаго лѣса не вполнѣ удовлетворительнаго качества; продолжительность службы ихъ колебалась въ среднемъ отъ 2 до $2^1/_2$ лѣтъ. Послѣднее обстоятельство натолкнуло начальника телеграфа Лозово-Севастопольской желѣзной дороги К. А. Кайля на мысль воспользоваться мѣстнымъ дешевымъ продуктомъ—поваренной солью, добываемую въ громадныхъ количествахъ изъ Сивашскихъ озеръ, какъ давно извѣстнымъ противогнилостнымъ средствомъ.

Еще въ 1876 году тотчасъ послѣ отмѣны акциза на соль г. Кайль приступилъ къ первымъ опытамъ консерваціи телеграфныхъ столбовъ при посредствѣ поваренной соли, произведя засыпку десяти вновь установленныхъ столбовъ землею со значичительной примѣсью соли (по одному пуду на каждый столбъ). Столбы были установлены въ различныхъ грунтахъ; одинъ изъ нихъ былъ смѣненъ въ 1885 году, другой въ 1888 году, остальные въ 1890 г., прослуживъ до 13 лѣтъ. Уже черезъ шесть лѣтъ пользу поваренной соли въ дѣлѣ увеличенія срока службы указанныхъ столбовъ можно было считать выясненной съ достаточной очевидностью, а потому надлежало лишь обсудить вопросъ о примѣненіи ея для консерваціи телеграфныхъ столбовъ. При такомъ обсужденіи рѣшено было замѣнить обсыпку столбовъ солью промачиваніемъ ихъ въ рапѣ, сливавшейся для сгущенія изъ бассейновъ соляныхъ промысловъ въ прилегающіе къ линіи

резервы. Вымоченные въ 1882 году въ такомъ разсолѣ первые сто штукъ столбовъ прослужили почти втрое больше столбовъ непропитанныхъ.

Прекрасные результаты столь простого способа пропитки телеграфныхъ столбовъ побудили управляющаго Лозово-Севастопольской желѣзной дороги инженера Баталина распространить этотъ способъ и на шпалы. Съ этой цѣлью были погружены въ резервы близъ станціи Сивашъ сосновыя шпалы въ количествѣ 7.000 штукъ. Шпалы пропитывались пять мѣсяцевъ и затѣмъ были уложены въ путь (въ апрѣлѣ 1887 г.) на 521, 523, 525, 529 и 548 верстахъ Лозово-Севастопольской линіи, гдѣ онѣ прослужили почти вдвое дольше шпалъ непропитанныхъ.

Несмотря на хорошіе результаты, полученные отъ просолки шпалъ, послѣдняя носила долгое время опытный характеръ. Она производилась въ желѣзнодорожномъ резервѣ, возлѣ станціи Сивашъ, вмѣщавшемъ около 50.000 шт. шпалъ, причемъ рапа для просолки отпускалась товариществомъ Чонгарскихъ соляныхъ промысловъ изъ такъ называемыхъ резервныхъ бассейновъ промысла и имѣла крѣпость отъ 12° до 20° Бомэ. Изъ дѣлъ бывшей Лозово-Севастопольской дороги видно, что просоленныя шпалы, уложенныя въ путь въ 1888 году, въ 1893 году, т. е. черезъ пять лѣтъ службы, не обнаруживали еще сколько нибудь значительной порчи, средній же срокъ службы ихъ считался не меньше 7 лѣтъ.

Со времени вступленія въ управленіе Лозово-Севастопольской жел. дорогою Н. О. фонъ-Ренкуля (въ 1890 г.) дѣло просолки шпалъ получило болѣе широкое распространеніе, а съ переходомъ этой дороги въ казну (1895 г.) и болѣе правильную организацію.

Недостаточность размѣровъ резервовъ, въ которыхъ просоливались шпалы и непріятная зависимость отъ солепромышленнаго товарищества, отпускавшаго для этой цѣли рапу, побудило управленіе дороги устроить въ Сивашѣ собственные спеціальные бассейны для просолки шпалъ, а затѣмъ провести къ нимъ отдѣльную вѣтку—тупикъ для облегченія операцій по нагрузкѣ и выгрузкѣ шпалъ. Бассейны были закончены устройствомъ въ 1898 г., а вѣтка въ 1902 году.

Въ настоящее время всѣ устройства для просолки шпалъ имѣютъ нижеслѣдующій видъ.

На 754 вер. быв. К.-Х.-С. ж. д. къ земляному полотну, пересѣкающему въ данномъ мѣстѣ Сивашъ, съ правой стороны, если ѣхать на югъ, подсыпана берма, откосъ который, обращенный къ водѣ, вымощенъ камнемъ.

По верху бермы уложенъ тупиковый путь длиною 360 саж., соединенный съ главнымъ путемъ въ 32 саженяхъ за верстовымъ столбомъ 754/755; при стрѣлкѣ устроенъ телеграфный постъ.

Къ тупику примыкаютъ бассейны, числомъ три, размѣрами 70 × 30 саж. каждый и общею площадью водной поверхности 6.300 кв. саж. Средняя глубина воды въ бассейнахъ около 0,60 саж. Бассейны расположены одинъ возлѣ другого, длинными сторонами параллельно берегу и представляютъ изъ себя огражденную перемычками часть водной поверхности Сивашскаго озера.

Перемычки устроены такъ: забиты два параллельныхъ ряда свай на разстояніи 0,80 саж. одинъ отъ другого. Сваи, принадлежащія одному ряду разставлены на 0,33 саж., связаны по верху насадками со сваями противолежащаго ряда и усилены черезъ одну подкосами, упирающимися въ откосныя сваи. Къ сваямъ съ внутренней стороны перемычки прибиты вплотную одна возлѣ другой доски, щели между которыми перекрыты еще планками. Пространство между устроенными такимъ образомъ вертикальными досчатыми стѣнками заполнено глиною. Высота перемычки отъ дна бассейна около 1,00 саж.

Въ перемычкахъ, согласно проекту, оставлены шлюзы, т. е. отверстія, запираемыя двумя щитами, съ поломъ на уровнѣ дна Сиваша и двойнымъ шпунтовымъ рядомъ ниже пола. Черезъ эти шлюзы вода изъ свободнаго озера поступаетъ въ замкнутые бассейны.

Такъ какъ рапа въ бассейнахъ обладаетъ большею крѣпостью, чѣмъ въ окружающемъ озерѣ, то при открытіи шлюза могутъ образоваться два теченія: одно верхнее изъ озера въ бассейны и другое нижнее изъ бассейновъ въ озеро. Послѣднее обратное теченіе не желательно и потому, въ видахъ его предупрежденія, передъ шлюзами со стороны бассейновъ забиты шпунтовые ряды до высоты средняго горизонта воды въ Сивашѣ. При такомъ устройствѣ вода изъ озера идетъ полнымъ сѣченіемъ шлюза, переливается затѣмъ черезъ шпунтовый рядъ въ бассейнъ и уже обратнаго теченія существовать при этомъ не можетъ.

Кромѣ шлюзовъ для наполненія бассейновъ рапою служатъ помпы, приводимыя въ дѣйствіе вѣтрянымъ двигателемъ системы Давыдова.

Вода Сиваша, служащая для пропитыванія шпалъ, содержитъ въ своемъ составѣ поваренную соль съ примѣсью сѣрно-кислаго кальція, сѣрно-кислаго натра, хлористаго магнія и бромистыхъ соединеній. Количество солей въ Сивашской водѣ тѣмъ больше, чѣмъ дальше отъ Азовскаго моря. На ст. Сальково раньше былъ устроенъ соляной промыселъ съ восточной стороны желѣзнодорожнаго пути, но такъ какъ это мѣсто Сиваша находится всего въ 10 верстахъ отъ Азовскаго моря, то содержаніе поваренной соли въ водѣ оказалось настолько мало, что пришлось забросить промыселъ и перейти на западную сторону пути вблизи ст. Сальково, гдѣ вода, по заявленію мѣстнаго солепромышленника, имѣетъ крѣпость около 10° Б.

Крѣпость Сивашской рапы вблизи бассейновъ для просолки шпалъ мѣняется отъ 4° Б. до 11° Б., оставаясь въ среднемъ равной $6^1/_2$° Б. Изъ 48 наблюденій за 1900 годъ замѣчено 11° Б.—одинъ разъ, 10°—три раза, 8° Б.—восемь разъ, 7° Б.—двѣнадцать разъ и т. д. Среднія величины крѣпости Сивашской рапы вблизи бассейновъ по временамъ года показаны въ нижеслѣдующей таблицѣ, составленной для 1900 и 1901 г.г.

Мѣсяцъ.	1900 г.	1901 г.	Мѣсяцъ.	1900 г.	1901 г.
Январь.	7,00	7,00	Іюль	7,50	5,74
Февраль	3,00	6,00	Августъ . . .	6,40	6,60
Мартъ	5,25	7,50	Сентябрь . . .	5,00	4,30
Апрѣль.	7,30	6,95	Октябрь . . .	4,60	5,57
Май	5,75	4,50	Ноябрь. . . .	5,50	9,00
Іюнь	7.00	5,54	Декабрь . . .	9,50	8,67

Замѣчено, что меньшія изъ приведенныхъ только что величинъ крѣпости Сивашской воды соотвѣтствуютъ продолжительному теченію воды съ востока на западъ, при сильныхъ восточныхъ вѣтрахъ, и высшія — теченію воды съ запада на востокъ, при сильныхъ западныхъ вѣтрахъ. Это весьма важное обстоятельство принимается во вниманіе при наполненіи бассейновъ водою: шлюзы послѣднихъ открываются только при западныхъ вѣтрахъ.

Среднія величины крѣпости рапы въ бассейнахъ, наприм. за 1901 годъ, были слѣдующія:

Мѣсяцъ.	Бассейнъ.		
	I	II	III
Январь	11°	12°	11°
Февраль.	11	11,7	10,5
Мартъ.	11	11	10
Апрѣль	10	11	10,1
Май.	9,4	11,125	10,77
Іюнь	7,06	10,48	9,35

МѢСЯЦЪ.	Бассейнъ.		
	I	II	III
Іюль	7,7	10,2	8,04
Августъ	7,72	11	9,65
Сентябрь.	8,2	12	10,25
Октябрь.	9,1	12,85	10,64
Ноябрь	9,8	12,4	10,6
Декабрь.	9,6	11,5	10,5

Изъ этой таблицы видно, что крѣпость рапы въ бассейнахъ, колеблясь въ общемъ отъ 8 до 13° Бомэ, не только не одинакова по временамъ года, но и различна въ сосѣднихъ бассейнахъ. Послѣднее явленіе находится главнымъ образомъ въ зависимости отъ того, насколько площади бассейна покрыты шпалами въ лѣтнее время. Наиболѣе свободный въ теченіе лѣта отъ шпалъ бассейнъ заключаетъ рапу наибольшей крѣпости, такъ какъ испареніе воды въ немъ подъ вліяніемъ солнечныхъ лучей происходитъ энергичнѣй, чѣмъ въ сосѣднихъ бассейнахъ. Увеличеніе и урегулированіе крѣпости рапы въ отдѣльныхъ бассейнахъ является серьезнымъ условіемъ лучшей просолки шпалъ, При просолкѣ растворъ проникаетъ въ шпалу при совмѣстномъ единовременномъ процессѣ 1) волосности, 2) диффузіи и 3) фильтраціи. Главенствующее значеніе принадлежитъ диффузіи и осмотическому процессу, для которыхъ существуетъ положеніе, что для раствора одного и того же вещества, по различной концентраціи, количество вещества, диффундирующаго въ другую жидкость, пропорціонально густотѣ раствора (сила взаимнаго проницанія увеличивается еще съ температурою). Отсюда слѣдуетъ, что просолка будетъ итти тѣмъ успѣшнѣе, чѣмъ болѣе будетъ плотность рапы, сравнительно съ плотностью древесныхъ соковъ, заключенныхъ въ шпалѣ. Непосредственный опытъ просолки подтверждаетъ этотъ теоретическій выводъ и заставляетъ лицъ, завѣдующихъ просолкой, особенно заботиться объ увеличеніи крѣпости раствора. Принимаемыя для этого мѣры сводятся къ слѣдующему:

1) наполненіе бассейновъ водою во время западныхъ вѣтровъ, 2) оставленіе части площади бассейновъ свободной отъ шпалъ и 3) добавленіе къ раствору соли, собираемой въ предѣлахъ полосы отчужденія, пролегающей по Сивашу (напр. 752 вер.). Послѣдняя мѣра должна быть причислена къ чрезвычайнымъ,

вторая — далеко не всегда возможна, и только первая вполнѣ осуществима и получила даже характеръ правила. Энергія солнечныхъ лучей, входящая во вторую мѣру, является прекраснымъ факторомъ для увеличенія крѣпости рапы, но правильное использованіе ея должно повлечь за собою переустройство существующихъ бассейновъ и измѣненія способа наполненія ихъ рапою.

Въ Сивашской рапѣ просаливаются сосновыя шпалы пластинчатыя и брусковыя. Прибывающія шпалы выгружаются на первой, второй и третьей соткѣ 755 вер., гдѣ укладываются на поверхность земли въ положеніи, удобномъ для зарубки.

Зарубка шпалъ производится частью вручную, частью на станкахъ. Хотя зарубка на станкѣ чище и правильнѣе, но зато обходится дороже зарубки вручную. На станкѣ въ теченіе рабочаго дня 12 человѣкъ зарубаютъ всего 300 шпалъ, а въ ручную за тотъ же періодъ времени одинъ рабочій зарубаетъ 50 штукъ шпалъ.

Послѣ зарубки, шпалы на вагончикахъ перевозятся на 754 версту, гдѣ онѣ выгружаются на откосѣ насыпи, съ котораго и перебрасываются затѣмъ въ бассейны.

Рабочіе, стоя на плотахъ, составленныхъ изъ шпалъ, передвигаютъ кольями по водѣ въ безпорядкѣ набросанныя шпалы къ мѣсту укладки ихъ въ штабеля. Штабеля изъ шпалъ устраиваются такимъ образомъ: на мѣстѣ укладки штабеля помѣщаются на водѣ, параллельно одна другой, девять шпалъ такъ, чтобы общая ширина ихъ равнялась длинѣ шпалы, т. е. 1,25 саж.; когда это сдѣлано, укладываютъ второй рядъ, но перпендикулярно первому, поверхъ второго ряда третій параллельно первому и т. д. до тѣхъ поръ, пока нижній рядъ не окажется лежащимъ на днѣ бассейна, послѣ чего укладка новыхъ рядовъ прекращается и начинается устройство сосѣдняго штабеля. Такъ какъ дерево значительно легче морской воды, особенно при крѣпости около 11^0 по Бомэ, то верхніе ряды штабелей не лежатъ въ водѣ; приблизительно изъ 7 рядовъ шпалъ два-три ряда находятся надъ водою.

Для просолки верхнихъ рядовъ шпалъ мѣсяца черезъ 3 или 4, въ зависимости отъ времени поступленія шпалъ на просолку, штабеля перекладываются такимъ образомъ, что шпалы находящіяся сверху надъ водою, погружаются въ воду, а тѣ, которыя лежали въ водѣ внизу штабеля, укладываются въ верхнюю часть его.

Въ періоды погрузки просоленныхъ шпалъ въ вагоны штабеля разбираются, причемъ съемка шпалъ начинается сверху, если верхніе ряды уже просолены, въ противномъ же случаѣ, верхнія непросоленныя шпалы укладываются въ новые штабеля, а нижнія просоленныя вытаскиваются.

Взятая изъ штабеля просоленная шпала кольями подталки-

вается по направленію къ откосу насыпи, гдѣ рабочіе, стоявшіе внизу откоса, кирками притягиваютъ шпалы, вытаскиваютъ ихъ на сушу и укладываютъ въ штабеля всѣ параллельно одна другой. Изъ послѣднихъ штабелей шпалы непосредственно грузятся въ поданные вагоны.

Выволочка просоленныхъ шпалъ изъ бассейновъ производится въ мартѣ, апрѣлѣ мѣсяцахъ; въ теченіе іюня и іюля шпалы доставляются къ мѣсту просолки и до сентября могутъ быть всѣ зарублены и погружены въ рапу.

Продожительность лежанія шпалъ въ рапѣ составляетъ въ среднемъ $3^1/_2$—4 мѣсяца, что въ настоящее время считается достаточнымъ. Кромѣ того, находясь въ лѣтнее время разложенными на землѣ для зарубки, шпалы погружаются въ рапу сухими, что трудно достигнуть въ случаѣ поступленія шпалъ для просолки въ зимнее время.

Вынутыя изъ рапы шпалы оказываются пропитанными далеко не одинаково, что разумѣется зависитъ отъ продолжительности вымачиванія, крѣпости рапы, степени сухости шпалъ, породы дерева, времени рубки и качествъ шпальнаго лѣса, типа шпалы и проч. Такъ въ сосновыя брусчатыя шпалы рапа проникаетъ на глубину 5—8 см. со сторонъ, не тронутыхъ обтескою и всего на 0,4—2 см. съ плоскихъ обтесанныхъ сторонъ. Въ пластинныхъ шпалахъ прониканіе рапы въ массу дерева со стороны плоской поверхности ничтожно, иногда незамѣтно, со стороны же цилиндрической поверхности дерево просаливается на глубину 6—7 см.

Для представленія о количествѣ соли, поглащаемой деревомъ при вымачиваніи его въ рапѣ, приводятся данныя, имѣющіяся въ этомъ отношеніи для телеграфныхъ столбовъ. При производствѣ подобныхъ опытовъ столбы занумеровывались и взвѣшивались три раза: до погруженія въ рапу, послѣ 4—5 мѣсячнаго вымачиванія въ ней и, наконецъ, черезъ два мѣсяца послѣ извлеченія изъ рапы и просушки на воздухѣ. При этомъ были получены слѣдующія среднія цифры:

1) Вѣсъ столба до погрузки въ Сивашъ . 8 п. 10 ф.
2) „ „ по выгрузкѣ изъ „ . 16 „ 3 „
3) „ „ послѣ 2 мѣсячной просушки 9 „ 37 „

Такимъ образомъ каждый столбъ поглощаетъ рапы около 8 пудовъ; если предположить, что первоначальное количество поглощенной столбомъ рапы содержитъ только 5% соли, то вѣсъ поглощенный столбомъ соли составитъ около 16 фунтовъ.

Стоимость пропитки одного столба составляетъ 3—4 коп. не считая нагрузки и выгрузки. Нельзя обойти молчаніемъ одной отрицательной стороны пропитки телеграфныхъ столбовъ солянымъ растворомъ—она оказалась неудобной для изоляціи телеграфныхъ проводовъ: достаточно соскочить проводу съ изоля-

тора и прикоснуться къ подобному столбу чтобы получилось сообщеніе съ землею; въ сырую погоду просоленные столбы не уступаютъ въ этомъ отношеніи столбамъ металлическимъ. Для устраненія указаннаго неудобства стали окрашивать верхнюю часть столба, гдѣ ввинчены крючья изоляторовъ, креозотной смолой, въ настоящее же время подвергаютъ вымачиванію въ рапѣ только нижнія части столбовъ на высоту около 3 аршинъ, для чего столбы погружаются въ рапу не въ горизонтальномъ, какъ прежде, положеніи, а въ вертикальномъ.

Количество просаливаемыхъ ежедневно въ Сивашскихъ бассейнахъ шпалъ за истекшее десятилѣтіе возросло съ 13.000 до 200.000 шт. Просоленная шпала значительно увеличивается въ вѣсѣ, сравнительно съ непропитанною. Дерево послѣ просолки становится тверже, но не теряетъ упругости; костыль въ просоленной шпалѣ держится хорошо, даже лучше, чѣмъ въ непросоленной. Опасенія относительно вреднаго вліянія поваренной соли на подкладку подъ подошву рельсововъ и костыли на практикѣ не оправдались: вліяніе это ничтожно.

Первоначально просаливались исключительно сосновыя шпалы; съ 1890 года началась пропитка также и дубовыхъ шпалъ, изготовлявшихся изъ Крымскаго и Кавказскаго дуба; со времени перехода въ казну Лозово-Севастопольской жел. дороги (1895 г.) началась просолка преимущественно сосновыхъ шпалъ. (Съ 1895 по 1897 г. и въ 1901 году дубовыя шпалы не просаливались вовсе, въ періодъ времени съ 1897 по 1900 г. просолено всего около 54.000 дубовыхъ шпалъ, въ настоящее время дубовыя шпалы не просаливаются).

Къ 1-му января 1906 года лежало слѣдующее количество просоленныхъ шпалъ: на главныхъ путяхъ—1.040.841 шт., изъ нихъ дубовыхъ—24.936 шт. и сосновыхъ—1.015.905 шт.; на станціонныхъ путяхъ—243.477 шт. изъ нихъ дубовыхъ—2.190 и сосновыхъ 241.287 шт.

Въ 1908 году вынуто изъ бассейновъ Сиваша и отправлено на линію просоленныхъ шпалъ 106.383 штуки. Израсходовано въ теченіе года на операцію просолки 8.219 руб. 36 к.

Прибывъ на ст. Александровскъ Южныхъ дорогъ подкомиссія отбыла на ст. Александровскъ Екатерининской дороги.

Съ 21 сентября по 30 сентября подкомиссія осматривала сѣть Екатерининской дороги и 30 сентября снова возвратилась на Южныя дороги, слѣдуя съ Екатерининской дороги въ Петербургъ, причемъ были осмотрѣны нѣкоторыя станціи Южныхъ дорогъ.

30-го сентября подкомиссія прибыла на станцію Никитовка Южныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Ст. Никитовка. Станція Никитовка является конечной станціей для участка Лозовая-Никитовка Южныхъ дорогъ и передаточной по обмѣну

съ Екатерининской желѣзной дорогой, общаго съ ней пользованія. Значеніе передаточной станціи Никитовка пріобрѣла со времени раздѣленія магистрали Лозовая-Ростовъ между бывшей Курско-Харьк.-Севаст. и Екатерининской желѣзными дорогами.

По свѣдѣніямъ Министерства Путей Сообщенія первоначальный обмѣнъ въ 350 вагоновъ въ сутки, ежегодно увеличиваясь достигъ въ 1907 году до 600 вагоновъ въ среднемъ. Въ 1908 г. станція принимала съ четырехъ направленій до 50 поѣздовъ въ сутки, въ томъ числѣ 36 товарныхъ и 14 пассажирскихъ; количество прибывавшихъ на станцію товарныхъ вагоновъ доходило до 1.260 въ сутки.

Къ станціи Никитовка примыкаютъ вѣтви Ауэрбаха и Глѣбова; собственная погрузка ея доходитъ до 65 вагоновъ въ сутки. Всѣ прибывающіе на станцію поѣзда и вагоны подлежатъ сортировкѣ, такъ какъ Екатерининская дорога вливается въ Никитовку тремя направленіями: изъ Горловки, Хацепетовки и Попасной и не имѣетъ своей сортировочной станціи для принимаемыхъ ею вагоновъ, а вагоны, поступающіе съ Екатерининской дороги на Южныя должны быть подобраны по станціямъ до Славянска, такъ какъ на этомъ пути имѣются узловыя и заводскія станціи Константиновка, Краматорская, Дружковка, Славянскъ съ крупнымъ потребленіемъ горнозаводскихъ грузовъ.

По исчисленію Харьковскаго пораіоннаго комитета на 1912 годъ обмѣнъ съ Екатерининской желѣзной дорогой въ Никитовкѣ опредѣленъ въ 850 вагоновъ, ростъ движенія на участкѣ Никитовка—Константиновка за пятилѣтіе 1908—1912 г.г. исчисленъ въ 35%. При такихъ условіяхъ, количество прибывающихъ на станцію товарныхъ поѣздовъ достигнетъ въ 1912 г.—51, а вагоновъ до 1743.

По вышеприведеннымъ нормамъ окажется необходимымъ имѣть путей на станціи:

1. для вагоно-оборота въ $2 \times 1743 = 3486$; . $3486 \times 7 = 24402$ п. с.
2. „ запаса въ размѣрѣ полусуточнаго обмѣна для обѣихъ дорогъ . . . . . $\frac{850}{2} \times 2 \times 5 = 4250$ п. с.

Всего . .	28652 п. с.
Имѣется на станціи въ настоящее время .	15462 п. с.
Недостаетъ	13190 п. с.
	или 26,5 верстъ.

Вслѣдствіе отсутствія на станціи спеціальныхъ вытяжекъ изъ парковъ, маневры производятся съ выходами на главные и пассажирскіе пути, а потому почти совершенно прекращаются при занятіи этихъ путей пассажирскими поѣздами; проѣздъ въ депо изъ нѣкоторыхъ парковъ возможенъ только черезъ 1-й пассажир-

скій путь. Для устраненія этихъ недостатковъ въ 1907 году было начато, а въ 1908 году закончено частичное переустройство станціи. Полная стоимость работъ по коренному переустройству станціи опредѣлена Харьковскимъ пораіоннымъ комитетомъ въ 790.000 руб. Въ 1908 г. испрашивалось по § 7, ст. 1 смѣты расходовъ Управленія жел. дор. на временное переустройство ст. Никитовка для устраненія вытяжекъ на главные пути при маневрахъ 31.000 рублей. Кредитъ использованъ, работы закончены.

Всего грузовъ малой скорости за 1907 годъ:

Отправлено	12.797.761
Прибыло	2.232.362

Работа станціи за 1907 г. выразилась:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ	3.015
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	11.682

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	13.568
Прибывшихъ на станцію	13.568

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	186.564
Прибывшихъ на станцію	186.508

Обмѣнъ вагоновъ, со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:

Принято	183.192
Сдано	183.293
Всего	366.485

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	16.488.815
Перегружено	2.664.974
Выгружено	3.980.788
Всего	23.134.577

Продано пассажирскихъ билетовъ	41.101
Выдано багажныхъ квитанцій	1.274
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	22.573
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	10.448

Передано телеграммъ:

Служебныхъ	87.201
Частныхъ	2.305

Общее поступленіе въ кассу станціи: 644.592 р. 70 к.

Количество маневровъ:

Часовъ	56.236
Верстъ	281.181

За 1908 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости и воинскихъ	3.151
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	10.850

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	11.302
Прибывшихъ на станцію	11.297

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	186.619
Прибывшихъ на станцію	186.679

Обмѣнъ вагоновъ, со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:

Принято	176.555
Сдано	179.601
Всего	356.156

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	13.494.284
Перегружено	2.038.113
Выгружено	5.629.705
Всего	21.162.102

Продано пассажирскихъ билетовъ	102.611
Выдано багажныхъ квитанцій	2.589
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	17.756
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	12.711

Передано телеграммъ:

Служебныхъ	132.173
Частныхъ	4.387

Общее поступленіе въ кассу станціи: 785.651 р. 52 к.

Количество маневровъ:

Часовъ	64.481
Верстъ	322.408

На станціи Никитовка имѣется оборотное депо, подчиненное Славянскому основному.

Депо помѣщается въ одномъ вѣерномъ зданіи, имѣетъ 7 стойлъ.

Въ отношеніи водоснабженія ст. Никитовка не обезпечена полностью; вода берется изъ пруда, бассейна и 8 родниковыхъ колодцевъ. Для питья вода подвозится.

По службѣ тяги ст. Никитовка относится къ 14 участку.

По службѣ пути эта станція входитъ въ II отдѣленіе и 15 уч.

По службѣ пути имѣются на Никитовской вѣтви 2 карьера:

1) на 77 верстѣ, въ 13 участкѣ (Бантышево), арендуется у

1-го Привольскаго крестьянскаго товарищества цѣною 5 коп. съ вагона.

2) На 84 верстѣ, въ 13 участкѣ, арендуется на тѣхъ же условіяхъ у Знаменскаго общества.

Вывезено въ 1908 году изъ обоихъ карьеровъ 5.214 куб. с.

Назначено на 1909 г.

на 5 участокъ	. . . .	500 куб. саж.		
„ 12 „	. . . .	3.095 „	„	(Знамен. общ.).
„ 13 „	. . . .	7.000 „	„	
„ 14 „	. . . .	2.050 „	„	

Нагрузка сдана подрядчику по цѣнамъ за нагрузку: на платформу 85 коп.. въ крытомъ вагонѣ 95 коп. за кубическую сажень и за нагрузку съ выгрузкой на 13 уч.: въ платформѣ 1 руб. 35 коп., въ крытомъ вагонѣ 1 руб. 50 коп.

Выгрузка на другихъ участкахъ (не 13-мъ)—хозяйственнымъ способомъ.

По службѣ движенія ст. Никитовка относится къ IV отдѣленію.

Въ врачебномъ отношеніи Краматорская-Никитовка съ вѣтвью Константиновской-Ясиноватая принадлежитъ къ 15 участку, протяженіемъ 106 верстъ. Пріемные покои въ Никитовкѣ и Константиновкѣ съ двумя кроватями.

Въ Константиновкѣ живетъ 1 врачъ, 2 фельдшера и 1 акушерка-фельдшерица. Въ Никитовкѣ—одинъ фельдшеръ.

Объ измѣненіи работы участка Краматорская-Никитовка съ постройкой Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги будетъ указано ниже.

Со станціи Никитовка подкомиссія прослѣдовала на ст. Константиновка.

Ст. Константиновка. Ст. Константиновка является внутреннимъ узломъ для Южныхъ желѣзныхъ дорогъ; къ этому узлу примыкаетъ вѣтвь Константиновка-Ясиноватая. Для поѣздовъ, слѣдующихъ по направленію Никитовка-Славянскъ, ст. Константиновка является проходной, но съ маневровой работой въ виду того, что около станціи Константиновка находится много заводовъ; собственная погрузка станціи въ наиболѣе рабочій мѣсяцъ 1907 года была, по свѣдѣніямъ Министерства Путей Сообщенія въ среднемъ 46 вагоновъ въ сутки; выгрузка—63 вагона.

Ст. Константиновка для пассажирскаго движенія по Ясиноватской вѣтви является конечной, для товарнаго же—сортировочной. По даннымъ Министерства Путей Сообщенія ст. Константиновка, за недостаточностью путевыхъ устройствъ, едва можетъ только раздѣлять прибывающіе съ Ясиноватской вѣтви вагоны по двумъ направленіямъ: на сѣверъ и на югъ и подбирать вагоны, слѣдующіе на маталлургическіе заводы при станціяхъ Дружковка и Краматорская; послѣднее дѣлается не всегда, отчего маневры на указанныхъ промежуточныхъ станціяхъ усложняются.

Ст. Константиновка направляетъ въ значительномъ количествѣ прибывающіе къ ней изъ Славянска порожніе вагоны въ Ясиноватую для обмѣна въ Екатерининской желѣзной дорогой и на погрузную станцію Кривой-Торецъ (до 200 вагоновъ).

По свѣдѣніямъ, даннымъ Харьковскимъ пораіоннымъ комитетомъ, путевыя устройства станціи совершенно недостаточны для работы; положеніе это должно еще болѣе ухудшиться къ 1912 году, когда станція должна будетъ пропускать до 78 товарныхъ поѣздовъ; это еще болѣе усложнится съ окончаніемъ Сѣверо-Донецкой дороги. Осуществленіе одобреннаго Инженернымъ Совѣтомъ проекта коренного переустройства ст. Константиновка утверждено журналомъ междувѣдомственной комиссіи.

Въ 1907 и 1908 г.г. сдѣлано частичное улучшеніе станціи въ связи съ возстановленіемъ на западной сторонѣ ея стараго Донецкаго депо спеціально для пассажирскихъ и маневровыхъ паровозовъ, обслуживающихъ Ясиноватскую вѣтвь и станціи Кривой-Торецъ и Константиновку. Работы закончены въ 1908 году и нѣсколько облегчили положеніе ст. Константиновка. Для удовлетворенія болѣе широкихъ потребностей, принимая во вниманіе ростъ движенія и работы станціи, въ ближайшемъ будущемъ потребуется дальнѣйшее переустройство станціи.

Полная стоимость работъ по этому проекту—793.100 руб. на 1910 годъ кредитъ не испрашивается.

Пассажирское зданіе небольшое, очень тѣсное, почему предположено Министерствомъ Путей Сообщенія расширить существующее зданіе на 35 кв. саж.

О работѣ ст. Константиновка слѣдуетъ сказать:

Всего грузовъ малой скорости за 1907 г.	
Отправлено	8.429.250
Прибыло	14.798.486
Работа станціи за 1907 г. выразилась:	
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости и воинскихъ	4 850
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	25.706
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	8.457
Прибывшихъ на станцію	8.457
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	248.292
Прибывшихъ на станцію	248.331
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	9.235.116
Перегружено	5.263.371
Выгружено	15.837.860
Всего .	30.336.347

Продано пассажирскихъ билетовъ	70.430
Выдано багажныхъ квитанцій	2.266
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	29.887
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	28.487
Передано телеграммъ:	
Служебныхъ	78.347
Частныхъ	1.484

Общее поступленіе въ кассу станціи: 1.034.581 руб. 68 коп.

Количество маневровъ:	
Часовъ	46.911
Верстъ	234.557

За 1908 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости и воинскихъ	4.605
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	24.437
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	6.819
Прибывшихъ на станцію	6.810
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	234.704
Прибывшихъ на станцію	234.744
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	8.143.777
Перегружено	5.367.254
Выгружено	17.137.741
Всего .	30.648.772
Продано пассажирскихъ билетовъ	85.466
Выдано багажныхъ квитанцій	2.589
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	24.924
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	30.337
Передано телеграммъ:	
Служебныхъ	78.502
Частныхъ	1.135

Общее поступленіе въ кассу станціи 1.219.821 руб. 61 коп.

Количество маневровъ:	
Часовъ	40.277
Верстъ	201.383

Въ Константиновкѣ имѣется оборотное депо, состоящее изъ одного прямоугольнаго зданія на 4 стойла.

Водоснабженіе ст. Константиновка обильное, но вода плохого качества для котловъ, а для питья совершенно не годится. Вода берется изъ рѣки Торецъ. Устраивается химическая очистка воды.

По осмотрѣ ст. Константиновки подкомиссія отбыла на ст. Славянскъ.

Ст. Славянскъ. Ст. Славянскъ соединена вѣтвью длиной 8 верстъ съ гор. Славянскомъ, гдѣ имѣется пассажирская платформа; около гор. Славянска находятся минеральныя воды.

Ст. Славянскъ служитъ раздѣльнымъ пунктомъ на магистрали Никитовка—Курскъ: отъ Никитовки до Славянска магистраль эта въ значительной мѣрѣ погрузочная для горнозаводскихъ грузовъ, отъ Славянска на Лозовую и Курскъ—исключительно транзитная. Въ силу этого ст. Славянскъ является сортировочной станціей для находящагося за нею транзитнаго участка Южныхъ дорогъ, но выполнять правильно своихъ функцій она не можетъ по недостатку путевыхъ устройствъ, развитіе которыхъ затруднительно.

По исчисленнному угольнымъ комитетомъ росту горнозаводскихъ перевозокъ и опредѣленному роду движенія на сходящихся въ Славянскѣ участкахъ жел. дор. вычислено, что къ концу 1912 года въ Славянскъ будетъ прибывать до 83 товарныхъ поѣздовъ или до 2.624 вагоновъ. Эти предположенія не подтверждались послѣдующими годами и въ связи съ введеніемъ 900 пуд. нагрузки движеніе не увеличивалось. Оборотъ вагоновъ составитъ 5.248 и для переработки ихъ станція должна имѣть путей:

$$5.240 \times 7 = 36.736 \text{ пог. саж. или } 73{,}5 \text{ версты.}$$

Существующая станція Славянскъ имѣетъ 34,5 вер. путей, но вопросъ о развитіи путей, вѣроятно, разрѣшенъ быть не можетъ безъ коренной ломки путевыхъ устройствъ, сноса цѣнныхъ построекъ и дорогого отчужденія.

Въ настоящее время станція Славянскъ имѣетъ такой видъ: 7 сквозныхъ путей, въ числѣ которыхъ два главныхъ, находящихся между вокзаломъ и заборомъ депо, мастерскихъ и склада матеріальной службы, обслуживаютъ пассажирское движеніе и служатъ для прохода товарныхъ поѣздовъ. Съ сѣвера и съ юга, съ соотвѣтственной стороны главныхъ путей имѣются вѣерные тупиковые парки для сортировки и составленія товарныхъ поѣздовъ. Южный сортировочный паркъ разбитъ на два вѣера путей, изогнутыхъ въ корнѣ своемъ по весьма крутымъ кривымъ; онъ имѣетъ двѣ вытяжки.

Сѣверный сортировочный паркъ имѣетъ три группы тупиковыхъ путей, по 7 путей въ группѣ и 3 вытяжки; при одновременной работѣ 3 маневровыхъ паровозовъ поѣзда сортируются въ каждой группѣ на 6 направленій и съ этихъ же путей

отправляются. При осаживаніи поѣздовъ въ парки, сортировкѣ ихъ и отправленіи, работа трехъ мановровыхъ паровозовъ сталкивается и потому мало продуктивна; болѣе 1.000 вагоновъ паровозы разсортировать не могутъ и съ приближеніемъ къ этому количеству ст. Славянскъ начинаетъ возлагать часть маневровой работы на Краматорскую, Константиновку и другія станціи, совершенно къ тому неприспособленныя, забиваетъ ихъ вагонами и забивается сама.

Сортировка поѣздовъ лишь по шести направленіямъ—недостаточна; въ слѣдующихъ попутныхъ узлахъ приходится задерживать поѣзда для дополнительнаго подбора вагоновъ, а это вызываетъ въ свою очередь требованія на развитіе сказанныхъ узловъ, чего можно бы избѣжать при устройствѣ хорошо оборудованной сортировочной станціи около Славянска. Внося на пятилѣтіе 1908—1912 г.г. постройку новой сортировочной станціи для Славянска протяженіемъ путей 73,5 вер., управленіе Южныхъ дорогъ не можетъ отказаться отъ неотложныхъ частичныхъ улучшеній существующей станціи, могущимъ хотя нѣсколько облегчить работу ея до постройки новой. Частичное улучшеніе существующей станціи Славянскъ—10 верстъ путей было предусмотрѣно комиссіей инженера Кетрица, вопросъ же о новой сортировочной станціи близъ Славянска вносится впервые.

О работѣ ст. Славянскъ надо замѣтить:

Всего грузовъ малой скорости за 1907 годъ:	
Отправлено	1.330.463
Прибыло	3.758.724
Работа станціи за 1907 годъ выразилась:	
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости и воинскихъ	11.978
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	40.541
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	22.075
Прибывшихъ на станцію	22.092
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	644.013
Прибывшихъ на станцію	643.892
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	3.966.127
Перегружено	1.736.829
Выгружено	8.984.073
Всего	14.687.029
Продано пассажирскихъ билетовъ	272.406
Выдано багажныхъ квитанцій	8.288
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	8.785

Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 26.519
Передано телеграммъ:
Служебныхъ 39.443
Частныхъ 2.822
Общее поступленіе въ кассу станціи 1.318.933 руб. 33 коп.
Количество маневровъ:
Часовъ 60.783
Верстъ 303.915
Работа станціи Славянскъ (и городъ) за 1908 годъ:
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:
Большой и средней скорости и воинскихъ . 11.778
Малой скорости и хозяйственнаго движенія. 40.349
Количество пассажирскихъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 26.827
Прибывшихъ на станцію 26.844
Количество товарныхъ вагоновъ:
Отправленныхъ со станціи 678.421
Прибывшихъ на станцію 678.370
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:
Нагружено 4.647.827
Перегружено 2.146.906
Выгружено 9.731.975

Всего . . 16.526.708

Продано пассажирскихъ билетовъ 310.122
Выдано багажныхъ квитанцій 9.131
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 9.299
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 29.157
Передано телеграммъ:
Служебныхъ 65.571
Частныхъ 3.248
Общее поступленіе въ кассу станціи 985.400 руб. 47 коп.
Количество маневровъ:
Часовъ 63.793
Верстъ 318.967

Пассажирское зданіе для пассажировъ I и II кл. имѣетъ достаточное помѣщеніе, но для пассажировъ III кл. площадь помѣщенія мала и ощущается нѣкоторое стѣсненіе, почему потребуется добавить къ пассажирской станціи помѣщеній около 70 кв. саж. Противъ пассажирскаго вокзала, по другую сторону путей находится основное депо, къ которому приписано 175 паровозовъ. Паровозныхъ зданій 4: одно вѣерное и три прямоуголь-

ныхъ. Стойлъ въ обоихъ зданіяхъ—29. Здѣсь же производится текущій и средній ремонтъ въ малыхъ мастерскихъ. Эти мастерскія принадлежатъ 14-му участку службы тяги

По службѣ тяги станція Славянскъ входитъ въ 14 участокъ.

Основное депо и мастерскія этого участка расположены при ст. Славянскъ.

Инвентарное количество паровозовъ — 175. Паровозы 14-го участка обслуживаютъ: всѣ пассажирскіе поѣзда между Славянскомъ и Никитовкой (69 вер.), между Краматорской и Попасной (79 вер.) и между Константиновкой и Ясиноватой (47 вер.); нѣкоторые пассажирскіе поѣзда между Славянскомъ и Лозовой (99 вер.), всѣ товарные, ускоренные товарные и воинскіе на тѣхъ же участкахъ, кромѣ Славянскъ-Лозовая, и всѣ поѣзда между Славянскомъ-Рапной (7 вер.). Для стоянки и промывки паровозовъ имѣется одно вѣерное паровозное зданіе на 12 стойлъ затѣмъ два прямоугольныхъ: одно на 6 стойлъ и другое на 9.

При вѣерномъ зданіи имѣется поворотный кругъ діам. 64 ф. Въ вѣерномъ и въ большомъ прямоугольномъ вытяжныя трубы съ опускными колпаками, въ маломъ же—съ постоянными. Въ вѣерномъ зданіи имѣется 6 промывательныхъ крановъ, въ маломъ прямоугольномъ зданіи—2 промывательныхъ крана и 4 гидравлическихъ колонны для набора воды.

Всѣ зданія оборудованы верстаками и тисками для слесарныхъ работъ по техническому ремонту. Кромѣ того малое прямоугольное зданіе служитъ для производства работъ по ремонту дымогарныхъ трубъ, въ виду чего и оборудовано четырьмя горнами для напайки наконечниковъ трубъ, тутъ же производится гидравлическое испытаніе трубъ, для чего имѣется приборъ съ ручнымъ насосомъ.

Мастерская занимаетъ три отдѣльныхъ корпуса, общею полезною площадью 398 вк. саж. и состоитъ изъ:

Паровозосборной	286	кв. саж.
Токарно-механической	51	„ „
Кузницы	29	„ „
Мѣдницкой.	13	„ „
Инструментальной.	11	„ „
Котловой	5	„ „
Конторы	3	„ „

Мастерская участка выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту, приписанныхъ къ участку паровозовъ, ремонтъ предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка, а также ремонтъ товарныхъ вагоновъ.

Оборудованіе:

Комплектовъ домкратовъ Беккера.	3 шт.
Паровыхъ горизонт. машинъ 18 л. с.	1 „

Котловъ корнвалійскихъ, пов. нагр. 28 кв. м. давл. 4 атм.	1	шт.
Токарныхъ станковъ	12	„
Колесныхъ „	2	„
Поперечно-строгальныхъ	1	„
Продольно-строгальныхъ	1	„
Вертикально-сверлильныхъ	2	„
Болторѣзныхъ	1	„
Токарныхъ по дереву	1	„
Центробѣжныхъ вентиляторовъ	2	„
Двухогневыхъ горновъ	5	„
Одноогневыхъ „ въ кузницѣ	1	„
Двухогневыхъ „ въ мѣдницкой	2	„
„ „ для наварки трубъ	2	„

Для ремонта вагоновъ отведена часть вѣернаго депо подъ столярную и кромѣ того имѣется самостоятельный небольшой корпусъ, отведенный подъ механическую и оборудованный верстаками и тисками слесарными.

Отапливаются: вѣерное и малое прямоугольное паровозное зданіе паромъ отъ устанавливаемыхъ на зиму паровозовъ въ каждомъ зданіи по одному; большое прямоугольное паровозное зданіе мятымъ паромъ машины; мастерскія отчасти мятымъ паромъ, отчасти паромъ отъ паровоза; вагонная мастерская обыкновенной печью.

Освѣщаются: всѣ паровозныя зданія лампочками накаливанія, мастерскія отчасти лампочками накаливанія, отчасти дуговыми фонарями. Тракціонные пути освѣщаются дуговыми фонарями. Полезная длина ихъ—720 саж.

Въ вѣдѣніи начальника 14-го участка тяги находятся оборотныя депо: Краматорская, имѣющее 2 прямоугольныхъ зданія на 7 стойлъ, Константиновка, Никитовка и Ступки, имѣющее одно прямоугольное зданіе на два стойла.

При депо Константиновка имѣется вагонная мастерская площадью 15 кв. саж.

При депо Никитовка—вагонная мастерская площадью 23 кв. саж. Діаметръ поворотнаго круга = 68′8″.

При депо Ступки—вагонная мастерская площадью 22 кв. саж. Діаметръ поворотнаго круга = 63′.

Указанныя вагонныя мастерскія оборудованы кузнечными горнами, слесарными верстаками и ручными сверлильными станками.

Водоснабженіе станціи Славянскъ обращаетъ на себя особое вниманіе, такъ какъ вода очень жесткая и потому явилась необходимость озаботиться приводомъ воды изъ другихъ источниковъ. Для питья вода подвозится, для котловъ берется изъ рѣки Торецъ и двухъ артезіанскихъ скважинъ. Глубина скважины

6 саж. Въ виду жесткости воды въ р. Торецъ (30—45° нѣм.) предполагалось производить химическую очистку воды, но взамѣнъ таковой очистки признано Министерствомъ Путей Сообщенія болѣе раціональнымъ устроить новое водоснабженіе ст. Славянскъ изъ р. Донца; стоимость работы составитъ 290.000 рублей, въ счетъ каковой по вѣдомости дополнительныхъ работъ 1908 г. на приступъ къ работамъ ассигновано 100.000 руб. На продолженіе работъ испрашивалось на 1909 годъ по § 8 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія ж. д.—50.000 рублей.

Недалеко отъ депо расположенъ матеріальный складъ для всѣхъ службъ.

На 1909 г. по § 8 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія ж. д. испрашивалось на постройку паровознаго зданія на 12 стойлъ—84.000 рублей.

Во врачебномъ отношеніи ст. Славянскъ относится къ участку Лозовая-Славянскъ, съ вѣтвью Славянскъ—протяженіемъ 107,7 версты. Здѣсь имѣется пріемный покой съ 2 кроватями и живутъ: 1 докторъ, 3 фельдшера и 1 акушерка-фельдшерица.

Со станціи Славянскъ подкомиссія прослѣдовала черезъ ст. Краматорская и Бахмутъ на ст. Попасная.

По вопросу о примыканіи Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги къ станціи Краматорской и необходимости для сего развитія, представителями Южныхъ ж. д. были даны слѣдующія свѣдѣнія:

Въ 1907 г. въ день наибольшаго движенія на ст. Краматорская прибыло по направленію изъ Никитовки, Попасной и Ясиноватой 1.300 вагоновъ.

Въ 1912 при ростѣ въ 6% прибытіе составитъ 1.690 вагоновъ.

Изъ этого числа будетъ передано на Сѣверо-Донецкую 973 вагона и прослѣдуетъ на Славянскъ по Южнымъ ж. д. 717 вагоновъ.

Въ числѣ 1.300 вагоновъ, прибывшихъ въ 1907 г. на ст. Краматорская 146 вагоновъ прибыло изъ Попасной. Если предположить, что 50% этого груза направится по Сѣверо-Донецкой, то въ 1912 г. прибытіе въ Краматорскую уменьшится до $(1.300-83)\times(1-0,06\times5)=1.582$ ваг., изъ коихъ 973 ваг. будутъ переданы на Сѣверо-Донецкую и $1.582-973=609$ прослѣдуютъ на Славянскъ.

Имѣя въ виду, что ни одна изъ станцій до Краматорской не могутъ формировать транзитныхъ поѣздовъ за Краматорскую и что ст. Славянскъ едва справится съ той работой, которая будетъ на нее возложена, нужно считать, что Краматорская должна будетъ переработать всѣ безъ исключенія поѣзда, прибывающіе съ юга.

Развитіе ст. Краматорская для такихъ условій работы представляется чрезвычайно затруднительнымъ. Существующая станція стѣснена рѣками Торецъ и Маячка, заводами, изъ которыхъ заводъ Краматорскаго металлургическаго общества получаетъ

до 100 вагоновъ груза въ сутки и примыканіемъ вѣтви на Попасную, подходящею къ станціи при посредствѣ крутого заворота.

Для переустройства станціи необходимо передѣлать подходъ вѣтви изъ Попасной съ постройкой новаго моста черезъ рѣку Торецъ, отвести рѣчку Маячку, снести существующее пассажирское зданіе, и почти всѣ жилые дома и постройки станціи, словомъ, снести всю станцію и построить на мѣстѣ ея новую. Въ виду дороговизны подобнаго рѣшенія вопроса и главнымъ образомъ въ виду затруднительности выполненія работъ по переустройству станціи при указанныхъ условіяхъ, управленіемъ Южныхъ дорогъ разработанъ проектъ устройства новой сортировочно-обмѣнной станціи общаго пользованія Южныхъ и Сѣверо-Донецкой желѣзныхъ дорогъ. Такую станцію возможно устроить въ предѣлахъ 102—106 версты линіи Лозовая—Никитовка на перегонѣ Славянскъ—Краматорская въ достаточно ровной и незастроенной мѣстности, примѣрно въ томъ же раіонѣ, гдѣ Сѣверо-Донецкой жел. дор. намѣчено устройство своего разъѣзда для обмѣнныхъ операцій съ Южными желѣзными дорогами. Пассажирскіе поѣзда Сѣверо-Донецкой ж. д. предполагается пропускать при этомъ по главнымъ путямъ Южныхъ жел. дорогъ до станціи Краматорская къ существующему островному пассажирскому зданію.

Южными желѣзными дорогами разработаны оба варіанта: какъ переустройство станціи Краматорская, такъ и устройство новой станціи Южная-сортировочная на 102—106 вер. линіи Лозовая—Никитовка. Схематическіе проекты станціи по обоимъ варіантамъ представлены Комиссіи.

Оба варіанта удовлетворятъ вышеисчисленному движенію и въ смыслѣ стоимости выполненія почти равноцѣнны.

Отдѣльная новая станція Южная-сортировочная, помимо вышеуказанныхъ удобствъ по устройству ея, обладаетъ еще нѣкоторымъ запасомъ развитія какъ путей, такъ и тракціонныхъ устройствъ, чего нельзя сказать о ст. Краматорская, гдѣ вся возможная для расположенія станціи территорія использована полностью; таково мнѣніе представителей Южныхъ дорогъ.

При разсмотрѣніи настоящаго вопроса на мѣстѣ подкомиссія пришла къ убѣжденію, что какъ развитіе ст. Краматорская, такъ и устройство новой станціи „Южная“ являются преждевременными работами до того, по крайней мѣрѣ, времени, пока не будетъ выясненъ вполнѣ вопросъ о примыканіи Сѣверо-Донецкой дороги и о количествѣ отвлеченныхъ отъ Южныхъ дорогъ грузовъ на новую желѣзнодорожную линію, ибо станціи Никитовка, Краматорская и Славянскъ въ состояніи переработать предназначенную имъ работу; устройство же ст. „Южная“ потребуетъ $1^1/_2$—2 милліона рублей.

Начальникъ сл. движенія позднѣе указалъ, что въ виду данныхъ настоящихъ лѣтъ, отнюдь не оправдавшихъ предположеній

о ростѣ движенія, по мнѣнію службы движенія, устройство новой станціи Южная-сортировочная не только не нужно, но и вредно отразится на работѣ этого участка по перевозкѣ грузовъ.

Ст. Бахмутъ. По прибытіи на станцію прежде всего было осмотрѣно зданіе ст. Бахмутъ пассажирскаго вокзала.

Зданіе это небольшое; имѣется комната, отведенная спеціально для запасныхъ агентовъ.

Работа станціи Бахмутъ выразилась за 1907 г.:

Всего грузовъ малой скорости:	
Отправлено	4.284.477
Прибыло	5.864.863
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости и воинскихъ	2.923
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	2.825
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	2.679
Прибывшихъ на станцію	2.679
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	13.802
Прибывшихъ на станцію	13.779
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	4.404.764
Выгружено	5.796.500
Всего	10.201.264
Продано пассажирскихъ билетовъ	77.343
Выдано багажныхъ квитанцій	12.218
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	23.576
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	36.400
Передано телеграммъ:	
Служебныхъ	14.311
Частныхъ	747
Общее поступленіе въ кассу станцій:	2.330.821 р. 84 к.
Количество маневровъ:	
Часовъ	8.052
Верстъ	40.260

За 1908 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости и воинскихъ	2.930
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	2.629
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	150
Прибывшихъ на станцію	151

Количество товарныхъ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	14.888
Прибывшихъ на станцію	14.908

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	4.399.111
Перегружено	61.418
Выгружено	5.903.316
Всего	10.363.845

Продано пассажирскихъ билетовъ	73.748
Выдано багажныхъ квитанцій	11.559
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	25.283
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	36.532

Передано телеграммъ:

Служебныхъ	19.340
Частныхъ	798

Общее поступленіе къ кассу станціи: 1.892.888 р. 20 к.

Количество маневровъ:

Часовъ	5.322
Верстъ	26.612

По поводу участка Краматорская — Попасная слѣдуетъ замѣтить:

Однопутный участокъ Попасная—Краматорская, протяженіемъ 79 верстъ является однимъ изъ самыхъ трудныхъ участковъ по профилю на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Предѣльные подъемы какъ въ грузовомъ направленіи отъ Попасной до Краматорской, такъ и въ обратномъ доходятъ до 0,01, при совпаденіи съ минимальными радіусами въ 250 саж. Общее протяженіе подъемовъ въ грузовомъ направленіи по отношенію къ полной длинѣ вѣтви составляетъ 25%, въ обратномъ направленіи 52%. Нормальные составы товарныхъ поѣздовъ 26 вагоновъ, средній составъ—24 вагона.

Участокъ является частью транзитнымъ для горнозаводскихъ грузовъ, текущихъ изъ Донецкаго бассейна черезъ Попасную-Краматорскую, а частью является самъ источникомъ этихъ грузовъ, получая ихъ на своихъ станціяхъ, опять таки по назначенію преимущественно въ томъ же направленіи.

За истекшее пятилѣтіе приростъ поѣздо-верстъ на участкѣ выразился въ 20%, т. е. 4% въ годъ, приростъ горнозаводскихъ грузовъ, составляющихъ 60% всѣхъ грузовъ, въ 35%, т. е. 7% въ годъ и прочихъ грузовъ въ 15%, т. е. 3% въ годъ. Для исчисленія потребной на 1912 годъ пропускной способности принятъ приростъ въ движеніи 35% за пятилѣтіе, т. е. 7% въ годъ, что соотвѣтствуетъ даннымъ Харьковскаго угольнаго комитета.

Исходя изъ этихъ цифръ, потребная пропускная способность исчислена въ невыгоднѣйшемъ грузовомъ направленіи въ 13 товарныхъ поѣздовъ (1,35 × 9), три пассажирскихъ и три факультативныхъ, всего 19 поѣздовъ.

Существующая пропускная способность участка въ грузовомъ направленіи составляетъ двѣнадцать поѣздовъ, именно десять товарныхъ и воинскихъ и два пассажирскихъ.

Вышеуказанную теоретическую пропускную способность участка весьма трудно использовать по причинѣ трудности профиля и малѣйшее, даже незначительное опозданіе въ пути поѣзда, вслѣдствіе неблагопріятной погоды, или по другимъ причинамъ сильно отражается на правильности движенія, вызываетъ задержки и опозданія поѣздовъ, способствуя ухудшенію оборота подвижного состава и утилизаціи его.

Для устраненія этихъ неудобствъ, въ текущемъ году будутъ открыты два разъѣзда и, кромѣ того, два погрузочныхъ поста будутъ обращены въ разъѣзды.

Наличіе новыхъ четырехъ разъѣздовъ увеличитъ пропускную способность участка на 2—3 пары.

Такимъ образомъ, для грузового направленія на 1912 годъ не хватаетъ 4—5 поѣздовъ. Въ виду того, что тяжелые подъемы имѣются почти на всѣхъ перегонахъ участка, установленіе двойной тяги или подталкиванія является невыгоднымъ, тѣмъ болѣе, что промежуточныя станціи, имѣя свою погрузку, требуютъ маневровъ. Смягченіе уклоновъ, по причинѣ значительной протяженности сплошныхъ между станціями подъемовъ, совершенно невозможно. Введеніе въ обращеніе тяжелыхъ десятиколесныхъ паровозовъ не разрѣшило бы задачу вполнѣ и увеличило бы составъ на 5 вагоновъ, т. е. при 12 поѣздахъ всего на 60 вагоновъ или на 2 поѣзда, и, кромѣ того потребовало бы значительныхъ затратъ на усиленіе верхняго строенія пути, именно замѣну нынѣшнихъ рельсъ болѣе тяжелыми.

Принимая во вниманіе всѣ перечисленныя соображенія, слѣдуетъ притти къ заключенію, что для усиленія до потребныхъ размѣровъ пропускной способности участка Попасная-Краматорская необходимо произвести укладку второго пути на всемъ протяженіи, что дастъ возможность умѣстить на графикѣ, при наличіи устраиваемыхъ пяти разъѣздовъ, 22—24 пары. Но въ виду данныхъ послѣднихъ лѣтъ, не оправдавшихъ предположеній о ростѣ движенія, по мнѣнію сл. движенія, потребности въ устройствѣ второго пути въ настоящее время нѣтъ и даже нѣтъ необходимости устраивать новые разъѣзды.

Означенная работа по усиленію участка Попасная-Краматорская, журналомъ междувѣдомственной комиссіи не предусмотрѣна, такъ какъ предполагалось, что открываемые въ 1908 г. разъѣзды

вполнѣ разрѣшать вопросъ о необходимомъ увеличеніи пропускной способности вѣтви.

Со станціи Бахмутъ подкомиссія отбыла на станцію Попасная Екатерининской дороги, гдѣ была встрѣчена начальствующими лицами Екатерининской дороги и вмѣстѣ съ ними, а также и начальствующими лицами Южныхъ дорогъ подкомиссія отбыла со станціи Попасная въ Купянскъ Екатерининской дороги.

Ст. Купянскъ Ек. Въ Купянскѣ Екатерининской дороги представители Екатерининской дороги отдѣлились отъ поѣзда подкомиссіи и возвратились на свою линію, а подкомиссія въ сопровожденіи начальствующихъ лицъ Южныхъ дорогъ отбыла для осмотра участка Купянскъ-Бѣлгородъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Существующее оборудованіе станціи Купянскъ Южныхъ дорогъ, состоящее всего лишь, кромѣ главнаго пути, изъ семи пріемочно-отправочныхъ путей и путей службы тяги, исключаетъ всякую возможность какихъ либо операцій на этой станціи по обмѣну съ Екатерининской желѣзной дорогой. Эти операціи должны производиться на станціи Купянскъ Екатерининской, надлежащее развитіе которой предусматривается этой дорогой; ст. Купянскъ Южныхъ будетъ при этомъ лишь пропускной и хозяйственной станціей Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, остановочнымъ пунктомъ для пассажирскаго движенія и товарной для незначительнаго грузооборота съ городомъ.

Никакое развитіе станціи, по мнѣнію Харьковскаго пораіоннаго комитета, невозможно, кромѣ незначительныхъ работъ по приспособленію къ двупутному движенію съ укладкой 1,2 версты путей.

Работа станціи Купянскъ за 1907 и 1908 г.г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости и воинскихъ . .	4.384
Малой скорости и хозяйственнаго движенія .	9.671
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	6.050
Прибывшихъ на станцію	6.050
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	123.829
Прибывшихъ на станцію	123.869
Обмѣнъ вагоновъ со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:	
Принято	123.583
Сдано	122.141
Всего . . .	245.724

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	1.170.649
Перегружено	1.048.223
Выгружено	2.371.139
Всего	4.590.011

Продано пассажирскихъ билетовъ	22.923
Выдано багажныхъ квитанцій	1.631
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	4.442
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	7.241
Передано телеграммъ:	
Служебныхъ	44.544
Частныхъ	961

Общее поступленіе въ кассу станціи: 438.568 рублей 49 коп.

Количество маневровъ:	
Часовъ	40.458
Верстъ	202.288

За 1908 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости и воинскихъ	4.342
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	12.446
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	5.778
Прибывшихъ на станцію	5.778
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	194.854
Прибывшихъ на станцію	194.887

Обмѣнъ вагоновъ, со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:

Принято	135.967
Сдано	134.674
Всего	270.641

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	1.048.415
Перегружено	1.337.078
Выгружено	2.435.625
Всего	4.821.118

Продано пассажирскихъ билетовъ	32.024
Выдано багажныхъ квитанцій	1.511

Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 3.572
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 7.434
Пэредано телеграммъ:
Служебныхъ 64.247
Частныхъ 916
Общее поступленіе въ кассу станціи: 392.039 рублей 57 коп.
Количество маневровъ:
Часовъ 37.724
Верстъ 188.622

Водоснабженіе станціи Купянскъ неограниченное и производится изъ рѣки Осколъ.

Со станціи Купянскъ подкомиссія отбыла въ Бѣлгородъ.

Однопутный участокъ Купянскъ-Бѣлгородъ, протяженіемъ 140 верстъ и 6 верстъ передаточная вѣтвь между Купянскомъ Южныхъ и Купянскомъ Екатерининской, состоитъ изъ двухъ разновременно построенныхъ вѣтвей, именно: подъѣздной вѣтви Бѣлгородъ-Волчанскъ, вѣтви, обслуживающей раіонъ сахарныхъ заводовъ, и затѣмъ сооруженной соединительной вѣтви отъ Волчанска къ Купянску.

По свѣдѣніямъ Харьковскаго пораіоннаго комитета, новая вѣтвь оказалась весьма важной транзитной магистралью для горнозаводскихъ грузовъ, вывозимыхъ изъ Донецкаго бассейна. Весь участокъ Купянскъ-Бѣлгородъ и особенно южная его часть отъ ст. Приколотная съ крайне труднымъ профилемъ. Предѣльные уклоны на этомъ участкѣ достигаютъ 0,008 при совпаденіи съ минимальными радіусами кривыхъ въ 300 саж. Въ грузовомъ направленіи подъемы составляютъ 36% общаго протяженія линіи, въ обратномъ направленіи 33%.

На нѣкоторыхъ перегонахъ въ направленіи Купянскъ-Бѣлгородъ встрѣчаются затяжные подъемы, доходящіе до 9—10 верстъ.

Означенный участокъ, являющійся преимущественно транзитнымъдля горнозаводскихъ грузовъ, слѣдующихъ изъ Донецкаго бассейна съ Екатерининской ж. д. на сѣверъ черезъ Бѣлгородъ-Курскъ, совершенно не былъ приспособленъ для тѣхъ размѣровъ движенія, кои сразу опредѣлились послѣ открытія сквозного на всемъ протяженіи движенія въ 1901 году. Уже въ 1903 году явилась необходимость увеличенія пропускной его способности путемъ устройства четырехъ разъѣздовъ, затѣмъ въ 1904 году возникъ вопросъ о необходимости сооруженія 2-го пути, событія 1904—1906 годовъ затормозили осуществленіе этого плана и только въ срединѣ 1907 года послѣдовало давно ожидаемое разрѣшеніе объ усиленіи его пропускной способности путемъ устройства 10 разъѣздовъ и доведенія пропускной способности до 600 товарныхъ вагоновъ въ сутки.

За истекшее пятилѣтіе приростъ поѣздоверстъ по указаннымъ выше причинамъ оказался лишь 15%, т. е. 3% въ годъ (вслѣдствіе отвлеченій кружностью до 5 поѣздовъ въ сутки увеличеніе поѣздо-верстъ оказалось незначительно). Приростъ горнозаводскихъ грузовъ за тотъ же періодъ выразился цифрой 75%, т. е. 15% въ годъ, приростъ прочихъ грузовъ 15%, т. е. въ годъ 3%. Для исчисленія потребной на 1912 годъ пропускной способности Харьковскимъ пораіоннымъ комитетомъ принятъ приростъ въ движеніи въ зависимости отъ прироста горнозаводскихъ грузовъ, составляющихъ около 80% общаго количества перевозимыхъ грузовъ, а также приростъ прочихъ грузовъ. Средній процентъ прироста принятъ для предстоящаго пятилѣтія въ 60, а въ годъ, слѣдовательно, 12%.

Исходя изъ этого прироста, а также принимая во вниманіе, что распоряженіемъ угольнаго комитета, вслѣдствіе совершеннаго заполненія пропускной способности участка, въ 1907 году снималось до 5 поѣздовъ въ сутки съ этого направленія и направлялось кружностью, пропускная способность участка опредѣлилась для грузового направленія въ 30 товарныхъ (14, 5×1,60), пять факультативныхъ и три пассажирскихъ, всего 38 поѣздовъ.

Въ настоящее время пропускная способность участка въ этомъ направленіи выражается въ 15 поѣздахъ товарныхъ и воинскихъ и 2-хъ пассажирскихъ, т. е. всего 17 поѣздовъ.

Такимъ образомъ недостатокъ пропускной способности въ 1912 году опредѣлится въ 38—17=21 поѣздъ въ грузовомъ наивыгоднѣйшемъ направленіи.

Нормальный составъ 38 вагоновъ, средній—32, при подталкиваніи на перегонѣ Купянскъ—Моначиновка. (На этомъ участкѣ обращается значительное число вагоновъ Кушмана и Фоксъ-Арбеля, принимаемыхъ за единицу).

До сооруженія въ 1908 году промежуточныхъ разъѣздовъ для увеличенія пропускной способности на кредитъ, отпущенный по § 7 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 1908 года въ суммѣ 336.080 руб., приходилось прибѣгать къ двойной тягѣ 3 товарныхъ поѣздовъ для выполненія перевозокъ по участку въ связи съ установленной нормой обмѣна съ Екатерининской жел. дор. въ Купянскѣ. Дальнѣйшее увеличеніе пропускной способности путемъ смягченія уклоновъ не могло быть достигнуто по той причинѣ, что смягченіе это могло бы коснуться менѣе трудныхъ перегоновъ, перегоны же со сплошными подъемами смягчены быть не могутъ. Введеніе въ обращеніе большихъ десятиколесныхъ паровозовъ безъ смягченія уклоновъ могло бы увеличить составъ товарныхъ поѣздовъ не болѣе какъ на шесть вагоновъ, т. е. всего при 32 товарныхъ поѣздахъ на 192 вагона или на пять поѣздовъ, а кромѣ того,

потребовало бы усиленія верхняго строенія, именно укладки рельсъ болѣе тяжелаго типа.

Такимъ образомъ, единственной мѣрой для доведенія до потребныхъ размѣровъ пропускной способности является, по мнѣнію Харьковскаго пораіоннаго комитета, устройство второго пути, при условіи дѣйствія нынѣ сооружаемыхъ десяти разъѣздовъ (послѣ сооруженія коихъ явится возможность уложить на графикѣ 23 пары товарныхъ и пассажирскихъ поѣздовъ).

Сооруженіе же второго пути на участкѣ Купянскъ-Бѣлгородъ, при наличіи одновременно вышеупомянутыхъ разъѣздовъ поднимаетъ пропускную способность участка до 40 паръ. Но при этомъ въ виду весьма частаго расположенія на участкѣ разъѣздовъ (есть перегоны въ $3^1/_2$—4 версты), является необходимымъ, одновременно съ укладкой второго пути, оборудовать участокъ электрической блокировкой во избѣжаніе задержекъ въ движеніи, неизбѣжно сопряженныхъ съ телеграфными сношеніями. Въ виду же не оправдавшихся предположеній, по мнѣнію службы движенія, не только не встрѣчается въ настоящее время необходимости въ устройствѣ второго пути, но и существующей провозной способности при обслуживаніи 10 колесными паровозами болѣе, чѣмъ достаточно. Необходимо только смягчить подъемы, во многихъ мѣстахъ не отвѣчающіе оффиціальному профилю.

Журналомъ междувѣдомственной комиссіи предусмотрѣно сооруженіе лишь 2-го пути на всемъ протяженіи участка.

Затѣмъ подкомиссія прибыла въ Бѣлгородъ.

Ст. Бѣлгородъ. Ст. Бѣлгородъ расположена на магистрали Курскъ-Харьковъ и для магистрали является проходной станціей; кромѣ того, вслѣдствіе примыканія къ вышеназванной магистрали вѣтви на Купянскъ станція Бѣлгородъ является узловой; въ Бѣлгородѣ же начинается линія Бѣлгородъ - Сумской дороги, почему станція Бѣлгородъ служитъ и передаточной станціей.

Ст. Бѣлгородъ недавно переустроена и имѣетъ 41,5 вер. путей. Какъ проходная и передаточная, станція Бѣлгородъ имѣетъ, по сообщенію Харьковскаго пораіоннаго комитета, вполнѣ достаточныя путевыя устройства не только для настоящаго движенія, но и для движенія, ожидаемаго къ концу 1912 года. По главному грузовому направленію Никитовка-Лозовая-Харьковъ-Курскъ движеніе регулируется сортировочными станціями Славянскъ и Харьковъ; Бѣлгороду на этомъ направленіи приходится лишь передѣлывать сборные поѣзда участка Харьковъ - Бѣлгородъ изъ Курска; послѣдніе для отдѣленія порожняка на Купянскъ и мѣстныхъ грузовъ въ Бѣлгородъ. Собственная товарная дѣятельность ст. Бѣлгородъ незначительна и выражалась въ 1907 году нагрузкой въ среднемъ 18 вагоновъ въ сутки и выгрузкой до 38.

Работа станціи Бѣлгородъ, вызываемая примыкающей къ ней

вѣтвью на Купянскъ весьма значительна. Для грузового направленія Купянскъ — Бѣлгородъ — Курскъ приходится пересоставлять поѣзда для увеличенія составовъ и размѣщенія тормазныхъ вагоновъ (голова поѣзда мѣняется); кромѣ того, на участкѣ Бѣлгородъ—Купянскъ имѣется своя крупная погрузка, особенно въ періоды свекольной кампаніи, когда вмѣстѣ съ тѣмъ достигаетъ своего максимума и обмѣнъ съ Бѣлгородъ-Сумской желѣзной дорогой.

Для транзитнаго движенія Купянскъ—Курскъ—Москва долженъ производить сортировку Купянскъ Екатерининской, являющійся для Южныхъ дорогъ станціей общаго пользованія съ Екатерининской желѣзной дорогой. Для такой роли Купянскъ Екатерининской недостаточно оборудованъ и долженъ быть развитъ въ 1912 году. Только при этихъ условіяхъ можно будетъ избѣжать значительныхъ работъ по расширенію ст. Бѣлгородъ, стѣсненной городомъ и рѣкой Сѣверный Донецъ. Тѣмъ не менѣе нѣкоторые расходы и работы для Бѣлгорода необходимо было предвидѣть на пятилѣтіе 1908—1912 г.г.

Въ настоящее время въ виду выяснившагося роста движенія по Бѣлгородъ-Купянской линіи, предполагается произвести непредусмотрѣнныя утвержденной расцѣнкой работы по дополнительному развитію товарныхъ парковъ, по развитію угольнаго склада и путей для стоянки паровозовъ при депо, въ общемъ по примѣрному подсчету на 145.000 рублей; кромѣ того, на окончаніе расчетовъ по отчужденію требуется 75.000 рублей, всего же 220.000 рублей, въ счетъ коихъ по смѣтѣ 1909 года ассигновано было 90.000 рублей, а на 1910 годъ испрашивается 50.000 рублей по ст. 1 § 9 смѣты расходовъ Управленія ж. д. Кредитъ исключенъ изъ смѣты. По мнѣнію начальника службы движенія, работы эти являются ненужными. Съ такимъ мнѣніемъ начальника службы движенія согласилась и подкомиссія.

Работа станціи Бѣлгородъ за 1907 и 1908 г.г. выразилась согласно данныхъ отчета въ слѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 годъ:

Всего пудовъ грузовъ малой скорости:	
Отправлено	3.995.389
Прибыло	5.823.461
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости и воинскихъ .	10.523
Малой скорости и хозяйственнаго движенія.	27.656
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	10.534
Прибывшихъ на станцію	10.539
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	486.076
Прибывшихъ на станцію	486.128

Обмѣнъ вагоновъ, со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:

Принято	27.327
Сдано	27.289
Всего	54.616

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	5.274.396
Перегружено	1.066.713
Выгружено	10.773.380
Всего	17.114.489

Продано пассажирскихъ вагоновъ	167.423
Выдано багажныхъ квитанцій	7.713
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	17.902
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	33.223
Передано телеграммъ:	
Служебныхъ	40.318
Частныхъ	7.608

Общее поступленіе въ кассу станціи 557.064 руб. 63 коп.

Количество маневровъ:	
Часовъ	61.908
Верстъ	309.540

За 1908 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости и воинскихъ	10.485
Малой скорости и хозяйственнаго движенія	26.478
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	10.672
Прибывшихъ на станцію	10.674
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Отправленныхъ со станціи	511.766
Прибывшихъ на станцію	511.798

Обмѣнъ вагоновъ, со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна;

Принято	20.461
Сдано	20.429
Всего	40.890

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	5.528.804
Перегружено	1.288.451
Выгружено	10.696.566
Всего	17.513.821

Продано пассажирскихъ билетовъ	188.253
Выдано багажныхъ квитанцій	8.377
Товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	18.864
Товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	32.396
Передано телеграмъ:	
Служебныхъ	55.910
Частныхъ	7.196

Общее поступленіе въ кассу станціи 1.499.621 руб. 22 коп.

Количество маневровъ:	
Часовъ	61.741
Верстъ	308.706

Имѣется вагонныхъ вѣсовъ на станціи 2.

При станціи Бѣлгородъ находятся основное депо и мастерскія перваго участка сл. тяги.

Инвентарное количество приписанныхъ паровозовъ—178. Всѣ паровозы товарные.

Паровозы I-го участка обслуживаютъ товарные поѣзда, ускоренные товарные и воинскіе между станціями Бѣлгородъ и Харьковъ (79 вер.), ст. Бѣлгородъ и Курскъ (149 вер.), ст. Бѣлгородъ и Купянскъ Южн. (140 вер.), ст. Клейнмихелево и Обоянь (29 вер.) и товаропассажирскіе поѣзда на участкѣ Клейнмихелево—Обоянь (29 вер.).

Для стоянки и промывки паровозовъ въ Бѣлгородѣ имѣется три прямоугольныхъ паровозныхъ зданія на 15 и одно вѣерное на 12 стойлъ; изъ общаго количества стойлъ трехъ прямоугольныхъ паровозныхъ зданій—9 стойлъ предназначено для средняго ремонта.

Въ вѣерное паровозное зданіе паровозы подаются черезъ поворотный кругъ діам. 64 фута.

Надъ всѣми стойлами паровозныхъ зданій имѣются вытяжныя трубы съ опускными колпаками.

Въ вѣерномъ паровозномъ зданіи имѣется девять двойныхъ промывательныхъ крановъ, въ прямоугольныхъ паровозныхъ зданіяхъ: въ одномъ—4, а въ двухъ другихъ по 2 промывательныхъ крана. Промывка паровозовъ производится посредствомъ насоса Февра.

Паровозныя зданія оборудованы пятью комплектами домкратовъ и слесарными верстаками съ тисками по неимѣнію спеціальнаго помѣщенія для слесарно-механической.

Непосредственно къ одному изъ прямоугольныхъ паровозныхъ зданій примыкаетъ мастерская общей площадью 84 кв. саж., состоящая изъ:

Механической	68 кв. саж.
Инструментальной	10 „ „
Помѣщенія локомобиля	6 „ „

И въ двухъ отдѣльныхъ зданіяхъ помѣщаются:

I. Кузница	25 кв. саж.
Трубочная	25 „ „
	50 кв. саж.
II. Жестянницкая	16 кв. саж.
Мѣдницкая	16 „ „
	32 кв. саж.

Площадь, занимаемая перечисленными отдѣленіями мастерскихъ—166 кв. саж.

Мастерская участка выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ участку паровозовъ, по ремонту вагоновъ, а также всѣ работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка.

Оборудованіе мастерскихъ:

Локомобиль въ 16 л. с. сист. Компаундъ.

Запасная горизонтальная паровая машина на 16 HP.

Токарныхъ станковъ	13
Колесныхъ	2
Строгальныхъ	3
Сверлильныхъ	2
Наждачный станокъ	1

Кузница оборудована 7-ю постоянными горнами, получающими дутье отъ центробѣжнаго вентилятора и однимъ переноснымъ горномъ.

Мастерская для ремонта дымогарныхъ трубъ имѣетъ 5 горновъ—трубоварокъ, получающихъ дутье отъ центробѣжнаго вентилятора, установленнаго въ мастерскихъ.

Мѣдницкая снабжена 4 постоянными одноогневыми горнами и 1 переноснымъ.

Жестянницкая имѣетъ 1 постоянный горнъ; дутье отъ центробѣжнаго вентилятора мастерскихъ.

Для ремонта вагоновъ при мастерской 1 уч. имѣется отдѣльное зданіе площ. 24 кв. саж., въ которомъ производятся сто-

лярныя работы для ремонтируемыхъ товарныхъ вагоновъ и окраска вагоновъ.

Оборудованіе ея составляютъ 2 постоянные горна, получающіе дутье отъ кузнечныхъ мѣховъ, а также верстаки столярные и слесарные.

Отопленіе паровозныхъ зданій отъ спеціальныхъ паровыхъ котловъ, изъ которыхъ 1 установленъ въ вѣерномъ паровозномъ зданіи, 1—въ паровозномъ зданіи для средняго ремонта и 1 въ отверстіи стѣны, раздѣляющей 2 паровозныхъ зданія для текущаго ремонта и промывки. Мастерскія отапливаются мятымъ паромъ отъ локомобиля, для чего имѣется коллекторъ мятаго пара.

Зданія кузницы, жестянницкой, мѣдницкой и вагонныхъ мастерскихъ отапливаются желѣзными печами.

Освѣщаются зданія депо и мастерскихъ частью керосино-калильными фонарями, частью электрическими лампочками накаливанія отъ временной электрической станціи.

Полезная длина тракціонныхъ путей—598 пог. саж.

Въ вѣдѣніи начальника 1-го уч. тяги находятся—оборотныя депо Купянскъ, имѣющее 1 вѣерное паровозное зданіе на 6 стойлъ; діам. пов. круга=63′9″; Клейнмихелево, обслуживающее узкоколейную вѣтвь Клейнмихелево-Обоянь, къ коему приписано 5 узкоколейныхъ паровозовъ; діам. поворотнаго круга—13′7″; діам. поворотнаго круга ст. Обоянь=12′.

Водоснабженіе ст. Бѣлгородъ неограниченное, вода для котловъ берется изъ р. Сѣверный Донецъ; для питья вода подвозится изъ городского водопровода.

По осмотрѣ ст. Бѣлгородъ подкомиссія отбыла въ С.-Петербургъ, слѣдуя черезъ Курскъ и Москву.

Предсѣдатель подкомиссіи *фонъ-Экеспарре.*

Члены подкомиссіи { *Д. И. Герценвицъ.*
П. П. Мигулинъ.

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ.*
С. Воищевъ.

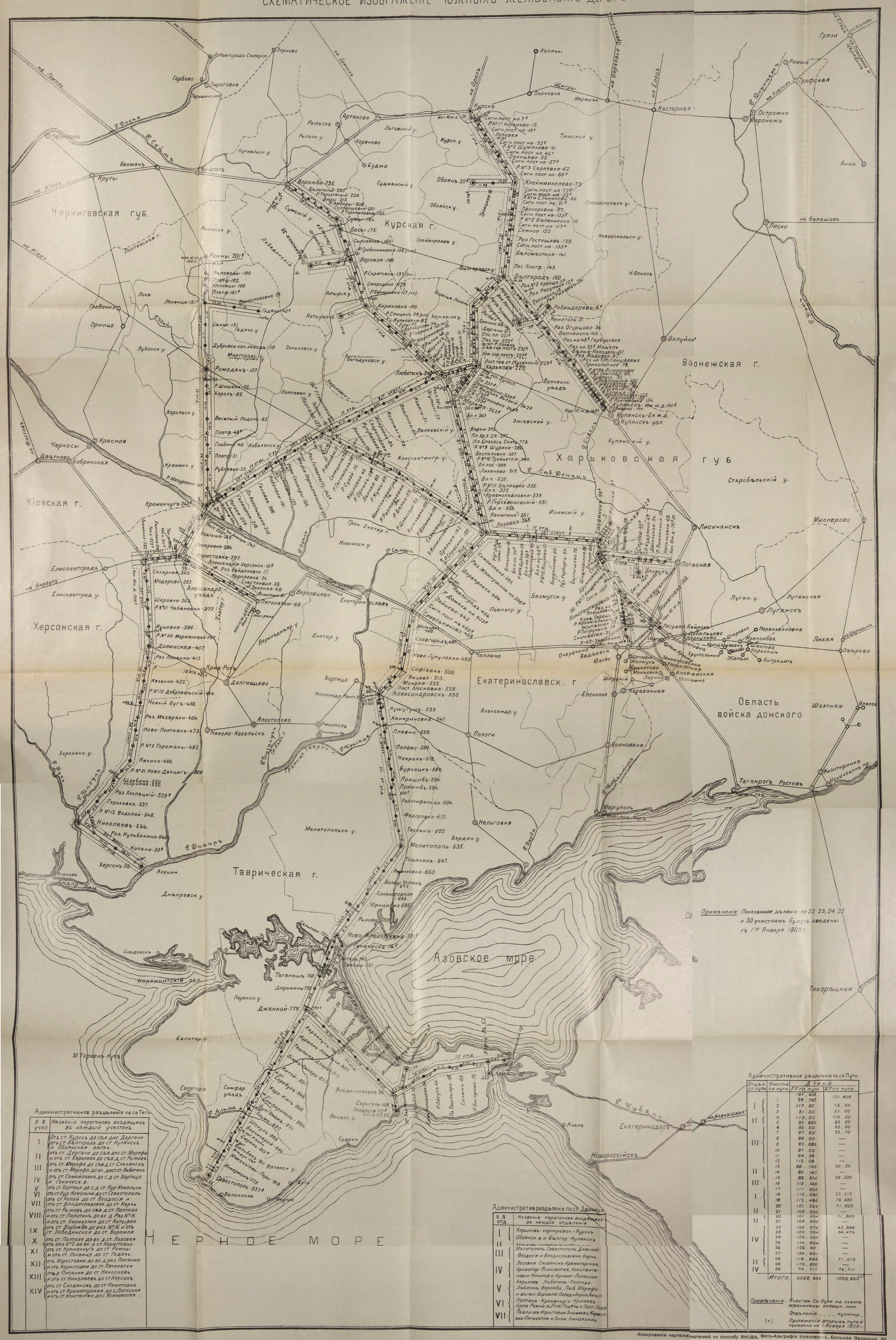
IV.

Приложенія.

СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІЙ.

Приложеніе I.

СХЕМАТИЧЕСКОЕ ИЗОБРАЖЕНІЕ ЮЖНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.



Копированіе чертежей по способу ЯНОВА. Фото-Альграфія Козловской, Большая Зеленина, 30.

Приложеніе II.

Положеніе это утверждено правленіемъ общества Харьково-Николаевской желѣзной дороги 2-го мая 1875 года.

Общее положеніе о служащихъ на Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ.

§ 1.

Всѣ служащіе въ составѣ управленія Харьково-Николаевской желѣзной дороги, кромѣ управляющаго и начальниковъ отдѣльныхъ службъ, опредѣляются на должности и увольняются отъ нихъ управляющимъ дорогою особыми приказами.

Начальники отдѣльныхъ службъ суть:

1) Начальникъ службы движенія.
2) „ пути и зданій.
3) „ тяги.
4) » мастерскихъ.

§ 2.

Всѣ лица, состоящія на службѣ при дорогѣ, обязаны:

а) Исполнять въ точности всѣ возлагаемыя на нихъ обязанности по службѣ, безпрекословно подчиняясь всѣмъ распоряженіямъ своего начальства, какъ относительно рода занятій, такъ и мѣста жительства.

б) Наблюдать порядокъ подчиненности, не взирая на званіе и происхожденіе.

в) Соблюдать въ отношеніи къ пассажирамъ, товароотправителямъ, товарополучателямъ и вообще публики должную внимательность, вѣжливость и предупредительность.

г) Всегда и вездѣ соблюдать и охранять интересы общества Харьково-Николаевской желѣзной дороги и имъ споспѣшествовать.

§ 3.

Каждый служащій снабжается спеціальной инструкціею о служебныхъ его обязанностяхъ (если то по роду занятій будетъ признано необходимымъ), постановленія которой должны быть исполняемы въ точности и съ полной добросовѣстностью. Въ случаѣ какихъ-либо недоразумѣній или неясности изложенія инструкціи, а равно и во всѣхъ случаяхъ, инструкціею непред-

видѣнныхъ, должно обращаться къ ближайшему начальнику за разъясненіемъ или указаніемъ.

Если, въ видахъ соблюденія интересовъ самой службы, или по какимъ-либо другимъ причинамъ, служащій найдетъ необходимымъ отступить отъ постановленій данной ему инструкціи или отъ общихъ установленныхъ правилъ, то онъ обязанъ немедленно донести объ этомъ своему ближайшему начальнику и во всякомъ случаѣ лично отвѣтствуетъ предъ управленіемъ дороги за всѣ могущія произойти послѣдствія отъ неисполненія установленныхъ правилъ.

Управленію дороги предоставляется изданныя уже спеціальныя инструкціи, а равно и тѣ, которыя впредь издаваться будутъ, дополнять и измѣнять по мѣрѣ надобности установленнымъ порядкомъ.

§ 4.

Всѣ лица, состоящія на службѣ при дорогѣ, обязаны имѣть законные виды на жительство въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ они обязаны по роду службы находиться. Надзоръ за исполненіемъ сего правила лежитъ на начальникахъ отдѣльныхъ частей, у которыхъ сохраняются всѣ документы лицъ имъ подвѣдомственныхъ и ведутся, по особоустановленной формѣ, послужные списки всѣхъ служащихъ съ отмѣтками, о каждомъ, всѣхъ перемѣнъ по его службѣ, командировокъ, наградъ, взысканій и т. п.

§ 5.

Всѣ служащіе обязательно участвуютъ въ больничной и ссудосберегательной кассахъ, если таковыя учреждены будутъ, и подчиняются всѣмъ правиламъ, какія въ уставахъ тѣхъ кассъ заключаться будутъ.

Примѣчаніе. Отъ обязательнаго участія въ больничной кассѣ освобождаются только управляющій дорогой и начальники отдѣльныхъ частей.

§ 6.

Каждый состоящій на службѣ, во время отправленія своей должности, обязанъ имѣть при себѣ экземпляръ данной ему инструкціи и настоящаго положенія, а равно быть или въ форменной одеждѣ или имѣть на себѣ знакъ, установленный для его должности.

§ 7.

Каждый служащій, въ доказательство добровольнаго согласія подчиниться всѣмъ постановленіямъ Общаго Положенія въ на-

стоящемъ его изложеніи, со всѣми могущими послѣдовать дополненіями и измѣненіями, утвержденными установленнымъ порядкомъ, выдаетъ, по прочтеніи этого положенія, квитанцію въ полученіи его.

§ 8.

Высшія по должностямъ лица обязаны подавать собою примѣръ своимъ подчиненнымъ, строго наблюдать за точнымъ исполненіемъ послѣдними служебныхъ обязанностей, и въ случаѣ упущеній по службѣ или сами налагать на нихъ взысканія, въ предѣлахъ данной имъ власти, или доводить о томъ до свѣдѣнія ближайшаго высшаго начальства.

§ 9.

Всѣ служащіе обязаны въ дѣлахъ службы оказывать другъ другу полное содѣйствіе.

§ 10.

Всѣ распоряженія и порученія служащихъ передаются чрезъ ихъ непосредственныхъ начальниковъ.

Распоряженія начальника одной отдѣльной части, касающіяся лицъ подвѣдомственныхъ другому начальнику, должны сообщаться первымъ сему послѣднему.

Равнымъ образомъ, всѣ служебныя донесенія и вообще вся служебная переписка должны вестись всѣми должностными лицами чрезъ ближайшихъ ихъ начальниковъ.

Исключеніе дѣлается только въ случаѣ, если въ распоряженіи или порученіи высшаго начальства ясно выражено будетъ, что донесеніе должно быть прислано непосредственно.

Примѣчаніе. Въ случаѣ полученія какихъ-либо распоряженій отъ высшаго начальства, помимо ближайшаго начальника, исполненіе этихъ распоряженій обязательно съ неотлагательнымъ донесеніемъ ближайшему начальнику.

§ 11.

Всякій служащій за его труды по службѣ получаетъ извѣстное денежное вознагражденіе (*жалованье*) и въ нѣкоторыхъ случаяхъ квартиру въ натурѣ и разъѣздныя деньги.

Размѣръ жалованья опредѣляется управляющимъ дорогою по трудамъ и заслугамъ каждаго и по соображеніи съ мѣстными условіями и объявляется приказомъ по дорогѣ при опредѣленіи. Опредѣляемое жалованье ни въ какомъ случаѣ не можетъ превышать высшей нормы, назначенной въ утвержденныхъ на извѣстный періодъ времени штатахъ. Жалованье служащимъ упла-

чивается по истеченіи каждаго мѣсяца. Сверхъ жалованья, нѣкоторые служащіе, обязанные по роду своей службы постоянно находиться въ мѣстѣ своего служенія, получаютъ квартиры въ натурѣ, если таковыя могутъ быть имъ отведены.

Разъѣздныя деньги, какъ отдѣльное добавочное содержаніе, могутъ быть назначаемы управляющимъ дорогою только тѣмъ изъ служащихъ, которымъ, по роду службы, обязательны постоянные разъѣзды въ городахъ, посадахъ и мѣстечкахъ.

§ 12.

Относительно получаемаго содержанія, лица, состоящія на службѣ въ управленіи Харьково-Николаевской желѣзной дороги, раздѣляются на слѣдующіе VIII классовъ:

Къ I классу принадлежатъ получающія въ годъ отъ	4.801 и болѣе.
Ко II классу	3.001 — 4.800
Къ III „	1.501 — 3.000
„ IV „	1.201 — 1.500
„ V „	901 — 1.200
„ VI „	601 — 900
„ VII „	301 — 600
„ VIII „	100 — 300

§ 13.

Выдача въ счетъ жалованья вообще не допускается, но предоставляется управляющему, по его усмотрѣнію, въ особо экстренныхъ случаяхъ (тяжкой болѣзни, семейныхъ несчастій и т. п.), по ходатайству начальниковъ отдѣльныхъ службъ, производить выдачи въ счетъ жалованья, въ размѣрахъ не превышающихъ мѣсячнаго жалованья, съ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы таковая выдача была пополнена въ теченіе первыхъ, слѣдующихъ за выдачею, четырехъ мѣсяцевъ.

§ 14.

Въ случаѣ болѣзни, не дозволяющей отправлять должности, каждый служащій обязанъ немедленно донести объ этомъ, рапортомъ или телеграммою, своему ближайшему начальнику и приложить или же представить удостовѣреніе одного изъ врачей, состоящихъ на службѣ при дорогѣ. По выздоровленіи должно быть представлено свидѣтельство участковаго врача, съ обозначеніемъ времени продолженія болѣзни, препятствовавшей исполнять служебныя обязанности. При продолжительности болѣзни долѣе одного мѣсяца, сверхъ свидѣтельства о выздоровленіи, должно быть представляемо въ концѣ каждаго мѣсяца, во все

время продолженія болѣзни, удостовѣреніе пользующаго врача о продолжающейся болѣзни, препятствующей отправлять служащему свои обязанности.

Непредставившіе таковыхъ свидѣтельствъ и удостовѣреній не только теряютъ право на полученіе содержанія, но еще подвергаются взысканію, какъ за умышленное уклоненіе отъ исполненія служебныхъ обязанностей.

§ 15.

Служащіе при Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ не менѣе одного года, въ случаѣ болѣзни, продолжающейся до одного мѣсяца включительно, сохраняютъ получаемое ими жалованье въ полномъ размѣрѣ; во второмъ мѣсяцѣ болѣзни имъ производится только 50% получаемаго ими жалованья; въ третій мѣсяцъ болѣзни они считаются только на службѣ и жалованье имъ не производится; а съ началомъ четвертаго мѣсяца увольняются отъ службы.

Управляющему предоставляется, впрочемъ, право назначать, если онъ признаетъ нужнымъ, жалованье во время болѣзни служащимъ, пробывшимъ на должности при дорогѣ и менѣе одного года, а равно и увеличивать размѣры содержанія во время болѣзни прослужившимъ или болѣе продолжительное время или имѣющимъ особыя служебныя заслуги.

§ 16.

Никто изъ служащихъ не вправѣ самовольно отлучаться, даже на самое короткое время, отъ занимаемой имъ должности, а также и изъ назначеннаго ему мѣста жительства, безъ особаго на то разрѣшенія непосредственнаго начальника.

Просьбы объ отпускахъ, болѣе чѣмъ на одну недѣлю, представляются въ управленіе дороги чрезъ надлежащаго начальника службы или отдѣльной части, который на самой просьбѣ, вмѣстѣ съ своимъ заключеніемъ о возможности отпуска, обязанъ отмѣтить, сколько времени проситель находился уже въ отпуску въ текущемъ году.

Просьбы же объ отпускахъ до семи дней включительно разрѣшаются самими начальниками отдѣльныхъ частей; послѣдній обязанъ только довести до свѣдѣнія управленія дороги о томъ, кому и на сколько времени отпускъ разрѣшенъ, кому поручено исправленіе должности служащаго, уволеннаго въ отпускъ, а по явкѣ служащаго изъ отпуска, увѣдомить, своевременно ли онъ возвратился или нѣтъ.

Кратковременные отпуски каждаго служащаго первыхъ 5-ти классовъ не должны превышать, въ общей сложности, 28-ми дней въ одномъ году.

Кратковременные же отпуски служащихъ VI, VII и VIII классовъ не должны, въ общей сложности, превышать 10-ти дней въ году.

Виновный въ несвоевременной явкѣ изъ отпуска, безъ уважительныхъ къ тому причинъ, подвергается, по усмотрѣнію управляющаго, болѣе или менѣе строгому взысканію, смотря по числу просроченныхъ дней, продолжительности отпуска и другимъ тому подобнымъ обстоятельствамъ.

§ 17.

Получаемое каждымъ служащимъ жалованье производится ему во все время кратковременнаго отпуска; при отпускѣ же болѣе чѣмъ на одинъ мѣсяцъ, жалованье выдается только за одинъ мѣсяцъ.

При этомъ управляющему дорогою предоставляется, впрочемъ, право увеличить, смотря по заслугамъ, въ каждомъ данномъ случаѣ, опредѣленные выше размѣры вознагражденія во время отпуска.

§ 18.

Всѣ безъ изъятія лица, состоящія на службѣ Харьково-Николаевской желѣзной дороги, кромѣ порученій въ мѣстѣ своего жительства, могутъ быть, по усмотрѣнію управляющаго дорогою, командированы по дѣламъ службы, какъ въ раіонѣ Харьково-Николаевской желѣзной дороги, такъ и за ея предѣлы.

Примѣчаніе. Подъ командировкой въ раіонѣ Харьково-Николаевской желѣзной дороги разумѣется какъ командировка на всѣ пункты, расположенные на линіи желѣзной дороги, такъ и на пункты, отстоящіе отъ одной изъ станцій дороги не далѣе 15 верстъ.

§ 19.

При командировкахъ служащіе получаютъ слѣдующія пособія

а) *при командировкахъ за предѣлы Харьково-Николаевской желѣзной дороги*:

1) Билеты, соотвѣтственно классу, для проѣзда по Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ и провозъ багажа.

2) Стоимость билетовъ (или самые билеты) для проѣзда въ извѣстномъ классѣ по другимъ желѣзнымъ дорогамъ или на пароходахъ и для провоза багажа.

3) Прогонныя деньги, установленныя въ законѣ въ случаѣ необходимости проѣзда на лошадяхъ.

и 4) Суточныя деньги въ опредѣленномъ ниже размѣрѣ по классамъ.

б) *при командировкахъ въ раіонѣ Харьково-Николаевской желѣзной дороги*:

Всѣ служащіе получаютъ, соотвѣтственно классамъ, билеты на проѣздъ и для провоза багажа по Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ.

§ 20.

Лица первыхъ 3-хъ классовъ при командировкахъ имѣютъ право на билеты какъ на Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ, такъ и на другихъ желѣзныхъ дорогахъ и пароходахъ I класса; лица IV, V, VI и VII классовъ на билеты II класса, а VIII класса на билеты III класса. Прогонныя деньги выдаются лицамъ I класса на 5 лошадей, II и III на 4 лошади, IV, V, VI и VII на 3 лошади и VIII на двѣ лошади.

§ 21.

При командировкахъ внѣ предѣловъ Харьково-Николаевской желѣзной дороги суточныя назначаются по классамъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

I	класса	по	10	руб.	—	коп.	въ сутки.
II	„	„	7	„	—	„	„ „
III	„	„	5	„	—	„	„ „
IV	„	„	4	„	—	„	„ „
V	„	„	3	„	—	„	„ „
VI	„	„	2	„	50	„	„ „
VII	„	„	2	„	—	„	„ „
VIII	„	„	1	„	—	„	„ „

§ 22.

При командировкахъ въ раіонѣ Харьково-Николаевской желѣзной дороги лица первыхъ пяти классовъ суточныхъ денегъ не получаютъ, служащіе прочихъ классовъ, при командировкахъ въ раіонѣ Харьково-Николаевской желѣзной дороги, получаютъ суточныя деньги въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Лица	VI	класса	по	1	руб.	—	коп. въ сутки.
„	VII	„	„	—	„	70	„ „ „
„	VIII	„	„	—	„	30	„ „ „

§ 23.

Суточныя деньги считаются за каждыя сутки отъ полуночи до полуночи; часть сутокъ, сверхъ полнаго числа сутокъ, считается за цѣлыя сутки.

§ 24.

Служащіе, командируемые внѣ мѣста ихъ жительства для временнаго исправленія должности другого служащаго, получаютъ суточныя деньги въ полномъ размѣрѣ только за первые десять дней командировки; за послѣдующее же время суточныя деньги уплачиваются имъ лишь въ половинномъ размѣрѣ.

При командировкахъ на время болѣе одного мѣсяца, размѣры добавочнаго вознагражденія опредѣляются для каждаго отдѣльнаго случая управляющимъ дорогою.

§ 25.

Служащіе, постоянныя обязанности которыхъ сопряжены съ разъѣздами, не получаютъ суточныхъ денегъ при разъѣздахъ по дѣламъ, относящимся собственно къ ихъ должностямъ.

§ 26.

Машинисты и кондукторы, при разъѣздахъ съ поѣздами и отдѣльными паровозами, получаютъ поверстныя деньги, согласно особому положенію, утвержденному управляющимъ дорогою; суточныя же деньги они могутъ получать только при командировкѣ ихъ на другую стоянку на время болѣе 7 дней. За каждый день, сверхъ 7 дней, они имѣютъ право на полученіе суточныхъ, согласно настоящему положенію.

§ 27.

Если кому либо изъ служащихъ (хотя бы по классу и имѣющему право на суточныя деньги въ случаяхъ, опредѣленныхъ настоящимъ положеніемъ) будетъ поручено временное исправленіе высшей должности, или же одновременное исправленіе двухъ должностей, но на время не болѣе 14 дней, и при томъ безъ перемѣны мѣста жительства, — то въ такихъ случаяхъ никакихъ суточныхъ денегъ, ни добавочнаго вознагражденія не уплачивается.

Если же подобныя порученія послѣдуютъ на время болѣе 14 дней, то управляющему дорогою предоставляется право опредѣлять, каждый разъ, служащимъ всѣхъ классовъ, по своему усмотрѣнію, особое добавочное вознагражденіе въ размѣрѣ, отнюдь не превышающемъ, однако, въ одинъ мѣсяцъ, полумѣсячнаго содержанія подлежащаго служащаго.

§ 28.

При переводѣ съ одного мѣста жительства на другое, служащіе всѣхъ классовъ получаютъ, сверхъ безплатнаго билета на

проѣздъ для нихъ и ихъ семействъ и безплатнаго провоза ихъ имущества по Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ, и подъемныя деньги въ размѣрѣ 2% годичнаго жалованья.

Примѣчаніе. Безплатный провозъ имущества служащаго можетъ послѣдовать только по установленному удостовѣренію, скрѣпленному подписью надлежащаго начальника отдѣльной части.

§ 29.

Подъемныя деньги не производятся въ слѣдующихъ случахъ:

а) При переводѣ служащаго по собственному желанію съ одного мѣста жительства на другое.

б) Если съ перемѣщеніемъ сопряжено и увеличеніе жалованья въ такомъ размѣрѣ, что сумма излишка за четыре мѣсяца равняется опредѣленнымъ положеніемъ подъемнымъ деньгамъ.

Примѣчаніе. При переходѣ съ одной квартиры на другую въ томъ же мѣстѣ жительства, служащіе никакого пособія не получаютъ.

§ 30.

Лица, получающія поденную плату, никакого добавочнаго содержанія ни въ какомъ случаѣ не получаютъ.

§ 31.

Каждый служащій, добровольно желающій оставить службу при дорогѣ, обязанъ предупредить о томъ управленіе дороги, при чемъ служащіе первыхъ 6 классовъ обязаны сдѣлать такое извѣщеніе за два мѣсяца, служащіе VII класса за 1 мѣсяцъ, VIII класса за двѣ недѣли,—равно и управленіе дороги не можетъ уволить кого либо изъ служащихъ безъ предварительнаго предупрежденія служащихъ первыхъ 6 классовъ за 2 мѣсяца, служащихъ VII класса за 1 мѣсяцъ и VIII—за 2 недѣли, исключая тѣхъ случаевъ, когда увольненіе дѣлается какъ наказаніе за проступокъ.

Управляющему дорогою предоставляется уволить служащаго и безъ предупрежденія его объ этомъ, уплативъ ему только, въ видѣ вознагражденія, при увольненіи жалованье, при читающееся за срокъ, назначенный для предувѣдомленія, причемъ разъѣздныя деньги, если таковыя производились служащему, въ разсчетъ не принимаются.

§ 32.

Тѣ служащіе, которымъ поручено для сохраненія какое либо имущество, какъ непосредственно принадлежащее управленію

дороги, такъ и довѣренное послѣднему посторонними лицами, отвѣтствуютъ предъ управленіемъ дороги за всякую пропажу или поврежденіе такого имущества.

Строго запрещается присвоивать себѣ, для временнаго пользованія, или передавать кому либо для этой же цѣли, какъ вещи, принадлежащія управленію дороги, такъ и переданныя послѣднему для сохраненія или отправки, а равно и вещи, забытыя или утерянныя посторонними лицами, гдѣ либо въ границахъ желѣзной дороги, какъ бы ни была мала ихъ цѣнность; напротивъ того, каждый служащій обязанъ, въ данномъ случаѣ, взять ихъ къ себѣ, немедленно донеся объ этомъ ближайшему начальству, и держать ихъ у себя впредь до распоряженія начальства, охраняя отъ всякой порчи и пропажи.

§ 33.

Служащіе обязаны вознаграждать управленіе дороги за всѣ убытки, понесенные послѣднимъ по ихъ винѣ.

Если убытки произошли по винѣ нѣсколькихъ лицъ, то каждое изъ нихъ отвѣтствуетъ соразмѣрно степени своего участія; если же степень участія каждаго невозможно будетъ опредѣлить въ точности или, если убытокъ произошелъ отъ преднамѣреннаго совокупнаго дѣянія нѣсколькихъ лицъ, то всѣ они подвергаются отвѣтственности въ равной мѣрѣ.

§ 34.

За проступки по службѣ всѣ служащіе подвергаются слѣдующимъ дисциплинарнымъ взысканіямъ:

1) Замѣчаніямъ и выговорамъ.

2) Денежнымъ штрафамъ въ размѣрѣ до мѣсячнаго жалованья.

3) Смѣщеніямъ съ высшей должности на низшую, и

5) Увольненію отъ службы.

Въ случаяхъ же болѣе важныхъ виновные могутъ быть подвергаемы, сверхъ того, судебному преслѣдованію.

§ 35.

Денежные штрафы, налагаемые дисциплинарнымъ порядкомъ, поступаютъ: 50% въ больничную кассу и 50% въ особый капиталъ для выдачи единовременныхъ пособій, какъ особенно нуждающимся изъ должностныхъ лицъ, такъ и пострадавшимъ отъ какого либо несчастнаго случая.

Примѣчаніе. Расходованіе этого капитала допускается не иначе, какъ по представленію управляющаго дорогою, съ разрѣшенія Правленія Общества.

§ 36.

Каждый начальникъ отдѣльной части имѣетъ право дѣлать подвѣдомственнымъ ему служащимъ, за служебныя ихъ упущенія, замѣчанія и выговоры, налагать на нихъ денежные штрафы, не свыше 10% получаемаго мѣсячнаго жалованья, представляя послѣдніе на утвержденіе управляющаго дорогою, и увольнять, по своему усмотрѣнію, служащихъ VIII класса съ донесеніемъ причинъ увольненія управляющему дорогою.

Право увольненія отъ должностей всѣхъ остальныхъ служащихъ, кромѣ поименованныхъ въ § 1 сего положенія, принадлежитъ исключительно только управляющему дорогою.

Примѣчаніе. Въ экстренныхъ случаяхъ предоставляется управляющему дорогою временно устранять отъ должности и лицъ, поименованныхъ въ § 1, донося о томъ немедленно на дальнѣйшее распоряженіе Правленія Общества.

§ 37.

Высшимъ размѣромъ денежнаго штрафа принимается мѣсячное жалованье.

§ 38.

Никто изъ служащихъ не можетъ быть подвергнутъ двумъ различнымъ дисциплинарнымъ взысканіямъ за одинъ и тотъ же проступокъ; но каждый, независимо отъ наложеннаго на него взысканія, обязанъ вознаградить причиненные имъ убытки.

§ 39.

При нѣсколькихъ разнородныхъ проступкахъ, совершенныхъ однимъ и тѣмъ же лицомъ, наказаніе опредѣляется за болѣе важный, но размѣръ взысканія въ такомъ случаѣ можетъ быть увеличенъ.

§ 40.

Если кто либо изъ служащихъ, въ теченіе 8-ми дней по полученіи увѣдомленія о наложеніи на него штрафа, не представитъ своего объясненія на приписываемую ему вину, то состоявшееся рѣшеніе начальства признается вошедшимъ въ законную силу и отнюдь уже отмѣнено быть не можетъ.

§ 41.

Виновные въ одномъ изъ нижепоименованныхъ проступковъ подлежатъ, по усмотрѣнію управляющаго дорогою, или денежному

штрафу въ высшемъ размѣрѣ или немедленному увольненію отъ службы, а въ случаѣ увеличивающихъ вину обстоятельствъ, то и преданію суду.

Такіе проступки суть:

а) Нетрезвое поведеніе на службѣ или же въ служебномъ помѣщеніи.

б) Ослушаніе начальства.

в) Дерзкое поведеніе въ отношеніи къ начальству или публикѣ.

г) Всякій преднамѣренный проступокъ въ ущербъ безопасности движенія или же клонящійся къ ущербу имущества или доходовъ общества Харьково-Николаевской желѣзной дороги.

§ 42.

Виновный въ какомъ либо проступкѣ, влекущемъ за собою денежный штрафъ въ высшемъ размѣрѣ или увольненіе отъ службы, можетъ быть подвергнутъ таковому взысканію лишь по разслѣдованіи его вины, при чемъ обстоятельства дознанія должны быть изложены письменно за подписью лицъ, дававшихъ отдѣльныя показанія и за скрѣпомъ лицъ, производившихъ разслѣдованіе.

При совершеніи какого либо важнаго проступка, обвиняемый устраняется временно отъ должности впредь до окончанія разслѣдованія, во время производства котораго обвиняемому производится $^1/_3$ до $^2/_3$ получаемаго имъ жалованья, смотря по распоряженію управляющаго дорогою; остальныя затѣмъ деньги, до полнаго жалованья, выдаются служащему въ томъ только случаѣ, если онъ будетъ признанъ невиновнымъ. Если же слѣдствіемъ будетъ обнаружено, что совершенный проступокъ подлежитъ наказанію денежнымъ штрафомъ, то таковой удерживается съ виновнаго изъ слѣдующей ему къ выдачѣ части жалованья. Если же удержанная часть жалованья окажется недостаточною для пополненія наложеннаго штрафа, то недостающая сумма удерживается съ виновнаго изъ послѣдующихъ выдачъ жалованья, въ размѣрѣ, опредѣленномъ управляющимъ дорогою.

§ 43.

Если кто либо изъ служащихъ найдется вынужденнымъ жаловаться на неправильныя дѣйствія, въ отношеніи къ нему, ближайшаго начальника, то онъ обязанъ составить письменную жалобу на имя надлежащаго начальника отдѣльной части и подать ее тому, на кого жалоба приносится, получивъ отъ него росписку въ пріемѣ жалобы; лицо, на которое приносится жалоба, обязано представить ее въ 3-хъ дневный срокъ начальнику отдѣльной части, приложивъ свое по содержанію ея объясненіе.

Если кто не представитъ въ вышесказанный срокъ поданной на него жалобы или не приложитъ къ ней своего объясненія, тотъ тѣмъ самымъ признаетъ жалобу справедливою, а слѣдовательно и подвергается соотвѣтственному взысканію.

Если въ теченіи двухъ недѣль со дня подачи жалобы не послѣдуетъ по ней резолюціи начальника отдѣльной части, то подавшій жалобу имѣетъ право представить росписку въ подачѣ жалобы непосредственно самому начальнику и просить о разрѣшеніи принесенной имъ жалобы.

Жалобы на начальниковъ отдѣльныхъ частей приносятся управляющему дорогою.

Управленіе дороги не входитъ въ разбирательство жалобъ, возникшихъ изъ частныхъ (не служебныхъ) отношеній между должностными лицами, и такія жалобы возвращаются безъ разсмотрѣнія.

Подписалъ: Исправляющій должность управляющаго дорогою инженеръ *Губеръ*.

Приказъ № 70

по Южнымъ желѣзнымъ дорогамъ

Г. Харьковъ. Іюня 13 дня 1908 года.

Предлагаю принять къ руководству и точному исполненію сообщаемый на оборотѣ сего перечень предметовъ и матеріаловъ, которые могутъ быть пріобрѣтаемы непосредственно службами-потребительницами помимо матеріальной службы.

За Начальника дорогъ, Инженеръ *Бутескулъ.*

Начальникъ матеріальной службы баронъ *Унгернъ-Штернбергъ.*

Правитель канцеляріи *А. Госманъ.*

Утвержденъ по Журналу Совѣта Управленія Южныхъ дор. отъ 10 іюня 1908 г. за № 1788.

Перечень предметовъ и матеріаловъ, которые могутъ быть пріобрѣтаемы непосредственно Начальниками службъ-потребительницъ, помимо матеріальной Службы.

I. По врачебной части.

а) чай, сахаръ, вино и съѣстные припасы для больницъ.

II. По службѣ пути и сооруженій:

а) камень штучный и кирпичъ строительный,

б) каменныя издѣлія, какъ то: ступени, столбы, плиты, облицовка, тесы и т. п.,

в) гравій, песокъ и глина обыкновенная,

г) изразцы печные всякіе, трубы гончарныя и бетонныя и проч. бетонныя, гончарныя и цементныя издѣлія,

д) указательные столбы и надписи всякія, перила и рѣшетки желѣзныя,

е) фермы мостовыя и строительныя и принадлежности къ нимъ, желѣзныя ворота, оконные переплеты и другія желѣзныя и стальныя части строеній, стропила,

ж) поворотные круги, передвижныя телѣжки и принадлежности ихъ;

з) централизація стрѣлокъ и сигнализацій и запасныя части къ нимъ,

и) обои бумажные, бордюры къ нимъ, бумага и папки для оклейки стѣнъ подъ обои,

к) сѣно, солома, навозъ, растенія для разсадки и сѣмена для обсѣвки откосовъ и цвѣточныя, колья для растеній, горшки цвѣточные, земля для нихъ и саженцы для живыхъ изгородей,

л) разные спеціальные инструменты и приборы,

м) инструменты садовые, замки стрѣлочные и т. п.

III. По службѣ телеграфа:

а) электрическіе сигналы и приборы электрическаго освѣщенія и запасныя части къ нимъ,

б) предметы для починки и содержанія въ исправности телеграфныхъ приборовъ и сигналовъ, а равно и переносныхъ вѣсовъ и часовъ.

IV. По службѣ подвижного состава и тяги:

а) всякаго рода паровые котлы, паровые и другіе двигатели, моторы, машины, подъемные краны и подъемные механизмы, всякаго рода станки и механическія устройства, всякаго рода насосы, части механизмовъ элеваторовъ, проводы и ихъ составныя части (за исключеніемъ ремней), части паровозовъ, а именно: дышла, крейцкопфы, параллели, кулисы, кулисные валы, гайки переводного винта и т. п. стальные отливы всякаго рода, единичныя части колесныхъ паръ (случайныя заготовки) и инжектора,

б) спеціальные матеріалы и принадлежности убранства служебныхъ вагоновъ, а равно ихъ инвентарь, поскольку таковые отличаются отъ изготовляемыхъ въ запасъ для классныхъ вагоновъ,

в) всякаго рода контрольные аппараты и ихъ составныя части, множительные приборы и принадлежности къ нимъ,

г) швейныя машины и принадлежности къ нимъ, а равно и иголки, нитки и т. п. галантерейный товаръ,

д) простая глина, песокъ рѣчной, навозъ, земля, солома,

е) электрическія принадлежности для электрическихъ силовыхъ станцій и станцій электрическаго освѣщенія, а равно необходимые для этихъ станцій матеріалы, за исключеніемъ: проводовъ, изоляторовъ, тросса, лампочекъ накаливанія (обыкновенныхъ) и углей для дуговыхъ фонарей,

ж) принадлежности и матеріалы для керосино-калильнаго освѣщенія,

з) посуда и реактивы для нуждъ лабораторій, матеріалы для серебренія и никелированія.

V. По службѣ сборовъ:

а) Заготовка пассажирскихъ билетовъ и бланковъ строгой отчетности.

и VI. Для всѣхъ службъ и частей управленія:

а) штемпеля, печати и цифры для компостеровъ;

б) канцелярскіе и чертежные принадлежности и матеріалы,

в) реактивы и приборы для химической лабораторіи и гальванопластики, бумага и соль фотографическая и принадлежности для фотографіи, и

г) пишущія машины и ариѳмометры.

Въ экстренныхъ случаяхъ, когда изъ за недостатка какого либо матеріала или предмета въ складахъ матеріальной службы могло бы произойти недопускаемое промедленіе въ исполненіи срочной работы, службы пріобрѣтаютъ непосредственно и по соглашенію съ матеріальной службой, и всякіе другіе матеріалы и предметы.

Начальникъ матеріальной службы баронъ *Унгернъ-Штернбергъ.*

Временное положеніе о преміяхъ по утилизаціи подвижного состава.
(Одобрено комитетомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ по журналу отъ 29 октября 1908 года за № 2543).

ОБЩІЯ ОСНОВАНІЯ.

§ 1.

Преміи по утилизаціи подвижного состава имѣютъ цѣлью раціональное использованіе перевозочныхъ средствъ (паровозовъ и вагоновъ) и достиженіе наиболѣе благопріятныхъ результатовъ ихъ работы.

§ 2.

Единичныя расцѣночныя ставки и нормы для премій по утилизаціи подвижного состава опредѣляются совѣтомъ Управленія дороги. Предварительная разработка этихъ данныхъ производится въ особой комиссіи, подъ предсѣдательствомъ начальника дороги или лица, по назначенію начальника дороги, изъ числа старшихъ агентовъ, не участвующихъ въ преміи. Членами комиссіи состоятъ: начальники службъ движенія и тяги или ихъ представители, лицо назначенное начальникомъ дороги, одинъ изъ старшихъ служащихъ службы движенія, по назначенію начальника движенія, завѣдывающій статистикой пробѣга поѣздовъ и вагоновъ и представитель Государственнаго Контроля.

Кромѣ того, при обсужденіи вопросовъ, входящихъ въ сферу интересовъ остальныхъ службъ, приглашаются въ засѣданіе комиссіи ихъ представители.

Нормы устанавливаются съ опредѣленнаго срока на періоды не болѣе одного года и объявляются по линіи.

Указаннымъ выше порядкомъ нормы могутъ быть измѣняемы и въ теченіе періода времени, на который были установлены.

Примѣчаніе. Въ комиссіи можетъ принимать участіе и членъ Совѣта отъ Министерства Финансовъ.

§ 3.

При разработкѣ нормъ комиссія руководствуется результатами утилизаціи подвижного состава, достигнутыми вслѣдствіе примѣненія премій въ предыдущіе періоды, ранѣе дѣйствовавшими нормами, всѣмъ матеріаломъ, имѣющимся по сему вопросу, а также всѣми тѣми данными, какія она признаетъ полезными для дѣла.

Примѣчаніе. Первоначально нормы устанавливаются по даннымъ о результатахъ утилизаціи дорогою подвижного состава за прежнее время.

§ 4.

Засѣданія комиссіи происходятъ по мѣрѣ накопленія подлежащихъ ея разсмотрѣнію дѣлъ и назначаются ея предсѣдателемъ.

§ 5.

Замѣстители служащихъ, участвующихъ въ преміяхъ, получаютъ таковыя сообразно времени, въ теченіе котораго они ихъ замѣщали, и по той должности, которую исполняли.

Служащіе, уволенные или уволившіеся отъ службы и сохранившіе право на полученіе премій, получаютъ таковыя не ранѣе производства выдачи служащимъ, состоящимъ на службѣ.

§ 6.

Суммы, подлежащія по настоящему положенію удержанію со служащихъ по какой-либо преміи за перерасходъ противъ нормы, высчитываются изъ всѣхъ причитающихся имъ же по тому же положенію премій, но не могутъ быть относимы на содержаніе служащихъ и на преміи по другимъ положеніямъ. Удержанія эти въ случаяхъ, когда перерасходы противъ нормъ вызваны обстоятельствами, непредусмотрѣнными при установленіи нормъ, могутъ быть слагаемы. Вопросы и ходатайства о сложеніи означенныхъ удержаній вносятся на разсмотрѣніе комиссіи (§ 2) и ея постановленія по этимъ вопросамъ представляются на рѣшеніе совѣта управленія. Удержанія за перерасходъ противъ нормъ остаются въ кредитахъ смѣты.

§ 7.

Изъ общей суммы заработанныхъ премій прежде всего отчисляются суммы, необходимыя на учетъ и распредѣленіе премій. Размѣръ сихъ отчисленій ежегодно опредѣляется комиссіей (§ 2) и утверждается совѣтомъ управленія. Отчисленныя для сего суммы расходуются какъ для выдачи служащимъ по сдѣльнымъ нормамъ дополнительнаго вознагражденія за учетъ и распредѣленіе премій, такъ и на временное или постоянное увеличеніе личнаго состава по учету премій. Такимъ же порядкомъ можетъ быть отчислено до 1% отъ общей суммы премій на производство уплаты тѣмъ участникамъ, которые при распредѣленіи преміи почему-либо были неправильно пропущены или получили премію въ меньшемъ, сравнительно съ требованіемъ положенія, размѣрѣ.

§ 8.

Расходъ на уплату премій по утилизаціи подвижного состава относится на кредиты, ассигнуемые по соотвѣтствующимъ очереднымъ номерамъ эксплоатаціонной смѣты.

§ 9.

Объявленіе результатовъ премированія по настоящему положенію и выдача премій производятся въ сроки, установленные совѣтомъ мѣстнаго управленія, но не позже 1-го сентября слѣдующаго за отчетнымъ года.

§ 10.

Управленіемъ дороги составляется отчетъ за каждый годъ о результатахъ примѣненія премій, съ приложеніемъ къ отчету статистическихъ и другихъ данныхъ, служащихъ матеріаломъ для учета премій и установленія нормъ.

ОТДѢЛЬНЫЯ ПРАВИЛА.

ПРЕМІЯ № 1.

За улучшеніе работы товарныхъ, воинскихъ и хозяйственныхъ поѣздовъ.

§ 11.

Настоящая премія имѣетъ цѣлью, съ одной стороны, сокращеніе пробѣга паровозовъ въ пути путемъ поднятія среднихъ составовъ товарныхъ, воинскихъ и хозяйственныхъ поѣздовъ въ предѣлахъ, установленныхъ табелью и путемъ уменьшенія до возможныхъ минимальныхъ предѣловъ какъ двойной тяги для означенныхъ поѣздовъ, такъ и пересылки резервныхъ паровозовъ при поѣздахъ и одиночныхъ и, съ другой стороны, ускореніе перевозки грузовъ и оборота подвижного состава, путемъ увеличенія среднихъ коммерческихъ скоростей движенія тѣхъ же поѣздовъ и одиночныхъ паровозовъ, отправляемыхъ резервомъ.

Примѣчаніе. Хозяйственные поѣзда, работающіе въ предѣлахъ одного перегона или на рабочихъ вѣтвяхъ, къ учету не принимаются. Кромѣ того, по постановленію совѣта управленія, могутъ быть не принимаемы къ учету и другіе хозяйственные поѣзда, признанные не подлежащими премированію.

§ 12.

Порядкомъ, указаннымъ въ § 2, назначаются по участкамъ дороги максимальныя и минимальныя нормы работы паровозовъ въ пути, представляющей собою количество вагоно-осе-верстъ, приходящихся на одинъ часъ движенія на участкахъ паровозовъ, слѣдующихъ съ товарными, воинскими и хозяйственными поѣздами одиночной и двойной тягой, а также одиночно слѣдующихъ товарныхъ паровозовъ.

Если работа означенныхъ паровозовъ за каждый премированный періодъ на данномъ участкѣ окажется выше максимальной нормы, то за каждый сбереженный противъ количества, исчисленнаго по этой нормѣ, паровозо-часъ начисляется, по установленной ставкѣ, премія; если работа тѣхъ-же паровозовъ за отчетный періодъ окажется ниже минимальной нормы, то за каждый излишній паровозо-часъ противъ количества, исчисленнаго по этой нормѣ, начисляется удержаніе по той же расцѣночной ставкѣ.

§ 13.

Независимо отъ предѣловъ нормъ работы паровозовъ для каждаго участка устанавливается также, порядкомъ, указаннымъ въ § 2, максимальное предѣльное отношеніе между пробѣгомъ груженыхъ и порожнихъ товарныхъ вагоновъ въ одномъ или въ обоихъ направленіяхъ. За превышеніе этого предѣла безъ уважительныхъ причинъ служащіе могутъ быть, по постановленію комиссіи (§ 2) и съ утвержденія совѣта управленія, лишены причитающейся имъ преміи частью или полностью, въ зависимости отъ степени виновности и размѣра допущеннаго предѣла.

§ 14.

При расчетѣ премій за улучшеніе работы поѣздовъ можетъ быть, порядкомъ, указаннымъ въ § 2, устанавливаемо исключеніе изъ учета дней, въ теченіе которыхъ движеніе на данномъ участкѣ будетъ стѣснено по независящимъ отъ участниковъ преміи причинамъ, какъ-то: вслѣдствіе происшествія съ поѣздами въ пути или на станціяхъ; при снѣжныхъ заносахъ, размывахъ или загроможденіяхъ пути, поврежденіяхъ пути и искусственныхъ сооруженій, вслѣдствіе нарушенія сосѣднею дорогою нормъ обмѣна вагоновъ, вызвавшаго простой товарныхъ поѣздовъ или излишній пробѣгъ паровозовъ, и тому подобныхъ обстоятельствъ, вызывающихъ перерывъ или затрудненіе въ движеніи.

Примѣчаніе. Вопросы о принятіи или непринятіи къ учету работы поѣздовъ въ дни, когда движеніе стѣснено независящими отъ участниковъ преміи обстоятельствами, рѣшаются комиссіею (§ 2) по соображенію съ продолжительностью перерыва или стѣсненія движенія.

§ 15.

Единичныя расцѣночныя ставки опредѣляются порядкомъ, указаннымъ въ § 2, въ размѣрѣ 50% отъ стоимости часовой работы товарнаго паровоза, исчисленной на основаніи расходовъ, принимаемыхъ полностью или частью, на: содержаніе кондукторскихъ бригадъ (изъ очередного № 200); поверстныя и обмундировочныя кондукторскимъ бригадамъ (изъ №№ 202 и 204); содержаніе кондукторскихъ помѣщеній (изъ №№ 205, 206 и 207); содержаніе и возобновленіе инвентарнаго имущества сл. поѣздовъ (изъ № 208); освѣщеніе вагоновъ, сигналовъ и кондукторскихъ фонарей (изъ № 209); содержаніе паровозной прислуги (изъ № 234); ея поверстныя (изъ № 236); обмундировочныя деньги и обмундированіе, равно квартирныя деньги служащихъ по тягѣ поѣздовъ (изъ №№ 237 и 238); содержаніе инвентарнаго имущества и паровозовъ (изъ № 242); отопленіе (изъ №№ 246 и 247) и освѣщеніе (изъ № 248) паровозовъ; смазка (изъ №№ 249 и 250(и чистка (изъ № 251) паровозовъ и тендеровъ; снабженіе паровозовъ водою (изъ №№ 253, 256 и 257); ремонтъ большой, средній и малый товарныхъ паровозовъ (изъ № 298) и тендеровъ (изъ № 299); замѣна и исправленіе осей, колесъ и бандажей товарныхъ паровозовъ (изъ № 298) и тендеровъ (изъ № 299).

Предѣльный наибольшій размѣръ единичной расцѣночной ставки для расчета преміи не долженъ превышать 1 рубля.

§ 16.

Премію по положенію № 16 получаютъ:

а) изъ числа станціонныхъ и поѣздныхъ служащихъ службы движенія: начальники станцій, ихъ помощники, дежурные агенты по движенію, завѣдывающіе маневрами, старшіе составители, составители, сцѣпщики, проводники паровозовъ, пріемщики поѣздовъ, конторщики распорядительнаго движенія, старшіе стрѣлочники, сигналисты, передаточные агенты и ихъ помощники, главные кондукторы и поѣздные смазчики товарныхъ, воинскихъ и хозяйственныхъ поѣздовъ;

б) изъ числа линейныхъ служащихъ отдѣленій движенія и участковъ тяги: начальники отдѣленій, дѣлопроизводители, дежурные по отдѣленію и конторщики отдѣленій, ревизоры движенія на линіи, помощники ревизоровъ движенія на линіи и лица, несущія ихъ обязанности, начальники участковъ тяги, начальники основныхъ депо, ихъ помощники, начальники оборотныхъ депо, ихъ помощники, ревизоры тяги на линіи, техническіе агенты и помощники, машинисты, наставники и старшіе дежурные по депо;

в) изъ числа поѣздныхъ служащихъ службы тяги: паровозныя бригады (машинисты, помощники машинистовъ и кочегары) товарныхъ, воинскихъ и хозяйственныхъ поѣздовъ.

§ 17.

Изъ преміи, причитающейся каждому участку, гдѣ работа паровозовъ оказалась выше максимальной нормы, прежде всего, отчисляется, согласно § 7, приходящаяся на долю участка по разверсткѣ пропорціонально его сбереженію, часть общей суммы, необходимой на учетъ и распредѣленіе премій. Затѣмъ, остатокъ, составляющій премію участка, распредѣляется по постановленію совѣта управленія дороги слѣдующимъ образомъ:

а) отъ 40% до 65% на выдачу преміи станціоннымъ и поѣзднымъ служащимъ службы движенія (п. а § 16);

б) отъ 10% до 20% на выдачу преміи линейнымъ служащимъ отдѣленія службы движенія и участковъ службы тяги (п. б. § 16);

в) отъ 20% до 35% на выдачу преміи паровознымъ бригадамъ товарныхъ, воинскихъ и хозяйственныхъ поѣздовъ (п. в § 16).

Въ этой же пропорціи распредѣляются между указанными отдѣльными категоріями служащихъ перерасходы на другихъ участкахъ, гдѣ работа паровозовъ оказалась ниже минимальной нормы.

Примѣчаніе. Изъ заработной преміи, предварительоо распредѣленія таковой между служащими, можетъ быть, по постановленію совѣта, отчислено до 1% на улучшеніе быта служащихъ.

§ 18.

Премія или перерасходъ станціонныхъ и поѣздныхъ служащихъ службы движенія даннаго участка, указанныхъ въ п. а, § 16 и особо премія или перерасходъ линейныхъ служащихъ даннаго отдѣленія или участка, указанныхъ въ п. б § 16, распредѣляются между сими служащими пропорціонально числу паевъ участія каждаго изъ нихъ, при чемъ число паевъ, присваиваемыхъ каждой должности, устанавливается порядкомъ, указаннымъ въ § 2. Одинаковымъ должностямъ, но на разныхъ станціяхъ, могутъ быть присваиваемы разные паи въ зависимости отъ значенія сихъ станцій въ дѣлѣ улучшенія работы поѣздовъ. Сумма паевъ дней агентовъ узловыхъ станцій дѣлится между прилегающими участками пропорціонально числу товарныхъ поѣздовъ, отправленныхъ этими станціями по каждому изъ указанныхъ участковъ.

Премія или перерасходъ паровозныхъ бригадъ (машинистовъ, ихъ помощниковъ и кочегаровъ) распредѣляется между ними пропорціонально заработаннымъ имъ поверстнымъ деньгамъ.

§ 19.

Изъ причитающейся по сему положенію преміи служащимъ, въ случаѣ ихъ виновности, могутъ быть порядкомъ, указаннымъ въ § 2, устанавливаемы удержанія за неправильную и нецѣлесообразную утилизацію подвижного состава, какъ то:

за задержку тѣхъ чужихъ вагоновъ, которые, на основаніи дѣйствующихъ правилъ, подлежатъ срочному возврату;

за постановку въ груженые поѣзда порожнихъ товарныхъ вагоновъ, въ качествѣ дѣйствующихъ тормазовъ, за исключеніемъ теплушекъ, назначаемыхъ для поѣздной прислуги;

за прослѣдованіе поѣздовъ въ неполномъ составѣ безъ уважительныхъ причинъ;

за опозданіе отправленія со станціи поѣздовъ и одиночныхъ паровозовъ по неготовности бригадъ и паровозовъ;

за неправильное составленіе поѣзда, вызвавшее задержку его на промежуточной станціи, вслѣдствіе сложности маневровъ;

за непроизводительный пробѣгъ товарныхъ паровозовъ резервомъ и двойной тягой, а также порожнихъ вагоновъ, вызванный неправильнымъ распоряженіемъ по обороту паровозовъ и вагоновъ;

за опозданіе поѣздовъ на перегонахъ между станціями и за остановку поѣзда на перегонѣ по неготовности станціи безъ уважительныхъ причинъ;

за отправку безъ надобности порожнихъ товарныхъ вагоновъ;

за перерывы движенія вслѣдствіе загроможденія станцій вагонами и другихъ происшествій, вызванныхъ неправильными дѣйствіями участниковъ преміи.

Половина удержаній за неправильности, вызвавшія уменьшеніе работы поѣздовъ, обращается на увеличеніе премій остальныхъ служащихъ даннаго участка, въ видахъ возмѣщенія имъ уменьшенія премій вслѣдствіе неправильныхъ дѣйствій виновныхъ.

ПРЕМІЯ № 2.

За успѣшный оборотъ товарныхъ вагоновъ.

§ 20.

Премія эта имѣетъ цѣлью успѣшный оборотъ товарныхъ вагоновъ и возможно успѣшную перевозку грузовъ, путемъ сокращенія простоя товарныхъ вагоновъ по станціямъ.

§ 21.

Премія можетъ дѣйствовать съ разрѣшенія Управленія желѣзныхъ дорогъ лишь въ періоды усиленнаго грузового движенія.

Начало дѣйствія преміи устанавливается начальникомъ дороги и сообщается имъ для свѣдѣнія совѣту управленія въ ближайшемъ его засѣданіи. Отмѣна дѣйствія преміи можетъ послѣдовать по требованію Управленія желѣзныхъ дорогъ или по распоряженію начальника дороги, о чемъ также сообщается для свѣдѣнія совѣту управленія.

О началѣ и прекращеніи дѣйствія преміи начальникъ дороги сообщаетъ по линіи циркулярно телеграммою, адресуемою въ копіи Государственному Контролю.

§ 22.

Нормы для этой преміи устанавливаются (§ 2) постанціонныя, а именно: для каждой станціи назначаются минимальные и максимальные предѣлы средняго простоя товарныхъ вагоновъ въ часахъ, не включая въ норму простоя вагоновъ, поданныхъ станціею на вѣтви частнаго пользованія. За сокращеніе средняго простоя товарныхъ вагоновъ противъ минимальной нормы начисляется премія по установленной расцѣночной ставкѣ, за задержку же ихъ сверхъ максимальной нормы начисляется удержаніе по той же расцѣночной ставкѣ.

Примѣчаніе. Независимо сего устанавливаются (§ 2) нормы простоя товарныхъ вагоновъ подъ нагрузкою и выгрузкою служебныхъ грузовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда эти манипуляціи (нагрузка и выгрузка) производятся средствами другихъ службъ, безъ участія служащихъ службы движенія.

§ 23.

Единичная расцѣночная ставка для разсчета преміи устанавливается въ размѣрѣ $2^1/_2$ коп. за каждый часъ сокращенія простоя двухъоснаго товарнаго вагона или платформы. Для вагоновъ съ большимъ числомъ осей могутъ быть устанавливаемы, порядкомъ, указаннымъ въ § 2, соотвѣтственно большія расцѣночныя ставки.

§ 24.

При расчетѣ преміи изъ общаго простоя исключается задержка товарныхъ вагоновъ сверхъ минимальной нормы въ случаяхъ, устанавливаемыхъ въ порядкѣ § 2, по причинамъ, независящимъ отъ участниковъ преміи данной станціи, какъ то:

по пріему ихъ сосѣдней дорогой;

по отказу депо въ паровозахъ;

вслѣдствіе перерыва движенія не по винѣ учитываемой станціи;

вслѣдствіе разрѣшеннаго занятія вагоновъ подъ жилье и склады;

по неимѣнію подходящаго груза для обыкновенныхъ платформъ и для спеціальнаго подвижного состава на станціяхъ, къ коимъ послѣдній причисленъ на стоянку;

по винѣ другихъ службъ, задержавшихъ вагоны подъ нагрузкой и выгрузкой свыше установленныхъ для сего нормъ (§ 22), а также задержавшихъ вагоны по отказу машиниста взять поѣздъ и вслѣдствіе несвоевременной передачи телеграммъ по винѣ службы телеграфа;

вслѣдствіе неоставленія распорядительными станціями мѣстъ въ поѣздахъ для прицѣпки къ нимъ вагоновъ на промежуточныхъ станціяхъ;

по винѣ грузохозяевъ, въ случаѣ взысканія съ нихъ штрафа;

простоя больныхъ вагоновъ, удостовѣреннаго актомъ;

задержка товарныхъ вагоновъ, отчисленныхъ для рабочаго движенія, а равно и вагоновъ, приспособленныхъ для перевозки войскъ и новобранцевъ;

вслѣдствіе недостатка или неправильнаго составленія грузовыхъ документовъ;

по распоряженію службы движенія съ цѣлью избѣжанія излишняго порожняго пробѣга, въ виду ожидаемаго груза или вслѣдствіе временной пріостановки нагрузки въ запрещенномъ направленіи;

вслѣдствіе отказа рабочихъ отъ грузовыхъ работъ;

вслѣдствіе назначенія управленіемъ дороги резерва порожнихъ товарныхъ вагоновъ, для облегченія обмѣна съ сосѣдними дорогами.

Задержки вагоновъ, исключаемыя изъ общаго простоя, должны быть удостовѣрены соотвѣтственными документами.

§ 25.

Результаты задержекъ вагоновъ по винѣ другихъ службъ (§ 24) вносятся начальникомъ службы движенія въ комиссію (§ 2). Заключеніе комиссіи по сему предмету представляется на распоряженіе начальника дороги, который о принятомъ рѣшеніи сообщаетъ для свѣдѣнія совѣту управленія.

§ 26.

Премію по настоящему положенію № 2 получаютъ:

а) изъ числа станціонныхъ служащихъ: начальники станцій, ихъ помощники, дежурные агенты по движенію, завѣдывающіе маневрами, старшіе составители, смотрители товарныхъ дворовъ, пакгаузовъ и ихъ помощники, кассиры товарные по отправленію поѣздовъ и ихъ помощники, агенты по передачѣ грузовъ и ихъ помощники, вѣсовщики и ихъ помощники, пріемщики поѣздовъ,

составители всѣхъ наименованій, сцѣпщики, проводники паровозовъ, старшіе и младшіе стрѣлочники, конторщики распорядительнаго движенія, техническіе агенты и ихъ помощники, старшіе и младшіе осмотрщики вагоновъ, счетчики и отмѣтчики вагоновъ, маркировщики, пломбировщики и ревизіонные слесаря;

б) изъ числа линейныхъ служащихъ службы движенія: начальники отдѣленій, дѣлопроизводители, дежурные и конторщики отдѣленій, ревизоры движенія на линіи и лица, несущія ихъ обязанности.

§ 27.

На основаніяхъ, изложенныхъ въ §§ 21—23, опредѣляется, по каждой въ отдѣльности станціи, ея сбереженіе или перерасходъ противъ нормъ.

Изъ суммы каждой станціи, заработавшей премію, прежде всего отчисляется, согласно § 7, часть общей суммы, необходимой на учетъ и распредѣленіе премій, пропорціональная сбереженію данной станціи. Затѣмъ остатокъ распредѣляется по постановленію совѣта управленія слѣдующимъ образомъ:

а) отъ 75% до 85% на выдачу преміи служащимъ данной станціи (п. а § 26);

б) отъ 10% до 20% на выдачу преміи линейнымъ служащимъ отдѣленія службы движенія (п. б. § 26).

Въ той же пропорціи распредѣляются между указанными категоріями служащихъ перерасходы другихъ станцій, превысившихъ максимальныя нормы.

Примѣчаніе. Изъ заработанной преміи, предварительно распредѣленія таковой между служащими, можетъ быть, по постановленію совѣта, отчислено до 5% на улучшеніе быта служащихъ.

§ 28.

Премія или перерасходъ служащихъ данной станціи, указанныхъ въ п. а § 26 и особо премія или перерасходъ линейныхъ служащихъ даннаго отдѣленія службы движенія, указанныхъ въ п. б § 26, распедѣляется между сими служащими пропорціонально числу паевъ и дней участія каждаго изъ нихъ, причемъ число паевъ, присваиваемыхъ каждой должности, устанавливается порядкомъ, указаннымъ въ § 2.

§ 29.

Изъ причитающейся по сему положенію преміи служащимъ, въ случаѣ ихъ виновности, могутъ быть, порядкомъ, указаннымъ

въ § 2, устанавливаемы удержанія за неправильную или неуспѣшную утилизацію вагоновъ какъ то:

за несвоевременное исполненіе нарядовъ и требованій на отправку порожнихъ вагоновъ;

за неоставленіе по требованію въ поѣздѣ мѣстъ вызвавшее задержку вагоновъ на промежуточной станціи;

за задержку вагоновъ, вслѣдствіе неназначенія поѣзда безъ уважительныхъ причинъ:

за задержку товарныхъ паровозовъ внѣ основныхъ депо, безъ уважительныхъ причинъ;

за перерывы движенія, вслѣдствіе происшествій, вызванныхъ неправильными дѣйствіями участниковъ преміи;

за неправильную браковку вагоновъ въ техническомъ отношеніи;

за неправильное составленіе или недосылку грузовыхъ документовъ, вызвавшія задержку вагоновъ на одной изъ послѣдующихъ станцій;

за неправильное составленіе поѣздовъ, вызывающее задержку вагоновъ на одной изъ послѣдующихъ станцій;

за отправку безъ надобности порожнихъ товарныхъ вагоновъ.

Половина удержаній за неправильности, вызвавшія увеличеніе простоя вагоновъ, обращается на увеличеніе преміи остальныхъ служащихъ даннаго участка, въ видахъ возмѣщенія и уменьшенія преміи, вслѣдствіе неправильности дѣйствій виновныхъ.

ПРЕМІЯ № 3.

За улучшеніе маневровой работы постоянныхъ станціонныхъ маневровыхъ паровозовъ.

§ 30.

Премія за улучшеніе работы постоянныхъ станціонныхъ маневровыхъ паровозовъ имѣетъ цѣлью достиженіе лучшей утилизаціи означенныхъ паровозовъ при производствѣ маневровъ на станціяхъ или на отдѣльныхъ районахъ станцій, работающихъ спеціальными маневровыми паровозами и ускореніе оборота вагоновъ.

§ 31.

Премія по сему положенію устанавливается на тѣхъ станціяхъ, производящихъ маневровую работу особыми маневровыми паровозами, на которыхъ введеніе этой преміи будетъ разрѣшено совѣтомъ мѣстнаго управленія.

§ 32.

Для каждой изъ премируемыхъ станцій или отдѣльнаго ея раіона (§ 30) устанавливается порядкомъ, указаннымъ въ § 2, нормальное максимальное число переработанныхъ станціею вагоновъ, приходящихся въ среднемъ на одинъ маневровый паровозъ въ сутки. При этомъ число переработанныхъ станціею вагоновъ опредѣляется суммою принятыхъ этою станціею и отправленныхъ ею пассажирскихъ и товарныхъ какъ груженыхъ, такъ и порожнихъ вагоновъ всѣхъ категорій по всѣмъ имѣющимся по данной станціи направленіямъ и со всѣми поѣздами, но за исключеніемъ вагоновъ входящихъ въ составъ рабочихъ поѣздовъ (баластныхъ, земляныхъ и т. п), а равно вагоновъ, входящихъ въ составъ пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ дальняго хода, проходящихъ данную станцію безъ пересоставленія. Вагоны, отцѣпляемые отъ означенныхъ поѣздовъ и прицѣпляемые къ нимъ, принимаются къ учету.

Примѣчаніе. Если двѣ или нѣсколько станцій или отдѣльныхъ районовъ обслуживаются одними и тѣми же паровозами, то для всѣхъ этихъ станцій или районовъ устанавливаются общія нормы работы означенныхъ паровозовъ по общему обороту вагоновъ.

§ 33.

За каждыя сбереженныя премируемою станціею или отдѣльнымъ ея райономъ (§ 32) противъ минимальной нормы паровозо-сутки маневровой работы начисляется для этой станціи или ея района по установленной расцѣночной ставкѣ премія, а за каждыя истраченныя сверхъ максимальной нормы паровозо-сутки маневровой работы начисляется удержаніе по той же расцѣночной ставкѣ.

§ 34.

При расчетѣ преміи за улучшеніе маневровой работы паровозовъ устанавливается порядкомъ, указанныхъ въ § 2, исчисленіе изъ учета видовъ маневровой работы, исполняемой при особыхъ условіяхъ или внѣ зависимости отъ участниковъ преміи, какъ то: по обслуживанію рабочихъ поѣздовъ, при нагрузкѣ и выгрузкѣ сихъ поѣздовъ и передвиженіяхъ таковыхъ въ предѣлахъ станціонныхъ территорій и внѣ оной (§ 32); при производствѣ маневровой работы въ депо, мастерскихъ, на путяхъ матеріальныхъ складовъ, тракціонныхъ и т. п. не подъ наблюденіемъ станціонныхъ служащихъ службы движенія; при сопровожденіи передаточныхъ поѣздовъ между станціями двухъ примыкающихъ дорогъ.

§ 35.

Единичная расцѣночная ставка опредѣляется порядкомъ, указаннымъ въ § 2, въ размѣрѣ 50% отъ стоимости суточной работы маневроваго паровоза, исчисленной на основаніи расходовъ, принимаемыхъ полностью или частью на содержаніе составителей и сцѣпщиковъ вагоновъ (изъ № 179); окладное содержаніе, поверстное или суточное и обмундировочное довольствіе паровозныхъ бригадъ при маневрахъ (изъ №№ 234,236 и 237); содержаніе инвентарнаго имущества паровозовъ (изъ № 242); отопленіе, освѣщеніе, смазку и чистку паровозовъ (изъ №№ 246,247, 248, 249, 250, 251); ремонтъ (большой, средній и малый) товарныхъ паровозовъ (изъ № 298) и тендеровъ (изъ № 299); замѣну и исправленіе осей колесъ и бандажей товарныхъ паровозовъ (изъ № 293) и тендеровъ (изъ № 299).

Предѣльный наибольшій размѣръ единичной расцѣночной ставки для расчета премій не долженъ превышать 18 руб. за каждыя сбереженныя паровозо-сутки маневровой работы.

Примѣчаніе. Вмѣсто приведенной въ §§ 32, 33, 34 и 35 посуточной нормировки и учета работы маневровыхъ паровозовъ и единичной расцѣночной ставки за паровозо-сутки маневровъ, могутъ быть, порядкомъ, указаннымъ въ § 2, устанавливаемы часовая норма и часовой учетъ этой работы и соотвѣтственная единичная расцѣночная ставка. Въ этомъ случаѣ максимальная и минимальная нормы (§ 32) опредѣляются числомъ переработанныхъ станціею вагоновъ, приходящихся въ среднемъ на одинъ часъ маневровой работы одного паровоза. Премія или перерасходъ (§ 33) опредѣляются числомъ сбереженныхъ противъ минимальной нормы или истраченныхъ сверхъ максимальной нормы паровозочасовъ маневровой работы. Исключаемая изъ учета работа маневровыхъ паровозовъ (§ 34) опредѣляется въ паровозочасахъ. Принятый наибольшій размѣръ единичной расцѣночной ставки для расчета преміи не долженъ превышать 75 коп. за каждый сбереженный паровозо-часъ маневровой работы.

§ 36.

Премію № 3 получаютъ:

а) изъ числа станціонныхъ служащихъ службы движенія: начальники станцій и ихъ помощники, входящіе въ смѣнное дежурство, и дежурные агенты по движенію, завѣдывающіе маневрами, составители всѣхъ наименованій, сцѣпщики и старшіе стрѣлочники;

б) изъ числа линейныхъ служащихъ отдѣленій движенія и участковъ тяги: начальники отдѣленій, дѣлопроизводители, де-

журные по отдѣленію и конторщики отдѣленій, ревизоры движенія на линіи, помощники ревизоровъ движенія на линіи и лица, несущія ихъ обязанности, начальники участковъ тяги, ихъ помощники, начальники основныхъ депо, ихъ помощники, ревизоры тяги на линіи, а также начальники оборотныхъ депо, ихъ помощники и старшіе дежурные по депо на станціяхъ съ премированіемъ маневровой работы;

в) маневровые машинисты и ихъ помощники.

Примѣчаніе 1. По постановленію совѣта управленія, премію могутъ получать и начальники станцій, не участвующіе въ смѣнномъ дежурствѣ.

Примѣчаніе 2. Помощники начальника станціи и дежурные агенты движенія, несущіе спеціальныя обязанности и не касающіеся исполненія маневровой работы, въ преміи не участвуютъ.

§ 37.

Изъ преміи каждой станціи, заработавшей таковую, прежде всего, отчисляется, согласно § 7, часть общей суммы, необходимой на учетъ и распредѣленіе премій, пропорціональная сбереженію данной станціи. Затѣмъ, остатокъ распредѣляется по постановленію совѣта управленія слѣдующимъ образомъ:

а) отъ 45% до 60% на выдачу преміи станціоннымъ служащимъ службы движенія (п. а § 36),

б) отъ 10% до 15% на выдачу премій линейнымъ служащимъ отдѣленій службы движенія и участковъ тяги (п. б § 36),

в) отъ 25% до 35% на выдачу преміи маневровымъ машинистамъ и ихъ помощникамъ (п. в § 36),

въ той же пропорціи распредѣляются между указанными категоріями служащихъ перерасходы станцій, превысившихъ максимальныя нормы.

Примѣчаніе. Изъ заработанной преміи, предварительно распредѣленія таковой между служащими, можетъ быть, по постановленію совѣта, отчислено до 5% на улучшеніе быта служащихъ.

§ 38.

Премія или перерасходъ станціонныхъ служащихъ службы движенія данной станціи, указанныхъ въ п. а § 36, и особо премія или перерасходъ линейныхъ служащихъ даннаго отдѣленія движ. и участка тяги, указанныхъ въ п. б § 36, распредѣляется между сими служащими пропорціонально числу паевъ и дней участія каждаго изъ нихъ, при чемъ число паевъ, присваиваемыхъ каждой должности, устанавливается порядкомъ, указаннымъ въ § 2.

Премія или перерасходъ маневровыхъ машинистовъ и ихъ помощниковъ распредѣляется между ними пропорціонально заработаннымъ поверстнымъ или суточнымъ деньгамъ за производство маневровъ.

§ 39.

Изъ причитающейся по сему положенію преміи служащимъ, въ случаѣ ихъ виновности, могутъ быть, по постановленію комиссіи (§ 2), произведены удержанія за неправильное составленіе поѣзда съ ненадлежаще сгруппированными вагонами по станціямъ ихъ назначенія и по направленіямъ. Половина сихъ удержаній обращается на увеличеніе преміи станцій, обнаружившихъ эти неправильности и пересоставившихъ неправильно составленные поѣзда, согласно установленнымъ на сей предметъ правиламъ.

Служащіе, вызвавшіе своими дѣйствіями пониженіе размѣра преміи, могутъ быть, по постановленію комиссіи (§ 2), лишены этой преміи полностью или частью. Невыданная такимъ служащимъ сумма преміи обращается на увеличеніе преміи остальнымъ участникамъ таковой по данной станціи.

§ 40.

Производство маневровъ не должно совершаться въ ущербъ безопасности движенія или правильности составленія поѣздовъ. Виновные въ семъ агенты подвергаются административному взысканію.

ПРЕМІЯ № 4.

За составленіе товарныхъ поѣздовъ дальняго хода.

§ 41.

Настоящая премія имѣетъ цѣлью ускореніе перевозокъ, сокращеніе маневровой работы на промежуточныхъ станціяхъ и ускореніе оборота подвижного состава.

§ 42.

Поѣздомъ дальняго хода называется товарный поѣздъ изъ груженыхъ вагоновъ, проходящій не менѣе одной распорядительной станціи безъ пересоставленія. Въ составы этихъ поѣздовъ могутъ быть включены также порожніе спеціальные вагоны и незанятые пассажирами пассажирскіе вагоны, слѣдующіе не ближе станціи назначенія поѣзда дальняго хода.

§ 43.

Направленія слѣдованія поѣздовъ дальняго хода, станціи первоначальнаго ихъ составленія и назначенія, порядокъ группировки въ нихъ вагоновъ, отцѣпки и прицѣпки вагоновъ на попутныхъ станціяхъ, а также составъ сихъ поѣздовъ опредѣляются комиссіей (§ 2) по представленіямъ начальника службы движенія.

§ 44.

Для возможности составленія поѣздовъ дальняго хода въ нѣкоторыхъ случаяхъ разрѣшается задерживать вагоны на станціяхъ, формирующихъ означенные поѣзда. Максимальные предѣлы этой задержки устанавливаются порядкомъ, указаннымъ въ § 2.

§ 45.

За составленіе поѣздовъ дальняго хода станціямъ первоначальнаго ихъ отправленія выдается премія. Размѣръ этой преміи опредѣляется порядкомъ, указаннымъ въ § 2, въ зависимости отъ того сбереженія маневровой работы, которое достигается на попутныхъ распорядительныхъ станціяхъ вслѣдствіе сокращенія производства маневровъ съ вагонами въ означенныхъ поѣздахъ. При этомъ переработанными вагонами (§ 32) считаются вагоны прибывшіе и отправленные съ поѣздами дальняго хода, а расцѣночная ставка принимается въ размѣрѣ не свыше установленнаго § 35. За неправильно составленные поѣзда дальняго хода, вопреки установленнымъ для сего, согласно § 43, правилами, премія не выдается.

§ 46.

Въ періодъ дѣйствія преміи за успѣшный оборотъ товарныхъ вагоновъ допускается задержка сверхъ нормы простоя (§ 22) вагоновъ для поѣздовъ дальняго хода на станціяхъ ихъ составленія. Число часовъ означенной задержки устанавливается порядкомъ, указаннымъ въ § 2. Простои на попутныхъ распорядительныхъ станціяхъ вагоновъ, прослѣдовавшихъ съ поѣздами дальняго хода, не принимаются къ учету на сихъ станціяхъ премій за успѣшный оборотъ вагоновъ.

§ 47.

Пересоставленіе поѣздовъ дальняго хода на одной изъ попутныхъ станцій, ближе станціи назначенія поѣзда, допускается лишь въ случаѣ перерыва или затрудненія движенія, вызванныхъ неисправностью пути или подвижного состава, проис-

шествіями съ поѣздами, снѣжными заносами, сокращеніемъ нормъ обмѣна и тому подобными случайными причинами, требующими изъятія изъ поѣзда вагоновъ, устанавливаемыми порядкомъ, указаннымъ въ § 2, при чемъ въ такихъ случаяхъ станція первоначальнаго составленія поѣзда получаетъ премію на общемъ основаніи. Допускается также пересоставленіе на попутной станціи прибывшаго поѣзда дальняго хода, если изъ вагоновъ этого поѣзда и имѣющихся на станціи другихъ вагоновъ возможно составить поѣзда дальняго хода болѣе дальняго рейса. Въ этомъ случаѣ премія, причитающаяся станціи первоначальнаго отправленія расформированнаго поѣзда дальняго хода, уплачивается изъ преміи станціи, пересоставившей этотъ поѣздъ.

§ 48.

Премію № 4 получаютъ:

а) изъ числа станціонныхъ служащихъ службы движенія: начальники станцій и ихъ помощники, входящіе въ смѣнное дежурство, дежурные агенты по движенію, завѣдывающіе маневрами, составители всѣхъ наименованій, сцѣпщики, старшіе стрѣлочники, пріемщики поѣздовъ, счетчики и списчики вагоновъ и конторщики распорядительнаго движенія;

б) изъ числа линейныхъ служащихъ отдѣленій движенія: начальники отдѣленій, дѣлопроизводители, дежурные по отдѣленію, конторщики отдѣленій, ревизоры движенія на линіи, помощники ревизоровъ движенія на линіи и лица, несущія ихъ обязанности;

в) изъ числа поѣздныхъ служащихъ службы тяги: маневровые машинисты, ихъ помощники и смазчики вагоновъ.

Примѣчаніе. По отношенію къ начальникамъ станцій и ихъ помощникамъ примѣняется правило, указанное въ примѣчаніяхъ 1 и 2 къ § 36.

§ 49.

Изъ преміи каждой станціи, прежде всего, отчисляется, согласно § 7, часть общей суммы, необходимой на учетъ и распредѣленіе премій, пропорціональная сбереженію данной станціи. Затѣмъ, каждому смазчику, сопровождавшему поѣздъ дальняго хода, выдается 15 коп. преміи, но въ томъ лишь случаѣ, если на всемъ протяженіи участка, на которомъ онъ сопровождалъ поѣздъ, включая и оконечную станцію смѣны смазчиковъ, не было ни одного случая отцѣпки вагоновъ по горѣнію буксъ или неисправности смазочныхъ приборовъ. Оставшаяся сумма распредѣляется по постановленію совѣта управленія дороги слѣдующимъ образомъ:

а) отъ 70% до 80% на выдачу преміи станціоннымъ служащимъ службы движенія (п. а § 48);

б) отъ 5% до 10% на выдачу премій линейнымъ служащимъ отдѣленій службы движенія (п. б § 48);

в) отъ 10% до 15% на выдачу преміи маневровымъ машинистамъ и ихъ помощникамъ (п. в § 48).

Примѣчаніе. Изъ заработанной преміи, предварительно распредѣленія таковой между служащими, можетъ быть, по постановленію совѣта, отчислено до 5% на улучшеніе быта служащихъ.

§ 50.

Премія, отчисленная въ пользу каждой въ отдѣльности изъ группъ служащихъ, указанныхъ въ п.п. а, б и в § 48, кромѣ смазчиковъ вагоновъ, распредѣляется между сими служащими пропорціонально числу паевъ участія въ преміи каждой должности и числу поѣздовъ дальняго хода, составленному при ихъ участіи, при чемъ число паевъ, присваиваемыхъ каждой должности, устанавливается порядкомъ, указаннымъ въ § 2.

§ 51.

Изъ причитающейся по сему положенію преміи служащимъ, въ случаяхъ ихъ виновности, могутъ быть, по постановленію комиссіи (§ 2), произведены удержанія за задержку вагоновъ для составленія поѣздовъ дальняго хода, сверхъ установленной нормы (§ 44).

§ 52.

Если поѣздъ дальняго хода, вслѣдствіе неправильныхъ дѣйствій одной или нѣсколькихъ станцій его слѣдованія, теряетъ признаки дальняго хода, то премія, причитающаяся станціи составленія такого поѣзда уплачивается полностью, съ виновныхъ же служащихъ, не считая, однако, случаевъ, указанныхъ въ первой части § 47. производятся удержанія въ размѣрѣ преміи, исчисленной, согласно § 45, за излишнюю маневровую работу съ вагонами расформированнаго поѣзда на всѣхъ тѣхъ попутныхъ распорядительныхъ станціяхъ, на которыхъ этотъ поѣздъ потерялъ признаки дальняго хода.

Удержанія эти производятся изъ всякаго рода премій по утилизаціи подвижного состава, причитающихся виновнымъ служащимъ, и причисляются къ кредиту, изъ котораго уплачивается премія. Вопросы о виновности служащихъ въ указанныхъ въ настоящемъ параграфѣ неправильныхъ дѣйствіяхъ и о разверсткѣ между ними удержаній рѣшаются порядкомъ, указаннымъ въ § 2.

Положеніе о дѣлопроизводствѣ въ отдѣлѣ статистики работы поѣздовъ и вагоновъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ.

ГЛАВА 1-я.

§ 1. Статистика работы поѣздовъ и вагоновъ составляетъ отдѣлъ службы движенія и служитъ:

а) для учета пробѣга поѣздовъ, вагоновъ и вагонныхъ осей по мѣсяцамъ и участкамъ дороги, составленія мѣсячныхъ, годовыхъ отчетовъ и смѣтныхъ предположеній о пробѣгахъ на будущіе годы,

б) для учета времени нахожденія поѣздовъ въ пути,

в) для учета премій по утилизаціи подвижного состава,

г) для учета оборота вагоновъ по нумерамъ,

д) для разработки ежегодной переписи вагоновъ,

е) для справокъ и переписки съ сосѣдними дорогами по неправильному переходу вагоновъ на передаточныхъ станціяхъ, ввидахъ сохраненія цѣлости инвентарнаго количества вагоновъ на дорогѣ,

и ж) для производства денежныхъ расчетовъ съ дорогами: по обмѣну вагонами и коммерческими приспособленіями, по срочному возврату вагоновъ, по найму и провозу подвижного состава и другихъ расчетовъ, вытекающихъ изъ общаго соглашенія между желѣзными дорогами о взаимномъ пользованіи товарными вагонами.

§ 2. Для завѣдыванія этимъ отдѣломъ назначенъ завѣдывающій статистикой и замѣститель—его помощникъ, на обязанности которыхъ лежитъ общее руководство и строгое наблюденіе за правильностью и своевременнымъ выполненіемъ служащими требующихся отъ отдѣла статистики работъ, веденіе переписки съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ и завѣдывающимъ дѣлами общаго съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ по спорнымъ денежныхъ расчетамъ съ дорогами, участіе въ техническихъ комиссіяхъ по претензіоннымъ вопросамъ и принципіальнымъ вопросамъ, вытекающимъ изъ общаго соглашенія о взаимномъ пользованіи товарными вагонами и вся распорядительная часть, касающаяся отдѣла статистики.

§ 3. Въ виду массы разнообразной и сложной работы, а также требующагося для выполненія таковой сравнительно большого штата служащихъ (болѣе 100 человѣкъ) отдѣлъ статистики раздѣленъ на три дѣлопроизводства съ старшими счетоводами во главѣ каждаго дѣлопроизводства, на обязанности которыхъ лежитъ равномѣрное распредѣленіе работы между служащими дѣлопроизводства, строгое наблюденіе за правильнымъ и своевремен-

нымъ выполненіемъ таковой, наблюденіе за аккуратной и своевременной явкой служащихъ на службу въ установленное для этого время и выполненіе всей переписки и отчетности, связанной съ порученнымъ имъ дѣлопроизводствомъ.

§ 4. Всѣ служащіе отдѣла статистики обязаны выполнять законныя требованія, какъ завѣдывающаго отдѣломъ, такъ равно его помощника и старшихъ счетоводовъ, стоящихъ во главѣ каждаго дѣлопроизводства. Виновные въ явномъ уклоненіи отъ работы, въ несвоевременномъ выполненіи таковой, могущей вызвать убытокъ казнѣ, въ случаяхъ пропуска установленныхъ сроковъ, а также за дерзкое обращеніе съ старшими агентами статистики, подвергаются взысканіямъ на общемъ основаніи положенія о служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

ГЛАВА 2-я.

Распредѣленіе работы по дѣлопроизводствамъ и способъ ея выполненія:

1. Дѣлопроизводство.

По учету пробѣга поѣздовъ, вагоновъ и вагонныхъ осей, работы подвижного состава, составленіе отчетности и учетъ премій по работѣ подвижного состава.

§ 5. Разборка поѣздныхъ (путевыхъ) журналовъ по роду поѣздовъ и участкамъ ихъ обращенія, провѣрка поступленія журналовъ по числу бывшихъ въ обращеніи поѣздовъ, согласно суточныхъ вѣдомостей, поступающихъ отъ всѣхъ конечныхъ и узловыхъ станцій, или по особой нумераціи поѣздныхъ журналовъ каждой узловой и конечной станціей по каждому участку дороги отдѣльно, начиная съ перваго номера каждый мѣсяцъ и и переписка по истребованію недостающихъ журналовъ.

§ 6. Учетъ пробѣга поѣздовъ, вагоновъ, вагонныхъ осей и времени нахожденія въ пути товарныхъ, воинскихъ и хозяйственныхъ поѣздовъ и одиночныхъ паровозовъ производится по поѣзднымъ участкамъ по роду поѣздовъ, т. е. отдѣльно пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ, воинскихъ, товарныхъ, служебныхъ, рабочихъ и одиночныхъ паровозовъ и по направленіямъ (четному и нечетному) по книгамъ, приспособленнымъ для этой цѣли.

Разработка этихъ данныхъ производится изъ путевыхъ журналовъ путемъ записи въ книги №№ поѣздовъ, №№ паровозовъ, времени дѣйствительнаго нахожденія поѣздовъ въ пути и времени, положеннаго по расписанію, а также количество отправленныхъ вагоновъ (груженыхъ и порожнихъ отдѣльно) съ начальной станціи участка, количество отцѣпленныхъ и при-

цѣпленныхъ вагоновъ на промежуточныхъ станціяхъ и количество прибывшихъ вагоновъ на конечную станцію участка, безъ подраздѣленія по роду вагоновъ, за исключеніемъ нефтяныхъ цистернъ, которыя записываются въ книги по соотвѣтствующимъ графамъ въ видѣ знаменателя.

§ 7. По окончаніи мѣсячной записи и подведенія итоговъ по книгамъ, количество груженыхъ и порожнихъ вагоновъ, отправленныхъ съ начальной станціи, помножается на полное число верстъ участка, а количество вагоновъ, прицѣпленныхъ и отцѣпленныхъ на промежуточныхъ станціяхъ, помножается на число верстъ отъ станціи прицѣпки или отцѣпки до конечной станціи участка, затѣмъ къ числу верстъ, полученныхъ отъ вагоновъ, отправленныхъ съ начальной станціи, прибавляется число верстъ, полученныхъ отъ прицѣпленныхъ вагоновъ, и уменьшается на число верстъ, полученныхъ отъ вагоновъ отцѣпленныхъ, т. е. не дошедшихъ до конца участка. Такимъ образомъ, общій выводъ и даетъ дѣйствительный пробѣгъ вагоно-верстъ и осе-верстъ на данномъ участкѣ, а также и количество отправленныхъ и прибывшихъ вагоновъ на каждую станцію, необходимое для годового отчета (вѣдомость № 10-й „работы станцій").

§ 8. Учетъ пробѣга пассажирскихъ вагоновъ, по классамъ ихъ и числу осей, производится тоже по роду поѣздовъ, участкамъ дороги и направленіямъ изъ тѣхъ же поѣздныхъ журналовъ по особымъ книгамъ, въ которыя записывается, по соотвѣтствующимъ графамъ, число вагоно-верстъ, пройденное ими съ каждымъ поѣздомъ и затѣмъ подводятся мѣсячные итоги.

§ 9. Полученные, такимъ образомъ, мѣсячные итоги количества поѣздовъ, пробѣга ихъ, времени нахожденія поѣздовъ въ пути и пробѣга вагоновъ и вагонныхъ осей вносятся въ особыя вѣдомости по участкамъ дороги, по роду поѣздовъ и по направленіямъ, изъ которыхъ затѣмъ составляются мѣсячные отчеты: № 3-й „о работѣ подвижного состава" для представленія въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ черезъ 6 недѣль послѣ отчетнаго мѣсяца, вѣдомость „о результатахъ движенія на дорогѣ", служащую основаніемъ для составленія годового отчета о пробѣгахъ, и свѣдѣнія о результатахъ движенія поѣздовъ и пробѣгъ вагоновъ, для представленія въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ черезъ главную бухгалтерію не позже какъ черезъ мѣсяцъ послѣ отчетнаго.

Примѣчаніе. Почти на всѣхъ дорогахъ учетъ пробѣга паровозовъ во главѣ поѣздовъ, двойной тягой и одиночными, а также пробѣгъ вагоновъ производится въ службѣ тяги по рапортамъ машинистовъ, слѣдовавшихъ съ поѣздами, безъ всякой свѣрки съ поѣздными журналами, а потому мѣсячные итоги этихъ пробѣговъ никогда не согласуются между собою на значительное количество, вызы-

вающее постоянныя недоразумѣнія между службами тяги и движенія. На бывшей Харьково-Николаевской жел. дор. учетъ пробѣга паровозовъ производился тоже въ статистикѣ службы движенія изъ поѣздныхъ журналовъ по каждому паровозу отдѣльно (мѣсячный лицевой счетъ каждаго паровоза въ алфавитномъ порядкѣ ихъ нумеровъ) и затѣмъ подробно свѣрялся съ рапортами машинистовъ по даннымъ, разработаннымъ въ службѣ тяги, послѣ чего въ мѣсячныхъ итогахъ этихъ пробѣговъ никакихъ разногласій не могло происходить. Такой порядокъ учета означенныхъ пробѣговъ совершенно необходимъ, несмотря на нѣкоторый излишній расходъ на содержаніе служащихъ по двойному учету пробѣга паровозовъ.

§ 10. Означенныя мѣсячныя вѣдомости должны храниться въ отдѣлѣ статистики не менѣе 10 лѣтъ, на случай справокъ о пробѣгахъ по участкамъ дороги, такъ какъ въ годовые отчеты вносятся только лишь мѣсячные итоги безъ указанія работы на каждомъ участкѣ дороги. Свѣдѣнія же о времени нахожденія поѣздовъ въ пути, кромѣ того служатъ еще основаніемъ для исчисленія преміи № 1-й „за улучшеніе работы товарныхъ, воинскихъ и хозяйственныхъ поѣздовъ".

§ 11. Способъ разработки учета премій: № 1-й „за улучшеніе работы поѣздовъ" и № 2-й „за успѣшный оборотъ товарныхъ вагоновъ", а также распредѣленіе заработанныхъ премій между всѣми участниками таковыхъ, усматривается изъ приложенныхъ къ сему циркуляровъ по бывш. Харьково-Николаевской жел. дорогѣ, положенія о преміяхъ, одобреннаго по журналу комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 8/14 апрѣля 1906 года за № 917, формъ бланокъ и пояснительной записки.

ГЛАВА 3-я.

2. Дѣлопроизводство.

По учету обмѣна вагонами по нумерамъ ихъ, справки и переписка по бездокументному переходу вагоновъ на сосѣднія дороги и разработка ежегодной переписки подвижного состава.

§ 12. Учетъ обмѣна вагоновъ по нумерамъ производится изъ техническихъ вѣдомостей и дубликатовъ ихъ, получаемыхъ съ передаточныхъ станцій, путемъ выписки каждаго принятаго и сданнаго вагона на особыя карточки (бѣлаго и свѣтло-зеленаго цвѣта), съ указаніемъ въ нихъ № вагона, № технической вѣдомости или дубликата, числа мѣсяца и № станціи пріема или сдачи (для упрощенія въ записяхъ всѣмъ передаточнымъ станціямъ присвоены особые нумера).

§ 13. По окончаніи выписки карточекъ за весь отчетный мѣсяцъ таковыя передаются въ особый столъ, гдѣ сортируются въ послѣдовательномъ порядкѣ нумеровъ и записываются въ особыя мѣсячныя тетради въ алфавитномъ порядкѣ нумеровъ, съ добавленіемъ къ нимъ и тѣхъ вагоновъ, которые по вѣдомостямъ за предыдущій мѣсяцъ числятся на дорогѣ не сданными.

Примѣчаніе. Впослѣдствіи предполагается завести, вмѣсто мѣсячныхъ тетрадей, годовыя книги съ полной нумераціей всѣхъ имѣющихся на Россійскихъ дорогахъ вагоновъ, что значительно облегчитъ: во первыхъ, работу служащихъ, которомъ не потребуются производить запись нумеровъ вагоновъ, а только пріемъ и сдачу ихъ по соотвѣтствующимъ нумерамъ въ книгахъ, во вторыхъ, даетъ возможность производить эти записи по періодамъ (въ пять или десять дней), не выжидая окончанія отчетнаго мѣсяца и въ третьихъ значительно облегчитъ наведеніе справокъ какъ по требованіямъ сосѣднихъ дорогъ о возмѣщеніи, по § 40 общаго соглашенія, неправильно перешедшихъ вагоновъ, такъ и въ особенности по наведенію справокъ о не розысканныхъ вагонахъ по ежегодной переписи подвижного состава.

§ 14. При обнаруженіи неправильнаго перехода вагоновъ на сосѣднія дороги (два пріема безъ промежуточной сдачи, прибытіе на передаточную станцію и безъ сдачи пріема на той же или на другой станціи, или прибытіе на передаточную станцію и уходъ на сосѣднюю дорогу безъ зачета въ обмѣнъ) лица, ведущія означенныя выше мѣсячныя тетради или годовыя книги, немедленно сообщаютъ о томъ въ особый столъ того же дѣлопроизводства для истребованія отъ сосѣдней дороги возмѣщенія неправильно перешедшаго вагона, на основаніи § 40 общаго соглашенія о вагонахъ. Полученныя сообщенія отъ служащихъ о неправильно перешедшихъ вагонахъ заносятся въ особые бланки отношеній по каждой дорогѣ отдѣльно и немедленно отсылаются подлежащимъ дорогамъ для провѣрки и возмѣщенія вагоновъ.

§ 15. Для болѣе удобнаго и скорѣйшаго обнаруженія неправильнаго перехода вагоновъ на сосѣднія дороги было бы желательно производить запись въ тетради или книги каждаго передвиженія вагона съ поѣздомъ, съ момента пріема его до момента сдачи, что дало-бы возможность не только обнаруживать неправильный переходъ вагоновъ, но и получать подробныя справки о прослѣдованіи вагоновъ по дорогѣ, безъ запросовъ станціямъ, въ случаяхъ пропажи или просрочки въ доставкѣ груза. А такъ какъ такой подробный учетъ требуетъ значительнаго количества добавочныхъ служащихъ, то дороги вообще не ведутъ такого

подробнаго учета, а обращаютъ только лишь особенное вниманіе на правильный учетъ перехода вагоновъ по нумерамъ на передаточныхъ станціяхъ. Для этой цѣли на дорогахъ примѣняются разные вспомогательные способы учета, такъ, напримѣръ: на нѣкоторыхъ дорогахъ существуютъ пробѣжные листки на каждый отправленный съ поѣздомъ вагонъ, на другихъ натурныя книжки на прибывшіе и отправленные вагоны пишутся на передаточныхъ станціяхъ подъ копирку для доставленія второго экземпляра въ отдѣлъ статистики и на третьихъ—установлены контрольные посты на первыхъ станціяхъ отъ передаточныхъ, гдѣ всѣ вагоны, проходящіе съ поѣздами въ обѣ стороны, списываются на особые бланки и доставляются въ отдѣлъ статистики для свѣрки съ обыкновенными документами. На Южныхъ жел. дорогахъ установлены на всѣхъ станціяхъ особыя суточныя вѣдомости оборота вагоновъ по нумерамъ, въ которыя записываются всѣ прибывающіе съ поѣздами и поступающіе отъ сосѣднихъ дорогъ вагоны по соотвѣтствующимъ графамъ, установленнымъ для каждаго десятка тысячъ нумеровъ отдѣльно, при чемъ копіи этихъ вѣдомостей по особой формѣ высылаются только передаточными станціями въ отдѣлъ статистики, гдѣ и служатъ справочнымъ матеріаломъ для обнаруженія неправильнаго перехода вагоновъ.

Преимущество этихъ вѣдомостей заключается въ томъ, что станціямъ представляется возможность, во первыхъ, легко наводить справки, часто требующіяся отъ нихъ, во вторыхъ, начальникъ станціи можетъ ежедневно по вѣдомостямъ оборота вагоновъ слѣдить, чтобы вагоны не стояли на станціи продолжительное время, въ третьихъ, передаточныя станціи могутъ ежедневно сами обнаруживать неправильный переходъ вагоновъ на сосѣднія дороги, засчитывая таковые въ обмѣнъ на слѣдующія сутки или сообщая въ отдѣлъ статистики для истребованія отъ дорогъ возмѣщенія такихъ вагоновъ, во избѣжаніе начета на нихъ по 2 руб. за каждый неправильно перешедшій вагонъ для уплаты преміи служащимъ отдѣла статистики, обнаружившимъ неправильный переходъ вагоновъ.

§ 16. Для сохраненія въ цѣлости инвентарнаго количества товарныхъ вагоновъ на дорогѣ и въ виду совершенной невозможности провѣрять правильность записей въ тетради или книги принятыхъ и сданныхъ на сосѣднія дороги товарныхъ вагоновъ по нумерамъ ихъ, на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ установлена, журнальнымъ постановленіемъ совѣта управленія дороги отъ 13 іюля 1907 года за № 2350, премія служащимъ отдѣла статистики, считая по 2 руб. за каждый обнаруженный случай неправильнаго перехода вагоновъ, съ отнесеніемъ этого расхода на премію виновныхъ станцій по товаро-станціоннымъ работамъ, что несомнѣнно приноситъ существенную пользу въ сохраненіи инвентарнаго количества вагоновъ въ цѣлости, такъ

какъ каждый служащій, ведущій это дѣло, старается не пропустить ни одного случая неправильнаго перехода вагоновъ, будучи заинтересованъ въ матеріальномъ отношеніи.

§ 17. Разработка переписи подвижного состава, производящейся на дорогахъ въ 12 час. дня 1 мая каждаго года, производится такимъ образомъ: въ началѣ апрѣля мѣсяца составляется приказъ на дорогѣ о производствѣ переписи и разсылаются по всѣмъ станціямъ и разъѣздамъ бланки въ надлежащемъ количествѣ для списыванія съ натуры №№ вагоновъ, находящихся на станціяхъ, разъѣздахъ, постахъ, въ мастерскихъ и поѣздахъ, въ послѣднемъ случаѣ списываются вагоны той станціей, на которую поѣздъ прибудетъ послѣ 12 час. дня. По полученіи отъ всѣхъ станцій и разъѣздовъ означенныхъ бланковъ, заполненныхъ требующимися свѣдѣніями, всѣ оказавшіеся при переписи вагоны выписываются на карточки, которыя затѣмъ сортируются по дорогамъ и въ послѣдовательномъ порядкѣ нумеровъ записываются въ особыя вѣдомости по каждой дорогѣ отдѣльно и провѣряются съ книгами учета обмѣна вагоновъ по нумерамъ, для исключенія изъ этихъ вѣдомостей тѣхъ нумеровъ вагоновъ, которые показаны при переписи ошибочно или требуютъ разъясненія. Произведя означенную провѣрку составляются по каждой дорогѣ отдѣльно въ двухъ экземплярахъ списки вагоновъ, оказавшихся при переписи, и разсылаются по всѣмъ дорогамъ при особыхъ отношеніяхъ къ 1-му іюля для провѣрки и возвращенія одного экземпляра обратно.

§ 18. По полученіи отъ дорогъ такихъ же списковъ на свои вагоны, оказавшіеся у нихъ при переписи, производится отмѣтка по инвентарю противъ каждаго номера вагона на какой дорогѣ таковой находился, при чемъ въ случаѣ обнаруженія неправильностей въ такихъ спискахъ (наприм. нахожденіе одного и того же номера на двухъ дорогахъ, указаніе въ спискѣ такого вагона, который вовсе не числится по инвентарю и т. п.), немедленно дѣлаются запросы подлежащимъ дорогамъ, а по выясненіи исправляются списки краснымъ чернилом. По выясненіи всѣхъ недоразумѣній и по отмѣткѣ въ спискахъ тормазныхъ и спеціальныхъ вагоновъ, согласно инвентаря, вторые экземпляры таковыхъ возвращаются подлежащимъ дорогамъ не позже 1-го августа.

Дальнѣйшая разработка переписи производится на точномъ основаніи правилъ для переписи и разверстки вагоновъ, приложенныхъ къ § 55 общаго соглашенія, гдѣ имѣются и всѣ формы требующихся бланокъ, кромѣ препроводительныхъ и запросныхъ отношеній.

ГЛАВА 4-я.

3. Дѣлопроизводство.

По учету обмѣна вагоновъ и тормазовъ по количеству и роду ихъ и по денежнымъ расчетамъ съ дорогами по обмѣну вагонами и коммерческими приспособленіями, по срочному возврату вагоновъ, по найму и провозу подвижного состава и другимъ расчетамъ, вытекающимъ изъ общаго соглашенія о взаимномъ пользованіи товарными вагонами.

§ 19. Въ виду массы разнообразныхъ денежныхъ расчетовъ съ дорогами, это дѣлопроизводство раздѣлено на три стола, съ отвѣтственнымъ счетоводомъ во главѣ каждаго стола, на обязанности которыхъ лежитъ наблюденіе за правильнымъ и своевременнымъ предъявленіемъ дорогамъ денежныхъ счетовъ, за провѣркой и акцептаціей въ установленные сроки полученныхъ отъ дорогъ денежныхъ счетовъ и переписка съ дорогами по спорнымъ денежнымъ расчетамъ.

I СТОЛЪ.

По учету обмѣна вагоновъ и тормазовъ, по количеству и роду ихъ и по денежнымъ расчетамъ съ дорогами, по обмѣну вагонами и коммерческими приспособленіями, по найму, провозу и перегрузкѣ вагоновъ.

§ 20. Учетъ обмѣна вагоновъ и тормазовъ по количеству производится такимъ образомъ: по получаемымъ ежедневно отъ передаточныхъ станцій техническимъ вѣдомостямъ и дубликатамъ ихъ производится подсчетъ количества принятыхъ и сданныхъ вагоновъ по нумерамъ и по роду ихъ, а также тормазовъ и свѣряется съ записью въ обмѣнныхъ актахъ по формѣ № 2, приложенной къ общему соглашенію, при чемъ въ случаѣ разногласій въ цифрахъ дѣлаются запросы подлежащимъ станціямъ для выясненія обнаруженной неправильности, а затѣмъ по полученіи разъясненія требуется отъ сосѣдней дороги возмѣщеніе вагоновъ, если обнаруженная въ обмѣнномъ актѣ неправильность вызвала потерю вагоновъ со стороны Южныхъ дорогъ.

§ 21. Въ то же время изъ обмѣнныхъ документовъ выписывается въ особую книгу количество вагоновъ нанятыхъ и сданныхъ въ наемъ съ Южныхъ дорогъ, количество наемныхъ вагоновъ, проходящихъ чрезъ Южныя дороги и новыхъ вагоновъ, слѣдующихъ какъ въ паркъ Южныхъ дорогъ, такъ и проходящихъ транзитомъ на другія дороги, будетъ ли пріемъ и сдача такихъ вагоновъ произведена натурой сверхъ обмѣна или путемъ зачета по обмѣну безразлично. Въ то же время тщательно

просматриваются сдѣланныя въ обмѣнныхъ актахъ разныя оговорки агентами одной стороны и возраженія агентовъ другой стороны и въ случаѣ надобности требуется отъ станцій дополнительное объясненіе, а затѣмъ, по окончаніи мѣсяца, на основаніи такихъ оговорокъ, составляются особые счета на тѣ суммы, которыя причитаются Южнымъ дорогамъ, и въ двухъ экземплярахъ посылаются подлежащимъ дорогамъ для провѣрки и акцептаціи.

Кромѣ того, изъ обмѣнныхъ актовъ каждой станціи выписывается въ особыя мѣсячныя вѣдомости по числамъ количество принятыхъ и сданныхъ вагоновъ и цистернъ (отдѣльно груженыхъ и порожнихъ) въ обмѣнъ и сверхъ обмѣна, а также количество суточныхъ вагонныхъ долговъ; по окончаніи же мѣсяца подводятся итоги по всѣмъ графамъ вѣдомости, которыя затѣмъ посылаются подлежащимъ дорогамъ въ двухъ экземплярахъ для провѣрки и согласованія мѣсячныхъ цифръ обмѣна вагоновъ, для включенія въ таблицу вторую мѣсячнаго отчета № 3 согласованныхъ цифръ.

§ 22. По провѣркѣ обмѣнныхъ актовъ съ техническими вѣдомостями и дубликатами ихъ, свѣркѣ сдѣланныхъ заявленій на обмѣнъ вагоновъ съ заявочными депешами и вывода количественныхъ и родовыхъ долговъ на слѣдующія сутки, составляются балансовыя вѣдомости по обмѣну вагонами и приспособленіями по каждой станціи, съ выводомъ денежныхъ штрафовъ за невыполненіе заявленій и за долги по обмѣну вагонами и приспособленіями (хлѣбными щитами, скотскими рѣшетками и кольцами), а также за пользованіе спеціальными вагонами (пороховыми, фруктовыми и друг.); затѣмъ подводятся итоги по всѣмъ графамъ балансовыхъ вѣдомостей, и если въ общемъ выводѣ окажется сумма штрафа въ пользу Южныхъ дорогъ, то балансовая вѣдомость переписывается въ двухъ или трехъ экземплярахъ, смотря по тому какое существуетъ соглашеніе съ сосѣдними дорогами, и посылается подлежащей дорогѣ, при особомъ отношеніи, для провѣрки акцептаціи. По полученіи отъ дороги одного экземпляра акцептованной балансовой вѣдомости, сдѣланныя въ ней исправленія заносятся въ черновую балансовую вѣдомость, а полученная вѣдомость препровождается, при особомъ отношеніи, въ главную бухгалтерію (черезъ счетоводство службы движенія) для истребованія отъ дороги признанныхъ ею денегъ и зачисленія въ доходъ по соотвѣтствующему номеру смѣты. Что же касается сдѣланныхъ исправленій въ балансовой вѣдомости, то таковыя тщательно провѣряются и, если окажутся сдѣланными сосѣдней дорогой неправильно, то составляется дополнительный счетъ, съ надлежащими объясненіями, и вновь посылается дорогѣ для провѣрки и акцептаціи. Если же и этотъ дополнительный счетъ будетъ отклоненъ дорогой частью

или полностью и отклоненіе это будетъ признано Южными дорогами неосновательнымъ, то претензія эта вносится на разрѣшеніе очередной технической комиссіи.

§ 23. Полученныя отъ дорогъ балансовыя вѣдомости или же счета по такимъ же расчетамъ тщательно провѣряются по имѣющимся даннымъ и по надлежащемъ исправленіи и акцептаціи одинъ экземпляръ возвращается подлежащей дорогѣ, а второй препровождается, при особомъ отношеніи, въ главную бухгалтерію (черезъ счетоводство службы движенія) для уплаты признанныхъ Южными дорогами штрафовъ, съ отнесеніемъ расхода на подлежащій номеръ смѣты, при дѣлахъ же отд. статистики оставляются копіи означенныхъ счетовъ.

§ 24. Точно такимъ же порядкомъ составляются и посылаются подлежащимъ дорогамъ счета, а также провѣряются полученные отъ дорогъ счета за наемъ и провозъ вагоновъ; при чемъ время нахожденія вагоновъ въ наймѣ считается со дня передачи съ дороги отдавшей вагоны въ наемъ по день обратнаго возвращенія на ту же или, по особому распоряженію Управленія желѣзныхъ дорогъ, на другую дорогу, по минованіи надобности въ нанятыхъ вагонахъ; а провозъ вагоновъ считается по числу пройденныхъ вагонами осе-верстъ отъ ст. пріема до ст. передачи, безразлично, будутъ ли они фактически перевезены съ поѣздами или приняты и сданы путемъ зачета по обмѣну. При наймѣ вагоновъ Южными дорогами необходимо слѣдить за своевременнымъ провозомъ ихъ по другимъ дорогамъ, какъ при слѣдованіи въ наемъ, такъ и при обратномъ возвращеніи изъ найма, для каковой цѣли на каждомъ передаточномъ пунктѣ составляются особые акты о пріемѣ и передачѣ каждой партіи вагоновъ, съ указаніемъ времени (часовъ и минутъ) и высылаются дорогѣ, отдавшей вагоны въ наемъ и дорогѣ-нанимательницѣ. Если при этомъ окажется просрочка въ доставкѣ, то составляются особые счета дорогѣ задержавшей вагоны въ двойномъ размѣрѣ наемной платы за каждыя просроченныя сутки. Всѣ акцептованные счета по этимъ расчетамъ препровождаются въ главную бухгалтерію для полученія или уплаты денегъ, съ отнесеніемъ на № 305 смѣты (черезъ счетоводство службы тяги) наемной платы за вагоны и платы за провозъ нанятыхъ Южными дорогами вагоновъ и въ доходъ дороги (черезъ службу сборовъ) за провозъ проходящихъ вагоновъ транзитомъ. При чемъ за провозъ новаго подвижного состава, если таковой слѣдуетъ не путемъ зачета по обмѣну, а при накладныхъ и дорожныхъ вѣдомостяхъ, то расчеты провозной платы производятся съ дорогами службою сборовъ при разсчетахъ по прямому сообщенію.

Примѣчаніе 1. По окончаніи каждаго полугодія составляются и представляются въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ къ 5 марта и 5 сентября полугодовыя вѣдомости о наня-

томъ и сданномъ въ наемъ подвижномъ составѣ, съ указаніемъ суммъ уплоченныхъ и полученныхъ отъ дорогъ за наемъ и провозъ вагоновъ, но съ предварительнымъ согласованіемъ цифръ съ подлежащими дорогами, путемъ переписки.

Примѣчаніе 2. Всѣ счета по расчетамъ съ частными дорогами, перечисленные въ §§ 20, 21 и 22, ранѣе отсылки подлежащимъ дорогамъ, какъ составленные Южными дорогами, такъ и полученные для провѣрки и акцептаціи, посылаются въ контроль, при особомъ отношеніи, для провѣрки съ имѣющимися тамъ копіями обмѣнныхъ актовъ и подлежащаго согласованія.

§ 25. Разсчеты съ дорогами за перегрузку вагоновъ на передаточныхъ станціяхъ производятся по особымъ актамъ, составляемымъ этими станціями, и счета предъявляются: за вагоны перегруженные на основаніи § 23 общаго соглашенія и § 17 инструкціи о нагрузкѣ на открытомъ подвижномъ составѣ сосѣднимъ дорогамъ, а за вагоны перегруженные на основаніи § 60 общаго соглашенія, т. е. съ истекшимъ срокомъ осмотра—дорогамъ неправильно погрузившимъ такіе вагоны. Означенные счета, какъ на полученіе, такъ и на уплату причитающихся по нимъ денегъ послѣ подлежащей акцептаціи дорогами, препровождаются въ главную бухгалтерію (чрезъ отдѣлъ товаро-станціонныхъ работъ) для зачисленія приходомъ или расходомъ на № 193 смѣты.

§ 26. Кромѣ перечисленныхъ денежныхъ расчетовъ съ дорогами въ этомъ же столѣ составляются и поступаютъ отъ дорогъ для провѣрки и другіе случайные счета; какъ то: за невыполненіе размѣна платформъ и тормазовъ, по сдѣланнымъ заявленіямъ о размѣнѣ образовавшагося долга таковыхъ, за несвоевременное возмѣщеніе вагоновъ, ошибочно перешедшихъ безъ зачета въ обмѣнъ, за просрочку въ возмѣщеніи разбитыхъ вагоновъ, за просрочку въ доставкѣ вагоновъ, слѣдующихъ транзитомъ взамѣнъ разбитыхъ и другіе.

СТОЛЪ 2-й.

По учету вагоновъ и цистернъ срочнаго возврата по нумерамъ и по денежнымъ расчетамъ съ дорогами за задержку срочныхъ вагоновъ и цистернъ.

§ 27. Учетъ вагоновъ и цистернъ срочнаго возврата производится путемъ выписки такихъ вагоновъ изъ техническихъ вѣдомостей и дубликатовъ ихъ на карточки, сортировки ихъ, по окончаніи мѣсяца, въ послѣдовательномъ порядкѣ нумеровъ и записи въ особыя книги срочнаго возврата, съ указаніемъ нумеровъ, станцій назначенія, времени пріема и сдачи вагоновъ на передаточныхъ станціяхъ.

§ 28. По окончаніи мѣсячной записи въ книги срочнаго возврата, дѣлается провѣрка, не было ли вагоновъ и цистернъ Южныхъ дорогъ, несвоевременно возвращенныхъ дорогами, и если таковые окажутся, то номера ихъ заносятся въ особыя вѣдомости, съ указаніемъ станцій назначенія и посылаются всѣмъ дорогамъ, по которымъ слѣдовали вагоны срочнаго возврата, для отмѣтки времени поступленія и сдачи ихъ для выясненія дорогъ, виновныхъ въ задержкѣ. Полученныя такія же вѣдомости отъ другихъ дорогъ пополняются требующимися свѣдѣніями изъ книгъ срочнаго возврата и возвращаются обратно въ установленный срокъ.

§ 29. По полученіи обратно отъ дорогъ вѣдомостей, заполненныхъ требующимися свѣдѣніями, составляются счета за просрочку въ возвращеніи или за задержку подъ выгрузкой и въ двухъ экземплярахъ отсылаются подлежащимъ дорогамъ для провѣрки и акцептаціи. По полученіи обратно акцептованныхъ счетовъ, таковые отсылаются въ главную бухгалтерію (чрезъ счетоводство службы движенія) для истребованія отъ дорогъ, признанныхъ ими суммъ и зачисленія въ доходъ по № 199 смѣты, если задержанные вагоны принадлежатъ дорогѣ, или на особый счетъ, если вагоны — частныхъ владѣльцевъ, приписанные къ парку Южныхъ дорогъ.

§ 30. При полученіи такихъ же счетовъ отъ другихъ дорогъ, въ особенности за просрочку и задержку цистернъ, требуется болѣе детальная провѣрка, для каковой цѣли прежде всего одинъ экземпляръ счета препровождается въ службу сборовъ для указанія въ немъ противъ каждой цистерны суммъ, взысканныхъ съ получателей груза за задержку цистернъ подъ выгрузкой, а второй экземпляръ счета провѣряется съ записями въ книгахъ срочнаго возврата, затѣмъ подбираются на каждую цистерну паспортные листки, установленные на дорогѣ для правильнаго слѣдованія вагоновъ срочнаго возврата, изъ которыхъ опредѣляются станціи, виновныя въ задержкѣ срочныхъ вагоновъ, а также подкладываются къ счету имѣющіеся акты по формѣ № 3 о нахожденіи цистернъ въ ремонтѣ и кромѣ того особенно тщательно провѣряется, не было ли задержки подъ выгрузкой по винѣ получателей груза, по установленнымъ до сего мѣсячнымъ вѣдомостямъ, получаемымъ отъ станцій, и не была ли произведена уплата, по разсчетамъ по III категоріи суммъ, взысканныхъ съ получателей груза, уплата которыхъ, на основаніи постановленія 95 общаго съѣзда, должна производиться въ шестимѣсячный срокъ безъ требованія дорогъ-собственницъ цистернъ. Если при этой провѣркѣ окажутся цистерны, причину и мѣсто задержки которыхъ не представилось возможнымъ выяснить, по имѣющимся въ статистикѣ документамъ, то немедленно пишутся запросы всѣмъ узловымъ станціямъ, чрезъ которыя слѣдовали цистерны для выясненія станцій и причины задержки ихъ. По по-

лученіи отъ станцій отвѣтовъ на запросы и по возвращеніи службою сборовъ посланнаго ей одного экземпляра счета, статистика приступаетъ къ провѣркѣ и акцептаціи счета, одинъ экземпляръ котораго возвращается дорогѣ обязательно въ четырехъ-мѣсячный срокъ, а второй экземпляръ препровождается въ главную бухгалтерію (чрезъ счетоводство службы движенія и отдѣлъ товаро-станціонныхъ работъ), для уплаты признанныхъ по счету денегъ, съ отнесеніемъ таковыхъ частью на счетъ суммъ, взысканныхъ съ получателей груза за задержку подъ выгрузкой, частью на счета виновныхъ станцій, если задержка произошла безъ уважительныхъ причинъ, частью на № 199 смѣты за задержку подъ выгрузкой цистернъ съ кладью управленія дороги и частью на № 37 - б смѣты за просрочку на сумму не болѣе десяти рублей за каждую цистерну, въ тѣхъ случаяхъ, когда не представилось возможнымъ выяснить виновныхъ станцій, или при задержкѣ цистернъ по независяшимъ отъ станцій причинамъ. За просрочку же цистернъ по независящимъ отъ станціи причинамъ на сумму болѣе 10 руб. за каждую цистерну, надлежитъ каждый разъ просить особаго разрѣшенія совѣта управленія дороги объ отнесеніи таковыхъ на № 37 - б смѣты—„убытки дороги“.

§ 31. Выясненіе суммъ, взысканныхъ съ получателей груза за задержку цистернъ подъ выгрузкой, изъ коихъ $^2/_3$ подлежатъ уплатѣ дорогамъ-собственницамъ цистернъ въ шестимѣсячный срокъ безъ требованія со стороны этихъ дорогъ, какъ указано въ предыдущемъ параграфѣ, производится по установленнымъ для сего мѣсячнымъ вѣдомостямъ о задержкѣ цистернъ подъ выгрузкой. По полученіи отъ станцій означенныхъ вѣдомостей производится провѣрка правильности взысканныхъ суммъ за задержку подъ выгрузкой принимая въ расчетъ: время прибытія цистернъ, время выкупа груза, время подачи цистернъ подъ выгрузку и время окончанія выгрузки и въ случаѣ обнаруженныхъ неправильностей требуется разъясненіе отъ подлежащихъ станцій. По провѣркѣ этихъ вѣдомостей и выясненіи замѣченныхъ неправильностей, всѣ цистерны, за которыя произведено взысканіе съ получателей груза за задержку подъ выгрузкой выписываются въ особую вѣдомость, съ указаніемъ №№ цистернъ, №№ отправокъ, вѣсъ груза, подъемной силы цистернъ, станцій назначенія и суммъ, взысканныхъ станціями съ получателей груза, которая и посылается въ службу сборовъ для провѣрки поступленія указанныхъ суммъ въ сборы дороги и указанія противъ каждой цистерны тѣхъ суммъ, которыя подлежатъ уплатѣ дорогамъ - собственницамъ цистернъ. По возвращеніи службою сборовъ провѣренной вѣдомости отдѣломъ статистики составляются счета въ двухъ экземплярахъ, по каждой дорогѣ отдѣльно, на суммы подлежащія уплатѣ и препровождаются

въ главную бухгалтерію для производства уплаты за счетъ суммъ, взысканныхъ съ получателей груза.

СТОЛЪ 3.

По учету спеціальныхъ вагоновъ по нумерамъ, передаваемыхъ въ обмѣнъ на такіе же спеціальные или на крытые съ приплатой и по денежнымъ расчетамъ съ дорогами по означенной приплатѣ и за пользованіе и просрочку коммерческихъ приспособленій.

§ 32. Учетъ спеціальныхъ вагоновъ по нумерамъ, передаваемыхъ въ обмѣнъ на такіе же спеціальные или на обыкновенные крытые съ приплатой, какъ: пороховые, фруктовые, скотскіе, ледники, теплушки и другіе и коммерческихъ приспособленій, какъ то: брезентовъ и чехловъ Окунева, производится путемъ выписки таковыхъ изъ обмѣнныхъ документовъ на карточки, сортировки ихъ въ послѣдовательномъ порядкѣ нумеровъ отдѣльно по каждому роду и записи въ особо установленныя для сего тетради, что даетъ возможность обнаруживать неправильный переходъ такихъ вагоновъ на сосѣднія дороги и производить денежные расчеты съ дорогами. Кромѣ того въ такія же тетради записываются изъ обмѣнныхъ документовъ вагоны, возмѣщенные взамѣнъ неправильно перешедшихъ и разбитыхъ, въ послѣднемъ случаѣ и проходящіе транзитомъ.

§ 33. По окончаніи каждаго мѣсяца изъ означенныхъ тетрадей производится выписка въ особыя вѣдомости №№ скотскихъ вагоновъ, которыя и разсылаются по всѣмъ дорогамъ слѣдованія такихъ вагоновъ для указанія времени пріема и сдачи ихъ съ каждой дороги, затѣмъ по полученіи обратно этихъ вѣдомостей составляются счета приплаты за время нахожденія означенныхъ вагоновъ въ предѣлахъ каждой дороги. По возвращеніи же акцептованныхъ счетовъ, таковые препровождаются въ главную бухгалтерію (чрезъ счетоводство службы движенія) для истребованія означенныхъ въ счетахъ суммъ и зачисленія въ доходъ по № 199 смѣты.

Примѣчаніе. Денежные расчеты съ сосѣдними дорогами по приплатѣ за пороховые, фруктовые и теплушки производится по балансовымъ вѣдомостямъ, какъ это указано въ § 20 сего положенія.

§ 34. По тѣмъ же тетрадямъ производятся расчеты съ сосѣдними дорогами за пользованіе брезентами, какъ своими, такъ и чужими безразлично, считая со времени сдачи до времени обратнаго возвращенія, и съ дорогами задержки брезентовъ Южныхъ дорогъ—за просрочку въ возвращеніи, въ этомъ послѣднемъ случаѣ по выясненіи, путемъ запросовъ, дорогъ, ви-

новыхъ въ задержкѣ брезентовъ. Акцептованные счета, какъ на полученіе, такъ и на уплату препровождаются въ главную бухгалтерію (чрезъ счетоводство службы движенія) для отнесенія приходомъ или расходомъ на № 199 смѣты. Стоимость же утерянныхъ брезентовъ чужихъ дорогъ на Южныхъ дорогахъ относится на счетъ станцій утерявшихъ таковые, а за утерю брезентовъ Южныхъ дорогъ на другихъ дорогахъ—на № 187 смѣты.

§ 35. Полученные отъ дорогъ счета за просрочку въ доставкѣ чехловъ Окунева, провѣряются по тѣмъ же тетрадямъ, или, въ случаѣ надобности, путемъ запросовъ по станціямъ и тоже акцептованные счета препровождаются въ главную бухгалтерію (чрезъ счетоводство службы движенія) для уплаты за счетъ № 37 б смѣты.

§ 36. Расчеты съ дорогами за воинскія приспособленія производятся на основаніи особыхъ мѣсячныхъ вѣдомостей, установленныхъ на передаточныхъ станціяхъ, въ которыхъ показываются №№ вагоновъ, станція назначенія и количество сданныхъ и принятыхъ приспособленій по роду ихъ въ каждомъ вагонѣ. Акцептованные счета препровождаются въ главную бухгалтерію (чрезъ счетоводство службы движенія) для полученія или уплаты за счетъ № 279 смѣты.

§ 37. Денежные расчеты съ дорогами за пользованіе классными вагонами, передаваемыми на срочный возвратъ съ войсками и переселенцами производятся на основаніи техническихъ вѣдомостей и дубликатовъ ихъ и запросовъ по дорогамъ слѣдованія и времени передачи съ одной дороги на другую. Акцептованные счета препровождаются въ главную бухгалтерію (чрезъ счетоводство службы движенія) для полученія или уплаты за счетъ № 199 смѣты. Розыскъ же классныхъ вагоновъ, въ случаѣ надобности, производится по ежедневно получаемымъ отъ узловыхъ станцій особымъ вѣдомостямъ о нахожденіи на станціяхъ классныхъ вагоновъ или же за неимѣніемъ свѣдѣній путемъ розыска по отдѣленіямъ службы движенія.

Примѣчаніе. Для нѣкотораго сокращенія переписки всѣ акцептованные счета по безденежнымъ расчетамъ съ казенными желѣзными дорогами, подлежащимъ отнесенію на № 199 смѣты, не посылаются въ главную бухгалтерію, а суммы причитающіяся по счетамъ вносятся въ особую балансовую вѣдомость, съ записью на дебетъ суммъ, причитающихся Южнымъ дорогамъ, и на кредитъ суммъ, причитающихся отъ Южныхъ другимъ дорогамъ, и таковая ежемѣсячно въ двухъ экземплярахъ посылается въ главную бухгалтерію (чрезъ счетоводство службы движенія) для записи по книгамъ прихода и расхода.

РЕГИСТРАТУРА.

§ 38. Веденіе журналовъ входящихъ и исходящихъ бумагъ, со всѣми требующимися отмѣтками во входящемъ журналѣ о времени исполненія полученныхъ бумагъ, а въ исходящемъ— указаніе нумеровъ входящихъ или времени полученія отвѣтовъ по возбужденнымъ статистикой вопросамъ. Раздача подлинныхъ входящихъ бумагъ и черновыхъ исходящихъ подлежащимъ лицамъ обязательно подъ росписку въ журналахъ. Отправка корреспонденціи по станціямъ своей дороги и чрезъ почтовую контору съ записью въ разносныя книжки. Кромѣ того веденіе особыхъ книгъ на поступающіе отъ дорогъ денежные счета и на отправляемые Южными дорогами, съ отмѣтками о времени исполненія или возвращенія акцептованныхъ счетовъ и времени сообщенія главной бухгалтеріи объ уплатѣ или полученіи причитающихся по нимъ денегъ. Лица, ведущія денежныя книги, обязаны строго слѣдить за возвращеніемъ не позже установленныхъ расчетными правилами, приложенными къ общему соглашенію, сроковъ какъ полученныхъ, такъ и отправленныхъ счетовъ, еженедѣльно сообщая завѣдывающему отдѣломъ статистики о всѣхъ счетахъ, до срока исполненія которыхъ остается не болѣе одного мѣсяца.

СПРАВКА

о количествѣ товарныхъ вагоновъ, перешедшихъ на передаточныхъ станціяхъ безъ зачета или съ неправильнымъ зачетомъ по обмѣннымъ документамъ, обнаруженныхъ служащими статистики и истребованныхъ отъ подлежащихъ дорогъ.

Зъ 1906—1908 годы.

Передаточныя станціи.	Количество вагоновъ, перешедшихъ съ Южныхъ дор. и возмѣщенныхъ сосѣдними дор.			Количество вагоновъ, перешедшихъ съ сосѣднихъ дор. и возмѣщенныхъ Южными дор.			ПРИМѢЧАНІЕ.
	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	
Бѣлгородъ	26	11	14	—	—	1	При переписи 1/V 1907 г. на Южныхъ дорогахъ оказалось менѣе противъ инвентаря на 1.147 вагоновъ, а въ 1908 г. болѣе на 1.230 вагоновъ. При переписи 1/V 1909 г. можно ожидать тоже значительный излишекъ, т. к. за 1908 г. и три мѣсяца 1909 г. истребовано отъ дорогъ 7.116, а сдано имъ 3.890 вагоновъ, т. е. менѣе на 3.226 вагоновъ.
Басы	17	11	8	—	2	4	
Новая-Баварія	6	7	26	1	32	25	
Полтава	92	130	181	143	225	232	
Ромоданъ	30	13	17	9	5	23	
Ворожба	167	189	59	84	134	39	
Курскъ	[1])1.086	258	59	—	132	1	
Бахмачъ	[1]) 35	44	103	6	12	43	
Ромны	[1])1.934	852	343	666	538	69	
Знаменка	[1]) 350	385	112	460	792	379	
Купянскъ	356	398	700	по ст. бывш. К.-Х. Севастопольской дор. свѣдѣній нѣтъ.	302	227	
Синельниково	213	350	580		288	201	
Александровскъ	31	38	84		16	28	
Никитовка	[1]) 282	647	1.110		997	621	
Попасная	[1]) 142	157	340		281	295	
Ясиноватая	[1]) 81	203	313		270	181	
Пятихатка	[1]) 415	1.064	1.244	96	427	404	
Долинская	[1]) 146	744	849	256	719	479	
Итого	5.409	5.501	6.142	1.721 безъ К.-Х. Севаст. дор.	5.172	3.252	
съ I/I по I/IV 1909 года.			974			638	

[1]) Объединенныя станціи.

СПРАВКА

объ избыткѣ и недостаткѣ вагоновъ на бывш. Харьково-Николаевской и Курско-Харьково-Севастопольской, а нынѣ Южныхъ дорогахъ по переписи 1 Мая 1897—1908 годовъ.

ГОДЫ.	Количество вагоновъ				ПРИМѢЧАНІЕ.
	Бывш. Х.-Никол. ж. д.		Бывш. К.-Х. Севастопольская ж. д.		
	Избытокъ.	Недостача.	Избытокъ.	Недостача.	
1897	61	—	100	—	
1898	49	—	31	—	
1899	173	—	78	—	
1900	125	—	—	188	
1901	132	—	—	499	
1902	320	—	164	—	
1903	297	—	—	148	
1904	305	—	119	—	
1905	283	—	—	519	
1906	—	86	—	966	
1907	—	—	—	1.147	Южныя дороги.
1908	—	—	1.230	—	„ „
Итого	1.745	86	1.722	3.467	

Циркуляръ № 15 по службѣ движенія Г. Харьковъ. Мая 22 дня 1909 г.

Объ учетѣ маневровой работы по станціямъ, имѣющимъ постоянные или временные паровозы.

Опытъ показалъ, что только весьма немногіе начальники станцій и ихъ помощники, которымъ поручено руководство станціонными маневрами съ подвижнымъ составомъ, относятся съ должнымъ вниманіемъ къ этой серьезной работѣ; большинство же предоставляетъ ее усмотрѣнію и иниціативѣ составителей поѣздовъ и сцѣпщиковъ вагоновъ, не давая имъ при этомъ даже руководящихъ указаній и не провѣряя ихъ работы. Результатомъ такого отношенія явилось постепенное изъ года въ годъ пониженіе продуктивности маневровъ, выражающихся въ количествѣ вагоновъ, перерабатываемыхъ каждымъ маневровымъ паровозомъ за часъ работы. Указанное пониженіе достигло на нѣкоторыхъ станціяхъ 20%, а по всей дорогѣ 5% за послѣднее пятилѣтіе. Паденіе продуктивности маневровой работы отражается какъ на матеріальной сторонѣ дѣла, вызывая перерасходъ смѣтнаго пробѣга, чего теперь допускать ни подъ какимъ видомъ нельзя, такъ равно служитъ показателемъ плохого выполненія службою движенія своей работы, такъ какъ чѣмъ меньше затрачивается маневровыхъ и поѣздныхъ верстъ для перевозки грузовъ, тѣмъ лучше, слѣдовательно, службою движенія использованы перевозочныя средства: напримѣръ, поручено перевезти 1.015.200 пуд. груза на разстояніи 1.000 верстъ при средней нагрузкѣ вагона въ 600 пудовъ и составѣ поѣзда въ 36 вагоновъ. Исходя изъ смѣтныхъ данныхъ, для означенной перевозочной работы можно затратить слѣдующее количество поѣздныхъ и маневровыхъ верстъ:

1.015.200 : 600 = 1.692 ваг. : 36 = 47 поѣзд. × 1.000 = 47.000 поѣздо-верстъ; 19% на маневры—8.930 вер. (Такимъ образомъ смѣтное назначеніе составитъ поѣздныхъ верстъ 47.000 и маневровыхъ 8.930). Чтобы выполнить эту перевозку возможно хозяйственнѣе и безъ перерасхода смѣтнаго назначенія, служба движенія должна стремиться: 1) къ возможно большей погрузкѣ грузовъ въ вагоны, чтобы этимъ путемъ занять меньшее количество ихъ, 2) къ отправкѣ поѣздовъ въ возможно большихъ составахъ, чтобы уменьшить количество поѣздовъ, а въ связи съ этимъ и поѣздо-верстъ и 3) къ формированію дальнихъ поѣздовъ, чтобы сократить маневровую работу на послѣдующихъ станціяхъ.

Для достиженія поставленной задачи необходимо настойчиво стремиться къ опредѣленной системѣ въ работѣ. Къ сожалѣнію наблюдается совершенно обратное: работа многими агентами выполняется безсистемно и безъ заранѣе опредѣленной цѣли, а автоматически, лишь бы только сплавить ее какъ-нибудь съ своихъ рукъ.

Такое отношеніе къ дѣлу породило расточительную безхозяйственность, особенно это наблюдается въ отношеніи маневровыхъ паровозовъ; здѣсь на почвѣ безконтрольности наблюдались случаи совершенія даже злоупотребленій, выражавшихся въ удостовѣреніи маневровыхъ часовъ въ количествѣ большемъ противъ дѣйствительности. Лица, удостовѣрявшія такую фиктивную работу, очевидно не отдавали себѣ отчета въ своихъ дѣйствіяхъ, между тѣмъ это является недопустимымъ злоупотребленіемъ, влекущимъ ущербъ интересамъ казны и понижающимъ производительность работы, лежащей на отвѣтственности службы движенія, и поэтому къ виновнымъ должны примѣняться соотвѣтствующія мѣры взысканія. Кромѣ того, работа дороги идетъ неровно, скачками, то понижается процентовъ на 30—40, то вновь повышается; казалось бы, что и средства, отпускаемыя для выполненія работы, особенно тѣсно связанныя съ движеніемъ поѣздовъ, должны въ расходованіи отвѣчать количеству работы. Такое соотвѣтствіе особенно легко соблюсти съ маневровыми паровозами, къ чему и побуждались неоднократно начальники станцій со стороны Управленія дорогъ, но выполнялось это случайно и не всѣми станціями; осуществленію этому препятствовали, вѣроятно, съ одной стороны—безхозяйственность нѣкоторыхъ начальниковъ станцій и съ другой—неувѣренность, что, отказавшись временно отъ паровозовъ, станціи будутъ ими снабжены опять по мѣрѣ надобности. Послѣднее опасеніе отчасти основательно: были дѣйствительно случаи, когда станціи, нуждаясь временно въ добавочныхъ паровозахъ, обращались съ просьбой

и получали отказъ, на томъ основаніи, что добавочные паровозы изъ временныхъ превращались въ постоянные, особенно тамъ, гдѣ начальники станцій не слѣдятъ сами за работою ихъ, а требованіе свое предъявляютъ на основаніи заявленій составителей поѣздовъ и сцѣпщиковъ. Такое взаимное недовѣріе покоилось на отсутствіи опредѣленнаго измѣрителя маневровой работы каждой станціи, выраженной количествомъ вагоновъ, перерабатываемыхъ маневровыми паровозами въ часъ.

Всякое дѣло, а коммерческое въ особенности—требуетъ подсчета и постояннаго за нимъ наблюденія, только въ такихъ случаяхъ возможно принятіе своевременно раціональныхъ мѣръ, безъ этого же всякія мѣропріятія могутъ давать тѣ или другіе результаты только случайно; очевидно, и въ маневровой работѣ необходимъ подсчетъ и контроль; это предлагается вести съ 15 іюня.

Въ прилагаемомъ спискѣ (приложеніе 1-е) указаны коэффиціенты для каждой станціи, располагающей постоянными или временными маневровыми паровозами. Въ спискѣ этомъ указаны два коэффиціента: лѣтній и зимній; эти коэффиціенты указываютъ, сколько долженъ переработать вагоновъ паровозъ въ одинъ часъ, опредѣляя количество переработанныхъ станціей вагоновъ по суммѣ прибытія и отправленія ихъ на и со станціи. Такъ напримѣръ: за сутки прибыло 300 вагоновъ и отправлено 350, слѣдовательно работа станціи опредѣляется въ 650 вагоновъ. Если на этой станціи работало 3 паровоза по 24 часа—72 часа, то это составитъ работу на паровозо-часъ 9 вагоновъ, (650 : 72 = 9), но если бы изъ 3-хъ паровозовъ работали: первый—24 часа, второй—18 часовъ и 6 часовъ былъ въ горячемъ резервѣ, третій—12 часовъ и 12 часовъ въ горячемъ резервѣ, то въ этомъ случаѣ расчетъ долженъ быть сдѣланъ такъ: 24 + 18 + + 12 = 54. Горячій резервъ какъ составляющій по расчету $^1/_5$ (такъ какъ часъ маневровъ приравнивается 5-ти верстамъ пробѣга, а 1 часъ горячаго резерва—одной верстѣ), часы горячаго резерва послѣ сложенія слѣдуетъ раздѣлить на 5-ть, и полученная разность присоединяется къ маневровымъ часамъ; остающіяся отъ дѣленія цифры менѣе 3-хъ отбрасывать, а 3 и болѣе считать за одну единицу и присоединять ее къ разности. Такъ напримѣръ: изъ 3 паровозовъ, какъ указано выше, второй паровозъ былъ въ резервѣ 6 часовъ, третій—12, всего —18 : 5 = = 4;54 + 4 = 58, 650 : 58 = 11,2. Изъ этого видно, что благодаря замѣнѣ маневровъ горячимъ резервомъ двухъ паровозовъ на 18 часовъ коэффиціентъ повысился съ 9 на 11,2 на паровозо-часъ.

Въ свѣдѣніяхъ (Сер. С. Д. № 119 приложенія № 2) надлежитъ помѣщать всѣ номера маневрировавшихъ паровозовъ, количество часовъ работы каждаго паровоза за данныя сутки, №№ квитанцій выданныхъ маневрировавшимъ машинистамъ, №№ паровозовъ поставленныхъ въ горячій резервъ, количество прибывшихъ и убывшихъ вагоновъ, причемъ сюда включаются только тѣ вагоны, которые фактически отцѣплены на станціяхъ какъ по назначенію и по другимъ причинамъ, такъ и вслѣдствіе окончанія движенія поѣзда на участковыхъ станціяхъ, а въ числѣ убывшихъ—прицѣпленные или убывшіе съ участковыхъ станцій съ отправленными поѣздами. Вагоны же принятые и сданные на сосѣднія дороги сюда не включаются.

Квитанціи, выдаваемыя на горячій резервъ подталкивающимъ и передаточнымъ паровозамъ, гдѣ они не привлекаются къ маневровой работѣ, хотя и включаются въ свѣдѣнія, но въ общее число часовъ, подлежащее дѣленію на количество переработанныхъ вагоновъ онѣ не входятъ. Если же эти паровозы привлекаются къ маневровой работѣ, то эта работа должна входить въ общій расходъ.

Свѣдѣнія эти заполняются ежедневно и два раза въ мѣсяцъ 1-го и 15-го подсчитывается общій итогъ маневровымъ часамъ, горячему резерву, и прибывшимъ и убывшимъ вагонамъ, и затѣмъ, количество переработанныхъ вагоновъ дѣлится, указаннымъ выше порядкомъ, на маневровые часы, и полученная разность составитъ количество переработанныхъ вагоновъ въ одинъ паровозо-часъ. Такой же выводъ, но по отношенію къ каждому дню, дѣлается ежедневно, и результатъ заносится въ графу 12—свѣдѣній. Начальникамъ станцій вмѣняется въ обязанность лично наблюдать за правильнымъ веденіемъ этихъ свѣдѣній и принимать своевременно надлежащія мѣры, чтобы за отчетный періодъ 15 дней—средняя работа паровозо-часа не понижалась бы ниже коэффиціента, указаннаго въ спискѣ приложенія № 1. Свѣдѣнія эти составляются въ трехъ экземплярахъ, подъ копирку, изъ которыхъ 1 высылается не позже 3 и 17 числа въ товарный отдѣлъ, 2—начальнику отдѣленія, а корешокъ остается для станцій.

Со введеніемъ этого циркуляра отмѣняются въ циркулярѣ № 12 1908 г., графы 1-я и 2-я, опредѣляющія количество паровозовъ для каждой станціи. Уменьшеніе количества паровозовъ должно дѣлаться своевременно самими начальниками станцій, увеличеніе же въ предѣлахъ работы станціи, не понижая коэффиціента, разрѣшается дѣлать начальникамъ отдѣленій, причемъ настолько своевременно, чтобы замедленіемъ добавленія паровоза не вызывалось замѣшательства на станціяхъ.

Обращаю вниманіе начальниковъ станцій на приказъ № 82 1908 г., которымъ установлено, чтобы для подмѣны уходящихъ на чистку и для набора топлива маневровыхъ паровозовъ—особыхъ паровозовъ не требовалось, поэтому если въ дѣйствительности имѣются на нѣкоторыхъ станціяхъ паровозы безъ составительскихъ бригадъ, для подмѣны временно отсутствующихъ паровозовъ на разныхъ паркахъ, то ихъ слѣдуетъ разсматривать какъ маневровые и содержаніе этихъ паровозовъ должно входить въ общій расходъ маневровыхъ часовъ.

Затѣмъ въ точности слѣдуетъ придерживаться § 17 того же приказа, въ отношеніи удостовѣренія работы и резерва паровозовъ, причемъ время простоя передаточныхъ и подталкивающихъ паровозовъ, когда они не привлекаются къ маневровой работѣ, удостовѣрять не красными, а желтыми квитанціями, т. е. горячимъ резервомъ. Этими же квитанціями удостовѣрять отсутствіе и маневровыхъ паровозовъ, если они станціями отпускаются на стоянку въ резервъ на 3 и болѣе часа; если же представится возможность паровозы отпускать на продолжительный срокъ, 6 и болѣе часовъ, то объ этомъ надлежитъ заявить письменно дежурному по депо, и освобожденные при такихъ условіяхъ паровозы перестаютъ числиться за станціей, поэтому время отсутствія ихъ службою движенія ни красными, ни желтыми квитанціями не удостовѣряется.

Паровозамъ на чистку и наборку угля полагается 2 часа, если же они будутъ затрачивать больше этого времени, то весь излишекъ долженъ быть исключенъ изъ рабочихъ часовъ при выдачѣ квитанцій.

Вводя предлагаемый порядокъ учета пользованія маневровыми паровозами, дающій просторъ иниціативѣ и хозяйственности начальниковъ станцій, я надѣюсь, что они теперь используютъ паровозы вполнѣ цѣлесообразно и не будутъ безъ нужды удерживать ихъ, такъ какъ путемъ разумной бережливости они смогутъ себя обезпечивать запасомъ паровозо-часовъ, что дастъ возможность при дѣйствительной надобности имѣть у себя маневровыхъ паровозовъ столько, сколько потребуется для выполненія текущей работы.

Кромѣ того наличіе измѣрителя маневровой работы откроетъ путь къ болѣе справедливой и безпристрастной оцѣнкѣ труда агентовъ, какъ непосредственно участвующихъ въ этой работѣ, такъ и наблюдающихъ за нею. Причемъ повышеніе коэффиціента работы паровозовъ будетъ относиться къ способности и распорядительности агентовъ, пониженіе же и при томъ систематическое — будетъ указывать на неумѣлое или небрежное веденіе дѣла.

Въ отношеніи подборки вагоновъ въ поѣздахъ циркуляръ № 12 остается въ силѣ.

Начальниковъ отдѣленій и ревизоровъ движенія прошу наблюсти за правильнымъ веденіемъ свѣдѣній (приложеніе № 2), которыя независимо этого будутъ провѣряться еще въ товарномъ отдѣлѣ и въ статистикѣ пробѣга вагоновъ. Особое вниманіе должно быть обращено на правильный выводъ работы на паровозо-часъ и на недопущеніе фактическаго пониженія коэффиціента работы.

Начальникъ службы движенія, инженеръ *Воскресенскій.*

Завѣдывающій товарнымъ отдѣломъ *Матвѣенко.*

Приложеніе 1.

КОЭФФИЦІЕНТЪ

работы маневровыхъ паровозовъ.

Для станцій.	Количество вагоновъ, которое долженъ переработать одинъ паровозъ въ часъ (считая прибытіе и отправленіе).		Примѣчаніе.
	Лѣтомъ съ 1 апрѣля по 30 сентября.	Зимой съ 1 октября по 31 марта.	
Клейнмихелево	6	6	
Бѣлгородъ	18	16	
Нежеголь	6 во время перевозки свекловицы 10	6 во время перевозки свекловицы 10	
Купянскъ	16	15	
Харьковъ-сорт.	18	16	
Харьковъ-тов.	9	8	
Харьковъ-пас.	15	9	
Мерефа	6	6	Проходящ. поѣзда въ раб. ст. не включаются.
Панютино	40	38	
Лозовая	21	20	Проход. поѣзд. на Слав. и Панют. въ раб. ст. не включ.
Павлоградъ	6	6	
Синельниково	15	14	
Александровскъ	15	14	
Александровскъ-Пристань	12	11	
Пришибъ	8	8	
Мелитополь	20	19	
Ново-Алексѣевка	17	17	
Геническъ	10	10	
Джанкой	17	16	
Симферополь	10	9	
Севастополь	8	7	
Владиславовка	13	12	
Керчь	7	7	
Ѳеодосія	8	7	
Славянскъ	24	23	
Краматорская	17	16	
Дружковка	13	12	
Константиновка	19	18	Проход. поѣзда въ работу станціи не включаются.
Магдалиновка	13	12	
Никитовка	9	8	Учитывается раб. только въ сторону Южныхъ дор.
Часовъ-Яръ	10	10	

Для станцій.	Количество вагоновъ, которое долженъ переработать одинъ паровозъ въ часъ (считая прибытіе и отправленіе).		Примѣчаніе.
	Лѣтомъ съ 1 апрѣля по 30 сентября.	Зимой съ 1 октября по 31 марта.	
Ступки и Кудрявка	19	18	Учитывается работа и съ проходящими поѣздами.
Бахмутъ	8	8	
Деконская	10	9	
Кривой-Торецъ	17	16	
Желѣзная	8	8	
Новая Баварія	15	14	
Люботинъ	20	19	
Смородино	34	33	
Сумы.	7	7	
Бѣлополье	16	15	
Полтава	11	10	
Кременчугъ.	10	9	
Ромоданъ.	16	15	
Констатиноградъ	6	6	
Крюковъ	6	6	
Користовка.	15	14	Проходящіе поѣзда въ раб. ст. не включаются.
Знаменка	11	10	
Долинская	18	17	
Николаевъ	9	8	
Херсонъ	8	8	

Приложеніе 2.

СВѢДѢНІЯ

о маневровой работѣ ст. ..... за время съ 1-го по -е 190 г.

Числа.	№№ маневрировавшихъ паровозовъ.	Количество часовъ работы паровозовъ, удостовѣрен. выдан. квитанц.	№№ квитанцій, выданныхъ маневрировавшимъ машинист.	№№ паровозовъ, поставленныхъ въ горячемъ резервѣ.	Количество часовъ горячаго резерва.	№№ квитанцій, удостовѣрявшихъ горячій резервъ.	Свѣдѣнія о прибывшихъ и убывшихъ вагонахъ.				Ежедневный результатъ работы на 1 паровозо-часъ.
							Прибыло вагоновъ.		Убыло вагоновъ.		
							Классныхъ.	Товарн. людск. цистерн. и проч.	Классныхъ.	Товар. людск. цистерн. и проч.	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.

Числа.	№№ маневрировавшихъ паровозовъ.	Количество часовъ работы паровозовъ, удостовѣрен. выдан. квитанц.	№№ квитанцій, выданныхъ маневрировавшимъ машинист.	№№ паровозовъ, поставленныхъ въ горячій резервъ.	Количество часовъ горячаго резерва.	№№ квитанцій, удостовѣрявшихъ горячій резервъ.	Свѣдѣнія о прибывшихъ и убывшихъ вагонахъ *).				Ежедневный результатъ работы на 1 паровозо-часъ.
							Прибыло вагоновъ.		Убыло вагоновъ.		
							Классныхъ.	Товарн. людск. цистерн. и проч.	Классныхъ.	Товар. людск. цистерн. и проч.	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Итого.											

Примѣчаніе: *) Сюда включаются только тѣ вагоны, которые фактически отцѣплены на станціяхъ какъ по назначенію и по другимъ причинамъ, такъ и вслѣдствіе окончанія движенія поѣздовъ на участковыхъ станціяхъ, а въ числѣ убывшихъ—прицѣпленные или убывшіе съ участковыхъ станцій съ отправленными поѣздами.

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
XV.	Таблицы результатовъ эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.	3 —
XVI.	Краткое изложеніе заключеній съѣзда Начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего съѣзда, состоявшагося 27 января—3 февраля 1909 г.	— 40
XVII.	Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ . .	— 50
XVIII.	Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій	— 40
XIX.	Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ	Не продается.
XX.	Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложеніе къ докладу И. И. фонъ-Рихтеръ, Помощника Начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г.	1 50
XXI.	Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіяль. Переводъ В. Ивановскаго	— 75
XXII.	Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій	2 —
XXIII.	Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣра вліянія этихъ причинъ. Н. Петровъ . . .	4 —
XXIV.	I. Отчетъ по осмотру Тульскихъ паровозныхъ и Московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ августѣ мѣсяцѣ 1909 года, по порученію г. Предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. II. Реорганизація главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго интенсивнаго механическаго производства Инж.-Техн. П. П. Риццони	— 50
XXV.	Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Кульжинскій	— 50
XXVI.	Швейцарскіе союзные желѣзнодорожные законы.	1 50
XXVII.	О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россіи	— 75

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
XXVIII.	Экономическое значеніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 50
XXIX.	Правительственные источники образованія капиталовъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 20
XXX.	О дѣятельности съѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія 1869—1909 г.г.	— 20
XXXI.	О наивыгоднѣйшемъ расположеніи мастерскихъ для ремонта подвижного состава. С. Кульжинскій.	— 75
XXXII.	Матеріалы по вопросу о реорганизаціи управленія русскихъ желѣзныхъ дорогъ	2 —
XXXIII.	Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ	1 50
XXXIV.	Передача Государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. С. Кульжинскій	— 75
XXXV.	Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ	— 75
XXXVI.	О развитіи русской желѣзнодорожной сѣти. С. Кульжинскій	— 75
XXXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Южныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XL.	Матеріалы по вопросу о реорганизаціи отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть I.	3 —
XLIII.	Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ	— 50

Б) Печатаются:

XXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Екатерининской желѣзной дороги	— —
XLI.	Матеріалы по вопросу о реорганизаціи отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть II.	— —
XLII.	Тоже. Часть III.	— —