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

В. XXXVIII.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Юго-Западныя 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. XXXVIII.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Юго-Западныя 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 23 по 29 августа 1909 г. въ управленіи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ подъ предсѣдательствомъ товарища предсѣдателя Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре при участіи членовъ Комиссіи Д. И. Герценвица, П. В. Синадино и П. П. Мигулина, эксперта отъ Государственнаго Контроля Н. А. Маслова и представителей Юго-Западныхъ жел. дор., при дѣлопроизводителяхъ Коммисіи А. Д. Лаврентьевѣ и С. М. Воищевѣ, состоялись засѣданія для выясненія подлежащихъ обслѣдованію на мѣстахъ хозяйственныхъ и организаціонныхъ вопросовъ.

Открывая первое засѣданіе, предсѣдатель указалъ на общее тяжелое финансовое положеніе Россіи и связанное съ нимъ стремленіе Правительства и законодательныхъ учрежденій по возможности сократить всѣ расходы и въ томъ числѣ расходы желѣзныхъ дорогъ, возросшіе въ послѣдніе годы исключительно и при томъ въ значительно большей мѣрѣ, чѣмъ доходы; познакомивъ затѣмъ присутствующихъ съ проистекающими отсюда задачами, возложенными на Особую Высшую Комиссію, предсѣдатель просилъ замѣстителя начальника дорогъ, начальниковъ службъ, а также представителей Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля высказаться послѣдовательно по вопросамъ хозяйственной, а затѣмъ и организаціонной программъ комиссіи, заблаговременно высланныхъ на дороги.

Вслѣдствіе соображеній частнаго характера (предполагавшагося отъѣзда помощника начальника службы движенія С. А. Печковскаго) въ засѣданіяхъ въ первую очередь были разсмотрѣны вопросы по службѣ движенія, настоящій же журналъ, въ цѣляхъ единообразія, излагается въ порядкѣ вышеуказанной программы.

I. ВОПРОСЫ ОБЩІЕ.

По вопросу I

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

Начальникъ службы пути, давъ утвердительный отвѣтъ, докладываетъ, что необходимость и назначеніе тѣхъ или иныхъ новыхъ работъ устанавливается слѣдующимъ образомъ: всѣ выясняющіяся на мѣстахъ нужды разныхъ службъ докладываются начальниками службъ въ теченіе года начальнику дорогъ, который и указываетъ, какія изъ нихъ должны войти въ смѣту будущаго года; затѣмъ, раннею весною на мѣстахъ производится еще выясненіе и провѣрка нуждъ по всѣмъ службамъ особыми комиссіями подъ предсѣдательствомъ начальниковъ отдѣленій службы пути при участіи представителей другихъ службъ и

Государственнаго Контроля; объѣздъ отдѣленій этими комиссіями происходитъ съ тѣмъ расчетомъ, чтобы заключеніе комиссіи поступило въ началѣ марта въ управленіе дорогъ; въ управленіи производится расцѣнка работъ и составляется общая вѣдомость предполагаемыхъ новыхъ работъ, еще разъ провѣряемая и обсуждаемая при проѣздѣ начальника дорогъ, начальниковъ службъ и представителей вѣдомствъ съ весеннимъ осмотромъ. Послѣ осмотра на мѣстахъ приходится, руководствуясь обычными кредитами, сократить почти половину намѣченныхъ работъ, оставляя лишь самыя безотлагательныя. Затѣмъ эти работы еще разъ разсматриваются въ совѣтѣ управленія, и если превзойдены кредиты, на которые, по соотвѣтствію съ предыдущими годами, можно расчитывать, то производятся еще сокращенія по вѣдомости новыхъ работъ и она въ такомъ сокращенномъ до минимума видѣ поступаетъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, гдѣ ее опять таки урѣзаютъ почти вдвое. Такимъ образомъ не только всѣ производимыя по представленію мѣстнаго управленія работы вызываются дѣйствительною необходимостью, но многія дѣйствительно необходимыя работы изъ-за недостатка кредита не производятся по нѣсколько лѣтъ, не исключая и тѣхъ работъ, которыя Юго-Западныя дороги обязаны произвести по договорамъ о примыканіи новыхъ линій, по устройству тарифныхъ пунктовъ или согласно вполнѣ справедливымъ требованіямъ городовъ (устройство переѣздовъ, мощеніе и пр.).

Далѣе начальникъ службы пути указываетъ на существованіе едва ли правильнаго и не всегда одинаковаго по годамъ распредѣленія работъ по кредитамъ III и VII отдѣловъ эксплоатаціонной смѣты и смѣты дополнительныхъ работъ. Прежде и особенно, когда Юго-Западныя ж. д. были въ частномъ обществѣ, въ главу 2 VII отдѣла вносились по преимуществу работы не новыя, а лишь или разница въ стоимости, напримѣръ, при замѣнѣ рельсъ болѣе тяжелымъ типомъ, или тотъ излишекъ противъ издержекъ, потребныхъ на возстановленіе сооруженія и принадлежностей дороги въ первоначальномъ видѣ, какой получается, напримѣръ, при замѣнѣ деревяннаго зданія каменнымъ или будки казармою и т. п., причемъ соотвѣтственная часть кредита на возстановленіе сооруженія въ первоначальномъ видѣ показывалась въ отдѣлѣ III смѣты, въ вѣдомость же дополнительныхъ работъ вносились работы исключительно новыя, необходимыя для улучшенія и усиленія дорогъ. Въ настоящее же время зачастую въ VII отдѣлъ переносятся совершенно новыя, правда, по большей части небольшія работы—не свыше 10.000 руб., а въ вѣдомости дополнительныхъ работъ на ряду съ крупными работами фигурируетъ разница въ вѣсѣ рельсовъ.

Главный контролеръ контроля Юго-Западныхъ ж. д. замѣ-

чаетъ, что иногда новыя безусловно необходимыя работы вносятся не въ вѣдомость дополнительныхъ работъ, а въ смѣту по VII отдѣлу самой дорогой для того, чтобы вѣрнѣе получить разрѣшеніе ихъ произвести. Переходя къ вопросу, поставленному на обсужденіе, главный контролеръ соглашается, что работы, производимыя на Юго-Западныхъ ж. д. вызываются дѣйствительной необходимостью и въ этомъ отношеніи, особенно по текущимъ работамъ, разногласіе между контролемъ и управленіемъ дорогъ если и замѣчается, то лишь по вопросу объ ихъ стоимости; что же касается крупныхъ новыхъ работъ, то по поводу необходимости ихъ бываютъ случаи разногласія и тогда вопросъ поступаетъ на разрѣшеніе въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, какъ это имѣло мѣсто, напримѣръ, по поводу расширенія мастерскихъ на ст. Бобринская. Вообще необходимо констатировать тотъ фактъ, что всѣ службы, по мнѣнію контроля, обращаютъ гораздо больше вниманія на техническую, чѣмъ на хозяйственную сторону дѣла, причемъ иногда выдвигаютъ техническія требованія, въ особенности относящіяся къ безопасности и правильности движенія, въ такой формѣ, что контроль оказывается безсильнымъ ихъ оспаривать.

Послѣ замѣчанія предсѣдателя, что полуторапроцентная норма, ассигнуемая по 2 главѣ VII отдѣла, предназначается на текущіе расходы по возобновленіямъ и мелкимъ исправленіямъ и, слѣдовательно, желательно этого придерживаться при внесеніи работъ въ смѣты, Д. И. Герценвицъ, констатируя общее на всѣхъ дорогахъ въ этомъ отношеніи отсутствіе порядка, спрашиваетъ, нельзя ли, повысивъ норму ассигнованія по 2 гл. VII отд., совершенно исключить смѣту такъ называемыхъ дополнительныхъ (новыхъ) работъ.

Главный контролеръ находитъ, что если ввести новыя работы въ смѣту по VII отдѣлу, то не представится возможнымъ указать для VII отдѣла норму ассигнованія.

Начальникъ службы пути, присоединяясь къ заявленію главнаго контролера, добавляетъ, что распредѣленіе работъ не вызывало бы неудобствъ, если бы строго былъ проведенъ принципъ, что на гл. 2 отд. VII нужно относить стоимость работъ, безъ производства которыхъ дорога будетъ регрессировать, къ дополнительнымъ же (новымъ) работамъ относить тѣ, безъ которыхъ дорога, не регрессируя, въ то же время не будетъ и прогрессировать.

По вопросу 2

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

Начальникъ службы пути докладываетъ, что управленіе дороги всегда имѣетъ въ виду и принимаетъ всѣ мѣры къ тому, чтобы производство необходимыхъ работъ соображалось со временемъ года, наиболѣе для этого удобнымъ, и чтобы хозяйствен-

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

ныя перевозки совершались въ періоды наименьшаго движенія. Поэтому зависящая отъ дороги заготовка и перевозка матеріаловъ (шпалъ, балласта, строительныхъ матеріаловъ) производятся въ періодъ наименьшаго коммерческаго движенія; что же касается матеріаловъ для дополнительныхъ работъ, то ихъ приходится развозить круглый годъ, такъ какъ кредитъ на эти работы дается слишкомъ поздно, иной разъ почти въ концѣ строительнаго сезона.

На замѣчаніе главнаго контролера о томъ, что заказы службой пути выдаются иногда поздно, начальникъ службы пути указываетъ, что заказы по заведенному порядку выдаются лишь на тѣ работы, по которымъ составлены проекты и смѣты; вслѣдствіе этого заказы, относящіеся къ III отдѣлу, выдаются своевременно, весною, заказы же по крупнымъ работамъ VII отдѣла и особенно по дополнительнымъ работамъ приходится выдавать въ теченіе цѣлаго года, по мѣрѣ того, какъ служба успѣваетъ заготовить проекты и смѣты и получать утвержденіе болѣе крупныхъ изъ нихъ изъ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Главный контролеръ находитъ, что въ такомъ случаѣ слѣдуетъ отложить работу, а не производить ее въ неудобное время.

Присоединяясь къ высказанному главнымъ контролеромъ, замѣститель начальника дорогъ считаетъ, однако, необходимымъ продлить двухгодичный срокъ кредитовъ еще на годъ по тѣмъ проектамъ, которые подлежатъ утвержденію въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ.

Представитель службы движенія, по предложенію предсѣдателя, докладываетъ, что время для крупныхъ работъ, сопряженныхъ съ какимъ либо стѣсненіемъ для движенія, какъ напримѣръ, закрытіе одного изъ путей на всемъ перегонѣ или его части, движеніе съ уменьшенной скоростью и проводниками, закрытіе блокировки и группировки стрѣлокъ и сигналовъ, закрытіе части станціонныхъ путей и т. п., устанавливается службой пути обыкновенно по соглашенію со службой движенія; при этомъ соблюдается кромѣ особыхъ указаній начальника дорогъ слѣдующій нормальный порядокъ. На мѣстѣ о такихъ работахъ заинтересованные линейные представители службъ составляютъ актъ, въ которомъ по соглашенію устанавливается послѣдовательность работъ, способъ поддержанія движенія въ опредѣленные періоды этихъ работъ и дополнительные расходы, вызываемые временнымъ измѣненіемъ въ порядкѣ движенія или станціонной работы. Затѣмъ актъ этотъ представляется на утвержденіе управленію дорогъ, которое и дѣлаетъ соотвѣтственныя распоряженія. Въ экстренныхъ случаяхъ мѣстные представители уполномочиваются немедленно привести согласованныя мѣропріятія въ исполненіе. Такимъ образомъ стѣсненіе въ движеніи, кромѣ случаевъ совершенно исключитель-

ныхъ, никогда не является сюрпризомъ ни для линейныхъ агентовъ службы движенія, ни для управленія, а дѣйствія службъ на мѣстѣ обезпечены должной солидарностью, такъ какъ согласованы. Равнымъ образомъ по соглашенію со службой движенія по возможности регулируется массовая развозка матеріаловъ для эксплоатаціи, какъ напримѣръ, шпалъ и балласта. Тѣмъ не менѣе часть работъ производится болѣе или менѣе неизбѣжно въ ненадлежащее для интересовъ движенія время. Позднее ассигнованіе кредитовъ особенно въ послѣднее время, благодаря позднему разсмотрѣнію Государственными Думой и Совѣтомъ бюджета, отражаются на дѣлѣ весьма вредно, особенно если кредиты требуются на работы срочнаго характера. Тогда при всемъ нежеланіи многое приходится дѣлать совершенно несвоевременно. Какъ на рельефный примѣръ этого рода, можно указать на слѣдующій. Въ текущемъ году ожидается на югѣ урожай и усиленный экспортъ хлѣба въ Одессѣ. Главными средствами перегрузки зерна въ пароходы служатъ въ Одессѣ конвееры устарѣвшей конструкціи, при которой они не могутъ выгружать зерно въ современные высокобортные пароходы, замѣнившіе собою съ теченіемъ времени прежніе низкобортные. Для возможности нагрузки требуется, чтобы пароходъ подъ грузомъ сѣлъ на $^1/_3$ своей осадки. Управленіемъ дороги въ виду этого разработанъ проектъ такой перестройки конвееровъ, послѣ которой съ нихъ можно грузить въ высокобортные пароходы сразу, причемъ паровыя машины, которыми приводились въ движеніе конвееры, замѣняются электрическими двигателями. Крайняя необходимость этихъ работъ подтверждена была какъ мѣстнымъ, такъ и центральнымъ пораіонными комитетами еще въ началѣ 1908 года. Общая стоимость работъ исчислена была въ 40.000 руб. Работа весьма срочная, такъ какъ должна быть окончена не позже, какъ къ сентябрю мѣсяцу. Не было никакого основанія думать, что она можетъ быть отклонена. Тѣмъ временемъ пришли въ негодность паровые котлы конвеерныхъ машинъ и требовали замѣны, производить которую было нецѣлесообразно, въ виду предстоящей срочной передѣлки конвееровъ, при которой надобность въ котлахъ отпадаетъ вовсе. Между тѣмъ, вслѣдствіе поздняго утвержденія бюджета, кредитъ на сказанную работу переведенъ только въ іюлѣ мѣсяцѣ этого года, да и то въ размѣрѣ всего $^1/_2$ ассигнованія, требующагося для всѣхъ конвееровъ, такъ что къ началу хлѣбной кампаніи дорога осталась и безъ передѣланныхъ конвееровъ и безъ исправныхъ котловъ при старыхъ конвеерахъ, т. е. въ положеніи, хуже котораго быть не можетъ, но по причинамъ, предвидѣть которыя врядъ ли было физически возможно. Вслѣдствіе этого въ данный моментъ, т. е. въ началѣ хлѣбной кампаніи, Одесса не только не воспользуется преимуществами перестроенныхъ конвееровъ, но имѣетъ

оборудованіе слабѣе, чѣмъ раньше. Комиссія будетъ имѣть возможность убѣдиться въ этомъ непосредственно при посѣщеніи Одессы.

Начальникъ службы тяги указываетъ, что по самому существу дѣла хозяйственныя перевозки службы тяги производятся именно въ неудобное время, такъ какъ потребность въ нихъ усиливается по мѣрѣ усиленія движенія; но эти перевозки невелики и стѣснять коммерческаго движенія не могутъ. Перевозки же, удовлетворяющія постоянной опредѣленной потребности, въ виду тѣхъ или другихъ соображеній, приходится распредѣлять на весь годъ; такъ напр., подвозка угля къ водокачкамъ идетъ круглый годъ вслѣдствіе необходимости имѣть контроль за дѣйствіями машинистовъ водокачекъ.

Представитель службы движенія добавляетъ, что вообще ежегодно на Юго-Западныхъ дорогахъ перевозится свыше 30 милліоновъ пудовъ казеннаго угля, причемъ въ періодъ усиленной перевозки хлѣба перевозка угля уменьшается до минимума; особеннаго впрочемъ вліянія перевозка угля въ послѣднее время не имѣетъ даже и при большомъ его количествѣ, такъ какъ уголь въ большинствѣ получается теперь черезъ Одессу и для его перевозки утилизируется порожній пробѣгъ.

Послѣ указанія начальника службы пути на то, что рельсы развозятся поздно вслѣдствіе того, что по договору они начинаютъ поступать на дорогу только съ іюля, предсѣдатель предлагаетъ перейти къ обсужденію

вопроса 3.

3. Какія мѣры принимаются для устраненія излишней, не вызываемой дѣйствительными потребностями дѣла, требовательности при пріемкѣ матеріаловъ, запасныхъ частей или произведенныхъ работъ?

Замѣститель начальника дорогъ докладываетъ, что пріемка матеріаловъ въ настоящее время производится согласно техническимъ условіямъ, прилагаемымъ къ договорамъ, и на основаніи послѣднихъ. Совѣтъ идетъ на встрѣчу поставщикамъ всегда, когда это возможно; такъ напр., при пріемкѣ угля часто, если уголь не удовлетворяетъ техническимъ условіямъ, дѣлается совѣтомъ скидка съ цѣны, но уголь принимается, а не увозится обратно поставщикомъ его; между тѣмъ какъ дорога, имѣя запасъ угля, превышающій 7.000.000 пудовъ, за чѣмъ слѣдитъ военное вѣдомство, имѣетъ возможность поступать съ поставщиками угля болѣе строго.

Главный контролеръ, указавъ на случаи въ 1907 году, когда негодный уголь былъ израсходованъ до выясненія испытаніемъ степени его пригодности, находитъ, что вообще техническія условія слишкомъ строги, что часто ведетъ за собой значительныя переплаты. Скидки на уголь, наприм., иногда почти безпощадны: въ 1908 году противъ минимальныхъ цѣнъ скидка составила до 160.000 руб. (при примѣненіи техническихъ условій № 2 при-

шлось бы скинуть около 400.000 руб.) и нужно думать, что поставщики должны стремиться къ тому, чтобы тѣмъ или инымъ путемъ вознаградить себя за излишнюю строгость условій, не только не проистекающихъ изъ хозяйственныхъ соображеній, но и зачастую имъ противорѣчащихъ. Можно указать, напримѣръ, на излишне строгія условія на поставку красокъ, сплавовъ и т. п. для службы тяги: все это требуется отмѣннаго качества, быть можетъ, совершенно не отвѣчающаго цѣли, и обходится слишкомъ дорого. Техническія условія необходимы, но ихъ слѣдуетъ понизить.

Начальникъ тяги возражаетъ, что такіе матеріалы, какъ краски, именно въ видахъ экономіи необходимо имѣть высшаго качества. Сплавы, смотря по назначенію, пріобрѣтаются высокаго и низкаго качества; послѣднихъ (для вагоновъ) больше. Для паровозовъ, особенно пассажирскихъ, необходимо имѣть сплавъ высокаго качества. Но есть и обратныя явленія, напримѣръ—на топочную мѣдь техническія условія не обезпечиваютъ доброкачественности матеріала.

Въ дальнѣйшемъ, вслѣдствіе вопроса П. В. Синадино о стоимости съ доставкой въ Кіевъ угля, привозимаго черезъ Одессу, выясняется, что дорогѣ уголь обходится въ 18,5 к. за пудъ при существующей въ Кіевѣ цѣнѣ на него 22 к.

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.

Главный бухгалтеръ докладываетъ, что при разсчетахъ съ поставщиками и подрядчиками задержекъ по винѣ дороги не бываетъ.

Представитель матеріальной службы добавляетъ, что по заказамъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, Управленіе же и ведетъ разсчеты; всѣ матеріалы, заказываемые центральнымъ Управленіемъ принимаются обыкновенно заводской инспекціей и на дорогѣ провѣряются лишь въ количественномъ отношеніи; при этомъ квитанціи выдаются безъ задержки.

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

Главный контролеръ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ указываетъ, что на дорогахъ часто замѣчается, что исполнительныя работы свидѣтельствуются позже, чѣмъ можно, а это обстоятельство вызываетъ задержки въ уплатахъ за нихъ. Кромѣ того, въ послѣдніе 2 года замѣчается задолженность подрядчикамъ вслѣдствіе несвоевременнаго открытія дорогамъ кредита: зачастую вслѣдствіе необходимости начать работу, на которую еще не открытъ кредитъ, приходится оплачивать ее изъ кредита на производящіяся работы и получается возможность оплатить не свыше 90% уже произведенныхъ работъ, при чемъ остальное оплачивается изъ кредита, открываемаго значительно позже на уже начатую новую работу.

строгости и односторонности? обращается ли вниманіе не только на соображенія спеціально техническія, но и на соображенія хозяйственныя?

На вопросъ члена комиссіи Д. И. Герценвица, нельзя ли опредѣлить въ цифрахъ, чѣмъ выражаются убытки казны отъ такихъ задержекъ, былъ данъ общій отвѣтъ, что вычислить сумму убытковъ невозможно тѣмъ болѣе, что, какъ заявилъ главный контролеръ, поставщики учитываютъ указываемое обстоятельство уже при самомъ заявленіи ими цѣнъ.

Послѣ указанія предсѣдателя, что при разсмотрѣніи вопроса 3 разсмотрѣнъ и вопросъ 5, главный контролеръ замѣчаетъ по второй части вопроса 5, что вообще на спеціально техническія соображенія дорогами обращается значительно большее вниманіе, чѣмъ на хозяйственную сторону дѣла.

По вопросу 6

6. Какими мѣрами обезпечивается правильное установленіе: расцѣнокъ за производство работъ, нормъ расходованія топлива, нормъ премій за экономный ремонтъ или вообще за сбереженіе въ расходахъ за нагрузку и выгрузку, за успѣшное составленіе поѣздовъ, за пробѣгъ поѣзда и др.? Списокъ установленныхъ на дорогѣ премій.

Начальникъ службы пути докладываетъ, что на Юго-Западныхъ ж. д. имѣется расцѣночная вѣдомость единичныхъ цѣнъ на всѣ работы; вѣдомость эта утверждена начальникомъ дорогъ, отпечатана и служитъ руководствомъ при составленіи смѣтъ.

На вопросъ члена комиссіи П. В. Синадино, на чемъ основаны цѣны, поставленныя въ вѣдомости и кто даетъ службѣ пути справочныя цѣны, начальникъ службы пути отвѣчаетъ, что цѣны на матеріалъ даются матеріальной службой, а рабочая сила опредѣляется по дѣйствительной ея стоимости.

Представитель матеріальной службы дополняетъ, что цѣны на матеріалы исчисляются въ зависимости отъ дѣйствительной заготовительной стоимости ихъ, заготовка же производится путемъ конкуренціи.

На замѣчаніе П. В. Синадино, что торги часто приводятъ къ стачкамъ поставщиковъ и въ такихъ случаяхъ отъ отдѣльныхъ лицъ путемъ наличной покупки можно тотъ же матеріалъ пріобрѣсти по болѣе низкимъ цѣнамъ, представитель матеріальной службы замѣчаетъ, что пріобрѣтеніе матеріаловъ производится не на основаніи торговъ, а путемъ конкуренціи. При этомъ главный контролеръ замѣчаетъ, что большимъ вопросомъ является— отдать ли преимущество торгамъ, или конкуренціи, или еще какому-либо способу пріобрѣтенія матеріаловъ.

На вопросъ предсѣдателя, замѣчается ли повышеніе цѣнъ въ послѣднее время, начальникъ службы пути докладываетъ, что приходится констатировать удорожаніе цѣнъ въ общемъ на 15—20%; это объясняется главнымъ образомъ удорожаніемъ рабочихъ рукъ.

Членъ комиссіи П. П. Мигулинъ, указывая, что въ нѣкоторыхъ мѣстахъ рабочія руки совсѣмъ не вздорожали, интересуется, какія мѣры принимаются противъ поднятія цѣнъ.

Начальникъ службы пути сообщаетъ, что одна изъ мѣръ—

это привозъ рабочихъ. Вообще въ отношеніи цѣнъ Юго-Западныя дороги въ расцѣночныхъ вѣдомостяхъ раздѣлены на 3 группы, такъ что каждый номеръ работъ при одинаковой стоимости матеріала имѣетъ 3 цѣны: 1) для Одессы и примыкающаго къ ней раіона до Раздѣльной; 2) для Дунайской линіи и Новоселецкаго раіона, гдѣ работаютъ преимущественно привозные рабочіе, и 3) для остальной части дорогъ; въ первомъ раіонѣ поденная плата чернорабочаго 70—75 коп., во второмъ—60, въ третьемъ 50.

Никакихъ премій по службѣ пути не установлено и не выдается.

Начальникъ службы тяги докладываетъ, что всѣ работы сл. тяги производятся хозяйственнымъ способомъ и почти всѣ премированы; на нѣкоторыя случайныя работы составляются смѣты. Всѣ положенія о нормахъ и преміяхъ представляются Комиссіи.

Представитель службы движенія сообщаетъ, что при разсмотрѣніи вопросовъ, относящихся спеціально къ службѣ движенія, онъ болѣе подробно остановится на существующихъ и предполагаемыхъ преміяхъ (см. далѣе); вообще слѣдуетъ отмѣтить, что разумно вводимыя преміи способствуютъ удешевленію стоимости работъ, такъ что въ нѣкоторыхъ частныхъ случаяхъ, даже при сдачѣ артелямъ работъ службы движенія по постояннымъ цѣнамъ, установленнымъ въ договорахъ, является цѣлесообразнымъ сохранить преміи. Случай такой имѣлъ мѣсто въ Одессѣ, по отношенію къ работамъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ на станціяхъ Одесса-Пересыпь и Одесса-Портъ. Въ хлѣбныхъ магазинахъ на ст. Одесса-Пересыпь имѣются ближніе, средніе и дальніе ходы, для которыхъ установлены отдѣльныя соотвѣтственныя расцѣнки. Затѣмъ имѣются первые и вторые этажи тоже съ разными расцѣнками. Установленіе фактическаго постояннаго контроля за правильностью расплатъ съ артелями согласно ходамъ, фактически, при громадной разбросанности (на 8 слишкомъ верстъ) работъ потребовало бы огромнаго штата контролирующихъ, ложилось бы огромнымъ накладнымъ расходомъ на работы и не достигало бы все же цѣли. Поэтому, установлена для станціи общая средняя норма расходовъ съ 1.000 пудовъ переработаннаго зерна, сбереженія съ которой поступаютъ въ премію станціоннымъ агентамъ. Съ одной стороны, артель въ своихъ интересахъ не допуститъ, чтобы ей заплатили меньше чѣмъ слѣдуетъ, съ другой стороны, станціи невыгодно платить болѣе чѣмъ слѣдуетъ, такъ какъ она не получитъ преміи или получитъ начетъ, дѣйствія же отдѣльныхъ вѣсовщиковъ контролируются всѣми другими, участвующими въ преміи. Такимъ образомъ, лучшимъ контролеромъ является сама премія, обезпечивающая управленію фиксированную среднюю цѣну работъ. Аналогично этому стоитъ дѣло и въ порту, гдѣ категоріи работъ и расцѣнки этихъ категорій еще болѣе

разнообразны: выгрузка съ нижнихъ путей въ пароходы, выгрузка съ эстакады помощью конвееровъ, головныхъ трубъ и съ брезентовъ, нагрузка и перегрузка транзитнаго лѣса и т. д. Премія подобно Одессѣ-Пересыпи является средствомъ контрольнымъ и обезпечивающимъ постоянную среднюю стоимость на главныя категоріи работъ съ тою лишь разницею, что станція портъ, будучи заинтересована въ пониженіи средней цѣны, имѣетъ возможность, въ противоположность Пересыпи, еще расчитывать и на увеличеніе количества болѣе дешевыхъ работъ, а именно, увеличеніе выгрузки съ эстакады вмѣсто значительно болѣе дорогой выгрузки съ нижнихъ путей. Соотвѣтственно надбавки до нормы къ договорнымъ цѣнамъ за выгрузку съ эстакады въ % отношеніи больше, чѣмъ для выгрузки съ нижнихъ путей. На установленіе на сказанныхъ двухъ станціяхъ одной общей средней цѣны для всѣхъ категорій работъ съ 1.000 пудовъ переработаннаго груза артели до сихъ поръ по разнымъ мѣстнымъ причинамъ, нѣкоторыя изъ которыхъ основательны, не соглашались да и это при долгосрочныхъ договорахъ было бы рисковано также и для желѣзной дороги, если бы взаимное распредѣленіе количества работы по категоріямъ съ теченіемъ времени существенно измѣнилось не въ ея пользу, тогда какъ при преміи всѣ эти видоизмѣненія учитываются нормой назначаемой станціямъ каждый годъ на основаніи отчетныхъ данныхъ предшествующаго года.

Главный контролеръ, указывая, что первенствующую роль въ опредѣленіи степени дешевизны цѣнъ играетъ отчетность, находитъ, что въ службѣ тяги отчетность ведется такъ, что даетъ возможность судить о расходѣ; служба же пути не имѣетъ такой строгой отчетности, что является крайне неудобнымъ и для начальника службы и для контроля. Какъ на примѣръ, къ чему ведетъ недостаточно строго поставленная отчетность, главный контролеръ указываетъ, что бывали случаи, когда совершенно постороннія работы сносились на очистку снѣга, что совершенно недопустимо при строгой отчетности.

Начальникъ службы пути возражаетъ, что случаи злоупотребленія возможны при всякой системѣ отчетности; необходимо, однако, замѣтить, что несомнѣнно вредна для дѣла существующая излишняя сложность счетоводства, обусловливаемая отчасти требованіями контроля.

По вопросу 7

7. Обращается ли достаточное вниманіе на устраненіе изъ заключаемыхъ договоровъ всякаго рода неполноты или

начальникъ службы пути докладываетъ, что работы по службѣ пути ведутся трояко: или хозяйственнымъ способомъ, при посредствѣ поденныхъ, или по единичнымъ цѣнамъ рядчиками изъ казеннаго матеріала, или же черезъ оптовыхъ подрядчиковъ. При послѣднемъ способѣ требуется заключеніе договоровъ, причемъ

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 какія либо прямо непредусмотрѣнные расходы, для выполненія которыхъ имъ приходится обезпечивать себя нѣкоторымъ повышеніемъ договорныхъ цѣнъ?

всѣ заключаемые службой пути договоры, какъ и всѣ вообще заключаемые управленіемъ дорогъ договоры, посылаются на заключеніе юрисконсульта. Для работы по единичнымъ цѣнамъ существуютъ особо выработанныя подписки точно такъ же, какъ имѣются и выработанные типы договоровъ на строительныя работы, работы по очисткѣ нечистотъ и т. п.

При исполненіи вышеуказанныхъ договоровъ и подписокъ особыхъ недоразумѣній не возникаетъ, и нѣтъ основаній считать, что условія исполненія, значащіяся въ договорахъ, излишне удорожаютъ работы.

Главный контролеръ обращаетъ вниманіе на то, что нѣкоторыя требованія, какъ таковыя, уже вліяютъ на удороженіе цѣнъ; таково, напримѣръ, требованіе, чтобы поставляемые матеріалы были непремѣнно отечественнаго производства. Въ дальнѣйшемъ главнымъ контролеромъ выражено пожеланіе, чтобы оптовые договоры, по возможности, избѣгались, такъ какъ, именно, такіе договоры могутъ возбуждать всякія разногласія и проч.

По вопросамъ 8, 9 и 10

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

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?

10. Въ какой мѣрѣ достаточно и цѣлесообразно организована охрана интересовъ дороги въ случаяхъ споровъ, разрѣшаемыхъ су-

представитель службы движенія докладываетъ, что противъ хищеній, въ прямомъ смыслѣ этого слова, принимаются слѣдующія мѣры. Чтобы уничтожить кражи изъ поѣздовъ, обращается самое строгое вниманіе на качество состава кондукторскихъ бригадъ. Распорядокъ несенія службы при сопровожденіи поѣзда приноровленъ къ возможно большему обезпеченію надзора. Чтобы противодѣйствовать отдѣльнымъ грабежамъ, численно увеличивались составы прислуги, сопровождающей поѣздъ, прислуга, на нѣкоторыхъ участкахъ, снабжалась оружіемъ и такимъ образомъ организовалась усиленная охрана перевозимыхъ грузовъ. Для предупрежденія кражъ съ грузовыхъ дворовъ послѣдніе ограждаются заборами. Съ этой же цѣлью, а также уменьшенія кражъ изъ вагоновъ при простоѣ ихъ на станціяхъ, особенно на распорядительныхъ станціяхъ, станціонныя территоріи и парки, по мѣрѣ отпуска на это кредитовъ, освѣщаются сильными фонарями (электрическими или керосинокалильными), что одновременно существенно улучшаетъ также маневровую и сортировочную работу станціи въ темное время. Необходимо, однако, замѣтить что охрана менѣе значительныхъ, но за то болѣе и многочисленныхъ станцій предпринимается въ зависимости отъ соображенія о томъ, что выгоднѣе, содержать ли постоянную сильную стражу или мириться со случайными кражами, обыкновенно незначительными по размѣру убытка.

Въ виду того, что очень часты случаи похищенія грузовъ черезъ вагонные люки, приняты мѣры къ закрѣпленію ихъ проволокой и обязательной провѣркѣ при пріемѣ поѣзда одной бри-

дами? Выяснить причины сильнаго возрастанія судебныхъ исковъ къ дорогѣ и претензій, заявляемыхъ въ рекламаціонномъ порядкѣ.

гадой отъ другой. Наконецъ, были установлены награды для служащихъ жандармской и общей полиціи за обнаруженныя хищенія.

Надзоръ и своевременное обнаруженіе хищеній привели къ тому, что были арестуемы цѣлыя шайки послѣ того, какъ удавалось точно установить, въ какомъ именно раіонѣ участка или станціи хищенія происходятъ.

На вопросъ предсѣдателя о томъ, насколько существенна помощь со стороны жандармской полиціи въ дѣлѣ пресѣченія и предупрежденія хищеній, представитель службы движенія отвѣчаетъ, что если эта помощь и существенна, то она и стоитъ очень дорого. Жандармская полиція на Юго-Западныхъ дорогахъ всегда изъявляетъ полную готовность оказывать помощь администраціи дороги, но, ссылаясь на крайнюю недостаточность своихъ средствъ, неизмѣнно ставитъ условіемъ предоставленіе недостающихъ средствъ дорогой. Если помощь испрашивается, напримѣръ, въ дѣлѣ охраны вагоновъ отъ кражъ, то требуется отпускъ средствъ на содержаніе особаго штата стражниковъ, находящихся въ распоряженіи жандармской полиціи, причемъ этотъ штатъ, при которомъ жандармская полиція находитъ возможнымъ гарантировать результатъ, столь великъ, что на него средствъ у дороги не имѣется. То же самое происходитъ въ такихъ видахъ помощи, какъ: выдача копій всѣхъ актовъ, для чего приходится отпускать своихъ конторщиковъ, сопровожденіе арестованныхъ, для чего командируются въ помощь жандармамъ желѣзнодорожные сторожа и кондукторы, храненіе и раздача оружія кондукторамъ, для чего требуются средства на содержаніе добавочнаго лица или добавочное вознагражденіе и т. д. Когда потребовалось въ связи съ экспропріаціями 1906—1907 г.г. охранять кассы и артельщиковъ, то управленіе приняло всѣ зависящія мѣры, чтобы возможно ограничить расходы на этотъ предметъ, для чего охрану кассъ и артельщиковъ при слѣдованіи ихъ въ поѣздахъ, замѣнило устройствомъ постоянныхъ спеціальныхъ огражденій кассъ и особыхъ блиндированныхъ отдѣленій въ вагонахъ, что потребовало единовременную затрату въ суммѣ около 40.000 руб., но дало возможность сократить охрану на нѣсколько сотъ человѣкъ. Осталась только охрана артельщиковъ при сборѣ ими денегъ изъ разныхъ кассъ, перевозкѣ денегъ въ банки и обратно и при расплатахъ. На это одно потребовалось имѣть вооруженную стражу, находящуюся въ вѣдѣніи жандармской полиціи, въ количествѣ около 170 человѣкъ, содержаніе которой обходится въ 64.000 руб. ежегодно.

На указаніе предсѣдателя о томъ, что главная задача жандармской полиціи,—розыскъ уже совершенныхъ кражъ, почему и желательно выяснить, оказываетъ ли достаточно широкое содѣйствіе жандармская полиція въ этомъ отношеніи, представитель

службы движенія отвѣчаетъ, что жандармская полиція принимаетъ участіе въ обнаруженіи виновниковъ открытыхъ уже кражъ и грабежей лишь въ полосѣ отчужденія, для розыска же или обнаруженія виновниковъ внѣ этой полосы, средствами не располагаетъ.

На замѣчаніе предсѣдателя, что на нѣкоторыхъ дорогахъ замѣчалось, что въ хищеніяхъ принимаютъ участіе желѣзнодорожные агенты и что въ такихъ случаяхъ жандармская полиція своевременно могла бы предупреждать хищенія, представитель службы движенія докладываетъ, что такіе случаи обыкновенно, при существующемъ тщательномъ наблюденіи, сравнительно, скоро обнаруживаются и, разумѣется, прекращаются.

Переходя далѣе къ расходу Юго-Западныхъ дорогъ по всякаго рода претензіямъ, представитель службы движенія указываетъ, что на Юго-Западныхъ дорогахъ въ отличіе отъ другихъ казенныхъ дорогъ, всѣ рѣшительно претензіи относятся на № 37 расходной смѣты, между тѣмъ, какъ на другихъ дорогахъ претензіи, происшедшія по винѣ агентовъ, относятся къ № 193. Поэтому для сравненія расходовъ Юго-Западныхъ дорогъ по очередному № 37 смѣты съ расходами другихъ желѣзныхъ дорогъ по тому же № надлежитъ изъ первыхъ вычесть расходы, происшедшіе по винѣ агентовъ, или ко вторымъ прибавить расходы по претензіямъ, относимые на очередной № 193. При сравненіи это обстоятельство упускается изъ виду и создаетъ совершенно неправильное и обратное дѣйствительности мнѣніе, что расходы на удовлетвореніе претензій на Юго-Западныхъ дорогахъ велики сравнительно съ расходами другихъ желѣзныхъ дорогъ.

Для возможнаго сокращенія претензій принимаются мѣры, направленныя прежде всего къ устраненію причинъ ихъ возникновенія. Такъ, напримѣръ, для сокращенія претензій за просрочки въ доставкѣ грузовъ установленъ на станціяхъ назначенія груза и передаточныхъ пунктахъ учетъ и регистрація всѣхъ просроченныхъ въ предѣлахъ своей дороги отправокъ по особой системѣ, которая дала большіе результаты и о которой будетъ болѣе подробно доложено въ отвѣтахъ по вопросамъ спеціально службы движенія. Регистрація эта позволяетъ весьма скоро устанавливать причины этихъ просрочекъ и затѣмъ ихъ устранять. Слѣдуетъ лишь пояснить, что этимъ способомъ учитываются просрочки, происшедшія въ предѣлахъ Юго-Западныхъ дорогъ, большинство же отправокъ, особенно попутныхъ, вступаетъ въ предѣлы Юго-Западныхъ дорогъ уже съ просрочками, причины которыхъ не выясняются Юго-Западными ж. д. сказаннымъ способомъ. Однако, если бы каждая дорога завела у себя такой же учетъ, какъ и на Юго-Западныхъ, то въ общемъ результатѣ явилось бы, конечно, такое же сокращеніе просрочекъ и на всѣхъ дорогахъ. Установленіе такого учета на сосѣднихъ дорогахъ, несомнѣнно

подтвердило бы настоятельную надобность въ соглашеніи дорогъ между собою объ организаціи взаимодѣйствія, взаимопомощи узловъ корреспондирующихъ дорогъ, въ сортировкѣ сборныхъ попудныхъ отправокъ, чѣмъ сократились бы въ общемъ необходимыя сортировочныя средства и самыя просрочки.

Что же касается вины агентовъ, имѣющей послѣдствіемъ возникновеніе претензій, то въ этомъ отношеніи необходимо различать оплошность, основанную на неподготовленности или неосвѣдомленности, и злую волю агента, и степень вины въ обоихъ случаяхъ—различна. Необходимо замѣтить, что уровень развитія и образованія агентовъ, отъ которыхъ въ значительной степени зависитъ состояніе дороги во всѣхъ отношеніяхъ, нужно признать недостаточно высокими; въ этомъ отношеніи необходимо, путемъ улучшенія быта, учрежденія курсовъ и инструктированія служащихъ, привлечь на желѣзнодорожную службу надежные элементы и поставить ихъ на достаточную высоту; но здѣсь приходится считаться съ недостаткомъ средствъ, такъ какъ малѣйшая попытка внести въ смѣту хоть небольшую сумму съ вышеуказанной цѣлью встрѣчаетъ отказъ со стороны учрежденій, разсматривающихъ смѣту. Вина агента, обусловленная сложностью и запутанностью дѣйствующихъ законоположеній, тарифовъ и т. п., требующихъ болѣе развитыхъ, болѣе подготовленныхъ и лучше соотвѣтственно оплачиваемыхъ агентовъ, является весьма условной. Если за упущенія, происшедшія на этой почвѣ, а ихъ большинство, карать очень строго, то въ результатѣ можно остаться совсѣмъ безъ опытныхъ и сколько-нибудь надежныхъ служащихъ. Другое дѣло, если въ упущеніи есть элементъ неисправимой халатности или злой воли. Въ этихъ случаяхъ примѣняются неукоснительно самыя суровыя мѣры, обыкновенно увольненіе отъ службы. Очень важно замѣтить, что, примѣрно, $^2/_3$ претензій предъявляются вовсе не фактическими владѣльцами груза, а скупщиками накладныхъ, создавшихъ себѣ изъ этого особую профессію. Параллельно съ этой профессіей есть контингентъ лицъ, ставящихъ себѣ задачей не исполненіе закона, какимъ является Общій Уставъ Рос. ж. д., а только его обходъ въ свою пользу, гдѣ и какъ только можно. Дѣйствія всѣхъ этихъ спеціалистовъ, вмѣстѣ взятыя, могутъ быть названы злоупотребленіемъ неточностями и неясностями устава, свойственными этому уставу въ той же мѣрѣ, какъ и многимъ узаконеніямъ въ области гражданскаго права вообще. Этотъ контингентъ и создалъ громоздкую серію разныхъ формальностей, разъясненій, дополненій къ уставу и сенатскихъ рѣшеній, много усложнившихъ уставъ и самое дѣло. Къ борьбѣ съ обходомъ устава и его изворотливыми толкованіями едва ли и не сводится большая часть дѣятельности юристовъ, защищающихъ интересы желѣзной дороги. Въ этомъ обстоятельствѣ гораздо больше зла, чѣмъ въ упущеніяхъ аген-

товъ дороги, заключающихся часто въ мелкихъ формальностяхъ и зачастую невольныхъ. Бороться съ этимъ зломъ очень трудно и возможно только путемъ особыхъ законодательныхъ мѣръ.

Завѣдующій отдѣломъ претензій, указавъ на недостаточность для Юго-Западныхъ ж. д. двухъ агентовъ по розыску грузовъ замѣчаетъ, что въ цѣляхъ сокращенія претензій должно быть обращено вниманіе:

1) на упорядоченіе комиссіонерской дѣятельности частныхъ лицъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и

2) на болѣе тщательное наблюденіе за отправляемыми частными лицами грузами, такъ какъ въ послѣднее время часто практикуется отправка всякаго рода хлама подъ видомъ цѣннаго товара; представляемые при этомъ счета оказывались или отъ несуществующихъ фирмъ или же отъ фирмъ, входившихъ въ сдѣлки съ претендателями, что удавалось установить судебнымъ порядкомъ, арестовавъ книги, и т. п.

Юрисконсультъ, останавливаясь на вопросѣ о кражахъ, докладываетъ, что кражи подсудны двумъ инстанціямъ: окружнымъ судамъ и мировымъ судьямъ, привлекающимъ къ отвѣтственности по протоколамъ станціонныхъ жандармовъ. Окружные суды надо признать болѣе правильно разбирающими подобныя дѣла, но слѣдователи завалены дѣлами, почему дѣла затягиваются, а виновныя лица зачастую остаются неразысканными. Было бы весьма полезно, чтобы всѣ дѣла по кражамъ у желѣзныхъ дорогъ передавались судамъ, а такъ какъ для этого необходимо увеличить штатъ слѣдователей, то казалось бы полезнымъ учредить особыхъ слѣдователей по вышеуказаннымъ дѣламъ съ оплатой ихъ содержанія за счетъ Министерства Путей Сообщенія.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что къ вопросу о хищеніяхъ необходимо присоединить и вопросъ о безбилетномъ проѣздѣ, за каковой настоятельно необходимо установить уголовную отвѣтственность; при этомъ важно, чтобы вообще отношеніе судовъ къ желѣзнымъ дорогамъ было измѣнено, ибо въ настоящее время отношеніе это ненормально; тяжесть доказательства обыкновенно возлагается на дорогу, рѣшеніе же суда обыкновенно не въ пользу дороги. Переходя къ вопросу о претензіяхъ, главный контролеръ сообщаетъ, что въ контролѣ для разсмотрѣнія претензій имѣется спеціальный отдѣлъ и желательно предоставить старшему контролеру, вѣдающему это дѣло, высказать пожеланія, относящіяся къ существующимъ порядкамъ.

По предложенію предсѣдателя, старшій контролеръ докладываетъ, что названному отдѣлу контроля препровождаются на предварительное согласованіе претензіи, разрѣшенныя отдѣломъ претензій по согласованіи съ юридической частью. Существующій порядокъ разсмотрѣнія претензій въ управленіи Юго-Западныхъ дорогъ страдаетъ тѣмъ, что такое согласованіе производится не

путемъ живого обмѣна мнѣній представителей отдѣловъ, а путемъ бумажнымъ, причемъ въ случаяхъ, если мнѣнія представителей расходятся, то бумажное дѣлопроизводство затягивается, а въ зависимости отъ этого задерживается разрѣшеніе претензіи. Затѣмъ на согласованіе указанныхъ отдѣловъ совсѣмъ не поступаютъ претензіи, отклоненныя непосредственнымъ распоряженіемъ отдѣла претензій. Такія претензіи переходятъ въ судъ, заваленный исками къ желѣзнымъ дорогамъ; юрисконсультская часть также завалена дѣлами и не успѣваетъ изучать всѣ поступающія дѣла; въ результатѣ на первое разбирательство дѣла, обыкновенно, представитель желѣзной дороги не является и, не удивительно, что судъ присуждаетъ по претензіямъ; въ настоящее время замѣчается даже дробленіе исковъ, что дѣлается преимущественно, конечно, скупщиками претензій съ тою цѣлью, чтобы первое рѣшеніе считалось и окончательнымъ.

Между тѣмъ, если бы существовали совѣщанія представителей вышеуказанныхъ отдѣловъ, разсматривались факты, имѣющіеся въ распоряженіи каждаго отдѣла сообща, то, съ одной стороны можно было бы по нѣкоторымъ претензіямъ кончать дѣла миромъ, не доводя ихъ до суда, съ другой же стороны, представитель юрисконсультской части по тѣмъ претензіямъ, по которымъ совѣщаніе отказало претендателю, былъ бы вооруженъ всѣми свѣдѣніями и данными для возможности отстаивать эти рѣшенія въ судѣ.

Юрисконсультъ возражаетъ, что всѣ дѣла по претензіямъ посылаются на заключеніе контроля; большое же количество исковъ объясняется тѣмъ, что желѣзныя дороги обыкновенно отвѣчаютъ претендателю отказомъ.

Подтверждая сказанное юрисконсультомъ, завѣдующій отдѣломъ претензій заявляетъ, что при обсужденіи претензій точка зрѣнія контроля всегда основана исключительно на формальностяхъ; поэтому какъ только дѣло не удовлетворяетъ предъявляемымъ контролемъ формальнымъ требованіямъ, контроль настаиваетъ на отказѣ; въ этомъ отношеніи совѣщаніе не принесло бы никакой пользы, такъ какъ происходили бы лишь пререканія и терялось бы время; въ такомъ случаѣ предпочтительнѣе сразу отказать въ удовлетвореніи претензій и предоставить истцу итти въ судъ.

Старшій контролеръ указываетъ, что порядокъ, котораго онъ предлагаетъ держаться, существуетъ, напримѣръ, на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ и даетъ положительные результаты. Во всякомъ случаѣ, даже съ точки зрѣнія ознакомленія представителя юридической части съ даннымъ дѣломъ, такой порядокъ могъ бы принести существенную пользу.

Представитель Министерства Финансовъ высказываетъ мнѣніе о необходимости принять законодательныя мѣры въ цѣляхъ

уменьшенія уплатъ, производимыхъ желѣзными дорогами по претензіямъ.

Представитель службы движенія С. А. Печковскій, въ дополненіе къ уже имъ высказанному ранѣе, выражаетъ мнѣніе, что существенными мѣропріятіями въ цѣляхъ уменьшенія претензій являются:

1) установленіе статистики претензій по роду, станціямъ и т. д. съ тѣмъ, чтобы прослѣдить законъ возникновенія претензій,

2) сокращеніе нынѣ установленнаго годового срока для предъявленія претензіи,

3) установленіе болѣе сложнаго процесса передачи накладныхъ, хотя бы, напримѣръ, нотаріальнымъ порядкомъ,

4) установленіе спеціальныхъ желѣзнодорожныхъ судовъ.

На замѣчаніе представителя Государственнаго Контроля, что такая мѣра, какъ статистика претензій, можетъ оказаться вредной для дороги, такъ какъ скупщики могутъ пользоваться въ своихъ интересахъ разрабатываемыми дорогой свѣдѣніями С. А. Печковскій возражаетъ, что, разумѣется, отдѣлъ статистики претензій долженъ быть закрытъ для публики и служащіе въ немъ должны быть людьми надежными и избираться съ особенной осмотрительностью.

Въ дальнѣйшемъ С. А. Печковскій замѣчаетъ, что въ расходы по № 37 входятъ также уплаты другихъ дорогъ за Юго-Западныя дороги, на что предсѣдатель подкомиссіи выражаетъ пожеланіе получить справку объ отношеніи къ общей суммѣ расхода по № 37 суммы, уплоченной другими дорогами за счетъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Переходя спеціально къ вопросу 10, юрисконсультъ докладываетъ, что количество судебныхъ исковъ, находящихся въ производствѣ, возросло за трехлѣтіе съ 17 до 25 тысячъ.

Причины такого увеличенія заключаются, какъ уже указывалось, въ постоянномъ восхожденіи дѣлъ до суда, а также и въ томъ, что Юго-Западныя дороги, какъ дороги, преимущественно, назначенія служатъ учрежденіемъ, къ которому предъявляются иски за всѣ дороги слѣдованія груза; слѣдуетъ принять во вниманіе также значительное развитіе скупки претензій.

Юго-Западныя желѣзныя дороги прилагаютъ всѣ старанія въ борьбѣ съ увеличеніемъ числа претензій и, несомнѣнно, достигаютъ въ этомъ отношеніи положительныхъ результатовъ.

Такъ, изъ 25 тысячъ дѣлъ, исковъ за увѣчья всего 300, между тѣмъ какъ многія дороги завалены этими дѣлами. Объясняется это обстоятельство тѣмъ, что на Юго-Западныхъ ж. д. при начальникѣ дорогъ состоитъ спеціальный агентъ, завѣдывающій этими дѣлами; при всякомъ происшествіи, гдѣ оказались пострадавшіе изъ служащихъ или частныя лица агентъ выѣзжаетъ на мѣсто, всесторонне знакомится со всѣми подробностями происшествія, затѣмъ дѣлаетъ докладъ совѣту и совѣтъ, идя,

такъ сказать, впереди претензій, вступаетъ въ переговоры съ пострадавшимъ, выдаетъ пособіе, обыкновенно, значительно меньшее, чѣмъ пришлось бы выдать по суду, и дѣло въ судъ не попадаетъ.

Что касается дѣлъ коммерческихъ, то, дѣйствительно, дѣлами о переборахъ и просрочкахъ соотвѣтствующіе отдѣлы завалены и вся задача этихъ отдѣловъ и, главнымъ образомъ, отдѣла юридическаго, сводится къ тому, чтобы не допускать присужденія судомъ суммъ большихъ, чѣмъ на самомъ дѣлѣ слѣдуетъ: впрочемъ, защита интересовъ дорогъ въ судахъ не могла быть на должной высотѣ, такъ какъ штаты юридической части были незначительны: 3—5 повѣренныхъ, которые по всѣмъ дѣламъ выступать, конечно, не могли, тѣмъ болѣе, что число дѣлъ возростало; для иллюстраціи послѣдняго обстоятельства достаточно привести справку о количествѣ предъявленныхъ и разсмотрѣнныхъ накладныхъ, а именно:

Въ 1904 г. въ реклам. порядкѣ предъявл. 150.000 накладн. въ иск. 130.000, всего 280.000.

Въ 1905 г. въ реклам. порядкѣ предъявл. 88.000 накладн. въ иск. 195.000, всего 283.000.

Въ 1906 г. въ реклам. порядкѣ предъявл. 121.000 накладн. въ иск. 177.000, всего 298.000.

Въ 1907 г. въ реклам. порядкѣ предъявл. 196.000 накладн. въ иск. 280.000, всего 476.000.

Въ 1908 г. въ реклам. порядкѣ предъявл. 276.000 накладн. въ иск. 198.000, всего 474.000.

Что касается уплатъ по претензіямъ, то съ увеличеніемъ штата юридической части, уплаты по исковымъ претензіямъ значительно понизились.

Такъ въ 1904 г. выплачено 95% исковой суммы
„ 41% заявлен. въ реклам. порядкѣ претензій.
„ „ 1908 „ „ 43% исковой суммы.
„ 42% реклам. „

другими словами, въ 1908 году увеличеніемъ штата достигнута экономія по сравненію съ 1904 г. въ 900.000 р.

Нужно думать, что если бы увеличеніе штатовъ было сдѣлано раньше, то подобную же экономію можно было бы получить за цѣлый рядъ лѣтъ. Кромѣ того увеличеніе штатовъ уменьшаетъ затягиваніе дѣлъ и, слѣдовательно, уплату %% по искамъ, доходившую до 200 и даже 400 тысячъ въ годъ.

Въ качествѣ пожеланія необходимо высказать, что количество лицъ, привлекаемыхъ къ защитѣ интересовъ дорогъ въ судѣ, не слѣдуетъ ограничивать неподвижнымъ кредитомъ, такъ какъ разумное пользованіе подвижнымъ кредитомъ, обусловли-

ваемое потребностями даннаго момента, дастъ весьма существенные положительные результаты.

Кромѣ того, желательно, какъ это высказалъ и съѣздъ юрисконсультовъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы рекламаціонный порядокъ былъ сдѣланъ обязательнымъ по всѣмъ претензіямъ, а также, чтобы были измѣнены законы объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, какъ наприм. ст. 101 Общ. Уст. о пятикратномъ штрафѣ за нарушеніе очереди отправки, о начисленіи %% (12) по искамъ за просрочку и переборы и т. п.

П. П. Мигулинъ указываетъ, что, какъ говорятъ, желѣзнодорожные агенты иногда умышленно дѣлаютъ переборы, а потомъ сообщаютъ о нихъ въ спеціальныя конторы, занимающіяся всевозможными взысканіями съ желѣзныхъ дорогъ; возможны также и случаи, когда агенты, войдя въ стачку съ частными лицами, способствуютъ нарушенію или сами нарушаютъ ст. 101, а затѣмъ дѣлятся съ этими лицами, получающими пятикратный штрафъ. Было бы желательно знать, какими мѣрами Юго-Западныя дороги борются съ этими обстоятельствами.

Начальникъ службы сборовъ, отмѣтивъ возможность злоупотребленій со стороны агентовъ дорогъ, объясняетъ, что причинами частыхъ случаевъ переборовъ служатъ слѣдующія обстоятельства:

1) сложность и громоздкость тарифовъ: не говоря уже о рядѣ сборовъ, дополнительныхъ къ исчисленной по разстоянію тарифной платѣ, сборовъ, иногда условно примѣняемыхъ, самыя разстоянія помѣщены въ двухъ таблицахъ: для перевозки пассажировъ отдѣльно и для перевозки грузовъ отдѣльно;

2) для того, чтобы не дѣлать постоянныхъ перемноженій тарифныхъ ставокъ, исчисленныхъ до сотыхъ долей копѣйки включительно, что увеличиваетъ возможность ошибки, агенты составляютъ особыя таблицы, гдѣ эти перемноженія уже исполнены; между тѣмъ не только самыя ставки и ихъ примѣненіе, но даже разстоянія между двумя вполнѣ опредѣленными пунктами постоянно измѣняются по указанію тарифныхъ учрежденій, что вноситъ въ дѣло тарификаціи страшную путаницу;

3) по вполнѣ понятнымъ причинамъ неясность тарифовъ истолковывается агентами въ сторону переборовъ, такъ какъ въ противномъ случаѣ отвѣтственность падаетъ на нихъ. Въ этомъ обстоятельствѣ значительную роль играетъ недостаточная высота уровня образованія агентовъ; между тѣмъ стремленіе поднять этотъ уровень путемъ созданія особыхъ школъ парализовалось всегда отсутствіемъ соотвѣтствующаго кредита и отказомъ въ немъ; только въ послѣднее время этотъ вопросъ сталъ нѣсколько налаживаться,

4) зачастую агентовъ, на обязанности которыхъ лежитъ исчисленіе тарифныхъ платъ, приходится замѣнять недостаточно обу-

ченными запасными агентами; необходимо ихъ инструктировать хотя бы снабжая особыми пособіями, которыя, издаваясь періодически, заключали бы въ себѣ всѣ касающіяся тарификаціи инструкціи.

Это же обстоятельство—не высокій уровень агентовъ—имѣетъ большое значеніе и въ вопросѣ о недостачахъ. Вѣсовщики, равно какъ и кассиры, значеніе коихъ огромно, должны быть обставлены со стороны дороги возможно лучше. Между тѣмъ окладъ вѣсовщика въ среднемъ 373 руб. въ годъ при отсутствіи всякой надежды на повышеніе или хотя бы увеличеніе оклада. Вполнѣ понятно, что привлечь сюда людей надежныхъ, опытныхъ, внимательно относящихся къ дѣлу совершенно невозможно, что и создаетъ какъ неумышленныя, такъ и умышленныя вредныя дѣйствія агентовъ.

Помощникъ начальника службы движенія С. А. Печковскій, присоединяясь вполнѣ къ высказанному начальникомъ службы сборовъ, считаетъ, что необходимо ввести хотя бы денежную прибавку для указанныхъ агентовъ, прослужившихъ опредѣленное число лѣтъ. Кромѣ того, С. А. Печковскій считаетъ необходимымъ указать на важное значеніе въ дѣлѣ уменьшенія претензій хорошаго и полнаго оборудованія всѣхъ станцій вагонными и другими вѣсами, на что отпускается недостаточно средствъ. Это дѣло можно было бы улучшить, если бы суммы, взыскиваемыя за перевѣску, шли не въ доходъ казны, а на оборудованіе станцій вѣсовыми приборами; сборъ же, взыскиваемый за перевѣску, слѣдуетъ установить во всѣхъ случаяхъ, а не только тогда, когда перевѣской устанавливается неправильность заявленнаго вѣса; послѣднее обстоятельство создаетъ хроническія трудно устранимыя злоупотребленія, такъ какъ комиссіонеры, фактически отправляющіе грузъ со станціи, всегда стремятся, чтобы условный сборъ заплатить не желѣзной дорогѣ, а положить себѣ къ карманъ, для чего разными путями, въ томъ числѣ и соблазномъ вѣсовщиковъ, стараются проставлять вѣсъ и ручательство за него послѣ фактической перевѣски груза желѣзной дорогой, а не до нея.

На обращенное къ замѣстителю начальника дорогъ и начальникамъ службъ предложеніе предсѣдателя высказаться

по вопросамъ 11 и 12,

11. Въ какой мѣрѣ организація счеводства и отчетности приспособлена для своевременнаго сообщенія распорядительнымъ орга-

помощникъ начальника службы движенія А. С. Печковскій докладываетъ, что служба движенія имѣетъ 350 подъотчетныхъ лицъ, представляющихъ свѣдѣнія о расходахъ по нормамъ, не зависящимъ отъ движенія, сейчасъ же послѣ 10 числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца; точныя же свѣдѣнія о всѣхъ расходахъ по службѣ имѣются черезъ 5—6 недѣль, что только для

намъ свѣдѣній, необходимыхъ для наблюденія за цѣлесообразнымъ ходомъ дѣла, за своевременною остановкою расходовъ неспѣшныхъ и направленіемъ средствъ на удовлетвореніе неотложныхъ потребностей? Выяснить, въ какіе сроки получаются свѣдѣнія о расходахъ, приблизительныя и точныя.

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.

конца года нужно считать нѣсколько позднимъ, вообще же своевременно судить о состояніи расходовъ всегда вполнѣ возможно; данныя о расходахъ по номерамъ, зависящимъ отъ размѣра перевозокъ, лишь въ концѣ года могутъ служить для центральнаго органа какъ, напримѣръ, главная бухгалтерія, основаніемъ для сужденія, дѣлаются ли сбереженія или слѣдуетъ ожидать перерасхода противъ назначенныхъ нормъ. Въ остальное время эти данныя въ разсматриваемомъ отношеніи ничего не выражаютъ сами по себѣ, такъ какъ въ отдѣльные мѣсяцы расходъ на единицу работы совершенно нормально и неизбѣжно подвергается очень крупнымъ колебаніямъ, вслѣдствіе неравномѣрности движенія и только достаточно опытный и искусный распорядитель кредита, осуществляющій извѣстный опредѣленный планъ регулировки штатовъ можетъ правильно освѣтить положеніе вопроса въ серединѣ или началѣ года.

Начальникъ службы пути докладываетъ, что въ службѣ пути платежи по текущимъ расходамъ извѣстны черезъ 12 дней послѣ отчетнаго мѣсяца; детальныя свѣдѣнія о расходахъ поступаютъ черезъ 5—6 недѣль, а окончательныя—послѣ окончанія работы; управленіе службы настолько въ курсѣ израсходованія кредитовъ на линіи, что можетъ услѣдить своевременно за перерасходомъ и немедленно послать начальнику участка запросъ, отчего произошелъ перерасходъ.

Главный бухгалтеръ сообщаетъ, что начальникъ дорогъ обыкновенно пользуется данными главной бухгалтеріи, которая по подлиннымъ документамъ имѣетъ всѣ данныя о расходахъ за истекшій мѣсяцъ къ 15 числу второго послѣ отчетнаго мѣсяца (наприм. 15 марта за январь). Такимъ образомъ обстоитъ дѣло въ теченіи 11 мѣсяцевъ; свѣдѣнія же за декабрь составляются нѣсколько позже, ибо заключается цѣлый годъ, что связано съ заготовленіемъ кредиторскихъ списковъ, ликвидаціей счетовъ нераспредѣленныхъ расходовъ по рабочей силѣ и матеріаламъ и т. д. Къ 1 мая главная бухгалтерія приступаетъ къ составленію годового отчета и къ 1 іюня отчетъ за прошлый годъ бываетъ готовъ.

Начальникъ службы тяги докладываетъ, что управленіе службой имѣетъ точныя свѣдѣнія о расходахъ къ 15 или 20 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца, но только о тѣхъ, которые не зависятъ отъ исполненнаго пробѣга и которыхъ приблизительно одна пятая отъ общей суммы; зависящіе отъ пробѣга расходы опредѣляются къ этому сроку лишь приблизительно; точныя же свѣдѣнія объ этихъ расходахъ получаются черезъ 6—7 недѣль, т. е. отъ 15 до 20 числа мѣсяца второго отъ отчетнаго. Слѣдуетъ замѣтить, что въ началѣ года всѣ свѣдѣнія нѣсколько запаздываютъ, такъ какъ въ это время какъ разъ составляется отчетъ за прошлый годъ, смѣта на будущій

годъ и т. д. Что касается расхода по мастерскимъ, то часть его, какъ напримѣръ, содержаніе мастерскихъ, находится въ рамкахъ опредѣленнаго кредита; кредитъ же по ремонту вагоновъ— подвижной и слѣдить за нимъ чрезвычайно трудно въ особенности теперь, когда въ отношеніи ремонта вагоновъ 4-й годъ существуетъ обезличеніе товарнаго парка всей сѣти русскихъ дорогъ: Юго-Западныя ж. д. ремонтируютъ чужіе вагоны; вагоны Юго-Западныхъ ж. д. въ свою очередь ремонтируются на другихъ дорогахъ, и установить съ точностью, въ чью пользу и въ какой суммѣ получится сальдо стоимости ремонта товарныхъ вагоновъ, впредь до полученія счетовъ отъ дорогъ невозможно.

Представитель Министерства Финансовъ, указавъ, что въ случаяхъ надобности онъ всегда получалъ нужныя ему свѣдѣнія черезъ полтора или два мѣсяца, высказываетъ мнѣніе, что необходимо установить однообразіе формъ и требованій отчетности; вопросъ этотъ неоднократно обсуждался, но и теперь каждая дорога ведетъ отчетность по своему; послѣднее обстоятельство особенно замѣтно при переформированіи управленій, напримѣръ, послѣ соединенія Харьково-Николаевской и Курско-Харьково-Севастопольской ж. д. управленіе Южныхъ ж. д. до сихъ поръ не можетъ окончательно придти къ однообразнымъ формамъ отчетности на обѣихъ частяхъ своихъ дорогъ. Въ концѣ же концовъ это обстоятельство отражается на смѣтахъ.

Главный бухгалтеръ замѣчаетъ, что разсмотрѣніе вопроса о формѣ отчетности Министромъ Путей Сообщенія кн. Хилковымъ было поручено бывшему управляющему счетной частью Управленія желѣзныхъ дорогъ г. Вильчеку, который, совмѣстно съ главными бухгалтерами желѣзныхъ дорогъ, въ свое время занимался его обсужденіемъ; были выработаны общія основанія счетоводства и отчетности для казенныхъ дорогъ, которыя санкціонированы и введены въ жизнь, но въ деталяхъ для каждой службы и главной бухгалтеріи ничего установленнаго до сихъ поръ еще не имѣется.

Предсѣдатель предлагаетъ присутствующимъ высказаться по вопросу о желательности установленія центральнаго счетоводства взамѣнъ существующихъ нынѣ на большинствѣ дорогъ отдѣльныхъ для каждой службы счетоводствъ.

Представитель службы движенія высказываетъ свои соображенія въ томъ смыслѣ, что предпочтеніе слѣдуетъ отдать отдѣльнымъ счетоводствамъ. Начальникъ службы какъ фактическій распорядитель кредитовъ своей службы, долженъ всегда быть въ курсѣ состоянія его кредитовъ, а между тѣмъ несомнѣнно, что отъ центральнаго счетоводства всѣ необходимыя ему свѣдѣнія объ этомъ онъ получалъ бы съ опозданіемъ. Кромѣ того, нѣкоторые расходы приходится условно оставлять временно на томъ или другомъ номерѣ или разсматривать нѣсколько номе-

ровъ совмѣстно, а затѣмъ уже распредѣлять расходы по отдѣльнымъ №№, такъ какъ раздѣленіе въ смѣтѣ нѣкоторыхъ расходовъ по отдѣльнымъ № № совершенно искусственное и расходится съ фактическимъ строемъ самого дѣла; наконецъ, распорядителю кредита приходится примѣнительно къ положенію дѣла вести учетъ расходовъ не на ту единицу, по которой отпускается кредитъ, а на другую—болѣе мелкую. Центральное счетоводство не могло бы заниматься такой работой для каждой службы; если принять во вниманіе только формальную сторону дѣла, то центральное счетоводство имѣетъ свои преимущества; но они только кажутся, если обратиться къ жизненной сторонѣ дѣла, которая не можетъ войти въ слишкомъ тѣсныя рамки; начальникъ службы, при центральномъ счетоводствѣ, выбьется изъ курса дѣла, перестанетъ быть хозяиномъ его и поэтому все равно будетъ вынужденъ завести счетоводство при службѣ, и въ результатѣ общій расходъ на счетоводство не уменьшится, какъ это преслѣдуется центральнымъ счетоводствомъ, а, напротивъ, много увеличится, хотя и нелегально.

Начальникъ службы пути, присоединяясь къ общимъ соображеніямъ, высказаннымъ представителемъ службы движенія, указываетъ, что въ частности, служба пути въ своемъ счетоводствѣ имѣетъ слѣдующіе отдѣлы:

1) столъ общаго счетоводства,
2) столъ учета содержанія служащихъ,
3) столъ договоровъ,
4) столъ снабженія линіи матеріалами и учета ихъ и
5) столъ смѣтъ и отчетовъ.

Такимъ образомъ въ счетоводствѣ сосредоточены и хозяйственно-распорядительныя функціи, которыхъ нужно считать до $^3/_4$ общей работы и которыя должны остаться въ службѣ пути. Слѣдовательно, только четверть работы могла бы быть передана въ центральное счетоводство, что никакой пользы, какъ это ясно изъ вышесказаннаго, не принесло бы.

Начальникъ службы тяги присоединяется къ мнѣніямъ, высказаннымъ начальникомъ службы пути и представителемъ службы движенія въ пользу счетоводствъ отдѣльныхъ службъ, и указываетъ на примѣръ Московско-Казанской жел. дор., гдѣ бывшее ранѣе центральное счетоводство замѣнено отдѣльными счетоводствами по службамъ.

Главный бухгалтеръ также высказывается за полезность счетоводствъ по службамъ, исходя изъ тѣхъ соображеній, что начальники службъ—отвѣтственные распорядители кредитовъ, должны имѣть свои органы, которые держали бы ихъ въ курсѣ кредитовъ. Въ смыслѣ же удешевленія организаціи центральное счетоводство значенія не имѣетъ, такъ какъ въ службахъ всегда останутся лица, занимающіяся счетоводствомъ и увеличивающія штаты центральнаго счетоводства.

Послѣ высказаннаго предсѣдателемъ опасенія въ томъ, что существованіе центральнаго счетоводства вызоветъ двойственность подчиненія агентовъ счетоводства, состоящихъ при службахъ: начальнику службы и главному бухгалтеру, а также указанія на то, что единство метода, котораго предполагается достигнуть установленіемъ центральнаго счетоводства, существуетъ на каждой дорогѣ и въ настоящее время, замѣститель начальника дорогъ высказываетъ, что, присоединяясь вполнѣ къ словамъ предсѣдателя, онъ считаетъ и мнѣніе это, какъ ему извѣстно, раздѣляется и начальникомъ дорогъ, что сохранить счетоводство въ службахъ необходимо; но такъ какъ, кромѣ начальниковъ службъ, отвѣтственъ за кредитъ и начальникъ дорогъ, то необходимо, чтобы отдѣльныя службы отчитывались передъ главной бухгалтеріей въ такіе сроки, чтобы начальникъ дорогъ могъ своевременно быть обо всемъ освѣдомленъ.

Представитель Министерства Финансовъ присоединяется къ мнѣнію начальниковъ службъ.

Членъ-экспертъ подкомиссіи отъ Государственнаго Контроля Н. А. Масловъ, считая, что во всякомъ случаѣ распорядители кредитовъ должны имѣть свои счетоводства, находитъ, что сокращеніе расходовъ по отчетности можетъ быть достигнуто только сокращеніемъ самой отчетности; теперь отчетъ преслѣдуетъ двѣ цѣли: отчетную и статистическую, при чемъ послѣдняя слишкомъ тормозитъ все дѣло и ее слѣдовало бы отдѣлить совершенно; тогда осталась бы простая отчетность, которую легче сдѣлать однообразной и вести своевременно.

Въ заключеніе, замѣститель начальника дорогъ заявляетъ, что по вопросу о желательныхъ измѣненіяхъ въ отчетахъ имѣется спеціальная записка, которая будетъ представлена комиссіи дополнительно.

Къ числу общихъ вопросовъ предсѣдатель считаетъ необходимымъ присоединить непомѣщенный въ программу вопросъ о положеніи служащихъ, а именно: имѣется ли вообще выработанное „Положеніе о служащихъ“, а также существуетъ ли на дорогѣ больничная и пенсіонная кассы, выдаются ли пособія, въ какомъ размѣрѣ и т. д. Вопросъ этотъ важенъ по соотвѣтствію съ чрезвычайной важностью качественнаго состава служащихъ, а послѣдній зависитъ, разумѣется, отъ тѣхъ условій, въ которыхъ служащіе живутъ и работаютъ; люди могутъ цѣнить только ту службу, которая ихъ обезпечиваетъ и не столько во время самой службы, сколько въ старости или въ случаяхъ болѣзни: всѣмъ же извѣстно, что чѣмъ болѣе постояненъ составъ работниковъ, тѣмъ работа болѣе продуктивна и тѣмъ больше обезпечено ея исполненіе во всѣхъ необходимыхъ случаяхъ.

Замѣститель начальника дорогъ докладываетъ, что на Юго-Западныхъ дорогахъ обязательно выдаются пособія за происшед-

шія по винѣ дороги увѣчья, также выдаются пособія въ случаяхъ болѣзни, при чемъ размѣръ пособія устанавливается въ зависимости отъ получаемаго оклада и характера медицинскаго свидѣтельства; необходимо при этомъ замѣтить, что потребности, несмотря на самое тщательно изслѣдованіе какъ самихъ случаевъ, такъ и нормъ выдачи, цѣликомъ никогда удовлетворены быть не могутъ. Также выдаются пособія на крещенія и погребенія; эти пособія выдаются всегда и при томъ немедленно, по существующимъ нормамъ; они составляютъ отъ 8 до 10 т. въ мѣсяцъ (за 1908 годъ такихъ пособій выдано на 93.000 руб.). Всѣ подаваемыя о пособіяхъ прошенія, исключая случаевъ рожденія и смерти, разсматриваются каждую недѣлю въ совѣтѣ управленія, при чемъ кредитъ, обыкновенно, изсякаетъ къ 1 ноября.

По вопросу о пенсіонныхъ кассахъ замѣститель начальника дорогъ проситъ разрѣшенія поручить докладъ юрисконсульту, много занимавшемуся этимъ вопросомъ.

Прежде, чѣмъ перейти къ вопросу о пенсіонныхъ кассахъ, юрисконсультъ дорогъ обращаетъ вниманіе Комиссіи на неправильное, по его мнѣнію, толкованіе сенатомъ понятія „эксплоатація". Дѣло въ томъ, что на Юго-Западныхъ дорогахъ всегда практиковалась выдача пособій лицамъ, пострадавшимъ при эксплоатаціи дорогъ, что въ значительной степени способствовало уменьшенію числа исковъ къ желѣзной дорогѣ за увѣчья. Въ случаяхъ, доходившихъ до сената понятіе „эксплоатація" раньше понималось сенатомъ весьма различно; теперь сенатъ отождествляетъ его съ движеніемъ; поэтому лицо, пострадавшее при эксплоатаціи, понимается, какъ лицо пострадавшее при самомъ движеніи поѣзда или какихъ-либо операціяхъ, съ нимъ связанныхъ: такимъ образомъ, всѣ случаи увѣчья, напримѣръ, въ мастерскихъ, зачастую даже совершенно не зависящія отъ лицъ пострадавшихъ, не подходятъ, по толкованію сената, къ увѣчьямъ, происшедшимъ при эксплоатаціи. Послѣ такого разъясненія сената, послѣдовавшаго $1^1/_2$ года тому назадъ, управленію Юго-Западныхъ ж. д. рекомендовано имъ руководствоваться. Когда это обстоятельство стало извѣстно линейнымъ служащимъ, то вызвало среди нихъ вполнѣ понятное волненіе, доводя о коемъ до свѣдѣнія Управленія желѣзныхъ дорогъ, совѣтъ управленія Юго-Западныхъ ж. д. просилъ руководящихъ указаній. Управленіе отвѣтило, что служащихъ необходимо успокоить, объявивъ имъ, что правила о пособіяхъ въ настоящее время разрабатываются. Въ виду этого совѣтъ продолжаетъ выдачу пособій за увѣчья, происшедшія не только при движеніи, т. е. на прежнихъ основаніяхъ; служащіе успокоились и исковъ за увѣчья въ настоящее время, какъ указывалось раньше, вообще очень мало, а со стороны служащихъ совершенно нѣтъ.

Переходя далѣе къ вопросу о пенсіонной кассѣ Юго-Западныхъ ж. д., юрисконсультъ, представляя Комиссіи первоначальный и измѣненный уставъ кассы и касающіяся ея распоряженія, указываетъ, что самое существенное измѣненіе устава произошло въ апрѣлѣ 1906 г. Уставъ кассы основанъ на системѣ пенсіонной, а не сберегательной, и по силѣ устава служащіе получали въ черные дни пенсіи, не только опредѣленныя нормами, но въ уважительныхъ случаяхъ и усиленныя, что являлось для нихъ истиннымъ благодѣяніемъ. Усиленныя пенсіи выдавались за счетъ спеціальнаго фонда, но въ настоящее время ихъ приходится или сокращать или совершенно уничтожить, такъ какъ средства, изъ коихъ выдавались усиленныя пенсіи, изсякаютъ. Раньше въ средства кассы поступали личные счета холостыхъ въ случаѣ ихъ старости и $^2/_3$ или $^1/_3$ личнаго счета женатыхъ, если умиралъ мужъ или жена; въ настоящее же время, согласно уставу, появилась наслѣдственная передача правъ и никто своихъ счетовъ болѣе не теряетъ.

Есть проектъ перехода кассы на сберегательный характеръ, но пока и въ новомъ уставѣ сохраненъ характеръ пенсіонный съ выдачей и усиленныхъ пенсій. Предположеніе соединить пенсіонную кассу Юго-Западныхъ ж. д. съ общей кассой вызвало отрицательное отношеніе со стороны участниковъ кассы Юго-Западныхъ ж. д.

Въ виду желанія предсѣдателя установить, какъ великъ капиталъ кассы и сколько и кому выдано пенсій, представлены свѣдѣнія о назначенныхъ пенсіяхъ за время 1896 по 1905 годъ и, кромѣ того, дана справка, что капиталъ кассы достигаетъ 18 милліоновъ рублей, максимальная же пенсія 2.400 руб. въ годъ.

Помощникъ начальника службы движенія С. А. Печковскій, отвѣчая на первоначально поставленный предсѣдателемъ вопросъ, указываетъ, что улучшеніе положенія служащихъ не исчерпывается установленіемъ выдачи тѣхъ или иныхъ пенсій; существеннымъ элементомъ улучшенія является установленіе: прибавокъ къ жалованью за нѣсколько лѣтъ службы, отпусковъ съ сохраненіемъ содержанія, уплаты за лѣченіе и т. п.; этихъ правъ служащіе не имѣютъ, желательно ихъ установить и положеніе о нихъ, какъ и вообще о всѣхъ правахъ и обязанностяхъ служащихъ, издать въ видѣ общаго „Положенія о служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ“.

Что касается устава пенсіонной кассы, то въ немъ есть одинъ коренной недостатокъ и даже недоразумѣніе, на которое до сего времени не обращали вниманія. Результатомъ этого недоразумѣнія является слишкомъ слабая зависимость размѣра пенсій отъ самой продолжительности службы, а затѣмъ, меньшій размѣръ пенсій, чѣмъ онъ фактически возможенъ. Первое происхо-

дитъ отъ того, что въ основаніе таблицы кассы принято, что служащій, оставляющій службу, долженъ въ теченіе времени, остающагося ему до смерти, получить постепенно въ видѣ пенсіи все, что собрано на его счету въ кассѣ за время службы; поэтому, служащій, находившійся на службѣ долго, но покинувшій службу въ болѣе раннемъ возрастѣ, получаетъ меньшую пенсію, чѣмъ служившій меньше, но оставившій службу въ болѣе позднемъ возрастѣ. Служащіе всегда и вездѣ будутъ опредѣлять свои заслуги прежде всего продолжительностью службы, и потому неизмѣнно считаютъ нормы таблицъ несправедливыми, недоразумѣніемъ и просто ихъ не понимаютъ. Обстоятельство это въ частности на Юго-Западныхъ ж. д. нѣсколько корректируется тѣмъ, что уставъ кассы этихъ дорогъ позволяетъ увеличивать пенсіи, сверхъ нормы, по таблицѣ. Но съ другой стороны, этотъ коррективъ, какъ зависящій отъ усмотрѣнія комитета и не составляющій поэтому права служащаго, возбуждаетъ много недоразумѣній и нареканій со стороны тѣхъ служащихъ, которымъ пенсіи не увеличены противъ нормы.

По мнѣнію С. А. Печковскаго необходимо, чтобы касса была именно пенсіонная, а не сберегательная, чтобы выдавалась только пенсія, возвратъ же взносовъ самого участника и приплатъ казны былъ по возможности ограниченъ. Между тѣмъ дополненіе 1906 года къ уставу, закрѣпившее личные счета участниковъ кассы не только за ними, но и за ихъ наслѣдниками, съ правомъ вмѣсто пенсій получать капиталъ, совершенно убило принципъ пенсіонированія и обратило пенсіонныя кассы въ сберегательныя. Кромѣ того, въ проектѣ новаго устава кассы есть еще существенные недостатки, особенно отражающіеся на службѣ движенія. Такъ, по новому проекту устава, въ кассѣ не имѣютъ права участвовать нештатные служащіе, которыхъ въ службѣ движенія очень много; къ ихъ разряду относятся, наприм., грузчики, сторожа по охранѣ грузовъ и т. п.; полное отсутствіе ихъ связи съ дорогой вредно отражается на ихъ составѣ, а, слѣдовательно, и на качествѣ ихъ работы. Разсматривая проектъ новаго устава, представители службы движенія указывали на послѣдніе недостатки, но какъ отнесется къ этому Министерство Путей Сообщенія, на окончательномъ разсмотрѣніи котораго находится въ настоящее время новый проектъ—неизвѣстно.

Начальникъ службы пути считаетъ, что отсутствіе закономъ установленнаго положенія о служащихъ—самое больное мѣсто какъ Юго-Западныхъ, такъ и всѣхъ вообще желѣзныхъ дорогъ.

Всѣ начальствующія лица изъ опыта знаютъ, что самая трудная изъ ихъ обязанностей—распоряженіе личнымъ составомъ; въ этомъ дѣлѣ, касающемся самымъ близкимъ образомъ интересовъ массы людей, особенно важно, чтобы всѣ вопросы регулировать закономѣрно и справедливо. Въ настоящемъ же положеніе

служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ основано на произволѣ и усмотрѣніи, которые желательно сколь возможно ограничить. Молодыя, сравнительно, вѣдомства имѣютъ положеніе о служащихъ, а на желѣзныхъ дорогахъ, существующихъ у насъ уже почти сто лѣтъ, такого положенія нѣтъ: поступленіе на службу, ея прохожденіе, награжденіе служащихъ, повышеніе окладовъ, дисциплинарныя взысканія, увольненіе—все это, къ сожалѣнію, регулируются однимъ усмотрѣніемъ, не имѣя подъ собою твердой законной почвы. Конечно, управленія дорогъ стараются установить извѣстныя правила, кое-какъ регламентирующія это дѣло, но это лишь суррогаты закона.

На Юго-Западныхъ дорогахъ въ послѣдніе годы установилась опредѣленная дисциплинарная система, введенная 7 лѣтъ тому назадъ, сначала въ службѣ пути, а затѣмъ въ матеріальной службѣ и другихъ; необходимо было имѣть регистрацію проступковъ, почему и введена система балловъ, описаніе которой прилагается дополнительно.

Далѣе въ службѣ пути установлены строгіе кандидатскіе списки и заведены полугодовыя аттестаціи, имѣющія вліяніе на движеніе по службѣ. Далѣе проводится, по возможности, принципъ соотвѣтствія жалованія одной и той же категоріи служащихъ соотвѣтственно трудности службы въ данной части линіи. Такъ, напримѣръ, дорожные мастера получаютъ жалованье по 4 разрядамъ, на которые, по трудности, раздѣлены всѣ околотки на линіи съ переводомъ ихъ въ старшіе разряды, въ случаѣ ихъ пригодности, и въ младшіе разряды, въ случаѣ необходимости пониженія.

Въ службѣ пути Юго-Западныхъ жел. дор. удалось провести и принципъ увеличенія, по опредѣленнымъ схемамъ, содержанія служащимъ, того заслужившимъ, на томъ же мѣстѣ въ опредѣленные періоды (трехлѣтніе и пятилѣтніе) для всѣхъ линейныхъ служащихъ, кромѣ начальниковъ участковъ и ихъ помощниковъ. Эта система ввела большую опредѣленность въ дѣлѣ повышенія жалованья и, будучи извѣстна всѣмъ служащимъ, повела къ тому, что постоянныя прежде просьбы объ увеличеніи жалованья нынѣ исчезли.

До введенія такой схемы (прилагается) требуется, конечно, продолжительная и серьезная статистическая работа.

Для движенія изъ низшей должности въ высшую на линіи существуютъ экзамены, производящіеся по возможности 2 раза въ годъ.

Вопросы объ увольненіи прослужившихъ болѣе 2 лѣтъ служащихъ, вслѣдствіе провинности, разсматриваются общимъ присутствіемъ управленія во главѣ съ начальникомъ дорогъ.

Вышеуказанныя установленія и являются на Юго-Западныхъ дорогахъ временною замѣной настоятельно необходимаго „Положенія о служащихъ“.

Послѣ частнаго указанія начальника службы пути о томъ, что переѣздная стража должна имѣть полицейскія права, которыхъ она сейчасъ не имѣетъ, С. А. Печковскій, указавъ, что введенная на Юго-Западныхъ дорогахъ отмѣна штрафовъ, несомнѣнно, повела не къ ослабленію, а, напротивъ, къ увеличенію дисциплины, доложилъ основанія дѣйствующаго на Юго-Западныхъ дорогахъ положенія о дисциплинарныхъ взысканіяхъ, а также, что, по порученію Управленія желѣзныхъ дорогъ, Юго-Западными дорогами составленъ и представленъ проектъ общаго нормальнаго положенія о такихъ взысканіяхъ для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

II. ВОПРОСЫ ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ СЛУЖБАМЪ.

А. По службѣ 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?

Начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что онъ считаетъ организацію управленія, а въ составѣ его также и службы сборовъ вполнѣ приспособленной къ тому, чтобы содѣйствовать управленію дороги въ быстромъ раскрытіи паденія доходовъ. Ежедневно управленіе получаетъ отъ станціи телеграфныя свѣдѣнія о нагрузкѣ и пріемѣ грузовъ отъ передаточныхъ станцій съ указаніемъ числа вагоновъ. Уже эти свѣдѣнія даютъ наглядную картину объ общемъ ростѣ или паденіи дѣла на дорогахъ. Затѣмъ въ службу сборовъ поступаютъ ежедневныя свѣдѣнія, которыя группируются по-мѣсячно по наименованіямъ, и результаты работы каждаго періода даннаго года (за первый мѣсяцъ, за первый+второй и д. т.) сравниваются съ результатами того же періода предыдущаго года. Для послѣдней цѣли существуютъ особыя таблицы, изъ коихъ видно и измѣненіе выручки по родамъ перевозокъ и измѣненіе количествъ самыхъ перевозокъ. Такъ, напр., изъ представленной Комиссіи таблицы данныхъ, объясняющихъ пониженіе валового дохода по перевозкамъ грузовъ по Юго-Западнымъ ж. д. въ 1908 г. по сравненію съ 1907 г. видно, что валовой доходъ въ 1908 г. упалъ и главнымъ образомъ по перевозкамъ малой скорости частныхъ отправителей; изъ этой же таблицы усматривается, что причина паденія заключается отчасти въ уменьшеніи количества самыхъ перевозокъ (съ 707 до 635 мил. пудовъ), отчасти въ пониженіи средней выручки съ пуда даннаго груза (съ 6,79 коп. до 6,48 коп.) и указываются наиболѣе цѣнные грузы, понизившіеся въ перевозкѣ, съ исчисленіемъ приблизительной потери отъ каждаго груза. Соотвѣтственно уменьшенію выручки съ самыхъ перевозокъ понизилась, какъ это видно изъ таблицы, и выручка по дополнительнымъ сборамъ, зависящимъ отъ перевозокъ.

Всѣ свѣдѣнія о работѣ Юго-Западныхъ жел. дорогъ поступаютъ въ службу сборовъ черезъ 2—4 дня послѣ отчетнаго числа и тогда же можно обнаружить измѣненія самой работы линіи, а въ случаѣ надобности также и выяснить причины этого измѣненія. Черезъ 12 дней отъ отчетнаго мѣсяца оканчивается подсчетъ числа отправокъ, что уже даетъ весьма опредѣленную картину дѣятельности линіи, а къ 15 числу перваго за отчетнымъ мѣсяца служба сборовъ даетъ управленію дороги предварительныя свѣдѣнія какъ о перевозкахъ, такъ и о выручкѣ.

Предварительныя свѣдѣнія о выручкѣ исчисляются, конечно, лишь приблизительно по общему количеству перевозокъ, при чемъ средняя ставка берется на основаніи вытекающаго изъ наблюденій предположенія, что эта ставка мало измѣняется за опредѣленный мѣсяцъ въ рядѣ лѣтъ; при такомъ исчисленіи можно, разумѣется, впасть въ значительную ошибку, увеличивающуюся пропорціонально увеличенію перевозокъ, но и при такой ошибкѣ получаются приблизительныя свѣдѣнія, какъ это замѣчается изъ опыта, дающія представленіе о доходахъ, достаточно близкое къ дѣйствительности.

По вопросу 15

15. Взаимоотношеніе службы сборовъ и главной бухгалтеріи.

Начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что въ службу сборовъ поступаютъ отъ станцій свѣдѣнія о размѣрахъ перевозокъ, о равно о денежныхъ поступленіяхъ за таковыя; въ главную бухгалтерію поступаютъ свѣдѣнія о расходахъ изъ станціонныхъ кассъ и документы, относящіеся къ расходамъ, несвязаннымъ со сборами; по доходамъ же—записки, при которыхъ станціями препровождаются въ главную кассу остатки ежедневной выручки, за покрытіемъ произведенныхъ изъ нея уплатъ. На основаніи этихъ записокъ главная бухгалтерія составляетъ сводныя вѣдомости, въ кои заносятся подробныя свѣдѣнія какъ о суммахъ, не относящихся къ сборамъ и перечисленныхъ распоряженіемъ главной бухгалтеріи на подлежащіе источники, такъ и о тѣхъ суммахъ, которыя подлежатъ учету службы сборовъ и внесены въ Государственный Банкъ на разсчетный счетъ дорогъ.

Упомянутыя сводныя вѣдомости, немедленно послѣ ихъ полученія, провѣряются службой сборовъ, которая выясняетъ, правильно ли и своевременно ли поступаетъ въ главную кассу станціонная выручка, возмѣщаются ли сборамъ расходы, произведенныя станціями за счетъ главной кассы по представленнымъ ей документамъ, оправдываются ли произведенныя главною кассой изъ сборовъ уплаты и взносы суммъ въ казначейства и сдаются ли остающіяся за каждый день суммы нераспредѣленныхъ сборовъ въ государственный банкъ на лицевой счетъ дорогъ.

Въ цѣляхъ выясненія, сданы ли станціями въ главную кассу полностью остатки ежедневной выручки, службой сборовъ сопо-

ставляются получаемые отъ станцій кассовые отчеты со сводными вѣдомостями и денежными препроводительными записками; при такомъ порядкѣ работы, всякое сокрытіе станціями денежныхъ суммъ, подлежащихъ сдачѣ въ главную кассу, за каждое данное отчетное число, обнаруживается не позже 5—7 дней, въ зависимости отъ мѣстоположенія станціи; что же касается случаевъ выведенія станціей расхода въ увеличенномъ размѣрѣ, т. е. безъ представленія въ службу сборовъ подлежащихъ оправдательныхъ документовъ, то это обнаруживается не позже 8—9 дней послѣ отчетнаго числа, т. е. при детальной разработкѣ станціонной отчетности по расходу.

Случаи же растраты грузовъ или сокрытія факта взысканія станціей денегъ и т. п. обнаруживаются постепенно при подробной разработкѣ въ установленные сроки каждой соотвѣтствующей отчетности.

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 расходы службы сборовъ дѣлятся въ отношеніи порядка расходованія на 2 части:

1) неподвижные въ теченіи смѣтнаго года, къ каковымъ относится содержаніе начальника службы, его помощниковъ, ревизоровъ счетоводства, содержаніе канцеляріи, счетоводства архива и хозяйственнаго отдѣла и

2) подвижные, начисляемые и расходуемые въ зависимости отъ числа отработанныхъ единицъ. Къ числу такихъ расходовъ относятся ассигнованія на остальные отдѣлы службы сборовъ, а также на отдѣлы претензій и статистики.

Въ службѣ сборовъ установлена премировка почти всѣхъ работъ, при чемъ преміи выдаются, главнымъ образомъ, за отработку большаго, чѣмъ положено, числа единицъ работы; но въ нѣкоторыхъ случаяхъ премируется и срочность и аккуратность исполненія опредѣленнаго количества работы въ теченіи мѣсяца. Премировка даетъ прекрасные результаты въ смыслѣ ускоренія и вообще успѣшности работы и значительно удешевляетъ производство; само собою разумѣется, что она вызываетъ необходимость усиленнаго надзора, который однако вполнѣ окупается общимъ удешевленіемъ.

Главный контролеръ, указывая на значительность расхода по содержанію службы сборовъ, находитъ, что необходимо пересмотрѣть какъ нормы ассигнованія, такъ и нормы работъ служащихъ.

По вопросамъ 17 и 18

17. Какъ урегулировать остатки отъ прежнихъ лѣтъ,

Начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что для уясненія существа этихъ вопросовъ необходимо разсмотрѣть балансъ службы сборовъ на 1 января какого либо года.

устранить позаимствованія 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.

Въ балансѣ приведены какъ дебеторы, такъ и кредиторы дороги по сборамъ и отъ успѣшности поступленія платежей отъ дебеторовъ и отъ сроковъ производства платежей кредиторамъ зависитъ большее или меньшее приближеніе наличія денегъ по счету валового дохода къ доходу, опредѣленному по годовому отчету, такъ какъ спеціальнаго оборотнаго капитала, изъ коего можно было бы заимствовать недостающія средства, на дорогахъ не имѣется.

Соображеніе это подтверждается разсмотрѣніемъ баланса за 1908 годъ, а именно:

Главнѣйшими дебеторами являются:

1) Счетъ „управленія дороги по суммамъ, подлежащимъ возмѣщенію сборамъ“ (№ 13-а)—на 11.906.459 р. 07 к.

Долгъ этого счета состоитъ изъ суммъ: а) позаимствованныхъ изъ сборовъ дороги на нужды эксплоатаціи 6.966.268 р. 70 к., б) позаимствованныхъ въ 1896 году для производства комиссіонно-ссудныхъ операцій—1.500.000 руб., в) неперечисленной въ доходъ дороги прибыли отъ оборота матеріаловъ—563.214 р. 21 к. (за 1905 годъ—162.799 р. 67 к., за 1906 годъ—213.957 р. 04 к. и за 1908 годъ—186.457 р. 50 к.) и г) невозмѣщенныхъ сборамъ по разнымъ разсчетамъ,согласно счетамъ службы сборовъ,—2.876.976р. 16 к. (за 1895 годъ—2.720 руб., за 1897 годъ—9.450 р. 41 к., за 1906 годъ—350.130 р. 08 к., за 1907 годъ—807.465 р. 06 к. и за 1908 годъ—1.707.210 р. 61 к.). Вопросъ о возмѣщеніи сборамъ позаимствованій на нужды эксплотаціи и прибыли отъ оборота матеріаловъ обсуждался 21 августа 1909 года въ совѣтѣ мѣстнаго управленія дороги при разсмотрѣніи, согласно предписанію Управленія желѣзныхъ дорогъ, доклада главной бухгалтеріи о суммѣ неурегулированныхъ, за неотпускомъ подлежащихъ кредитовъ, перерасходовъ по эксплоатаціи дороги за прежнее по 1-ое января 1909 года время.

Въ означенномъ докладѣ, одобренномъ совѣтомъ, было высказано соображеніе, что долгъ по позаимствованіямъ изъ сборовъ можетъ быть урегулированъ путемъ бухгалтерскихъ оборотовъ, задолженность же оборотнаго капитала сборамъ можетъ быть погашена лишь по разрѣшеніи Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ дополнительнаго оборотнаго капитала до 15.470.000 руб.

2) Счетъ „служебныхъ перевозокъ“ (№ 50)—на 3.481.423 р. 67 коп.

Вопросъ о возмѣщеніи сборамъ платежей за служебныя перевозки разсматривался въ засѣданіи совѣта управленія отъ 21 августа 1909 года, при чемъ было опредѣлено, что возмѣщеніе это можетъ послѣдовать лишь по разрѣшеніи Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ дополнительнаго оборотнаго капитала.

3) Счетъ „по разсчетамъ съ подъѣздными путями“ (№ 20-б) на 633.678 р. 70 к.

Накопленіе на этомъ счетѣ суммъ—изъ несвоевременности производства разсчетовъ подъѣздными путями, о чемъ ежемѣсячно докладывается Управленію желѣзныхъ дорогъ особыми рапортами (послѣдній рапортъ отъ 11 декабря 1909 года за № 6406/251/8653).

4) Счетъ „по разсчетамъ съ заграничными дорогами“ (№ 20-в) на 470.021 р. 65 к.

Сумма эта, въ большей своей части, представляетъ собою разницы въ моментахъ дебетованія этого счета по времени совершенія перевозокъ и кредитованія его—спустя 2—3 мѣсяца послѣ отчетнаго.

5) Счетъ „по разсчетамъ съ пароходными обществами“ (№ 20-а)—на 105.747 р. 40 к.

Задолженность этого счета находится, главнымъ образомъ, въ зависимости отъ разницы въ моментахъ начисленія суммъ, причитающихся къ полученію или уплатѣ за перевозки, и самаго производства разсчетовъ, совершаемаго спустя 4 мѣсяца послѣ исчисленія—въ отношеніи предварительныхъ разсчетовъ, и одинъ годъ—въ отношеніи окончательныхъ разсчетовъ.

6) Счетъ „по разсчетамъ съ другими перевозочными предпріятіями“ (№ 20-г.)—на 87.831 р. 90 к., которые составляютъ суммы, числящіяся за Ковель-Владиміръ-Волынской желѣзной дорогой (78.647 р. 45 к.), за Одесскимъ коммерческимъ агентствомъ (1.556 р. 67 к.) и за завозными складами (7.627 р. 78 к.).

7) Счетъ „перевозокъ въ сообщеніи съ пароходными обществами и подъѣздными путями до 1904 года“ (№ 55)—на 101.094 р. 48 к.

Вопросъ о ликвидаціи этого счета, по обсужденіи въ совѣтѣ мѣстнаго управленія дороги, представленъ на разрѣшеніе Управленія желѣзныхъ дорогъ (рапорты отъ 21 сентября 1906 года за № 1080/28947/6588 и 12 августа 1909 года за № 3915/5437/165).

8) Счетъ „главной кассы управленія дороги“ (№ 2) на 1.450.579 р. 48 к. представляетъ собою сборы дороги, несданные главною кассою въ Кіевскую контору Государственнаго банка, для зачисленія на разсчетный счетъ дороги по С.-Петербургской конторѣ банка, за израсходованіемъ ихъ на нужды эксплоатаціи.

9) Счетъ „суммъ въ пути, высланныхъ со станцій въ главную кассу“ (№ 33-б)—на 340.780 р. 39 к.

Сумма эта представляла собой сборы, высланные станціями въ главную кассу въ декабрѣ мѣсяцѣ 1908 года, т. е. по моменту дѣйствительнаго поступленія ихъ въ названную кассу.

10) Счета: „недоборовъ и недовзносовъ“ (№ 23)—на 59.440 р. 35 к., „по выправкамъ, переданнымъ на распоряженіе службы движенія и др. службъ“ (№ 32-а)—на 9.384 р. 15 к., „по выправкамъ, переданнымъ на распоряженіе коммерческой службы“

(№ 32-б)—на 6.925 р. 03 к. и „выправокъ ко взысканію судебнымъ порядкомъ“ (№ 51)—на 77.934 р. 56 к.

11) Счетъ „нераспредѣленныхъ расходовъ по судебнымъ искамъ о переборахъ и просрочкѣ“ (№ 34)—на 149.995 р. 31 к.

12) Счетъ „нерѣшенныхъ статей по дебету“ (35-а)—на 209.549 р. 59 к.

И т. п.

Приведенное перечисленіе счетовъ и объясненія по нимъ указываютъ, что поступленіе суммъ отъ дебеторовъ не зависитъ отъ управленія дороги, а слѣдовательно и наличіе суммъ въ Государственномъ банкѣ не можетъ быть заранѣе предусмотрѣно.

Главнѣйшими кредиторами по балансу службы сборовъ на 1-ое января 1909 года являются нижеслѣдущіе:

1) Счетъ „валового дохода“--14.731.870 р. 94 к.

Сумма эта, составляющая разницу между суммой, поступившей въ рессурсы казны въ счетъ исчисленнаго за 1908 годъ денежнаго дохода, подлежитъ перечисленію департаменту Государственнаго казначейства.

2) Счетъ „управленія дороги по суммамъ, подлежащимъ перечисленію изъ сборовъ“—1.200.389 р. 48 к.

Сумма эта поступила въ сборы и, какъ не относящаяся къ таковымъ, подлежитъ изъятію изъ сборовъ, для зачисленія въ подлежащіе источники.

3) Счетъ „наложенныхъ платежей прямого и мѣстнаго сообщенія“—1.977.349 р. 22 к.

Эта сумма подлежитъ уплатѣ предъявителямъ свидѣтельствъ о наложенныхъ платежахъ, такъ какъ таковая взыскана съ товаро-получателей и поступила въ сборы.

4) Счетъ „ссудъ подъ грузы“ (153.409 р. 64 к.) и „таможенныхъ агентствъ“ (304.038 р. 44 к.)--457.448 р. 08 к.

Сумма эта подлежитъ уплатѣ комиссіонно-ссудному отдѣленію за поступившія въ сборы ссуды и т. п.

5) Счетъ „переборовъ“—280.004 р. 54 к.

Сумма эта составляетъ тарифныя разницы, полученныя съ контрагентовъ дорогъ и подлежащія возврату имъ, по мѣрѣ требованія.

6) Счетъ „залоговъ по перевозкамъ“—109.110 р. 42 к.

Сумма эта, поступившая въ сборы, представляетъ собою залоги, внесенные контрагентами въ обезпеченіе провозной платы, и т. п.

И т. п.

Ближайшее разсмотрѣніе приведенныхъ счетовъ указываетъ, что свободная наличность суммъ въ Государственномъ банкѣ зависитъ отъ случайнаго соотношенія счетовъ по дебету и по кредиту баланса, при чемъ вполнѣ возможно и такое положеніе, что наличіе денегъ можетъ быть больше, чѣмъ исчислено дохода, а потому, если вся наличность будетъ зачислена доходомъ ка-

зенной дороги распоряженіемъ Министерства Финансовъ, то въ средства Государственнаго казначейства могутъ быть зачислены суммы, превышающія доходъ дороги и принадлежащія не доходу, а кредиторамъ казны.

Изложенное свидѣтельствуетъ, что дорогамъ вполнѣ извѣстны и точно опредѣлены всѣ суммы, какъ позаимствованныя изъ сборовъ, такъ и числящіяся долгомъ за разными учрежденіями и лицами, и данныя эти вполнѣ выяснены, такъ какъ все счетоводство по сборамъ не только ведется на правильныхъ основаніяхъ, но оно контролируется и фактически и по выводамъ, въ составѣ отдѣльныхъ счетовъ, представителями Государственнаго Контроля.

По мнѣнію начальника службы сборовъ часть существующихъ нынѣ недоразумѣній въ этомъ вопросѣ возникаетъ вслѣдствіе того, что счетъ валового дохода по балансу предполагался теоретически всегда согласнымъ со счетомъ валового дохода по отчету, чего въ дѣйствительности нѣтъ и быть не можетъ, за исключеніемъ только весьма рѣдкихъ случаевъ, до сего времени, однако, на практикѣ не встрѣчавшихся. Само собою разумѣется, что ни въ одномъ коммерческомъ предпріятіи счетъ наличія денегъ въ кассѣ не совпадаетъ со счетомъ дохода, исчисляемаго за отчетное время. Между тѣмъ на желѣзныхъ дорогахъ счетъ кассы отождествленъ по балансу со счетомъ дохода.

По мнѣнію начальника службы сборовъ, слѣдовало бы по балансу ввести новый счетъ дохода дороги и соотвѣтственно переименовать нынѣ существующій счетъ валового дохода, характеризуя его кассовое значеніе. Даже одно такое упорядоченіе номенклатуры счетовъ внесло бы весьма много въ дѣло пониманія сущности оборотовъ по сборамъ.

Обращаясь къ вопросу о томъ, какъ устранить позаимствованія изъ сборовъ, нельзя не отмѣтить того обстоятельства, что таковыя производятся лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда безъ такихъ позаимствованій пришлось бы пріостанавливать платежи не только поставщикамъ, но даже служащимъ и рабочимъ.

Будучи вынужденнымъ производить расходы въ части, зависящей отъ движенія, въ размѣрахъ, превышающихъ смѣтныя ассигнованія, а слѣдовательно и суммы, переведенныя въ его распоряженіе, управленіе нерѣдко бывало лишено наличныхъ средствъ для разсчетовъ, и при такомъ положеніи дѣла оставалось либо перестать платить даже и рабочимъ, либо заимствовать суммы изъ выручки.

Отсюда ясенъ и способъ устранить позаимствованія—переводить въ распоряженіе управленія своевременно суммы, необходимыя для эксплоатаціи.

Разсматривая балансъ службы сборовъ на 1-ое января 1909 года,

слѣдуетъ отмѣтить, что въ него не вошли нижеслѣдующія суммы, касающіяся задолженности вѣдомствъ за 1908 годъ:

Военнаго вѣдомства	1.237.028 р. 18 к.
Морского вѣдомства	9.663 „ 14 „
Разныхъ правительств. учрежд. . .	48.519 „ 31 „

При сопоставленіи этихъ цифръ съ соотвѣтственными цифрами задолженности за прежнее время, заключающимися въ балансѣ, нельзя не высказать пожеланія, чтобы желѣзнымъ дорогамъ было обезпечено своевременное полученіе причитающихся имъ суммъ, главнымъ образомъ, отъ военнаго вѣдомства. Изъ предлагавшихся способовъ, наиболѣе цѣлесообразнымъ представляется предположеніе оставлять суммы, ассигнуемыя военному вѣдомству на перевозки, въ распоряженіи Департамента Государственнаго Казначейства съ тѣмъ, чтобы подлежащія суммы перечислялись въ доходъ казны по счетамъ ж. дорогъ, провѣреннымъ Контролемъ.

До осуществленія такого предположенія казалось бы цѣлесообразнымъ приходовать въ выручку суммы, числящіяся за военнымъ вѣдомствомъ, показывая это вѣдомство дебеторомъ.

При примѣняемомъ нынѣ порядкѣ въ годовомъ отчетѣ значится расходъ, понесенный дорогами на перевозку воинскихъ грузовъ, а доходъ отъ перевозки не показывается вовсе цѣлыми годами, что даетъ неточное показаніе о результатахъ эксплоатаціи.

По вопросу 19

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

Начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что вопросъ о разсчетахъ между дорогами, по его мнѣнію, надлежитъ поставить въ связь съ вопросомъ о тарифахъ, правилахъ распредѣленія провозныхъ платъ и обрядностяхъ и пріемахъ собственно разсчетовъ, такъ какъ касаться только обрядностей значило бы затрагивать вопросъ только формъ, а не по существу.

О затрудненіяхъ представляемыхъ тарифами управленіемъ будетъ составлена особая записка.

Насколько сложны дѣйствующія правила распредѣленія провозныхъ платъ, можно усмотрѣть изъ прилагаемаго пособія, отпечатаннаго для нуждъ агентовъ службы сборовъ.

Переходя къ самой системѣ разсчетовъ, нельзя прежде всего не сослаться на неустойчивость разсчетовъ, происходящую отъ примѣненія тарифовъ спорныхъ, что вызываетъ пререканія между дорогами относительно правильности суммъ, подлежащихъ распредѣленію между дорогами. Затѣмъ и самый способъ разсчета представляется отсталымъ отъ образцовъ, примѣняемыхъ въ Западной Европѣ.

Въ Россіи каждая дорога стремится обособиться въ разсчет-

номъ дѣлѣ и по возможности не пользоваться результатами работъ другихъ дорогъ, отрицая взаимопомощь.

Такъ напр. по отправкамъ прямого сообщенія между казенными и частными дорогами, дорога назначенія разсылаетъ дорогамъ слѣдованія разсчетный матеріалъ, но для составленія его прибѣгаетъ къ помощи передаточныхъ вѣдомостей, по коимъ подлежащіе грузы были переданы на дорогу прибытія; въ свою очередь дорога отправленія вывѣряетъ полноту отчетовъ станціи отправленія и свѣряетъ затѣмъ отправки съ передаточной вѣдомостью, по коей соотвѣтственные грузы были сданы на чужую дорогу. Транзитныя дороги производятъ также матеріальный учетъ, сличая пріемныя передаточныя вѣдомости со сдаточными.

Засимъ, по полученіи разсчетнаго матеріала, какъ дороги отправленія, такъ и транзитныя дороги провѣряютъ полноту разсчетнаго матеріала и правильность произведенныхъ разсчетовъ. Изложенное показываетъ, что каждая изъ дорогъ ведетъ однозначущую работу какъ по матеріальной повѣркѣ, такъ и по вывѣркѣ произведеннаго разсчета.

Озабочиваясь упрощеніемъ разсчетовъ, нѣкоторыя изъ числа казенныхъ дорогъ многократно возбуждали вопросъ объ обмѣнѣ отчетами отправленія, что въ значительной мѣрѣ упростило бы матеріальную провѣрку, но общій съѣздъ неоднократно большинствомъ всѣхъ частныхъ дорогъ отвергалъ такое предложеніе. Причины отклоненія начальникъ службы сборовъ видитъ только въ крайней косности разсчетныхъ учрежденій.

Указавъ на сложность разсчета, нельзя не упомянуть и о томъ матеріалѣ, по которому составляются разсчеты, а именно о станціонной отчетности.

И въ этой области можетъ быть достигнуто значительное упрощеніе, а именно введеніемъ мѣсячной отчетности.

Частичный опытъ въ этомъ дѣлѣ уже произведенъ, а именно на нѣкоторыхъ станціяхъ введена мѣсячная отчетность по пассажирскому сообщенію и полумѣсячная по отправленію грузовъ. На Юго-Западныхъ дорогахъ предполагается произвести опытъ примѣненія мѣсячной отчетности на многихъ станціяхъ по всѣмъ родамъ отчетности по сборамъ. Судя по тому, что мѣсячная отчетность уже примѣняется на Привислинскихъ дорогахъ и даетъ хорошіе результаты, надо ожидать такихъ же результатовъ и на Юго-Западныхъ дорогахъ. Введеніе этой отчетности тормозилось на Юго-Западныхъ дорогахъ несочувственнымъ отношеніемъ къ новшеству такого рода со стороны Государственнаго Контроля. Между тѣмъ мѣсячная отчетность не только упрощаетъ и сокращаетъ работу, но и даетъ еще одно весьма важное преимущество, втягивая начальниковъ станцій въ кругъ коммерческой дѣятельности станціи при согласованіи съ кассой

мѣсячныхъ итоговъ отчетности, что несомнѣнно отзовется значительнымъ повышеніемъ качества работы станцій.

Изъ числа болѣе мелкихъ нельзя не указать на вопросъ о льготныхъ перевозкахъ учащихся; при сравнительной маловажности его „онъ все же вноситъ нѣкоторый безпорядокъ, происходящій, прежде всего, потому, что учащимся не всѣхъ учебныхъ заведеній предоставлено право на льготу, такъ что кассирамъ постоянно приходится справляться, помѣщено ли данное учебное заведеніе въ списокъ пользующихся льготой, а иногда рѣшать, подходитъ ли данное учебное заведеніе къ данному разряду, указанному въ спискѣ, а такъ какъ списокъ постоянно пополняется, то такія справки затруднительны. Въ случаѣ принятія неправильнаго удостовѣренія неправильную скидку приходится взыскивать съ лицъ, подписавшихъ удостовѣреніе; иногда это представляется невозможнымъ, и незначительная сумма долга обременяетъ собой соотвѣтствующій балансъ. Въ виду вышесказаннаго желательно отмѣнить льготный проѣздъ учащихся тѣмъ болѣе, что скидка очень незначительная; если же льготу на проѣздъ учащихся желательно оставить, то необходимо существующее о ней положеніе измѣнить.

Положеніе о безплатныхъ билетахъ вырабатывается въ настоящее время; при установленіи новыхъ правилъ необходимо имѣть въ виду встрѣчающіяся теперь, довольно часто, злоупотребленія, чему, по мнѣнію начальника службы сборовъ, очень способствовало бы уменьшеніе срока годности билета для начала поѣздки даже до 3-хъ, напримѣръ, сутокъ. По мнѣнію начальника службы сборовъ наилучшимъ разрѣшеніемъ вопроса является установленіе удостовѣреній личности съ фотографическими карточками, такъ какъ при нихъ неправильный проѣздъ устраняется, а такъ какъ зло заключается именно въ неправильномъ проѣздѣ, то съ введеніемъ такихъ удостовѣреній вопросъ потеряетъ остроту и, быть можетъ, дальнѣйшихъ мѣропріятій вовсе не потребуется.

Операція наложенныхъ платежей ведется въ установленномъ порядкѣ.

По вопросу 20

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

представители Юго-Западныхъ дорогъ высказываются рѣшительно за отмѣну не только гербоваго сбора, но и за отмѣну самыхъ квитанцій, тѣмъ болѣе, что въ настоящее время получатели груза, не желая платить гербовый сборъ за квитанціи, брать которыя они не обязаны, отказываются совершенно отъ полученія квитанцій.

Вообще введенное недавно измѣненіе закона о наложенныхъ платежахъ нужно признать неудачнымъ и плодящимъ иски

въ тѣхъ случаяхъ, когда наложенный платежъ былъ взысканъ при предварительной его отмѣнѣ отправителемъ. Законъ настоятельно требуетъ пересмотра.

По вопросу 21

21. Не слѣдуетъ ли отмѣнить требованіе, чтобы въ свидѣтельствахъ о наложенныхъ платежахъ указывались наименованія грузовъ?

Начальникъ службы сборовъ и другіе представители Юго-Западныхъ дорогъ высказываются въ томъ смыслѣ, что для дѣла въ сущности безразлично, указывается ли наименованіе груза въ свидѣтельствахъ о наложенныхъ платежахъ или нѣтъ. Для дороги данный вопросъ имѣетъ то значеніе, что при требованіи дѣлать это указаніе нужно вслѣдствіе увеличенія работы имѣть и лишнихъ работниковъ.

Предсѣдатель подкомиссіи указываетъ, что къ службѣ сборовъ относятся и вопросы 124, 129 и 130, и проситъ высказаться по этимъ вопросамъ.

По вопросу 124

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

Начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что надзоръ за правильностью составленія документовъ денежныхъ осуществляется службою сборовъ какъ въ конторѣ ея, такъ и ея линейными агентами-ревизорами станціоннаго счетоводства.

Надзоръ этотъ можетъ быть признанъ только условнымъ, такъ какъ основной документъ по грузовому движенію—накладная не поступаетъ въ службу сборовъ, а передается на руки получателю. При случайныхъ поступленіяхъ накладныхъ въ службу сборовъ, напр. при заявленіяхъ претензій, оказывается нерѣдко, что дубликатъ накладной, поступившій въ службу сборовъ, не вполнѣ отождествленъ съ накладной. Отождествленіе это должно совершаться во время выкупа груза и въ общемъ затруднительно вслѣдствіе слишкомъ большихъ условностей тарифа, большого числа разнородныхъ сборовъ и необходимости нанесенія множества отмѣтокъ и штемпелей. Только случайное присутствіе ревизора счетоводства на станціи во время этой операціи можетъ открыть несовершенства работы станціи въ этомъ направленіи. Между тѣмъ всѣ исчисленія сл. сборовъ и ея провѣрочныя дѣйствія дѣлаются на основаніи именно дубликатовъ накладныхъ. Указывая на несовершенство послѣдующей работы по не вполнѣ отождествленному документу, нельзя не указать, что практика не даетъ указаній на существованіе организованныхъ злоупотребленій на этой почвѣ, а слѣдовательно имѣется матеріалъ для сужденія о томъ, что предвзятое мнѣніе о невозможности довѣ-

рять до нѣкоторой степени дѣйствіямъ станцій не подтверждается на дѣлѣ. Къ такому же заключенію приводитъ и практика провѣрки квитанцій дополнительнаго сбора, гдѣ служба сборовъ имѣетъ дѣло не съ подлинными квитанціями, а съ копіями таковыхъ.

Надзоръ за правильностью составленія документовъ по наложеннымъ платежамъ сосретоточенъ также въ службѣ сборовъ. Опытъ показываетъ, что по всѣмъ операціямъ наблюдается большая небрежность въ работѣ, происходящая отъ сложности и мелочности требованій при недостаточномъ развитіи агентовъ и недостаточномъ усвоеніи ими сущности требованій и значеніи исполненія опредѣленныхъ формальностей и отсутствіи какихъ либо способовъ производительной подготовки агентовъ для службы, напр. курсы, школы.

По вопросу 129.

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

Сложность сдачи къ перевозкѣ грузовъ заключается, по мнѣнію начальника службы сборовъ, не въ самой манипуляціи по сдачѣ, не представляющей самой по себѣ особыхъ затрудненій, а въ составленіи накладной съ проставленіемъ номенклатуры, соотвѣтствующей требованіямъ тарифа, заполненіемъ отмѣтокъ о взвѣшиваніи и т. п. Пріемъ представляетъ главнымъ образомъ затрудненія тарифнаго свойства.

Самыя манипуляціи станціи по пріему и выдачѣ грузовъ на Юго-Западныхъ дорогахъ упрощены для малыхъ станцій, гдѣ число книгъ значительно сокращено по сравненію съ большими станціями. При выдачѣ встрѣчаются затрудненія по отождествленію дубликата съ накладной, но объ этомъ было говорено выше по вопр. 124.

По вопросу 130

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

Начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что на казенныхъ дорогахъ соотвѣтствіе между числомъ грузовъ сданныхъ и грузовъ полученныхъ замѣняется контролемъ соотвѣтствія между числомъ грузовъ отправленныхъ и грузовъ выданныхъ.

Такая постановка дѣла упраздняетъ необходимость одной лишней свѣрки грузовъ полученныхъ съ грузами выданными.

Контроль осуществляется путемъ постатейныхъ отмѣтокъ, правильность коихъ вывѣряется вѣдомостями наличія невыдан-

ныхъ грузовъ, представляемыми станціями ежемѣсячно, и ревизорами счетоводства въ неопредѣленные сроки.

Перейти къ болѣе простому способу свѣрки мѣсячныхъ комбинацій не даютъ возможности наши разстоянія, медленность передвиженія грузовъ и отчасти косность разсчетныхъ учрежденій. О томъ упрощеніи, какое можетъ быть внесено въ дѣло обмѣномъ отчетами отправленія, было указано въ отвѣтѣ по вопр. № 19.

Б. Служба коммерческая.

По вопросу 22.

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).

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?

31. Если ссудныя операціи будутъ

На вопросъ предсѣдателя подкомиссіи, обращенный къ представителямъ вѣдомствъ, о соотвѣтствіи коммерческой службы ея задачамъ, — представитель Министерства Финансовъ даетъ общій отвѣтъ, что коммерческая служба по своимъ силамъ можетъ отвѣчать почти на всѣ вопросы.

Представитель же Государственнаго Контроля находитъ, что коммерческая служба на Ю.-З. дорогахъ очень урѣзана: такъ, напримѣръ, въ ней нѣтъ отдѣла претензій, ограниченное количество агентствъ и т. п. Поэтому слѣдовало бы развить эту службу, хотя бы за счетъ другихъ службъ.

Начальникъ коммерческой службы И. М. Хижняковъ докладываетъ, что кромѣ исполненія функцій, перечисленныхъ въ передаваемой комиссіи запискѣ, коммерческая служба, по его мнѣнію, должна принимать всѣ мѣры къ увеличенію доходности дорогъ; а такъ какъ на Юго-Западныхъ ж. д., какъ видно по ея эксплоатаціонному коэффиціенту, третья часть выручки является чистой прибылью, то задача коммерческой части въ этомъ отношеніи,—вызывать возможно большій грузооборотъ. Если прилагать при этомъ старанія къ уменьшенію накладныхъ расходовъ и достигать въ этомъ отношеніи возможно лучшихъ результатовъ, то перевозки, разумѣется, будутъ рости; отсюда опредѣляется главная задача дѣятельности коммерческой службы — оказывать содѣйствіе къ облегченію условій перевозки грузовъ посредствомъ возможно широкаго развитія всѣхъ вспомогательныхъ операцій дорогъ и въ частности комиссіонно-ссудной и складочной операцій; затѣмъ,—содѣйствіе въ развитіи подъѣздныхъ путей, частныхъ складовъ и т. п. Въ этомъ направленіи коммерческой службой заключено съ разнаго рода контрагентами дорогъ около 500 договоровъ.

Чтобы познакомиться съ дѣятельностью коммерческой службы

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?

на Юго-Западныхъ дорогахъ въ вышеуказанномъ направленіи, необходимо остановить вниманіе на ея вспомогательныхъ предпріятіяхъ.

1) Складочная операція по хлѣбнымъ грузамъ на станціяхъ, учрежденная 16 лѣтъ тому назадъ, въ 1907 году достигла 47.168.422 пудовъ; въ настоящее время (конецъ августа) на складахъ долгосрочнаго храненія находится около $6^1/_2$ милліоновъ пудовъ хлѣба. Склады эти оказываютъ огромное вліяніе на уменьшеніе залежей хлѣба на станціяхъ и въ дальнѣйшемъ развитіи своемъ могутъ совершенно парализовать залежи хлѣба.

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

2) Ссудная операція ведется на Юго-Западныхъ дорогахъ съ 1883 г. Вначалѣ эта операція производилась за счетъ частныхъ банковъ; съ 1890 же года—за счетъ Государственнаго банка. Въ настоящее время, сверхъ кредита, открытаго въ Государственномъ банкѣ, имѣется еще спеціальный авансъ, отпущенный изъ эксплоатаціонныхъ средствъ для выдачи ссудъ.

Въ 1890 году выдано было за счетъ Государственнаго банка 346.230 рублей (изъ общей суммы выданныхъ ссудъ 3.282.692 р.).

Въ 1907 г. общая выдача ссудъ превысила 22 милліона рублей, въ томъ числѣ за счетъ Государственнаго банка 6.610.493 р.

Въ первомъ полугодіи 1909 г. выдача ссудъ подъ хлѣбъ производилась изъ 5,5%; размѣръ процентовъ зависитъ отъ указаній Государственнаго банка и иногда доходилъ до 7; непостоянство процента, взимаемаго дорогами, работающими за счетъ Государственнаго банка, ставитъ эти дороги въ положеніе менѣе выгодное, чѣмъ то, въ какомъ находятся другія дороги, какъ напримѣръ Южныя, которыя взимаютъ по ссудамъ всегда 5%.

На замѣчаніе контроля о желательности выдачи ссудъ изъ выручки, начальникъ коммерческой службы указываетъ, что для этой цѣли на Юго-Западныхъ дорогахъ имѣется особый капиталъ въ размѣрѣ 1,5 милл. рублей; но этотъ же капиталъ предназначается, кромѣ ссудъ, и для операцій другихъ вспомогательныхъ предпріятій: таможенныхъ и коммерческихъ агентствъ, и городскихъ станцій; при чемъ для этихъ предпріятій требуется оборотный капиталъ до 300.000 рублей.

Въ настоящее время Юго-Западнымъ дорогамъ открытъ въ Государственномъ банкѣ кредитъ для выдачи ссудъ въ суммѣ 3 милліоновъ рублей, съ уплатой по этому кредиту 4,5%, и надо полагать, что ссудная операція для него является выгодной, такъ какъ дороги принимаютъ на себя полную отвѣтственность за выданныя ссуды.

На вопросъ П. П. Мигулина, чѣмъ же въ банковской операціи заинтересована коммерческая служба, начальникъ службы

отвѣчаетъ, что дорога имѣетъ право взимать, сверхъ назначаемыхъ банкомъ процентовъ, еще $^1/_3$% за расходы по веденію операціи. Главнымъ же образомъ коммерческая служба заинтересована въ томъ, что выдачей ссудъ облегчаются условія купли-продажи хлѣба, и слѣдовательно создается большее поступленіе его на желѣзную дорогу,

Далѣе начальникъ коммерческой службы обращаетъ вниманіе на то обстоятельство, что Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ приходится выдавать ссуды исключительно подъ грузы, находящіеся въ желѣзнодорожныхъ складахъ, и такъ какъ онѣ выдаютъ не болѣе 66%—80% стоимости груза, а частные банки подъ грузъ, находящійся въ частныхъ складахъ, выдаютъ 85% и даже больше, то у желѣзныхъ дорогъ берутъ ссуды только тѣ, кто нуждается для своего хлѣба въ желѣзнодорожныхъ складахъ.

Далѣе, срокъ погашенія казенной ссуды—6 мѣсяцевъ и до погашенія нельзя получить новую ссуду; послѣднее обстоятельство также отрицательно отражается на дѣятельности коммерческой службы въ отношеніи ссудной операціи. Было предположеніе, чтобы желѣзныя дороги выдавали ссуды подъ хлѣбные грузы, находящіеся въ частныхъ складахъ; но здѣсь важную роль играетъ отвѣтственность, которую желѣзныя дороги не могутъ брать на себя, такъ какъ онѣ не въ состояніи слѣдить за цѣлостью грузовъ, подъ которые выданы ссуды, если эти грузы находятся въ частныхъ складахъ вдали отъ желѣзной дороги.

П. П. Мигулинъ указываетъ, что владѣлецъ несетъ не только имущественную, но и уголовную отвѣтственность въ случаяхъ исчезновенія, какимъ бы то ни было путемъ, хранимаго имъ заложеннаго товара, такъ что банкъ, казалось бы, можно было считать вполнѣ обезпеченнымъ.

П. В. Синадино добавляетъ, что Государственный банкъ, выдавая самостоятельно большія ссуды, имѣетъ, повидимому, въ виду выдавать чрезъ желѣзныя дороги небольшія суммы при увеличеніи, конечно, штата необходимыхъ для жел. дор. служащихъ. Банки могутъ выдавать большія ссуды, такъ какъ у нихъ имѣется учетно-ссудный комитетъ, который спеціально этимъ дѣломъ вѣдаетъ.

На замѣчаніе начальника коммерческой службы, что для дороги затруднительно слѣдить за грузами, находящимися внѣ ея территоріи, П. В. Синадино указываетъ, что все же въ основѣ выдачи той или другой ссуды лежитъ кредитоспособность лица, а не количество, напримѣръ, хлѣба, которое у него собрано. Выдавая больше или меньше, банкъ учитываетъ обстоятельства даннаго момента въ отношеніи даннаго рода груза, такъ какъ

отвѣтственность въ уголовномъ порядкѣ почти никогда не возникаетъ, а вопросъ о томъ, способенъ ли данный проситель ссуды совершить растрату или что либо подобное, врядъ ли даже можетъ возникнуть. Во всякомъ случаѣ, эта операція даетъ меньше потерь, чѣмъ выгодъ.

П. П. Мигулинъ ставитъ вопросъ, насколько дорога можетъ заниматься въ сущности банковыми опораціями, и какъ надлежитъ обставить это дѣло.

И. М. Хижняковъ отвѣчаетъ, что, по его мнѣнію, желѣзныя дороги должны заниматься этими операціями постолько, посколько онѣ связаны съ перевозкой грузовъ и облегчаютъ условія разсчетовъ между продавцами - отправителями и покупщиками-получателями грузовъ. Что касается организаціи по выдачѣ ссудъ на Юго-Западныхъ дорогахъ, то въ послѣднее время она измѣнилась: раньше ссуды выдавались какъ начальниками станцій, такъ и особыми агентами; теперь же только черезъ начальниковъ станцій, которые не имѣютъ, конечно, возможности разъѣзжать и слѣдить за кредитоспособностью лицъ, желающихъ получить ссуду подъ хлѣбъ, находящійся въ сторонѣ отъ желѣзной дороги.

На вопросъ, желательно ли имѣть въ коммерческой службѣ другихъ агентовъ, предназначенныхъ для работъ по ссудной операціи, И. М. Хижняковъ отвѣчаетъ, что вообще желательно, и одно время дорога платила такимъ агентамъ по 5 р. за 1.000 р. выданныхъ ссудъ, но выдача ссудъ чрезъ начальниковъ станцій обходится много дешевле и потому институтъ этихъ агентовъ былъ упраздненъ.

П. П. Мигулинъ высказываетъ предположеніе, что при развитіи дѣла такой порядокъ могъ бы стѣснить службу движенія, отвѣтственными агентами коей являются начальники станцій.

И. М. Хижняковъ присоединяется къ этому мнѣнію, находя, что, при существующей организаціи, развить дѣло невозможно, а если развитіе его желательно, то нужно измѣнить всю постановку дѣла.

П. В. Синадино предполагаетъ, что желѣзныя дороги могли бы, въ цѣляхъ развитія ссудной операціи, войти въ соглашеніе съ кассами мелкаго земскаго кредита или кассами взаимнаго земскаго кредита и, передавая имъ суммы, ассигнуемыя желѣзнымъ дорогамъ на производство операцій, вести чрезъ нихъ это дѣло, уплачивая имъ комиссіонное вознагражденіе; несомнѣнно, что за $1^1/_2$% кассы всю операцію продѣлывали бы, а Министерство Финансовъ, безъ всякаго риска, приблизило бы капиталы къ населенію, что съ точки зрѣнія М. Ф. должно быть желательно.

И. М. Хижняковъ на это заявляетъ, что соглашенія Государ-

ственнаго банка съ учрежденіями мелкаго кредита могутъ состояться и помимо желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ очень много и своего прямого дѣла.

Представитель Государственнаго Контроля поддерживаетъ мнѣніе П. В. Синадино соображеніями о томъ, что частная организація гораздо подвижнѣе.

Во всякомъ случаѣ ссудная операція—это только одна изъ задачъ коммерческой службы, которая имѣетъ массу другихъ задачъ и вмѣстѣ съ тѣмъ, по мнѣнію представителя Государственнаго Контроля, крайне стѣснена въ своихъ средствахъ.

Послѣ указанія И. М. Хижнякова, что, за исключеніемъ %%, уплаченныхъ Государственному Банку, коммерческая служба получила за послѣдній годъ отъ ссудной операціи—90.000 р. Предсѣдатель проситъ высказаться по вопросу о таможенныхъ агентствахъ.

Начальникъ коммерческой службы докладываетъ, что задачей таможенныхъ агентствъ служитъ производство, за владѣльца груза, всѣхъ операцій, связанныхъ съ досмотромъ груза, идущаго чрезъ границу въ прямомъ сообщеніи. Но агентства эти выполняютъ таможенныя обрядности и по отношенію грузовъ, идущихъ въ ломанномъ сообщеніи.

Послѣднія функціи, наряду съ таможенными агентствами, выполняютъ и частные экспедиторы, при чемъ сборы, взимаемые ими, неизбѣжно регулируются сборами, взимаемыми по существующей таксѣ агентствами желѣзнодорожными.

Переходя къ результатамъ дѣятельности агентствъ, начальникъ службы отмѣчаетъ, что въ Граевѣ таможенное агентство давало до 20.000 руб. въ годъ, остальныя же агентства за 10 лѣтъ дали всего 107.000 рублей.

На вопросъ предсѣдателя подкомиссіи о томъ, много ли товаровъ очищается въ Кіевѣ, И. М. Хижняковъ докладываетъ, что въ Кіевѣ таможня пока еще не существуетъ и только въ настоящее время возбужденъ вопросъ объ ея устройствѣ; при этомъ городъ предлагаетъ отвести для этой цѣли безвозмездно мѣсто, построить таможенныя зданія и, вообще, всячески содѣйствовать скорѣйшему осуществленію этого дѣла.

По предложенію предсѣдателя подкомиссіи начальникъ коммерческой службы докладываетъ, что въ общемъ результатѣ комиссіонно-ссудныя операціи дали за 1908 г. 236.000 р. прибыли, при чемъ въ частности: ссудная операція дала прибыли 90.000 руб.; складочная операція по элеваторамъ дала убытокъ 28.000 руб., каковое явленіе имѣетъ характеръ постоянный.

Складочная же операція на станціяхъ дала прибыли 176.000 р.

Комиссіонная операція дала убытокъ въ 2.000 руб. (комиссіонныхъ взимается 1%).

Экспедиторскія операціи городскихъ станцій дали:

въ Одессѣ прибыль 23.000 руб.

въ Кіевѣ прибыль 18.000 руб.

въ Кишиневѣ и Тирасполѣ понесенъ убытокъ, при чемъ убытокъ въ Кишиневѣ объясняется неурожаемъ и тѣмъ, что во главѣ дѣла стояло лицо, распоряжавшееся нехозяйственно.

Въ качествѣ общаго соображенія по поводу убыточныхъ операцій необходимо высказать, что если операціи оказываютъ услугу промышленности и торговлѣ, будь то регулировка цѣнъ или уменьшеніе накладныхъ расходовъ, то онѣ, давая, какъ таковыя, минусъ, все-таки выгодны не только для государства, но въ частности и для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ по перевозкѣ грузовъ онѣ несомнѣнно увеличиваютъ доходъ дорогъ.

Таможенныя агентства, какъ указывалось выше, даютъ прибыль за исключеніемъ агентства на ст. Унгени, гдѣ получается ежегодный небольшой убытокъ, такъ какъ операціи агентства незначительны, а такса сборовъ слишкомъ низкая.

Перегрузка угля въ Одессѣ изъ пароходовъ въ вагоны производится коммерческой службой и дала въ 1908 г. чистую прибыль службѣ около 20.000 руб; доходъ отъ этой операціи выразился, собственно говоря, свыше 40.000 рублей, но половина этого дохода (20.000 р.) отчислена для уменьшенія стоимости угля.

На вопросъ Д. И. Герценвица, на какомъ основаніи и для чего перечислена половина дохода по перегрузкѣ угля, начальникъ коммерческой службы даетъ отвѣтъ, что порядокъ этотъ установленъ журнальнымъ постановленіемъ совѣта; основаніемъ для такого перечисленія служитъ то обстоятельство, что за работы по выгрузкѣ угля коммерческая служба взимаетъ плату по фиксированной таксѣ (0,815 к. за пудъ); на самомъ же дѣлѣ перегрузка обходится иногда, въ зависимости отъ цѣнъ на рабочія руки, дешевле и въ 1908 г., при перегрузкѣ 18,5 милліоновъ пудовъ,—разница между тарифной ставкой и дѣйствительными расходами и дала вышеуказанную прибыль; половину этой прибыли было рѣшено совѣтомъ обратить на уменьшеніе стоимости угля.

Выраженное предсѣдателемъ подкомиссіи желаніе получить объясненіе, почему же не вся сумма прибыли пошла въ такомъ случаѣ на уменьшеніе стоимости угля, или, наконецъ, не какая-нибудь ея часть, отличная отъ половины, непосредственно изъ журнала соотвѣтствующаго засѣданія совѣта не могло быть удовлетворено, но начальникъ коммерческой службы разъяснилъ, что совѣтъ управленія имѣлъ ввиду установленіемъ такого порядка сохранить заинтересованность контрагента (вспомогательныхъ предпріятій) въ наиболѣе выгодномъ и для частныхъ лицъ и для дорогъ выполненіи работъ по выгрузкѣ угля.

При этомъ И. М. Хижняковъ присовокупилъ, что когда вслѣд-

ствіе возвысившихся цѣнъ на рабочія руки въ порту и недостаточности нормъ, получился убытокъ отъ этой операціи, то онъ былъ записанъ на счетъ убытковъ по дополнительнымъ предпріятіямъ.

На вопросъ предсѣдателя, съ какихъ поръ стали дѣлаться отчисленія, И. М. Хижняковъ отвѣчаетъ, что отчисленіе въ 1908 году является первымъ подобнымъ случаемъ.

Далѣе начальникъ коммерческой службы докладываетъ, что въ числѣ вспомогательныхъ предпріятій службы имѣется еще лѣсной транзитный складъ въ Одессѣ.

Въ 1908 году складъ далъ убытокъ 9.300 руб. Образованіе склада объясняется желаніемъ привлечь перевозку австрійскаго лѣса съ румынскихъ дорогъ транзитомъ черезъ Юго-Западныя дороги. Въ 1890 году были выработаны условія конкуренціи направленія лѣса черезъ Одессу съ направленіемъ черезъ Галацъ, но несмотря на то, что уплачивалось за привлеченіе до 3 рублей преміи на вагонъ, дорога не получала и 3.000 вагоновъ, ибо въ Одессѣ были очень большіе накладные расходы. Тогда Юго-Западными дорогами былъ устроенъ Одесскій транзитный складъ и благодаря ему и постройкѣ Новоселицкой вѣтви перевозки лѣса дошли до 16.000 вагоновъ при 610 п. нормальной нагрузкѣ. Однако, съ 1905 года ростъ перевозки прекратился, что надо приписать двумъ обстоятельствамъ:

1) безпорядкамъ 1905 года, во время которыхъ была сожжена часть лѣса въ Одессѣ и

2) облегченнымъ условіямъ траспортированія лѣса на румынскихъ жел. дорогахъ по направленію къ Галацу.

Условія эти заключаются въ самомъ широкомъ примѣненіи рефакціи, при чемъ первоначально рефакціонные тарифы примѣнялись только по отношенію къ тѣмъ крупнымъ фирмамъ, которыя отправляли не менѣе 6.000 вагоновъ въ годъ, теперь же они распространены на каждое лицо, собирающее и отправляющее отъ своего имени 6.000 ваг.; такъ что комиссіонеры попадаютъ именно въ эту категорію и получаютъ рефакцію до 30 франковъ на вагонъ. Такимъ образомъ, раньше мелкіе отправители лѣса пользовались услугами Юго-Западныхъ ж. д.; теперь же они, отправляя лѣсъ черезъ одно лицо по румынскимъ дорогамъ, получаютъ значительную отъ того выгоду.

На привлеченіе лѣсныхъ грузовъ на Юго-Западныя ж. д. ассигновывалось 11.200 рублей; какимъ образомъ заграничные агенты привлекали грузы—дорога въ подробности не входила и свободы ихъ дѣйствій не стѣсняла, но перевозки транзитнаго лѣса давали до 200 тыс. чистой прибыли; въ настоящее время изъ смѣты ком. службы исключены 11.200 р., предназначенныхъ на привлеченіе вышеуказанныхъ грузовъ, и операція эта падаетъ; борьба съ румынскими дорогами съ каждымъ годомъ ста-

новится труднѣе, а средствъ на это въ настоящее время не имѣется, и это, несомнѣнно, неблагопріятно отразится впослѣдствіи на выручкѣ дорогъ по операціи перевозки австрійскаго лѣса.

Коммерческій агентъ г. Магнеръ добавляетъ, что, ввиду болѣе высокихъ въ Россіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ, необходимо было для привлеченія груза предоставить отправителямъ исключительныя удобства, которыя и выразились: а) въ пользованіи транзитнымъ складомъ, гдѣ лѣсъ хранился иногда до $^1/_2$ года, б) въ уплатѣ меньшаго комиссіоннаго вознагражденія, которое коммерческой службой было установлено въ размѣрѣ $^2/_3$ существовавшей прежде въ Одессѣ нормы, в) въ пользованіи услугами агентства при наймѣ пароходовъ, такъ какъ агентство заранѣе уславливалось съ пароходовладѣльцами при обязательствѣ съ ихъ стороны возить идущій чрезъ складъ лѣсъ по опредѣленной и при томъ низкой цѣнѣ. Операція лѣсного транзитнаго склада давала большое количество груза для перевозки по Юго-Западнымъ ж. д. и прибыль отъ этой перевозки равнялись 250—300 тыс. въ годъ, при сравненіи съ которыми 11.200 руб., ассигнуемые на привлеченіе грузовъ, являются суммой совершенно ничтожной.

Послѣ исключенія этой суммы изъ смѣты операція упадетъ но, разумѣется не сразу: на 1 января 1909 г. въ транзитномъ складѣ оставалось 388 ваг., по 1 августа за 1909 г. поступило 3.103 ваг., выпущено 3.189 ваг., на 1 августа 1909 г. оставалось—302 ваг.; значительнаго паденія перевозки слѣдуетъ ожидать уже во 2-ой половинѣ 1909 года.

Начальникъ коммерческой службы указываетъ далѣе на то обстоятельство, что кредитъ на привлеченіе лѣсныхъ грузовъ испрашивается по эксплоатаціонной смѣтѣ, что въ сущности говоря, при существованіи смѣты дополнительныхъ предпріятій, не совсѣмъ правильно; объ отнесеніи этого кредита на смѣту дополнительныхъ предпріятій былъ сдѣланъ докладъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, но послѣднее съ докладомъ не согласилось.

Д. И. Герценвицъ находитъ, что ассигнованіе на безконтрольные въ сущности расходы не могутъ имѣть мѣста; привлекать же грузы слѣдуетъ не путемъ неизвѣстныхъ даже дорогѣ пріемовъ, а если это необходимо, пониженіемъ тарифовъ.

Послѣ замѣчанія предсѣдателя, что измѣненіе тарифовъ въ частныхъ случаяхъ также неудобно, П. П. Мигулинъ, высказывая свое сочувствіе самой операціи, находитъ съ бюджетной точки зрѣнія совершенно недопустимымъ отнесеніе какихъ бы то ни было расходовъ по этой операціи на эксплоатаціонную смѣту.

Далѣе начальникъ коммерческой службы докладываетъ, что

мѣшечная операція и днѣстровскія агентства въ 1908 г. дали убытокъ 3.300 руб. При перевозкѣ хлѣба по Днѣстру Юго-Западныя ж. д заинтересованы въ томъ, чтобы хлѣбъ перегружался въ Варницѣ на желѣзную дорогу и шелъ на Одессу. Для содержанія агентствъ по привлеченію хлѣба къ этому направленію раньше отпускалось до 50.000 руб. въ годъ, но сумма эта, уменьшаясь съ каждымъ годомъ, теперь совершенно не отпускается, взимаемаго же въ размѣрѣ 1/4 коп. съ пуда комиссіоннаго сбора въ годы слабаго грузооборота не хватаетъ на покрытіе расходовъ по содержанію агентствъ.

Послѣ подтвержденія представителя Государственнаго Контроля, что убытокъ по послѣднимъ операціямъ объясняется тѣмъ, что было перевезено мало хлѣба, предсѣдатель проситъ перейти къ разсмотрѣнію

вопроса 23.

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.?

По вопросу 23 начальникъ коммерческой службы докладываетъ, что служба находится въ постоянныхъ сношеніяхъ съ сельско-хозяйственными обществами, биржевыми комитетами, крупными заводами и фабриками и другими торговыми и промышленными предпріятіями, такъ какъ безъ этого вести коммерческое дѣло на желѣзныхъ дорогахъ совершенно невозможно. Какъ на примѣръ такого рода сношеній, И. М. Хижняковъ указываетъ, что при пересмотрѣ тарифовъ на сахаръ были устроены совѣщанія сначала съ сахарозаводчиками въ Кіевѣ, а затѣмъ и въ Одессѣ, какъ экспортномъ пунктѣ; на основаніи заключеній совѣщанія и составленъ представляемый Комиссіи проектъ. Точно также, при обсужденіи вопросовъ объ остановочныхъ пунктахъ дорога входила въ сношенія съ заводами, что видно изъ представляемыхъ въ Комиссію журналовъ совѣта (50 зас. 1908 г. и 11 засѣданія 1909 г.

По вопросу 24.

24. Какъ организовано станціонное счетоводство и контроль станціонныхъ операцій?

Послѣ указанія предсѣдателя подкомиссіи, что вопросъ 24 относится собственно къ службѣ сборовъ, и предложенія, обращеннаго къ начальнику этой службы, высказаться по данному вопросу, начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что по его мнѣнію существующій способъ ежедневной отчетности станцій, а не мѣсячной, приноситъ ущербъ дѣлу, особенно для большихъ станцій; такія станціи какъ Кіевъ и Одесса плохо обслуживаются ежедневнымъ счетоводствомъ; сами станціи не знаютъ, правильно ли ведутся ими операціи. Ежедневная форма счетоводства основана на невѣрныхъ принципахъ, напр. о возможности болѣе бдительнаго контроля; можно, однако, на каждую большую станцію

назначить ревизора станціоннаго счетоводства, который бы являлся постояннымъ контролеромъ, но отчетность вести не ежедневную.

Переходя къ вопросу о недоборахъ, нужно замѣтить, что недоборы лежатъ всецѣло на отвѣтственности агентовъ; при этомъ въ большинствѣ случаевъ недоборъ взыскивается съ получателя, если же послѣдній не внесетъ причитающуюся сумму, то вся она взыскивается съ виновнаго въ недоборѣ агента. Ввиду этого въ качествѣ пожеланія необходимо высказать, что въ жалованіи соотвѣтствующихъ агентовъ слѣдовало-бы установить элементъ страховой преміи, чтобы положеніе ихъ не являлось исключительно ненормальнымъ: если по винѣ агента произойдетъ крушеніе, то имущественно онъ при этомъ никогда не пострадаетъ; между тѣмъ нѣтъ такой власти, которой было-бы предоставлено право сложить недоборъ, если основаніемъ для этого служитъ примѣненіе извѣстной снисходительности. Большое значеніе въ этомъ вопросѣ имѣетъ то обстоятельство, что срокъ взысканія и вообще разсчета съ чужими дорогами установленъ — 1 годъ 8 мѣс., такъ что только къ этому сроку могутъ обнаружиться и всѣ недоборы, между тѣмъ какъ по существующимъ законамъ съ грузовладѣльца недоборъ можно взыскать только въ теченіе года; такимъ образомъ, недоборъ за перевозки въ прямомъ сообщеніи всегда получается съ агента. Вопросъ объ измѣненіи, ввиду указанной причины, срока взысканія и разсчета съ чужими дорогами былъ внесенъ въ программу общаго съѣзда, но измѣненія еще не послѣдовало.

На Юго-Западныхъ ж. д. суммъ, числящихся за агентами, ушедшими со службы, умершими и т. д., имѣется за время съ 1895 года около 75.000 руб., которые числятся на балансѣ.

Переходя ко второй части вопроса, начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что контроль станціонныхъ операцій учитывается службой сборовъ по существующему положенію.

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 докладываетъ, что число служащихъ службы зависитъ отъ количества работы; качество же служащихъ по возможности соображается съ характеромъ работы. Однако, по мѣрѣ увеличенія работы, комиссіи, разсматривающія смѣты, находятъ, что можно справиться съ ней все тѣми же силами; поэтому достигнуть включенія въ смѣту новаго агента совершенно невозможно, а такъ какъ такой агентъ является безусловно необходимымъ, то его приходится содержать за счетъ премій, что, разумѣется, неправильно, такъ какъ сумма, назначаемая въ премію, должна распредѣляться между всѣми участвующими въ премируемой работѣ.

Всѣхъ служащихъ въ коммерческой службѣ, въ данное время,

97 человѣкъ, изъ нихъ 27 человѣкъ по эксплоатаціи и 70 человѣкъ по комиссіонно-ссуднымъ операціямъ; остальные агенты коммерческой службы числятся по службѣ движенія, совмѣщая, обыкновенно, исполненіе техническихъ и коммерческихъ обязанностей.

Представитель Государственнаго Контроля находитъ, что съ точки зрѣнія штатовъ, комиссіонно-ссудный отдѣлъ обставленъ хорошо; собственно же коммерческая служба обставлена хуже: въ послѣднее время Государственная Дума исключила изъ смѣты ревизоровъ коммерческой службы, помѣщенныхъ въ службу движенія, между тѣмъ существованіе ихъ необходимо.

Въ объясненіе словъ представителя Государственнаго Контроля, И. М. Хижняковъ докладываетъ, что кредитъ на штаты дополнительныхъ предпріятій въ сущности подвижной, такъ какъ часть смѣтныхъ ассигнованій исчисляется по измѣрителю 500 руб. на милліонъ выданныхъ ссудъ и 250 р. на милліонъ принятыхъ въ склады грузовъ

На указаніе Д. И. Герценвица, что постоянно замѣчается при разсмотрѣніи смѣты и отчетовъ увеличеніе расходовъ, разъ только увеличивается доходъ, представитель Государственнаго Контроля замѣчаетъ, что штаты по экспедиціонной операціи растутъ очень мало; начальникъ коммерческой службы добавляетъ, что, присутствуя всегда при разсмотрѣніи въ Управленіи жел. дор. смѣтъ дополнительныхъ предпріятій, онъ долженъ констатировать, что большинство этихъ смѣтъ на дорогахъ очень не велики.

По вопросу 26

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

Начальникъ службы сборовъ сообщаетъ, что инструктированіе агентовъ ведется службой сборовъ по отдѣльнымъ станціямъ, агентамъ и вопросамъ чрезъ ревизоровъ станціоннаго счетоводства (19 чел.), которые даютъ необходимыя разъясненія агентамъ и ихъ экзаменуютъ. Для инструкціонныхъ цѣлей станціоннымъ агентамъ посылаются особые листки, въ которыхъ указывается, какъ слѣдуетъ таксировать; на эти листки агентамъ вмѣнено въ обязанность обращать вниманіе при таксировкѣ. Когда ясно непониманіе станціей примѣненія того или другого тарифа, то пишется инструкціонное письмо, въ которомъ вопросъ разъясняется; иногда при этомъ станція возражаетъ, и въ такомъ случаѣ дѣлается вторичное разъясненіе; инструкціонныя письма являются восполненіемъ пробѣла реестровъ, въ которыхъ нельзя помѣстить инструктивныхъ указаній. Затѣмъ, издаются приказы, въ которыхъ указывается процентъ переборовъ по станціямъ; но такъ какъ приказы издаются съ значительнымъ опозданіемъ, то ревизоры станціоннаго счетоводства освѣдомляются объ этомъ уже раньше.

Въ зависимости отъ причины переборовъ, принимаются тѣ или другія мѣры, хотя мѣры эти могутъ быть отнесены скорѣе къ регистраціи переборовъ, чѣмъ къ инструктированію.

Вопросъ 27

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

доложенъ службой движенія (см. далѣе).

По вопросу 28

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

Начальникъ коммерческой службы докладываетъ, что на Юго-Западныхъ ж. д. издаются подробные обзоры коммерческой дѣятельности дорогъ, при чемъ необходимо отмѣтить ихъ нѣкоторое запаздываніе.

По вопросу 29

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

Начальникъ коммерческой службы докладываетъ, что дополнительныя предпріятія организованы двояко: ссудная и складочная операція ведутся чрезъ агентовъ службы движенія, а экспедиціонная и комиссіонная — особыми агентами; отчетность по всѣмъ операціямъ сосредоточена въ коммиссіонно - ссудномъ отдѣлѣ коммерческой службы, которой и издаются отчеты; станціонные же кассовые обороты общими суммами проводятся чрезъ главную бухгалтерію.

Что касается вопроса объ упрощеніи отчетности этихъ предпріятій, то путемъ постепенныхъ преобразованій можно было бы достигнуть нѣкоторыхъ упрощеній, при условіи содѣйствія ревизіонныхъ учрежденій.

Вопросы 30, 31 и 32 разсмотрѣны при разсмотрѣніи вопроса 22.

По вопросу 33

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

И. М. Хижняковъ высказывается въ томъ смыслѣ, что соединить на большой сѣти операціи службы движенія и коммерческой въ одну службу — трудно; совѣщанія же этихъ службъ по коммерческимъ вопросамъ очень полезны; они бываютъ на Юго-

Западныхъ дорогахъ еженедѣльно и ведутся подъ предсѣдательствомъ начальника коммерческой службы.

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, замѣтивъ, что отвѣтъ на данный вопросъ отчасти данъ при разсмотрѣніи вопроса 24, указываетъ, что разработка тарифныхъ вопросовъ есть одна изъ главнѣйшихъ задачъ коммерческой службы.

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?

будетъ представлено въ Комиссію дополнительно письменное заключеніе.

По вопросу 36

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

Предсѣдатель подкомиссіи поясняетъ, что существуетъ мнѣніе о необходимости передать разрѣшеніе тарифныхъ вопросовъ въ Министерство Путей Сообщенія; желательно поэтому было бы выяснить, какъ относятся на мѣстахъ къ существующему нынѣ порядку разрѣшенія этихъ вопросовъ.

И. М. Хижняковъ находитъ, что существующій порядокъ часто является очень тяжелымъ, такъ какъ онъ предусматриваетъ рядъ инстанцій прохожденія тарифныхъ дѣлъ; между тѣмъ при передачѣ тарифнаго дѣла въ Министерство Путей Сообщенія, разрѣшеніе всѣхъ тарифныхъ вопросовъ было бы проще.

На вопросъ предсѣдателя, не слѣдуетъ ли тарифные вопросы передать на разсмотрѣніе Министерства Торговли и Промышленности, опредѣленнаго мнѣнія высказано никѣмъ изъ присутствовавшихъ не было.

В. Служба матеріальная.

По вопросу 37

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

Замѣститель начальника матеріальной службы Г. Э. Заузе докладываетъ, что Юго-Западнымъ дорогамъ назначенъ оборотный капиталъ въ размѣрѣ 9.422.955 рублей. Капиталъ этотъ, однако, недостаточенъ, какъ это видно изъ представленныхъ Комиссіи данныхъ о необходимыхъ для дорогъ размѣрахъ оборотнаго капитала, составленныхъ на 1 января 1909 года, и долженъ быть увеличенъ до 15.470.126 рублей, о чемъ управленіе дорогъ уже и вошло съ надлежащимъ по сему предмету представленіемъ въ Управленіе жел. дорогъ.

Главный контролеръ высказываетъ, что по его мнѣнію просимое управленіемъ увеличеніе оборотнаго капитала (почти на 6 милліоновъ рублей) слишкомъ велико и казалось бы достаточнымъ увеличить оборотный капиталъ на 2,5 милліона рублей. Подробная мотивировка по сему предмету была изложена въ особомъ его мнѣніи, высказанномъ при обсужденіи въ совѣтѣ управленія составленныхъ матеріальной службы разсчетовъ по новѣйшимъ даннымъ о размѣрѣ необходимаго оборотнаго капитала, каковое отдѣльное мнѣніе представляется Комиссіи дополнительно [1]).

---

[1]) **Особое мнѣніе главнаго контролера по вопросу объ увеличеніи оборотнаго капитала.** Принимая во вниманіе, что оборотный капиталъ Ю.-З. жел. дорогъ въ 1898 г. выражался суммой 8.320.000 руб., при годовомъ расходѣ новыхъ матеріаловъ до 10.665.000 руб., въ настоящее же время, вслѣдствіе послѣдовавшихъ измѣненій въ протяженіи линій Ю.-З жел. дорогъ, размѣръ названнаго капитала былъ увеличенъ лишь до 10.107.000 руб., тогда какъ расходъ поименованныхъ матеріаловъ, какъ это видно изъ отчета за 1906 г., достигъ очень значительной суммы около 18.750.000 руб., т. е. увеличился болѣе, чѣмъ въ $1^1/_2$ раза,—я признаю, что увеличеніе размѣра существующаго нынѣ оборотнаго капитала представляется не только безусловно необходимымъ, но и неотложнымъ. Къ такому выводу приводитъ также прогрессивно возрастающее изъ года въ годъ движеніе, потребовавшее развитія названныхъ дорогъ, чѣмъ, въ свою очередь, обусловился очень рѣзко приростъ расходовъ, составлявшихъ въ 1898 г.—23.295.000 руб., и достигшихъ въ 1906 г. до 43.400.000 руб., т. е. около 80%.

Принимая же съ другой стороны во вниманіе стѣсненное положеніе, въ какомъ находится въ настоящее время Государственное казначейство, и то обстоятельство, что, по даннымъ гл. бухгалтеріи, управленіе Ю.-З. ж. дорогъ испытываетъ главнымъ образомъ затрудненіе въ своевременной оплатѣ контрагентамъ за постановленные ими матеріалы и что недостача оборотныхъ средствъ для названной цѣли выражается общей суммой въ $2—2^1/_2$ мил. руб., я полагалъ бы цѣлесообразнымъ и отвѣчающимъ дѣйствительной потребности ограничиться испрошеніемъ добавочнаго ассигнованія на предметъ увеличенія оборотнаго капитала суммой не свыше $2^1/_2$ мил. руб., вмѣсто испрашиваемаго настоящимъ докладомъ увеличенія въ 5.362.562 руб.

Замѣститель начальника матеріальной службы Г. Э. Заузе на это возражаетъ, что, соображаясь съ дѣйствительнымъ отпускомъ службамъ матеріаловъ, выразившимся за 1908 годъ въ суммѣ около 24 мил. рублей, едва ли можно признать, что оборотный капиталъ въ 15 мил. рублей не соотвѣтствуетъ дѣйствительной необходимости.

По вопросу 38

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

Замѣститель начальника матеріальной службы докладываетъ, что подлежащее пріобрѣтенію количество матеріаловъ и предметовъ постояннаго потребленія, долженствующихъ поэтому всегда находиться въ запасѣ складовъ матеріальной службы, опредѣляется согласно изданныхъ на сей предметъ Управленіемъ жел. дорогъ правилъ по соображеніямъ съ среднимъ за истекшіе три года расходомъ каждаго даннаго матеріала и установленной для него нормы запаса, за вычетомъ имѣющагося на 1 января остатка сего матеріала и количества ожидаемаго отъ поставки по неисполненнымъ къ тому времени заказамъ. Выработанныя, для каждой отдѣльной группы такихъ матеріаловъ, нормы запасовъ, показаны въ вышеупомянутыхъ данныхъ о необходимыхъ для дорогъ размѣрахъ оборотнаго капитала. Матеріалы же, не входящіе въ категорію постоянно употребляемыхъ, пріобрѣтаются только по отдѣльнымъ требованіямъ службъ-потребительницъ, въ количествѣ дѣйствительно необходимомъ для данной потребности.

Къ такому заключенію приводятъ также и соображенія, вытекающія изъ разсмотрѣнія по отдѣльнымъ главамъ номенклатуры цифръ наличія въ складахъ матеріаловъ на 1 января 1907 г. и сопоставленія ихъ съ итогами годового расхода тѣхъ же матеріаловъ за 1906 г. При этомъ оказывается, что процентное отношеніе остатка нѣкоторыхъ матеріаловъ къ расходу представляется слишкомъ значительнымъ. Такъ, напримѣръ, остатокъ свѣчей (гл. III ном.) составилъ 40% отъ годового расхода. а по прочимъ освѣтительнымъ матеріаламъ, за исключеніемъ керосина, выразился въ 54%; по металламъ и издѣліямъ изъ нихъ (гл. VII ном.)—остатокъ до 73%; по мануфактурнымъ, москательнымъ и стекольнымъ запасамъ и др. предметамъ, помѣщеннымъ въ гл. X ном., получился остатокъ въ 52%; канцелярскимъ принадлежностямъ (гл. XI)—до 71% и по предметамъ, не вошедшимъ въ другія подраздѣленія (гл. XIII), остатокъ выразился въ 92%.

Приведенныя данныя объ остаткахъ матеріаловъ и предметовъ свидѣтельствуютъ о нѣкоторой преувеличенности размѣровъ годовыхъ заготовокъ и потому полагаю, что пониженіе нормъ нѣкоторыхъ запасовъ не нанесетъ ущерба дѣлу, а можетъ лишь урегулировать эти нормы съ дѣйствительной потребностью.

По вопросу 39

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

Замѣститель начальника матеріальной службы докладываетъ, что заготовка матеріаловъ и предметовъ производится: либо посредствомъ конкурренціи, либо по предварительномъ выясненіи цѣнъ путемъ разсылки письменныхъ запросовъ извѣстнымъ управленію лицамъ и фирмамъ. Конкурренціи назначаются: 1) при ежегодной заготовкѣ лѣсныхъ матеріаловъ, въ поставкѣ которыхъ обыкновенно принимаютъ участіе какъ болѣе или менѣе крупные лѣсопромышленники, такъ равно мелкіе, часто мѣнящіеся, лѣсоторговцы, и 2) при отдачѣ по трехлѣтнимъ договорамъ типографскихъ, литографскихъ и переплетныхъ работъ и предметовъ обмундированія. При заготовкѣ остальныхъ матеріаловъ и предметовъ конкурренціи назначаются въ тѣхъ случаяхъ, когда, при выясненіи цѣнъ путемъ запросовъ, не было достигнуто желаемыхъ результатовъ. Вообще же заготовка остальныхъ матеріаловъ и предметовъ производится по предварительномъ выясненіи цѣнъ путемъ разсылки письменныхъ запросовъ извѣстнымъ управленію лицамъ и фирмамъ, поставляющимъ или заявившимъ о своемъ желаніи участвовать въ поставкѣ даннаго матеріала или предмета. Хозяйственнымъ способомъ заготовляется бутовый камень, щебень и каменныя издѣлія, для разработки и изготовленія коихъ управленіе имѣетъ при станціи Гнивань гранитныя каменоломни, арендуемыя по долгосрочному договору у частнаго владѣльца.

На вопросъ предсѣдателя, заключаются ли управленіемъ дорогъ годовые договоры на поставку матеріаловъ и производится ли наличная покупка, замѣститель начальника матеріальной службы поясняетъ, что на поставку всѣхъ матеріаловъ и предметовъ постояннаго употребленія, количество коихъ опредѣляется, какъ объяснено по вопросу 38-му, управленіемъ заключаются годовые договоры или подписки, а на предметы обмундированія, равно на типографскія, литографскія и переплетныя работы заключаются трехлѣтніе договоры. На матеріалы же, потребность коихъ напередъ нельзя предвидѣть, пріобрѣтаемые, какъ объяснено по вопросу 38-му, лишь по мѣрѣ поступленія на нихъ требованій службъ-потребительницъ, выдаются заказы. Наличная покупка примѣняется, какъ обычный способъ, только къ мелочнымъ покупкамъ неимѣющихся въ постоянномъ запасѣ складовъ матеріаловъ, равно къ предметамъ, изготовляемымъ спеціальной фирмой, когда изготовленіе ихъ связано съ особо тщательной работой, или же патентовано, и къ матеріаламъ, выписываемымъ на пробу. Къ матеріаламъ же постояннаго употребленія наличная покупка примѣняетея въ исключительныхъ случаяхъ, когда, вслѣдствіе неисправности поставщика, обязаннаго поставить матеріалъ по договору, запасы въ

складахъ истощаются и является необходимость прибѣгнуть къ пріобрѣтенію непоставленной въ срокъ части за счетъ такого неисправнаго поставщика. Но въ такихъ случаяхъ происходящая противъ условленныхъ цѣнъ переплата взыскивается съ неисправнаго поставщика.

Начальникъ службы пути указываетъ, что случаи пріобрѣтенія матеріаловъ у какой либо фирмы безъ всякаго соревнованія бываютъ, когда пріобрѣтаются предметы, изготовляемые или одной спеціальной фирмой, или фирмой, отлично себя зарекомендовавшей, какъ напримѣръ: плитки для половъ, черепица для крышъ и изразцы для печей.

Предсѣдатель предложилъ доставить списокъ фирмъ, у которыхъ матеріальная служба пріобрѣтаетъ матеріалы. Списокъ этотъ замѣстителемъ начальника матеріальной службы дополнительно представленъ.

Д. И. Герценвицъ спрашиваетъ, кѣмъ и какъ разрабатывается каменный матеріалъ.

Замѣститель начальника матер. службы поясняетъ, что каменный матеріалъ разрабатывается: 1) хозяйственнымъ способомъ въ Гниванскихъ каменоломняхъ, арендуемыхъ управленіемъ и находящихся, какъ выше сказано, въ вѣдѣніи матеріальной службы; работы ведутся сдѣльно и подряднымъ способомъ въ каменоломняхъ близъ станціи Голта. Камень и каменныя издѣлія изъ этихъ карьеровъ развозятся на растояніе до 500 верстъ.

Предсѣдатель проситъ дать точныя свѣдѣнія о разстояніяхъ, на которыя возится камень, и кромѣ того выяснить, не могутъ ли начальники участковъ, гдѣ потребляется камень, найти себѣ его ближе.

Свѣдѣнія эти дополнительно представлены замѣстителемъ начальника службы. Что касается послѣдняго вопроса предсѣдателя, то на него опредѣленнаго отвѣта не послѣдовало.

По вопросу 40.

40. Какими правилами или соображеніями опредѣляются наименьшія количества матеріаловъ, подлежащихъ храненію въ складахъ, и по достиженіи какихъ размѣровъ запасовъ производятся новыя заготовки? Сколько разъ въ годъ производится закупка и

Указавъ, что отвѣтъ на данный вопросъ заключается отчасти въ предыдущихъ отвѣтахъ, замѣститель начальника матеріальной службы Г. Э. Заузе добавляетъ, что соображенія, коими опредѣляются наименьшія количества матеріаловъ, подлежащихъ храненію въ складахъ, подробно изложены въ пояснительной запискѣ, приложенной къ представленнымъ имъ даннымъ о необходимыхъ для дорогъ размѣрахъ оборотнаго капитала. Что же касается новыхъ заготовокъ, то таковыя производятся тогда, когда по разсчету времени, необходимаго для доставки заказаннаго матеріала на дороги и для освидѣтельствованія, а въ подлежащихъ случаяхъ, и испытанія его, ко времени окончательной пріемки вновь поставленной партіи, прежній запасъ истощится

какъ разрѣшаются вопросы о закупкѣ? Не затягиваются ли эти разрѣшенія?

до размѣра, приблизительно равнаго трехмѣсячной потребности.

Представитель Государственнаго Контроля замѣчаетъ, что бываютъ, однако, случаи отступленія отъ этихъ нормъ.

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?

Замѣститель начальника матеріальной службы докладываетъ, что въ отношеніи матеріаловъ и предметовъ постояннаго употребленія, долженствующихъ находиться въ постоянномъ запасѣ складовъ, службы-потребительницы не принимаютъ участія въ рѣшеніи вопроса, слѣдуетъ ли пополнить исчерпываемый запасъ складовъ, и матеріальная служба сама объ этомъ заботится. Заявленіе службъ о ненадобности даннаго матеріала и пріостановкѣ поэтому возстановленія запаса таковаго, всегда принимаются къ исполненію. Матеріалы же, не входящіе въ категорію постоянно употребляемыхъ, наоборотъ, заготовляются вновь только по отдѣльнымъ каждый разъ требованіямъ службы-потребительницы и, какъ о томъ уже разъяснено по вопросу 38-му, въ количествѣ, указанномъ въ каждомъ такомъ требованіи.

По вопросу 42

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

Представителями Ю.-З. жел. дорогъ дается отвѣтъ, что въ истолкованіи техническихъ условій, по которымъ матеріалъ долженъ быть пріобрѣтаемъ, службы-потребительницы принимаютъ полное участіе и эти техническія условія ими же составляются.

По вопросу 43

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

Доложено, что выборъ образцовъ, по которымъ производятся заказы матеріаловъ, принадлежитъ соотвѣтственной службѣ-потребительницѣ или комиссіи, состоящей изъ представителей всѣхъ службъ и контроля, или химической лабораторіи дорогъ, если качество матеріала можетъ быть опредѣлено не иначе, какъ путемъ химическаго анализа. По выборѣ того или другого образца, на него накладывается печать и затѣмъ такой образецъ съ печатью остается для сопоставленія съ принимаемымъ отъ поставщика матеріаломъ.

По вопросу 44.

44. Какое участіе принимаютъ службы

Освидѣтельствованіе и пріемка поставляемыхъ матеріаловъ производится пріемной комиссіей, состоящей изъ мѣстныхъ пред-

потребительницы при пріемкахъ пріобрѣтаемыхъ запасовъ или предметовъ? Есть-ли пріемныя комиссіи, какой ихъ составъ и порядокъ работы?

ставителей всѣхъ службъ и контроля. Въ главныхъ складахъ пріемочная комиссія собирается для освидѣтельствованія и пріемки поступившихъ отъ поставщиковъ матеріаловъ не менѣе двухъ разъ въ недѣлю, а въ остальныхъ складахъ по мѣрѣ поступленія въ данный складъ матеріаловъ, подлежащихъ освидѣтельствованію и пріемкѣ. (Смотри представленныя Комиссіи положенія №№ 132 и 133).

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?

Замѣститель начальника матеріальной службы докладываетъ, что на Ю.-З. жел. дорогахъ имѣется представляемая Комиссіи вѣдомость наличія въ складахъ матеріаловъ, запасныхъ частей и инвентарныхъ предметовъ, вышедшихъ изъ употребленія (вѣдомость представлена). Вѣдомость эта разослана по линіи при служебномъ приказѣ начальника дорогъ, коимъ службамъ предлагается утилизировать эти хотя выведенные изъ употребленія, но еще имѣющіеся въ запасѣ матеріалы и предметы для тѣхъ потребностей, для коихъ они могутъ быть употреблены, и это является наивыгоднѣйшимъ способомъ ихъ ликвидаціи. Вѣдомость эта періодически пополняется вновь выводимыми изъ употребленія матеріалами и предметами. Если тотъ или иной, вошедшій въ эту вѣдомость матеріалъ, однако, долго не расходуется, то матеріальная служба разсылаетъ службамъ-потребительницамъ предупрежденіе, указывая на это обстоятельство, а если и послѣ этого матеріалъ не расходуется, то матеріальная служба періодически представляетъ совѣту свѣдѣнія объ оставшемся запасѣ вышедшихъ изъ употребленія и, не смотря на понужденія, не расходуемыхъ матеріаловъ и предметовъ, для рѣшенія вопроса о продажѣ таковыхъ.

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?

Замѣститель начальника матеріальной службы докладываетъ, что при существующей на Ю.-З. ж. дорогахъ расцѣнкѣ отпускаемыхъ службамъ матеріаловъ по номенклатурнымъ цѣнамъ, случаи, когда, по высокой стоимости запасовъ, службы-потребительницы избѣгаютъ пользоваться ими, представляютъ собою исключительное явленіе. Послѣ замѣчанія представителя Государственнаго Контроля, что на складахъ имѣются предметы, заказанные Центральнымъ Управленіемъ и лежащіе много лѣтъ безъ употребленія, замѣститель начальника матеріальной службы продолжаетъ, что въ тѣхъ исключительныхъ случаяхъ, когда службы-потребительницы избѣгаютъ пользоваться тѣмъ или инымъ имѣющимся въ запасѣ матеріаломъ вслѣдствіе его высокой цѣны, онѣ или понуждаются Управленіемъ къ расходованію таковаго

или же номенклатурная цѣна на данный матеріалъ понижается и получаемая при этомъ убыль покрывается прибылью отъ номенклатурныхъ цѣнъ по другимъ матеріаламъ.

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.)?

Замѣститель начальника матеріальной службы докладываетъ, что переводъ въ подлежащихъ случаяхъ матеріаловъ изъ одной категоріи въ другую производится соотвѣтственными перечисленіями съ одного номенклатурнаго № на другой.

По вопросу 48

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.

Замѣститель начальника матеріальной службы докладываетъ, что какъ самая организація складовъ, такъ и свѣдѣнія о личномъ составѣ сихъ складовъ изложены въ особо представляемыхъ Комиссіи данныхъ, гдѣ подробно описываются организація вообще матеріальной службы и ея личный составъ. Кромѣ 16 расходныхъ складовъ исключительно топлива, линія обслуживается двумя главными складами и 18 мѣстными расходными складами. Запасы инвентарныхъ предметовъ, бланковъ и предметовъ обмундированія сосредоточены исключительно въ Кіевскомъ гл. складѣ и изъ него разсылаются по всей линіи непосредственно службамъ. Въ отношеніи же остальныхъ матеріаловъ, равно запасныхъ частей подвижного состава не имѣется распредѣленія складовъ ни по роду матеріаловъ и ихъ назначенію, ни по службамъ.

По вопросу 49

49. Какія мѣры принимаются для охраны и правильнаго расходованія магазиннаго имущества?

Замѣститель начальника матеріальной службы докладываетъ, что за правильнымъ расходованіемъ магазиннаго имущества управленіе матеріальной службы слѣдитъ, основываясь на строго установленной отчетности какъ въ складахъ, такъ и въ управленіи. Для фактическаго же наблюденія на мѣстѣ за состояніемъ складовъ и правильнымъ расходованіемъ матеріаловъ, а равно для повѣрки какъ наличности запасовъ, такъ и книгъ складовъ, имѣется 6 ревизоровъ матеріальной службы. Такое же наблюденіе возложено со стороны Государственнаго Контроля на чиновъ фактическаго контроля. Для охраны же магазиннаго имущества имѣется соотвѣтственное число дневныхъ и ночныхъ сторожей.

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 самовозгоранію.

Замѣститель начальника матеріальной службы продолжаетъ, что въ отношеніи повѣрки цѣлости и сохранности магазиннаго имущества вся линія раздѣлена на шесть ревизорскихъ участковъ матеріальной службы, указанныхъ на схемѣ раздѣленія линіи Юго-Западныхъ жел. дорогъ въ административномъ отношеніи. Участковый ревизоръ матеріальной службы обязанъ свои періодическія провѣрки наличія складовъ производить съ такимъ разсчетомъ, чтобы въ теченіе каждаго операціоннаго года всѣ имѣющіеся въ каждомъ складѣ матеріалы и предметы постепенно были подвергнуты фактической повѣркѣ не менѣе одного раза въ годъ. Что же касается вопроса о мѣрахъ, принимаемыхъ къ охраненію запасовъ каменнаго угля такихъ сортовъ, которые при долгомъ лежаніи толстымъ слоемъ подвергаются самовозгоранію, то мѣры эти заключаются въ томъ, что штабеля сортовъ угля, подвергающихся самовозгоранію, укладываются не выше 0,50 и рѣдко до 0,60 саж. и какъ только процессъ самовозгоранія начинается, немедленно же приступаютъ къ перелопачиванію такого штабеля, а если возможно, то и къ расходованію его внѣ очереди. Для наблюденія же за самонагрѣваніемъ угля въ каждый штабель угля вставляются желѣзные щупы, которые ежедневно, а если нужно, то и по нѣсколько разъ въ день вытаскиваются и провѣряются. Если при такой повѣркѣ вставленнаго въ штабель желѣзнаго щупа, послѣдній окажется нагрѣтымъ на столько, что его трудно держать рукой, то немедленно приступаютъ къ перелопачиванію такого штабеля.

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 фактируется ли эта стоимость службамъ потребительницамъ

Замѣститель начальника матеріальной службы докладываетъ, что мѣры, принимаемыя для возможнаго удешевленія покупаемыхъ матеріаловъ и предметовъ, заключаются: въ привлеченіи къ соревнованіямъ на поставки отдѣльныхъ матеріаловъ и предметовъ возможно большаго числа конкуррентовъ, а главнымъ образомъ производителей, и въ постоянномъ стремленіи къ пріобрѣтенію таковыхъ изъ первыхъ рукъ. Къ стоимости поставляемыхъ матеріаловъ, на основаніи существующихъ по сему предмету правилъ, прибавляются только расходы по перевозкѣ таковыхъ по чужимъ дорогамъ, стоимость же перевозки сихъ матеріаловъ по своей дорогѣ къ стоимости поставляемыхъ матеріаловъ не относится и такимъ образомъ изъ ассигнуемыхъ службамъ кредитовъ не оплачивается, а относится на IX отдѣлъ эксплоатаціонной смѣты.

Для Юго-Западныхъ жел. дорогъ установленъ служебный тарифъ въ размѣрѣ $^1/_{160}$ коп. съ пудо-версты для попудныхъ и

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?

повагонныхъ отправокъ и по 80 коп. съ поѣздо-версты для отправокъ цѣлыми поѣздами.

По вопросу 52

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

Замѣститель начальника матеріальной службы докладываетъ, что въ матеріалахъ постояннаго потребленія случаевъ, указанныхъ въ данномъ вопросѣ, вообще не бываетъ. Наличной же покупкой матеріалы пріобрѣтаются, какъ объяснено по вопросу 39-му.

По вопросу 53

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

Замѣститель начальника матеріальной службы докладываетъ, что только запасныя части подвижного состава заготовляются и пріобрѣтаются службою тяги помимо матеріальной службы, при чемъ способы этого пріобрѣтенія примѣняются службою тяги тѣ же, которые матеріальной службой примѣняются къ пріобрѣтенію матеріаловъ и предметовъ общаго потребленія. Въ отношеніи же остальныхъ матеріаловъ и предметовъ службы-потребительницы ничего помимо матеріальной службы не пріобрѣтаютъ и даже за разрѣшеніемъ мелкихъ наличныхъ покупокъ должны обращаться въ матеріальную службу съ указаніемъ, что именно и по какой цѣнѣ необходимо пріобрѣсти.

По вопросу 54

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

Замѣститель начальника матеріальной службы поясняетъ, что если упрощеніе номенклатуры какъ таковое можетъ быть и желательно, то не слѣдуетъ забывать, что только при самомъ широкомъ раздробленіи въ номенклатурѣ употребляемыхъ на дорогахъ однородныхъ матеріаловъ, запасныхъ частей и инвентарныхъ предметовъ различныхъ между собою размѣровъ, съ отведеніемъ для каждаго размѣра отдѣльнаго номенклатурнаго №, правильный учетъ оборота каждаго предмета, отличающагося по тѣмъ или инымъ признакамъ отъ другого однороднаго съ нимъ предмета, представляется вполнѣ возможнымъ, а это весьма важно, какъ для составленія безошибочныхъ разсчетовъ при дальнѣйшихъ заготовкахъ, такъ равно для устраненія возможности образованія залежей. Весьма важно, чтобы подъ однимъ номенклатурнымъ № отнюдь не скрывались однородные предметы, отличающіеся другъ отъ друга по размѣрамъ или другимъ признакамъ.

Не возражая противъ высказанныхъ представителемъ матеріальной службы соображеній, представитель Государственнаго Контроля и начальникъ службы пути указываютъ на желательность уменьшенія типовъ употребляемыхъ матеріаловъ, такъ какъ разнообразіе типовъ не всегда вызывается настоятельной въ нихъ необходимостью, а скорѣе всего объясняется случайными причинами. Начальникъ службы пути добавляетъ, что вновь примѣненные матеріалы и предметы, какъ только они начинаютъ входить въ обиходъ, должны, однако, немедленно вноситься въ номенклатуру подъ новыми №№.

Замѣтивъ, что изъ разсмотрѣнія номенклатуры можно заключить о томъ, что увеличеніе ея въ значительной степени зависитъ отъ разнообразія матеріаловъ и предметовъ, потребляемыхъ мастерскими службы тяги, предсѣдатель подкомиссіи предлагаетъ перейти къ обсужденію слѣдующаго вопроса.

По вопросу 55

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

Замѣститель начальника матеріальной службы докладываетъ, что номенклатурныя цѣны ежегодно вырабатываются на основаніи данныхъ о дѣйствительныхъ цѣнахъ остатка матеріала и покупныхъ цѣнахъ какъ того года, въ которомъ номенклатурная цѣна вырабатывается, такъ и того года, для котораго номенклатурная цѣна вырабатывается, если въ счетъ потребности этого послѣдняго года, ко времени составленія номенклатурныхъ цѣнъ, нѣкоторыя заготовки уже были сдѣланы. Номенклатурныя цѣны устанавливаются на цѣлый годъ и только въ особо исключительныхъ случаяхъ могутъ быть измѣнены среди года. Главная

задача при выработкѣ номенклатурныхъ цѣнъ заключается въ томъ, чтобы эти цѣны возможно ближе подходили къ среднимъ заготовительнымъ цѣнамъ того года, для котораго онѣ вырабатываются.

На Юго-Западныхъ жел. дорогахъ въ этомъ отношеніи достигались весьма благопріятные результаты, такъ какъ общія номенклатурныя прибыли не превысили: въ 1902 г.—1,50%, въ 1903 г.—0,58%, въ 1904 г.—0,19%, въ 1905 г.—1,04%, въ 1906 г.—0,36% и въ 1908 г.—0,87% и только въ 1907 г. получилась нѣкоторая незначительная номенклатурная убыль.

Примѣненіе номенклатурныхъ цѣнъ имѣетъ весьма важное значеніе при составленіи смѣтъ и расцѣночныхъ вѣдомостей на производство различнаго рода работъ, такъ какъ, имѣя цѣны, по которымъ необходимые для сихъ работъ матеріалы будутъ отпущены, составители вышеупомянутыхъ смѣтъ и расцѣночныхъ вѣдомостей могутъ произвести въ нихъ самую точную расцѣнку матеріаловъ. Отрицательныхъ же качествъ примѣненіе номенклатурныхъ цѣнъ на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ не проявляло, а между тѣмъ на этихъ дорогахъ номенклатурныя цѣны примѣняются уже съ 1897 года.

По вопросу 56

56. Личный составъ службы, его комплектованіе и вознагражденіе.

дополнительно представляется письменный отвѣтъ.

По вопросу 57

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

Г. Э. Заузе высказываетъ, что главнѣйшій принципъ созданія особой матеріальной службы заключается въ томъ, что расходчикъ матеріаловъ не долженъ быть вмѣстѣ съ тѣмъ хранителемъ запасовъ сихъ матеріаловъ, тѣмъ болѣе, что добрая половина заготовляемыхъ для эксплоатаціонныхъ нуждъ матеріаловъ и предметовъ употребляется всѣми службами.

На замѣчаніе Д. И. Герценвицъ, что вѣдь матеріальная служба Юго-Западныхъ жел. дорогъ является не только хранительницей запасовъ дороги, но имѣетъ даже цѣлыя отдѣльныя предпріятія, какъ напримѣръ: каменные карьеры, шпалопропиточные заводы и проч., замѣститель начальника службы поясняетъ, что шпалы до отправки ихъ на пропиточные заводы, хранятся въ резервныхъ складахъ матеріальной службы, а послѣ пропитки распоряженіемъ матеріальной службы разсылаются по линіи на мѣста укладки ихъ въ путь. Если бы пропиткой шпалъ вѣдала не матеріальная служба, а другая, то для этого потребовались бы каждый разъ двѣ передачи шпалъ изъ одной службы въ другую.

На это Д. И. Герценвицъ замѣчаетъ, что цѣна 26 коп., по которой на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ обходится пропитка шпалъ дороже, чѣмъ на всѣхъ другихъ дорогахъ.

Послѣ замѣчанія представителя Государственнаго Контроля, что передачи, о которыхъ упоминалъ представитель матеріальной службы, дѣйствительно неудобны, но что, вмѣстѣ съ тѣмъ, зарубку шпалъ удобнѣе дѣлать въ службѣ пути, предсѣдатель подкомиссіи, находя, что вопросъ 57 необходимо разсмотрѣть при участіи всего совѣта управленія, предлагаетъ перенести обсужденіе его въ предстоящее засѣданіе, посвящаемое вопросамъ организаціонной программы, и перейти къ обсужденію вопроса 63, въ сущности относящагося также къ матеріальной службѣ.

По вопросу 63

63. Пріобрѣтеніе шпалъ.

Замѣститель начальника матеріальной службы докладываетъ, что шпалы, нормальный запасъ коихъ опредѣленъ въ 154% годового расхода, преимущественно пріобрѣтаются управленіемъ по мѣрѣ поступленія отъ лѣсопромышленниковъ выгодныхъ по своей цѣнѣ для казны предложеній. Если же такихъ предложеній нѣтъ, а между тѣмъ наступаетъ время, когда то или иное количество должно быть законтрактовано, тогда вызывается конкуренція для выясненія современнаго состоянія на нихъ цѣнъ.

При послѣднихъ покупкахъ въ теченіе зимы 1908/1909 г.г. совѣтъ держался того направленія, чтобы по возможности не допускать поднятія цѣнъ на сосновыя шпалы выше 85 коп. за типы 1 и 2 и 75 коп. за типы 3 и 4 и поэтому ограничиваться покупками лишь по предложеніямъ, не превышающимъ сказанныхъ цѣнъ.

Представитель Государственнаго Контроля замѣчаетъ, что съ этой точки зрѣнія полезно имѣть именно большой запасъ шпалъ.

По вопросу 88,

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

также относящемуся къ матеріальной службѣ, Комиссіи представлена особая вѣдомость.

Г. Служба пути.

Прежде чѣмъ приступить къ разсмотрѣнію вопросовъ программы, относящихся къ службѣ пути, предсѣдатель подкомиссіи проситъ начальника службы А. А. Абрагамсона объяснить, отчего за послѣднее время замѣчается значительное увеличеніе расходовъ по этой службѣ.

Начальникъ службы пути объясняетъ, что это удорожаніе лишь кажущееся и вызвано исключительно увеличеніемъ количества и вѣса смѣняемыхъ рельсовъ и случайными условіями снѣжныхъ заносовъ въ послѣдніе годы. Если-же изъ цифръ всѣхъ расходовъ по надзору за путемъ и зданіями и содержанію и ремонту ихъ (отд. III эксплоат. смѣты) исключить расходы по очисткѣ пути отъ снѣга (№ 125) и очисткѣ отъ снѣга крышъ и дворовъ (№ 160), а затѣмъ для ясности картины еще вычесть ту часть расходовъ по №№ 97, 122, 123 и 124, которая вызвана смѣною рельсовъ, то станетъ яснымъ, что по службѣ пути и зданій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ за послѣдніе годы не только не замѣчается увеличенія расходовъ, а напротивъ того достигается ежегодно постепенное уменьшеніе расходовъ, не смотря на значительное вздорожаніе съ 1906 г. рабочей силы и строительныхъ матеріаловъ и несмотря на ежегодно возрастающее число сооруженій, требующихъ ремонта.

Это подтверждается нижеслѣдующею таблицею, въ которой приведены за 1906, 1907 и 1908 г.г. цифры отчетныя, а за текущій 1909—смѣтныя.

ГОДЪ.	Весь расходъ по III отд. р.	Расходъ по № 125.	Расходъ по № 160.	Расходъ по смѣнѣ рельс.	Расходъ по III отд. за выч. №№ 125, 160 и по смѣнѣ рельс.	ПРИМѢЧАНІЕ.
1906	8.351.925	545.189	150.700	2.096.059	5.659.977	Отчетъ.
1907	8.776.976	1.137.347	199.339	2.124.941	5.325.449	
1908	9.410.960	842.989	189.710	3.136.274	5.242.007	
1909	8.274.712	500.000	125.000	2.649.712	5.000.000	Смѣта.

Послѣ замѣчанія главнаго контролера Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, что о причинахъ возвышенія расходовъ по ремонту пути даны объясненія въ Петербургѣ и что объясненія эти могутъ быть представлены Комиссіи, предсѣдатель указываетъ, что въ смѣтѣ расходовъ Министерства Путей Сообщенія по Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ на страницѣ 69 значится: по ремонту верхняго строенія пути (гр. VI б) ассигнованіе уменьшено на 385.373 руб., вслѣдствіе уменьшенія количества верстъ сплошной смѣны рельсовъ на 50 верстъ, по сравненію съ 1908 годомъ.

Начальникъ службы пути приводитъ данныя, изъ коихъ видно, что управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ за послѣдніе 3 года была произведена за счетъ эксплоатаціонной смѣты смѣна рельсовъ:

въ 1906 г. на 140 верстахъ,
„ 1907 г. „ 160 „
„ 1908 г. „ 284 „ и
„ 1909 г. „ 160 „

Кромѣ того въ 1909 г. на 118 верстахъ уложены новые рельсы за счетъ смѣты дополнительныхъ работъ.

Необходимо принять во вниманіе и повышеніе расходовъ на рабочую силу въ послѣдніе годы въ размѣрѣ отъ 10 до 15%, встрѣчающееся при всѣхъ видахъ работы и значительно вліяющее на удорожаніе эксплоатаціи по службѣ пути, чтобы имѣть вѣрное представленіе о дѣятельности послѣдней.

Главный контролеръ заявляетъ, что другихъ обстоятельствъ, увеличивающихъ стоимость ремонта пути, не было.

При указаніи предсѣдателя подкомиссіи, что расходы по ст. I гл. I отд. III для Юго-Западныхъ ж. д. составляетъ на разсчетную версту 85р. 27 коп., т. е. на 3 руб. 27 коп. болѣе, чѣмъ, напримѣръ, на Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогахъ, начальникъ службы пути объясняетъ, что этотъ расходъ на Юго-Западныхъ дорогахъ меньше, чѣмъ на большинствѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, и что является неизвѣстнымъ, какъ облегчается расходъ на личный составъ на разныхъ дорогахъ добавочными ассигнованіями по смѣтѣ дополнительныхъ работъ. На Юго-Западныхъ жел. дор. дается отдѣльно на администрацію по новымъ работамъ еще около 30.000 р. въ годъ.

Послѣ замѣчанія главнаго контролера, что личный составъ очень строго нормируется, причемъ однако общепринятые измѣрители не всегда могутъ быть въ данномъ случаѣ примѣняемы, начальникъ службы пути дѣлаетъ общее указаніе, что при расходѣ по III отдѣлу въ 1907 году 2.188 руб. на версту (эксплоатаціонную) и 2.410 руб. въ 1908 г. (на 1909 г. ассигновано 2.120 руб.) Юго-Западныя дороги занимаютъ по расходамъ службы пути и зданій десятое мѣсто въ ряду 21 казенной жел. дороги, причемъ 11 дорогъ дороже ихъ, а 9 дешевле. Изъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи лишь 5 дорогъ расходуютъ по III отд. на версту (эксплоатаціонную) менѣе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Далѣе предсѣдатель подкомиссіи проситъ начальника службы пути дать объясненія по поводу замѣчаній и пожеланій, сдѣланныхъ при разсмотрѣніи смѣты Управленія желѣзныхъ дорогъ въ Государственной Думѣ, полагая, что докладъ члена Думы Н. Л.

Маркова по этому поводу управленію Юго-Западныхъ дорогъ извѣстенъ.

Начальникъ службы пути докладываетъ, что въ Государственной Думѣ смѣта на 1909 годъ по III отдѣлу была сокращена приблизительно на 250.000 руб.; изъ нихъ 50.000 руб.—мелкія сокращенія. Самое существенное сокращеніе сдѣлано по заготовкѣ шпалъ, причемъ въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ не удалось получить объясненія, по какому разсчету количество необходимыхъ для смѣны шпалъ столь значительно уменьшено. Повидимому, бюджетной комиссіи Государственной Думы, какъ это можно заключить изъ доклада, не было достаточно подробно разъяснено, какое количество шпалъ при сплошной смѣнѣ оказывается на Юго-Западныхъ дорогахъ годнымъ и переходитъ въ укладываемыя одиночной смѣной. Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 11 мая дорогамъ предложено руководствоваться докладомъ № 79 бюджетной комиссіи Государственной Думы по смѣтамъ Управленія. Между тѣмъ при исправленіи смѣты 1909 года, по № 122, а также и 132 оказались столь значительныя сокращенія, что начальникъ службы пути нашелъ себя вынужденнымъ войти съ представляемымъ Высшей Комиссіи докладомъ въ совѣтъ управленія о разрѣшеніи дополнительныхъ кредитовъ по сокращеннымъ бюджетной комиссіей номерамъ смѣты.

Въ самомъ дѣлѣ: въ 1909 году предназначалось къ сплошной смѣнѣ шпалъ 682 версты пути, на что требуется 1.023.000 шпалъ и кромѣ того, руководствуясь указаніями Управленія желѣзныхъ дорогъ, необходимо принять потребность для одиночной смѣны на верстахъ не выслужившихъ срока къ сплошной смѣнѣ, въ 4% общаго количества лежащихъ въ пути шпалъ, для чего нужно 9.486.127×0,04=379.445 шпалъ, а такъ какъ при сплошной смѣнѣ получается годныхъ шпалъ 30%, что составляетъ для 1909 года—296.600 шпалъ, то для одиночной смѣны потребуется дополненіе—379.445—296.600=82.845 шпалъ, а общее потребное на 1909 годъ количество новыхъ шпалъ—1.105.845 шпалъ, т. е. на 105.000 шпалъ болѣе, чѣмъ признано необходимымъ Государственной Думой. При этомъ необходимо замѣтить, что разсчетъ количества требующихъ смѣны шпалъ основывается на срокахъ ихъ службы, а именно: пропитанныя сосновыя шпалы лежатъ около 9 лѣтъ, дубовыя—около 7 лѣтъ, причемъ послѣднія изнашиваются болѣе механически, чѣмъ отъ гніенія.

Д. И. Герценвицъ указываетъ на новый циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 12/18 апрѣля 1909 года, по которому сплошная смѣна шпалъ вообще признается невыгодной.

Подтверждая существованіе циркуляра, А. А. Абрагамсонъ замѣчаетъ, что согласно циркуляру, примѣненному къ условіямъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, только 12% всей смѣны

шпалъ могутъ вестись въ видѣ одиночной смѣны. Вообще вопросъ преимущества сплошной и одиночной смѣны шпалъ спорный; постановленія совѣщательныхъ съѣздовъ инженеровъ службы пути говорятъ въ пользу сплошной смѣны, и для большинства линій Юго-Западныхъ жел. дор. одиночная смѣна шпалъ не представляетъ выгодъ. Кромѣ того, нужно еще принять во вниманіе, что у насъ при сплошной смѣнѣ производится капитальный ремонтъ всей версты, и, такимъ образомъ, ежегодно проходится около $^1/_8$ всей линіи, а за 8 лѣтъ вся сѣть; при одиночной же смѣнѣ нужно производить капитальный ремонтъ отдѣльно.

Указавъ на несоотвѣтствіе цифръ циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ и толкованія его на Юго-Западныхъ жел. дор., предсѣдатель подкомиссіи проситъ дать свѣдѣнія о цѣнахъ шпалъ.

Начальникъ службы пути докладываетъ, что пропитанная шпала обходится нынѣ дорогѣ въ 1 руб. 16 к. за штуку, дубовыя стоятъ—1 р. 20 коп.

Переходя къ сокращенію бюджетною комиссіей по № 132 смѣты (переводы, крестовины и проч.), А. А. Абрагамсонъ указываетъ, что всѣ случайныя поврежденія отъ сходовъ и другихъ причинъ, относившіяся всегда къ главѣ I отдѣла VII смѣты, начиная съ 1907 г. относятся на № 132. Затѣмъ, съ возрастаніемъ движенія и примѣненіемъ быстроходныхъ паровозовъ, проходящихъ много станцій безъ остановокъ со скоростью до 70 верстъ въ часъ, количество подлежащихъ смѣнѣ переводовъ возрасло, въ особенности, если принять во вниманіе, что крестовины, поставляемыя въ послѣдніе годы, настолько стали невыносливы, что часто не служатъ и года. Отсюда ясно, что хотя указанныя обстоятельства не могутъ быть точно установлены, тѣмъ не менѣе уменьшеніе кредита, испрашиваемаго по этому номеру, основанное на уменьшеніи длины дороги, не можетъ быть допущено безъ значительнаго ущерба для дѣла.

Далѣе слѣдуютъ сокращенія по № № съ очень малымъ кредитомъ, составляющія до 60 % испрашиваемаго ассигнованія, но сдѣланныя, вѣроятно, по недоразумѣнію, проистекшему отчасти отъ того, что въ проектѣ смѣты показаны вмѣстѣ денежное и безденежное ассигнованіе; сдѣлавъ сначала сокращеніе по кредиту даннаго №, а затѣмъ, высчитавъ эту цифру изъ денежнаго ассигнованія, Государственная Дума въ сущности сократила всецѣло лишь денежные расходы, такъ что по нѣкоторымъ работамъ Юго-Западныя жел. дор. имѣютъ гораздо больше матеріала, чѣмъ это соотвѣтствовало бы разрѣшенному расходу на рабочую силу.

Точно также Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ соединены

вмѣстѣ капитальный и текущій ременты въ отношеніи стоимости потребныхъ для нихъ старыхъ матеріаловъ; этимъ объясняется сокращеніе на 65% ассигнованія по № 119.

Затѣмъ по № 96 исключенъ Государственной Думой кредитъ на приглашеніе практикантами „студентовъ-техниковъ"; это опять таки недоразумѣніе, такъ какъ кредитъ испрашивался не для приглашенія „студентовъ-техниковъ", а для содержанія окончившихъ курсъ въ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ и отбывающихъ двухлѣтнюю практику; въ настоящее время по этому поводу есть циркуляръ, указывающій положеніе практикантовъ на круглый годъ (циркул. № 15301/84 отъ 10/11 апрѣля 1906 г.).

На вопросъ Д. И. Герценвица, какимъ образомъ опредѣляется для внесенія въ смѣту количество практикантовъ, начальникъ службы пути отвѣчаетъ, что при первомъ внесеніи въ смѣту этого расхода, расходъ былъ исчисленъ точно по числу практикантовъ, поступающихъ въ службу пути изъ окончившихъ желѣзнодорожныя училища Юго-западныхъ жел. дор.; въ слѣдующіе года продолжали вносить ту же сумму.

Д. И. Герценвицъ спрашиваетъ, не представляется ли удобнымъ относить этотъ расходъ на тѣ работы, на которыхъ фактически находятся практиканты; этимъ во всякомъ случаѣ уменьшался бы кредитъ на штаты, къ чему должно стремиться.

Отвѣчая Д. И. Герценвицу, начальникъ службы пути поясняетъ, что практиканты получаютъ на 5 руб. больше въ мѣсяцъ, чѣмъ обыкновенный рабочій, исполняющій ту же работу; та часть содержанія практикантовъ, которая является обычной платой, сносится туда же, куда и оплата рабочихъ, и только эта 5-ти рублевая разница испрашивалась по № 96.

Д. И. Герценвицъ, указываетъ, что сокращеніе вызвано, очевидно, невѣрнымъ обозначеніемъ въ представленіи, сдѣланномъ Государственной Думѣ; предметъ, на который испрашивается ассигнованіе, долженъ быть опредѣленнно обозначенъ и точно выясненъ.

Далѣе, начальникъ службы пути проситъ обратить вниманіе на то обстоятельство, что ежегодно расходуется около 3 милліоновъ рублей на новыя работы, что при ассигнованіи кредитовъ на содержаніе построеннаго не принимается во вниманіе; не принимается иногда во вниманіе и удорожаніе предметовъ заготовки или потребленія; такъ, напр. по № 161 кредитъ сокращенъ на 7.500 руб., между тѣмъ какъ въ Одессѣ и въ Кіевѣ плата за воду, получаемую изъ городского водопровода, увеличилась вдвое.

Затѣмъ, переходя по предложенію предсѣдателя къ отвѣтамъ на вопросы программы, начальникъ службы пути

по вопросу 58

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

докладываетъ, что рельсы на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ уложены различныхъ типовъ, вѣсомъ въ пог. футѣ отъ 20 фунтовъ до $32^1/_2$ фунтовъ (3 версты на Сарненской линіи, перешедшей въ 1907 году отъ Полѣсскихъ ж. д. къ Юго-Западнымъ). Въ представляемой комиссіи таблицѣ № 1 перечислены отдѣльные участки Юго-Западныхъ дорогъ съ показаніемъ имѣющагося вѣса рельсовъ и количества шпалъ, а также требующихся вѣса рельсовъ и количества шпалъ въ зависимости отъ наибольшей скорости поѣздовъ и наибольшаго давленія паровозовъ на ось, согласно приказу М. П. С. за № 14 отъ 14 января 1903 г. Изъ означенной таблицы видно, что на большей части протяженія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ вѣсъ рельсовъ меньше требуемаго.

Шпалы на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣются дубовыя и сосновыя. Сосновыя шпалы, предназначенныя для укладки въ главный путь, пропитываются растворомъ хлористаго цинка. Размѣры шпалъ соотвѣтствуютъ утвержденнымъ М. П. С. типамъ (приказъ № 47—1900 года) и показаны въ прилагаемой книжкѣ чертежей типовъ шпалъ и расположенія ихъ подъ рельсами различной длины.

Балластъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ по свойствамъ своимъ отличается большимъ разнообразіемъ. Въ первое время послѣ сооруженія дорогъ на многихъ участкахъ находился балластъ неудовлетворительнаго качества. Поэтому на улучшеніе и пополненіе балластнаго слоя обращено было особое вниманіе. Для улучшенія состоянія верхняго строенія дорогъ балластный слой постепенно покрывается щебнемъ. Наименѣе удовлетворительный балластный слой имѣется на Фастовской и Волынской линіяхъ, особенно на послѣдней, гдѣ балластомъ служитъ весьма мелкій песокъ съ примѣсью глины. Съ назначеніемъ на Волынской линіи курьерскихъ поѣздовъ возникла настоятельная необходимость принять мѣры къ устраненію вреднаго вліянія неудовлетворительнаго балластнаго слоя, каковыя, въ видѣ обкладки балласта щебнемъ, на Волынской линіи уже приведены въ исполненіе.

Что касается количества балласта, то согласно пар. 55 техническихъ условій проектированія и сооруженія желѣзныхъ дорогъ первостепеннаго значенія (магистралей) толщина балластнато слоя, считая таковую отъ подошвы рельсовъ по линіямъ рельсовъ, должна быть не менѣе 0,25 саж.

Въ представляемой комиссіи таблицѣ № 2 показаны участки дорогъ и соотвѣтственная толщина имѣющагося балластнаго слоя, равно количество балласта, потребное для доведенія балластнаго слоя до нормальной толщины. Изъ этой таблицы видно,

что толщина балластнаго слоя, по линіямъ рельсовъ, на дорогахъ не превосходитъ 0,2275 саж., нигдѣ не достигая наименьшей требуемой техническими условіями сооруженія магистралей.

На вопросъ предсѣдателя, кѣмъ принимаются поставляемыя на дорогу шпалы, начальникъ службы пути докладываетъ, что пріемка производится матеріальной службы съ участіемъ пріемщиковъ отъ службы пути.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что необходимо пропитку шпалъ передать службѣ пути, тогда какъ въ настоящее время ею вѣдаетъ матеріальная служба, въ которой сосредоточены и другія совершенно не относящіяся къ ней функціи, какъ напр., испытаніе матеріаловъ въ спеціальной лабораторіи.

Предсѣдатель замѣчаетъ что лабораторія, по самой сущности ея работы, должна быть независима, и интересуется, почему собственно она придана матеріальной службѣ.

Начальникъ службы пути поясняетъ, что это обстоятельство основано на соображеніи, что каждый матеріалъ долженъ быть испытанъ до принятія предложенія его, почему лабораторія и имѣетъ: химическое отдѣленіе, механическое по строительнымъ матеріаламъ и механическое для сл. тяги.

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 составомъ въ цѣну балласта?

Начальникъ службы пути докладываетъ, что Юго-Западныя жел. д. снабжаются балластомъ изъ 5 карьеровъ: Думенскаго, Славутскаго, Тираспольскаго, Воронцовскаго и карьера 354 версты; расположеніе карьеровъ и предѣлы развозки балласта указаны на представляемой комиссіи схемѣ.

Лучшій на Юго-Западныхъ дорогахъ балластъ добывается изъ наносовъ рѣки Прутъ у ст. Мамалыга Новоселицкой линіи (Думенскій карьеръ). Балластомъ этого карьера снабжается ближайшій раіонъ: Новоселицкая, Могилевская и Волочисская линіи и часть главной Бирзула-Жмеринка. Въ видѣ исключенія, вслѣдствіе отличныхъ качествъ этого балласта и скорости движенія поѣздовъ Одесса-Кіевъ, и для участка Раздѣльная-Бирзула и Жмеринка-Кіевъ вывозится ежегодно около тысячи куб. саж. этого балласта. Стоимость его на вагонѣ 4 руб. 77 коп. Если къ сему присчитать стоимость по служебному тарифу средней возки, то цифра стоимости этого балласта внѣ его нормальнаго раіона опредѣлится въ 28 рублей.

Второй по качеству—это балластъ, получаемый изъ Славутскаго карьера. Балластомъ этимъ снабжается ближайшій его раіонъ—линія отъ Казатина до Ковеля, Радзивиловская линія, Сарнинская и Волынская. Стоимость его на вагонѣ 4 руб. 48 к. Если къ этому присчитать стоимость по служебному тарифу

средней возки, то цифра стоимости этого балласта опредѣлится въ 16 рублей.

Затѣмъ слѣдуетъ балластъ изъ Тираспольскаго карьера, арендуемаго Управленіемъ дорогъ у города Тирасполя. Это балластъ довольно хорошаго качества. Балластомъ изъ этого карьера снабжаются ближайшіе участки, расположенные по Бессарабской, Дунайской и Елисаветградской линіямъ. Стоимость его на вагонѣ 3 руб. 65 коп, и если къ этому присчитать стоимость по служебному тарифу для средней возки, то цифра стоимости этого балласта опредѣлится въ 15 руб.

Балластомъ изъ Воронцовскаго карьера снабжаются близъ лежащіе участки, а именно: Фастовская линія, Шполянская и часть Уманской. Балластъ этотъ по качеству своему не вполнѣ удовлетворителенъ, но хотя другіе балласты и выше его по качеству, но замѣнять его ими не приходится вслѣдствіе дальности возки. Стоимость его на вагонѣ 4 руб. 48 коп., а если къ ней присчитать стоимость средней возки его по служебному тарифу, то цифра его стоимости будетъ 13 рублей.

Балластъ изъ карьера 354 версты, мелкій и худшій по качеству изъ всѣхъ балластовъ, вывозимыхъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ; поэтому онъ для пути употребляется только на части Уманской линіи, гдѣ признано возможнымъ его употреблять въ виду незначительнаго движенія поѣздовъ. Зато песокъ этотъ очень хорошъ для работъ и въ то время, какъ песокъ изъ остальныхъ карьеровъ почти не можетъ быть употребляемъ для работъ, вслѣдствіе его крупности, песокъ изъ карьера 354 версты идетъ для растворовъ, штукатурокъ и т. п. работъ по всей линіи. Расположеніе карьера въ этомъ отношеніи очень выгодно, такъ какъ оно центральное и возка изъ него во всѣ стороны не особенно значительна. Стоимость его на вагонѣ 4 руб. 25 коп., а если присчитать стоимость средней возки по служебному тарифу, то цифра стоимости этого балласта опредѣлится въ 11 рублей.

Верхнимъ балластомъ Юго-Западныя желѣзныя дороги снабжаются изъ двухъ карьеровъ: Славутскаго и Олевскаго (на Ковельской линіи). Цѣны верхняго балласта на вагонѣ: Славутскаго—крупнаго 16 руб. 55 коп., мелкаго—22 р. 07 коп. и Олевскаго—крупнаго 12 руб.

Всѣ карьеры, за исключеніемъ Тираспольскаго, принадлежатъ частнымъ лицамъ, которыя принимаютъ на себя полное устройство этихъ карьеровъ и нагрузку въ нихъ балласта, что и входитъ въ вышеуказанную его стоимость.

Управленіе дорогъ распоряжается только подачей подвижного состава въ карьеры для погрузки и имѣетъ своихъ надсмотрщиковъ (смотрителей карьеровъ), наблюдающихъ за правильной нагрузкой и качествомъ нагружаемаго балласта.

Что касается Тираспольскаго карьера, за пользованіе которымъ городу Тирасполю уплачиваются попенныя за каждую вывезенную сажень балласта, то всѣ работы въ этомъ карьерѣ ведутся дорогой, сдающей ихъ съ подряда.

На вопросъ предсѣдателя, чему равняется ежегодная убыль щебня, А. А. Абрагамсонъ отвѣчаетъ, что эта убыль равна $2^1/_2$%.

По вопросу 60

60. Скрѣпленіе рельсовъ между собою и со шпалами.

Комиссіи представлены чертежи типовъ рельсъ и ихъ скрѣпленій.

По вопросу 61

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

начальникъ службы пути заявилъ, что онъ не можетъ опредѣленно высказаться по вопросу, такъ какъ соотвѣтствующихъ наблюденій на Юго-Западныхъ жел. дор. сдѣлано не было, и считаетъ, что въ стоимости поддержанія пути играетъ роль не только то, уложены ли тяжелые рельсы, къ которымъ едва ли можно причислить рельсы 28 фунтовые, но также наличность подкладокъ и типъ скрѣпленій, не говоря уже о качествѣ балласта.

По вопросамъ 62, 63 и 64

62. Система смѣны шпалъ.

63. Пріобрѣтеніе шпалъ.

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

начальникъ службы пути докладываетъ, что отвѣтъ данъ при обсужденіи сокращеній и пожеланій государственной думы, сдѣланныхъ по отношенію къ смѣтѣ 1909 года. Останавливаясь болѣе подробно на вопросѣ о шпалахъ, одномъ изъ важнѣйшихъ вопросовъ хозяйства службы пути, нужно замѣтить, что при разсмотрѣніи бюджетною комиссіею государственной думы смѣты расходовъ на 1909 годъ по Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, и въ частности по III отдѣлу, была исключена стоимость 123.000 новыхъ шпалъ на томъ основаніи, что изъ вѣдомости о времени укладки шпалъ, приложенной къ смѣтѣ, усматривается, что изъ 1.034.755 полученныхъ отъ сплошной смѣны шпалъ въ 1908 году, должно получиться 508.761 шпалъ, годныхъ для одиночной смѣны, т. е. около 50%, и потому, по мнѣнію бюджетной комиссіи государственной думы, размѣръ процента годныхъ шпалъ для одиночной смѣны въ 1909 году долженъ быть также не ниже 50%, вмѣсто предположенныхъ управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ полученію 30%. Количество въ 508.761 полугодныхъ шпалъ, предполагаемыхъ къ полученію отъ сплошной смѣны въ 1908 г., надо разсматривать не какъ точно опредѣленное число а какъ предположеніе, потому что ко времени составленія рас-

ходной смѣты на 1909 годъ (май и іюнь мѣсяцы) не можетъ быть установлена точная цифра могущихъ получиться полугодныхъ шпалъ, ибо въ это время только начинается производство работъ по сплошной смѣнѣ шпалъ и результатъ точнаго подраздѣленія количества полугодныхъ шпалъ выясняется только въ октябрѣ мѣсяцѣ, т. е. послѣ полнаго окончанія работъ по сплошной смѣнѣ шпалъ. Такимъ образомъ сокращенія количества шпалъ для Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ были основаны бюджетной комиссіей государственной думы не на точной цифрѣ могущихъ получиться полугодныхъ шпалъ, а на предположительной. Дѣйствительное же количество этихъ шпалъ равно 473.199 шт., что и видно изъ вѣдомости укладки шпалъ на 1-е января 1910 года, приложенной къ смѣтѣ на 1910 г., и какъ составляющее 44,5% общаго числа смѣненныхъ шпалъ, должно быть отнесено къ весьма исключительнымъ и благопріятнымъ явленіямъ. Обращаясь къ той же вѣдомости, можно усмотрѣть, что 1908 г. былъ исключительно благопріятнымъ годомъ по большому проценту полученныхъ полугодныхъ шпалъ, и потому основывать исчисленіе столь важнаго въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ расхода, какъ смѣна шпалъ, на чисто случайномъ явленіи нѣтъ основаній. Напротивъ, детальное разсмотрѣніе указываемой вѣдомости даетъ совершенно другія основанія для исчисленія оборота и расхода шпалъ. Изъ отдѣльной таблицы, помѣщенной въ вѣдомости, видно, что, въ теченіе періода съ 1899—1907 годъ включительно, смѣнено 10.463.997 шпалъ, изъ числа которыхъ получилось только 3.253.806 шпалъ полугодныхъ или 31%. Девятилѣтній періодъ оборота шпалъ принимается въ данномъ случаѣ потому, что, какъ видно изъ примѣчанія, находящагося въ вѣдомости, срокъ службы одной шпалы равняется девяти годамъ. Въ нѣкоторые годы этого періода количество такихъ шпалъ понижалось до 9% (1905 г.), въ другіе же годы, какъ напримѣръ, 1902 и 1903 г.г. размѣръ полугодныхъ шпалъ достигалъ 26% (см. таблицы б. и в.). Даже включеніе въ девятилѣтній періодъ службы шпалъ столь исключительнаго по обилію полученныхъ полугодныхъ шпалъ 1908 года повыситъ средній размѣръ ихъ только до 31,8%.

Основываясь на изложенномъ, необходимо признать, что кредитъ, исчисленный управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ проектѣ смѣты 1909 г. по № 122, нисколько не преувеличенъ и обнимаетъ собою лишь расходы, вызываемые настоятельною необходимостью содержанія въ должной исправности столь важной отрасли хозяйства службы пути, какъ шпалы.

По вопросу 65

65. Пропитка шпалъ, способъ и доложено, что пропитка шпалъ производится хлористымъ цинкомъ на заводахъ въ Фастовѣ и въ Киверцахъ; какъ показалъ

матеріалъ пропитки, долговѣчность пропитанныхъ и не пропитанныхъ шпалъ.

опытъ Волынской линіи, сосновыя непропитанныя шпалы служатъ около 4 лѣтъ, пропитанныя какъ выше указано—9 лѣтъ.

По вопросу 66

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

начальникъ службы пути докладываетъ, что на дорогахъ во всѣхъ участкахъ службы пути принятъ одинъ способъ содержанія пути, который состоитъ въ томъ, что лѣтомъ, кромѣ сплошной смѣны шпалъ и рельсовъ на нѣкоторыхъ верстахъ проходится путь сплошнымъ ремонтомъ, причемъ дѣлается замѣна негодныхъ шпалъ, накладокъ, костылей, подкладокъ и болтовъ, дополненіе балласта, подъемка, перешивка и рихтовка пути, опалываніе травы, обкладка щебнемъ балласта и проч. Въ остальное же время года производятся, по мѣрѣ разстройства пути, отдѣльныя работы по его исправленію, какъ-то: рихтовка, перешивка, подбивка толчковъ, исправленіе пучинъ, задѣлка промоинъ, отводъ воды отъ полотна, очистка отъ снѣга, околка отъ льда и проч., цѣлью которыхъ является содержаніе пути всегда въ вполнѣ исправномъ состояніи. Опытъ содержанія пути другими способами (попикетный ремонтъ) на дорогахъ производился въ 1897 г. въ слишкомъ ограниченномъ размѣрѣ, чтобы дать заключеніе о томъ, цѣлесообразны ли другіе способы содержанія пути съ рѣдкимъ ремонтомъ его.

По вопросу 67

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

начальникъ службы пути сообщаетъ, что на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ приняты слѣдующіе способы борьбы съ пучинами:

1) замѣна глинистаго балласта балластомъ лучшаго качества и увеличеніе толщины балластнаго слоя;

2) осушеніе земляного полотна посредствомъ углубленія кюветовъ и замѣны пучинистаго грунта полотна;

3) дренированіе полотна и откосовъ съ замѣной грунта полотна и прилегающаго къ нему грунта подъ кюветами или откосами выемки камнемъ съ устройствомъ водоотводныхъ каналовъ.

Способы исправленія пучинъ подробно изложены въ представляемомъ Комиссіи „Наставленіи для правильнаго содержанія пути и производства главнѣйшихъ ремонтныхъ работъ на пути“ (стр. 121 и слѣд.),

По вопросу 68

68. Способы предохраненія пути отъ снѣжныхъ заносовъ.

начальникъ службы пути докладываетъ, что путь отъ снѣжныхъ заносовъ предохраняется, главнымъ образомъ, щитами, которые примѣняются на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ двухъ

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

типовъ: тесовые, высотой въ 1 саж. и драневые, высотой 0,66 саж. при помощи первыхъ борьба со снѣгомъ успѣшнѣе; кромѣ того существуютъ, не на большомъ, впрочемъ, протяженіи, шпальные и досчатые заборы. Затѣмъ, имѣются снѣгоочистители: 15 плуговъ старой системы и 2 новыхъ паровыхъ снѣгоочистителя: одинъ системы Лесли и одинъ Коломенскаго завода; плуги примѣняются во время заносовъ, какъ мѣра предупредительная, снѣгоочистители—когда заносы уже образовались и ихъ необходимо пробить.

На вопросъ Д. И. Герценвица, не принимались ли мѣры борьбы со снѣгомъ болѣе постояннаго характера, какъ напр. насажденія живой изгороди, А. А. Абрагамсонъ сообщаетъ, что посадка произведена на протяженіи 500 вврстъ, тамъ, гдѣ хватало полосы отчужденія; отъ Одессы же до Бирзулы съ этой цѣлью сдѣланы даже дополнительныя отчужденія.

Д. И. Герценвицъ интересуется, не бывало ли случаевъ, чтобы расчищенныя станціи вновь заносило снѣгомъ вслѣдствіе того, что зимой онѣ бездѣйствуютъ.

На это А. А. Абрагамсонъ заявляетъ, что на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ такихъ станцій нѣтъ. Вообще же расчищаются на станціяхъ только необходимые пути, при этомъ лишь нѣсколько ниже головки рельсовъ.

По вопросу 69

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

начальникъ службы пути докладываетъ, что путевыя ремонтныя работы производятся исключительно хозяйственнымъ способомъ. Работы по ремонту гражданскихъ построекъ, искусственныхъ сооруженій, путевыхъ построекъ и проч. производятся либо хозяйственнымъ способомъ, чрезъ поденныхъ рабочихъ, либо посредствомъ рядчиковъ, которымъ работы эти сдаются по единичнымъ цѣнамъ съ казеннымъ матеріаломъ. Для сдачи этихъ работъ по болѣе выгоднымъ цѣнамъ, вызываются ежегодно начальниками отдѣленій службы пути конкурренціи по каждому роду работъ отдѣльно, и работы сдаются рядчику, заявившему самую большую скидку противъ установленныхъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ единичныхъ цѣнъ.

Большинство крупныхъ работъ сдается за оптовую цѣну подрядчикамъ по конкурренціямъ.

Принципіально, слѣдовало бы признать болѣе желательнымъ производство работъ хозяйственнымъ способомъ, какъ гарантирующимъ лучшее качество работъ; но примѣненію его въ обширномъ размѣрѣ препятствуетъ слишкомъ большое количество занятій, которое имѣютъ начальники участковъ, при томъ значительномъ протяженіи, какое имѣютъ участки на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

дорогѣ предѣлы ихъ примѣненія.

Желая освободить начальника участка отъ затраты массы времени на разныя хозяйственныя занятія по заготовкѣ матеріаловъ, пріискиванію соотвѣтственныхъ рабочихъ и т. п. и тѣмъ дать ему возможность употребить это время для болѣе аккуратнаго исполненія главнѣйшей его обязанности, т. е. тщательнаго присмотра за путемъ и зданіями, а также и вслѣдствіе большого количества производящихся у него работъ, принята указанная выше система производства работъ. Кромѣ того, вліяетъ на это дѣло и то обстоятельство, что для производства крупныхъ работъ черезъ подрядчика имѣется 4 года (2 года дѣйствія кредита и 2 года по именному кредиторскому списку), для хоеяйственной же работы кредиторскіе списки не допускаются, а потому ея срокъ 2 года, что часто неисполнимо.

На вопросъ предсѣдателя подкомиссіи, съ чьимъ матеріаломъ сдаются работы подрядчикамъ, начальникъ службы пути отвѣчаетъ, что тогда, когда у подрядчика имѣется по сравнительно дешевой цѣнѣ купленный имъ заранѣе матеріалъ или когда работа—спеціальная, то подрядъ сдается съ матеріаломъ подрядчика. Цѣны на работы вообще настолько низки, что на конкурренціи часто никто не является; кромѣ того, на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ за 30 лѣтъ ихъ существованія произведено работъ приблизительно на 300 милліоновъ рублей; если бы цѣны были высокія, то при постройкѣ на такую сумму многіе подрядчики несомнѣнно за эти годы нажились бы, между тѣмъ какъ среди работавшихъ и работающихъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ подрядчиковъ нажившихся нѣтъ, что объясняется, разумѣется, дешевизной цѣнъ, по которымъ работы сдаются. Затѣмъ при сдачѣ напр., постройки дома, много отдѣльныхъ работъ, какъ черепичныя крыши, плиточные полы, асфальтовые, отопленіе, водопроводы, канализація — сдаются съ матеріаломъ отдѣльнымъ лицамъ или фирмамъ, спеціализовавшимся на нихъ.

На вопросъ предсѣдателя, чѣмъ кроются на Юго-Западныхъ дорогахъ зданія, А. А. Абрагамсонъ отвѣчаетъ, что зданія, подверженныя дѣйствію газовъ, на основаніи 6 лѣтняго опыта, кроются нынѣ рубероидомъ, жилые-же дома, пакгаузы и платформы до послѣдняго времени крылись гонтомъ, а нынѣ исключительно черепицей, являющейся самымъ дешевымъ кровельнымъ матеріаломъ, какъ по первоначальной затратѣ, такъ и въ содержаніи.

По вопросамъ 70, 71, 72, 73 и 74.

70. Способы заготовленія и пріобрѣтенія службой пути строительныхъ матеріаловъ въ круп-

Всѣ матеріалы пріобрѣтаются матеріальной службой или, если и покупаются службой пути (въ самыхъ рѣдкихъ случаяхъ), то проводятся чрезъ матеріальную службу; способы и правила заготовокъ изложены при разсмотрѣніи вопросовъ общихъ и матеріальной службы, а потому, не останавливаясь на нихъ, началь-

ныхъ и мелкихъ количествахъ.

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

72. Правила пріемки матеріаловъ непосредственно службою пути отъ поставщиковъ.

73. Правила пріемки матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной службы.

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

никъ службы пути касается лишь пріемки матеріаловъ, потребныхъ для службы пути (вопросъ 73). Пріемка такихъ матеріаловъ производится согласно представляемымъ комиссіи положеніямъ №№ 132 и 133; для участія въ освидѣтельствованіи матеріаловъ, предназначенныхъ для службы пути имѣется въ распоряженіи послѣдней 6 агентовъ, которые и участвуютъ въ пріемкахъ, назначаемыхъ матеріальной службой. Принятые же матеріальной службой матеріалы при сдачѣ ихъ въ службу пути принимаются лишь количественно.

Правила пріемки и сдачи излишнихъ матеріаловъ въ магазины (вопросъ 74) изложены въ представляемыхъ комиссіи положеніяхъ №№ 118 и 123.

Предсѣдатель подкомиссіи считаетъ необходимымъ, при разсмотрѣніи вопроса 74, выяснить, когда, собственно, и какъ учитывается матеріалъ, уже поступившій на работу и остатки его.

Начальникъ службы пути докладываетъ, что остатки матеріала отъ опредѣленной работы идутъ на другую работу или же сдаются по закончаніи постройки матеріальной службѣ.

На указаніе главнаго контролера, что система отчетности, принятая въ службѣ пути Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ не даетъ возможности въ каждый данный моментъ провѣрить отпущенные службѣ пути матеріалы, начальникъ службы пути выясняетъ общій порядокъ производства работъ службою пути: всякая работа производится по письменнымъ заказамъ, выдаваемымъ управленіемъ службы участкамъ; получивъ заказъ, начальникъ участка составляетъ требованіе въ матеріальную службу на необходимые для даннаго заказа матеріалы, которыхъ онъ, безъ ссылки на опредѣленный данный ему заказъ, получить не можетъ. Получивъ матеріалъ, начальникъ участка обязанъ снести его полностью на данный заказъ, если же при исполненіи работъ обнаружится остатокъ, то этотъ остатокъ долженъ быть немедленно занесенъ въ особую вѣдомость, такъ называемую „Вѣдомость № 173“, въ которой, такимъ образомъ, получается списокъ его запасовъ. Если же остатокъ идетъ на другой заказъ, то это должно быть обозначено въ обоихъ заказахъ.

Главный контролеръ указываетъ, что смѣты на матеріалы на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ не составляются; поэтому нѣтъ собственно отправной точки, которая давала бы возможность въ каждый данный моментъ провѣрить состояніе матеріальной части.

На вопросъ предсѣдателя, существуетъ ли на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ порядокъ составленія исполнительныхъ смѣтъ, начальникъ службы пути отвѣчаетъ утвердительно и указываетъ, что смѣту матеріаловъ, о которой говоритъ представитель Государственнаго Контроля, межно легко составить по расцѣночной вѣдомости, но сомнительно, облегчитъ ли эта смѣта

провѣрку. Далѣе А. А. Абрагамсонъ объясняетъ, что, если бы каждый участокъ имѣлъ свою кладовую, то у него былъ бы общій матеріалъ по всѣмъ работамъ; необходимый и потребный матеріалъ выписывался бы въ расходъ, и всегда былъ бы извѣстенъ остатокъ, наличіе котораго въ кладовой можно было бы провѣрить. Между тѣмъ существовавшія раньше кладовыя были признаны нежелательными, какъ удорожавшія расходъ дороги по матеріаламъ, причемъ было принято во вниманіе и то обстоятельство, что съ точки зрѣнія возможности злоупотребленій, злоупотребленіе съ остатками матеріаловъ, до его обнаруженія, можетъ принести дорогѣ меньшій ущербъ, чѣмъ злоупотребленіе съ находящимися въ запасѣ въ участковомъ складѣ матеріалами. Лично А. А. Абрагамсонъ склоняется къ порядку, существующему въ настоящее время на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Главный контролеръ считаетъ, что если бы къ существующему порядку добавить составленіе матеріальной смѣты, то слѣдовало бы предпочесть существующій порядокъ.

На это А. А. Абрагамсонъ возражаетъ, что эту смѣту въ сущности вполнѣ замѣняетъ составляемый начальникомъ участка перечень необходимыхъ для исполненія опредѣленнаго заказа матеріаловъ.

Н. А. Масловъ находитъ, что недостатокъ существующаго порядка, въ общемъ вполнѣ удовлетворительнаго, заключаотся въ томъ, что въ вѣдомости № 173 не указывается № заказа, отъ котораго получился остатокъ. Если бы этотъ недостатокъ былъ устраненъ, то контроль былъ бы возможенъ въ каждый данный моментъ, при чемъ данныя для провѣрки получались бы легче, чѣмъ при другихъ существующихъ системахъ учета матеріаловъ.

Предсѣдатель подкомиссіи, выразивъ пожеланіе, чтобы главнымъ контролеромъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ было дано письменное заключеніе по вопросу объ отчетности службы пути какъ по матеріаламъ, такъ и общей, предлагаетъ перейти къ слѣдующему вопросу.

По вопросу 75

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

начальникъ службы пути докладываетъ, что при отпускѣ шпалъ на отопленіе на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ принято считать 100 шт. за одну кубическую сажень; другіе матеріалы, какъ напр. переводные и мостовые брусья считаются: кубическая сажень (343 куб. фута) за одну кубическую сажень дровъ.

Предсѣдатель подкомиссіи проситъ дать объясненіе по поводу существующихъ разговоровъ о томъ, что на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ закупленныя управленіемъ дрова отпу

скаются не только служащимъ, но и частнымъ лицамъ; въ плату же за дрова, взимаемую съ лицъ, пользующихся ими, не включается перевозка, такъ что за нее уплачиваетъ казна.

Представители Юго-Западныхъ дорогъ утверждаютъ, что разговоры эти совершенно не соотвѣтствуютъ дѣйствительности, такъ какъ служащіе, не занимающіе казенныхъ квартиръ и пользующіеся дровами, платятъ сами за перевозку ихъ съ вокзала въ городъ, такъ что въ городѣ, какъ напримѣръ, въ Кіевѣ, дрова обходятся до 24,5 руб., т. е. почти то же, за что ихъ можно купить на рынкѣ. Выгода заключается въ качествѣ дровъ, но частныя лица, для которыхъ полученіе дровъ дороги слишкомъ сложно, несомнѣнно не прибѣгаютъ къ нему, такъ какъ выгода въ сущности ничтожна.

Начальникъ службы пути добавляетъ, что кромѣ того установлены нормы количества дровъ, отпускаемыхъ служащимъ за деньги, а именно: служащіе, получающіе до 2.400 руб. въ годъ, имѣютъ право пріобрѣтать 1 куб. сажень дровъ соотвѣтственно каждымъ 400 руб., входящимъ въ содержаніе. Лица, получающія свыше 2.400 руб., имѣютъ право пріобрѣсти не свыше 6 куб. с. Что касается лицъ, пользующихся казенными квартирами, то они получаютъ дрова по нормамъ, установленнымъ въ зависимости отъ квадратнаго содержанія занимаемой квартиры.

По вопросу 76

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

начальникъ службы пути докладываетъ, что протяженіе участковъ, околодковъ и сторожевыхъ обходовъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ весьма различно и, по мѣрѣ возможности, примѣнено къ мѣстнымъ условіямъ, сообразно съ количествомъ работы и интенсивностью движенія. Протяженіе участковъ пути, которыхъ на дорогахъ—34, въ среднемъ 115 вер. при максимальномъ протяженіи—139 вер.; по мнѣнію управленія допустимый предѣлъ средняго протяженія—100—105 верстъ.

Протяженіе околодковъ доходитъ до 18 вер., по мнѣнію управленія допустимый предѣлъ—для двойного пути 9—10 вер. и для одиночнаго—12—14 вер.

Протяженіе рабочихъ участковъ до 9 вер., по мнѣнію управленія допустимый предѣлъ для двойного пути $4^1/_2$—5 вер., для одиночнаго—6—7 вер.

Протяженіе сторожевыхъ обходовъ—8 вер. при одномъ обходѣ, такъ какъ 16 верстъ есть предѣлъ дозволеннаго и возможнаго для тщательнаго осмотра.

Участки на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ сгруппированы въ 5 отдѣленій, изъ коихъ 4 заключаютъ по 7 участковъ и одно—6 участковъ. Начальники отдѣленій являются помощниками начальника службы на мѣстѣ: они исполняютъ функціи

инспекторовъ работъ, контролеровъ, инструкторовъ, пріемщиковъ, разслѣдуютъ происшествія, предсѣдательствуютъ въ комиссіяхъ, опредѣляющихъ необходимость работъ, и, наконецъ, имѣютъ распорядительную власть по среднему ремонту.

Схема административнаго дѣленія линіи представляется Комиссіи.

Управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ по представляемому Комиссіи докладу начальника службы пути, возбуждено ходатайство о добавленіи 2 участковъ, но результатъ этого ходатайства еще не извѣстенъ.

По вопросу 77

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

начальникъ службы пути докладываетъ, что необходимый личный составъ, для успѣшности веденія дѣла въ участкѣ, долженъ состоять: изъ начальника участка, его помощника, счетовода, прихода-расходчика (кладовщика), письмоводителя, конторщика, табельщика, смотрителя зданій и при немъ старшаго рабочаго по ремонту зданій, слесаря, кузнеца, столяра, плотника, трубочиста, слесаря сигнализаціи и мостового слесаря. Для непосредственнаго надзора за путемъ и содержанія его въ исправности должны содержаться дорожные мастера по одному на каждыя 9—14 верстъ, въ ихъ распоряженіи старшіе рабочіе по одному на каждыя $4^1/_2$—7 верстъ, а въ распоряженіи послѣднихъ артели изъ 3—4 человѣкъ штатныхъ ремонтныхъ рабочихъ.

Этотъ штатъ нужно считать нормальнымъ для средняго участка; въ участкахъ болѣе дѣятельныхъ, въ которые входятъ большія станціи, какъ напр.: Кіевъ, Одесса или даже Жмеринка, Бирзула, какъ штатъ конторы, такъ и штатъ мастеровыхъ долженъ быть увеличенъ сообразно съ дѣйствительной потребностью. Точно также и количество линейныхъ служащихъ на такихъ большихъ станціяхъ должно быть измѣнено, такъ какъ на большихъ станціяхъ съ значительнымъ количествомъ путей и стрѣлокъ, дорожному мастеру могутъ быть поручены только станціонные пути безъ линейныхъ путей.

Для ремонта пути, а равно для очистки путей отъ снѣга, необходимо въ дополненіе къ штатнымъ ремонтнымъ принимать поденныхъ рабочихъ, сообразуясь съ потребностью.

Что касается вопроса о томъ, слѣдуетъ ли предпочесть старшихъ дорожныхъ мастеровъ или помощниковъ начальниковъ участковъ, то А. А. Абрагамсонъ высказывается за помощниковъ, такъ какъ начальникъ участка нуждается въ технической помощи, которой онъ не могъ бы найти у дорожнаго мастера. На большой дорогѣ, какой напр., являются Юго-Западныя жел. дор. съ ихъ 34 участками, на половинѣ участковъ приходится держать въ качествѣ помощниковъ начальника участка техниковъ путей сообщенія,

такъ какъ инженеры, хотя и охотно идутъ на эти должности, но имѣя въ виду, что даже при $^1/_2$ участковъ съ помощниками инженерами, уже получается 17 кандидатовъ въ начальники участка, и при двухъ освобождающихся въ среднемъ вакансіяхъ въ годъ мѣсто начальника участка приходится ожидать 8 лѣтъ и больше, что нельзя признать нормальнымъ при скромномъ содержаніи помощника 1.200—1.800 р. и несамостоятельности его дѣятельности.

По вопросу 78

78. Выяснить полезность или невыгодность спеціальныхъ мастерскихъ службы пути.

начальникъ службы пути, сообщивъ, что въ Одессѣ имѣется 3 и въ Кіевѣ 2 кузницы, считаетъ, что онѣ необходимы точно такъ же, какъ на участкахъ необходимы маленькія кузницы для производства исключительно починки.

По вопросу 79

79. Выяснить дѣятельность и необходимое развитіе техническихъ отдѣловъ службы пути.

начальникъ службы пути, представляя Комиссіи положеніе № 122 „Объ организаціи службы пути и зданій", въ которомъ между прочимъ подробно изложена организація техническаго отдѣла службы пути и кругъ его дѣятельности, а также для характеристики этой дѣятельности вѣдомость о количествѣ ассигнованныхъ кредитовъ, выданныхъ заказовъ, исполненной переписки, и персонала отдѣла за пятилѣтіе 1904—1908 г.г., указываетъ въ общихъ чертахъ, что начальнику участка дается техническимъ отдѣломъ полностью весь проектъ и смѣта рѣшительно по всѣмъ работамъ, за исключеніемъ средняго ремонта. Въ зависимости отъ исполняемой работы отдѣлъ дѣлится на 6 группъ или отдѣленій, причемъ въ нихъ занимаются 53 штатныхъ и 56 нештатныхъ служащихъ.

По вопросу 80

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

начальникъ службы пути, предполагая дать подробное заключеніе, указывалъ на возможность отказаться отъ требованія описанія работъ, обязательнаго при представленіи отчета.

По вопросу 81

81. Организація техническаго надзора по новымъ работамъ: въ какихъ предѣлахъ возможно порученіе линейнымъ агентамъ сл. пути производства новыхъ

начальникъ службы пути докладываетъ, что въ послѣдній годъ на администрацію по новымъ работамъ ассигновано—30.000 руб. Вообще полагается ассигнованіе въ $2^1/_2\%$ отъ суммы новыхъ работъ, но Управленіе желѣзныхъ дорогъ передало Юго-Западнымъ дорогамъ лишь 1,75%, изъ которыхъ выдѣляются части: главной бухгалтеріи, службамъ тяги, телеграфа и матеріальной, а также контролю.

работъ? Соотношеніе производителей новыхъ работъ и агентовъ сл. пути.

Новыя работы обыкновенно производятся подъ наблюденіемъ и распоряженіемъ соотвѣтственнаго начальника участка, такъ какъ онѣ большею частью связаны съ эксплоатаціонными работами. Въ помощь начальнику участка даются молодые инженеры и техники, соотвѣтственно размѣру работъ. Имѣется только одинъ отдѣльный производитель работы, вѣдающій постройкой моста черезъ рѣку Рось, въ виду обособленности этой работы.

Въ дополненіе къ программѣ службы пути предсѣдатель подкомиссіи проситъ начальника службы пути сообщить о положеніи на дорогахъ вопроса о квартирномъ довольствіи.

Начальникъ службы пути докладываетъ, что квартирнымъ вопросомъ вѣдаетъ начальникъ дорогъ, въ распоряженіи котораго имѣется инженеръ, спеціально занятый квартирнымъ вопросомъ.

На основаніи представляемаго комиссіи положенія № 131 установлена норма чистой площади помѣщеній, предоставляемыхъ служащимъ соотвѣтственно получаемому ими содержанію; при этомъ служащимъ, получающимъ до 300 руб. въ годъ, предоставляется помѣщеніе въ 4 квадр. саж., вообще же площадь помѣщенія въ квадратныхъ саженяхъ на 3 превышаетъ число сотенъ получаемаго жалованія; на основаніи этого положенія для каждой станціи составленъ альбомъ нормальнаго распредѣленія квартиръ по должностямъ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда измѣненіе штатовъ, напр., на станціяхъ, вызываетъ измѣненіе нормальнаго распредѣленія, то вопросъ разсматривается на мѣстѣ вышеуказаннымъ инженеромъ.

Всѣ утвержденныя начальникомъ дороги распредѣленія публикуются въ приказахъ, начальники же участковъ слѣдятъ за правильностью проведенія ихъ въ жизнь.

Если кому-либо изъ служащихъ, ранѣе не пользовавшихся квартирой, таковая предоставляется, то изъ жалованья его вычитаются квартирныя деньги, размѣръ коихъ составляетъ $^1/_5$, а для Кіева и Одессы $^1/_4$ получаемаго оклада.

Въ заключеніе предсѣдатель подкомиссіи проситъ представителей Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ обсудить вопросъ о мѣрахъ, коими можно было бы еще болѣе сократить расходы какъ по ремонту пути, такъ и по другимъ отдѣламъ, и заключеніе по этому поводу представить въ Высшую Комиссію.

Д. Служба тяги.

По вопросу 82.

82. Нормы и преміи по расходу топлива; зависимость этихъ премій отъ со-

Представивъ подкомиссіи установленныя на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ нормы топлива для паровозовъ, начальникъ службы тяги Н. Д. Михайловъ поясняетъ, что эти нормы опредѣлены отдѣльно для паровоза и отдѣльно для вагоновъ, при чемъ

става и вѣса поѣздовъ и отъ исправности хода поѣздовъ.

за единицу послѣднихъ принятъ вагонъ, груженый 750 пуд. Въ теченіе каждаго года нормы мѣняются въ зависимости отъ мѣсяца. Нормы эти назначаются такъ, чтобы преміи по расходу топлива въ среднемъ соотвѣтствовали смѣтному назначенію— 74 коп. на 100 паровозоверстъ и чтобы размѣръ преміи лѣтомъ былъ нѣсколько меньше, чѣмъ зимой.

За каждый сбереженный пудъ угля машинистъ получаетъ 6 коп. и помощникъ его 2,5 коп. За перерасходъ противъ нормы производится вычетъ въ томъ-же размѣрѣ. Благодаря такимъ высокимъ платамъ за каждый сбереженный пудъ угля, какихъ нѣтъ на другихъ дорогахъ,—норма можетъ быть больше дѣйствительнаго расхода на 7—9%. Расходъ же на разныхъ паровозахъ и у разныхъ машинистовъ колеблется значительно больше и потому всегда есть машинисты, съ которыхъ приходится дѣлать вычеты за перерасходъ топлива. Эти вычеты вызываютъ нежелательныя неудовольствія. Чтобы устранить эти неудовольствія, еще при частномъ обществѣ на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ, установленъ особый родъ довольствія, названный поверстной преміей, которая выдается сверхъ обычныхъ поверстныхъ денегъ. Поверстная премія, въ случаѣ пережоговъ, служитъ для пополненія вычетовъ, а въ случаѣ отсутствія таковыхъ идетъ на увеличеніе поверстнаго заработка. Изъ поверстныхъ же денегъ никакихъ вычетовъ не производится. Паровозныя бригады, однако забываютъ объ указанномъ назначеніи поверстной преміи, не дѣлаютъ никакого различія между поверстными деньгами и поверстной преміей, и всякіе вычеты за пережогъ считаютъ вычетами изъ своего, какъ они выражаются, „кровнаго заработка“.

Число лицъ, имѣющихъ пережогъ, значительно увеличивается въ случаяхъ неблагопріятной погоды, такъ какъ нормы естественно назначаются на среднюю погоду, и тогда недовольство растетъ. Чтобы устранить эти неудовольствія, возбужденъ вопросъ о пониженіи платы за пудъ сбереженнаго или перерасходованнаго угля. Это даетъ возможность, при тѣхъ-же расходахъ на уплату преміи повысить норму и тѣмъ, если не уничтожить, то въ значительной мѣрѣ уменьшить вычеты. Вопросъ этотъ, однако, еще не получилъ разрѣшенія. Преміи на топливо, хотя и имѣютъ нѣкоторыя отрицательныя стороны [1]), въ большой мѣрѣ способствуютъ сокращенію расходовъ на отопленіе паровозовъ. Тѣмъ не менѣе расходы на топливо растутъ, что объясняется ухудшеніемъ качества угля. Когда Юго-Западныя жел. дороги переходили отъ англійскихъ углей къ донецкимъ

[1]) Отрицательное вліяніе преміи на топливо состоитъ въ томъ, что онѣ могутъ быть причиной опозданія поѣздовъ, чрезмѣрнаго уменьшенія составовъ при плохой погодѣ. Этимъ онѣ мѣшаютъ полному использованію пропускной способности дороги и могутъ быть причиной замѣшательствъ въ движеніи.

и получали послѣдній изъ лучшихъ рудниковъ и пластовъ, теплотворная способность обоихъ углей была одинаковая, почему и было установлено, что 100 пудовъ англійскаго угля кардифа соотвѣтствуетъ 100 пудамъ донецкаго угля и одной кубической сажени дровъ.

Въ концѣ 1905 года для Юго-Западныхъ жел. дорогъ былъ пріобрѣтенъ англійскій уголь. При отопленіи паровозовъ оказалось, что расходъ англійскаго угля значительно меньше, чѣмъ донецкаго. Равнымъ образомъ, въ настоящее время сильно измѣнилось соотношеніе между теплотворною способностью поступающихъ на желѣзныя дороги донецкаго угля и теплотворною способностью дровъ. Нужно считать, что одной кубической сажени дровъ соотвѣтствуетъ не сто, а сто двадцать пять пудовъ угля. Равнымъ образомъ и сто пудовъ кардифа соотвѣтствуютъ 125 пуд. донецкаго угля, а не ста.

До начала девятидесятыхъ годовъ каждая дорога составляла сама для себя техническія условія и покупала уголь: при этомъ обращалось главное вниманіе на полученіе лучшихъ углей. Благодаря этому несомнѣнно въ Донецкомъ бассейнѣ были угли, которые не могли получить доступа на желѣзныя дороги. Въ началѣ девятидесятыхъ годовъ были установлены общія техническія условія для всѣхъ казенныхъ дорогъ. Эти техническія условія, повидимому, имѣли въ виду использовать въ большей мѣрѣ угли Донецкаго Бассейна и дать доступъ на желѣзныя дороги углямъ, которые раньше такого доступа не имѣли. Использованіе углей Донецкаго Бассейна несомнѣнно улучшилось, но одновременно съ этимъ, естественно, стало ухудшаться качество углей, поступающихъ на желѣзную дорогу, что и было причиной указаннаго выше измѣненія въ отношеніи теплотворной способности донецкихъ углей, по отношенію къ англійскому углю и дровамъ. Необходимо замѣтить, что способы испытанія угля, установленныя существующими техническими условіями, не гарантируютъ наиболѣе важнаго изъ качествъ— его теплотворность. Разумѣется, процентное содержаніе сѣры и золы въ углѣ имѣетъ большое значеніе, но не исключительное; между тѣмъ на эти составныя части обращается все вниманіе. Слѣдовало-бы ввести обязательное испытаніе угля на паровозахъ на теплотворную способность и еще лучше—устроить особыя испытательныя станціи, гдѣ-бы испытаніе угля давало результаты, не зависящіе отъ случайныхъ явленій, какъ напр. погода, профиль пути и прочее.

Замѣститель начальника дорогъ объясняетъ, что когда Юго-Западныя жел. дороги были частными, условія пріобрѣтенія угля были иныя: уголь покупался на опредѣленныхъ извѣстныхъ копяхъ и даже указывались пласты, изъ которыхъ долженъ быть добытъ поставляемый уголь. Объединеніе же пріобрѣтенія

казенными дорогами угля удешевило это пріобрѣтеніе, но очень гибельно отозвалось на качествѣ поставляемаго угля.

По вопросу 83

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

Начальникъ службы тяги заявилъ, что нормъ пробѣга паровозовъ между капитальными ремонтами и прямыхъ премій за выполненіе этого пробѣга не существуетъ. Установлены лишь преміи за ремонтъ паровозовъ, въ зависимости отъ сдѣланныхъ сбереженій, при чемъ отчисленіе въ премію тѣмъ больше, чѣмъ паровозы сдѣлали больше пробѣга послѣ капитальнаго ремонта; фактически премія эта рѣдко выдавалась, а въ настоящее время не выдается совсѣмъ. Согласно добавленія, сдѣланнаго къ Положенію о преміяхъ, при утвержденіи его въ 1899 году, премія не можетъ быть выдана никому, хотя бы въ отдѣльныхъ участкахъ и было сбереженіе противъ назначенныхъ имъ нормъ, если есть перерасходъ противъ общаго ассигнованія по смѣтѣ по данному номеру. По №№ 298 и 299 (ремонтъ паровозовъ и тендеровъ) всегда имѣется перерасходъ, почему преміи и не выдаются.

По вопросу 84

84. Нормы износа бандажей паровозовъ и вагоновъ.

подкомиссіи представлены циркуляры, въ которыхъ указаны нормы допускаемаго износа и предѣльной толщины паровозныхъ, тендерныхъ и вагонныхъ бандажей; при этомъ начальникъ службы тяги добавилъ, что установленная много лѣтъ назадъ норма износа паровозныхъ бандажей—4 м.м.—слишкомъ мала и, принимая во вниманіе мягкость металла, который нынѣ ставится на бандажи, ее желательно довести до 6 м.м., что и предположено сдѣлать.

На вопросъ предсѣдателя о количествѣ больныхъ паровозовъ начальникъ службы тяги отвѣчаетъ, что при 25% больныхъ паровозовъ въ 1904 г., въ 1905 г. это число было доведено до 20%, въ настоящее время число такихъ паровозовъ составляетъ тоже 20%; изъ послѣдней нормы выйти не удается. Главная причина большого количества больныхъ паровозовъ—недостаточное развитіе мастерскихъ, недостатокъ паровозныхъ стойлъ въ депо. При наличіи въ инвентарѣ Юго-Западныхъ жел. дорогъ на 1-ое января 1909 года — 1.508 паровозовъ, число стойлъ, считая въ томъ числѣ и строющіяся въ 1909 году,—454, т. е. далеко не достигаетъ полагающихся 50% отъ числа паровозовъ.

По вопросу 85.

85. Нормы и преміи расходовъ на

Представляя подкомиссіи нормы расходовъ на смазку паровозовъ и тендеровъ, а также и вагоновъ, начальникъ службы

Смазочные матеріалы паровозовъ и вагоновъ.

тяги добавляетъ, что нормы на смазку вагоновъ назначаются въ фунтахъ смазочнаго матеріала на 10.000 осе-верстъ; нормы-же на смазку паровозовъ назначаются, въ виду разнообразія расходуемыхъ матеріаловъ, въ опредѣленной суммѣ на 100 паровозо-верстъ.

По вопросу 86

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

Начальникъ службы тяги докладываетъ, что изъ всѣхъ расходовъ службы тяги только около 19% не премированы; преміи выдаются на основаніи правилъ, изложенныхъ въ представляемомъ Комиссіи положеніи № 136. Нормы расходовъ по службѣ тяги устанавливаются въ комиссіи, состоящей изъ начальника службы, его помощника, начальниковъ отдѣленій, лицъ, назначенныхъ начальникомъ дорогъ и представителя Государственнаго Контроля, и утверждаются начальникомъ дорогъ. Комиссія въ томъ-же составѣ распредѣляетъ преміи по окончаніи отчетнаго года.

Представитель Государственнаго Контроля замѣчаетъ, что преміи въ томъ видѣ, какъ онѣ выдаются въ настоящее время, утеряли свое значеніе; достаточно указать, что при малѣйшемъ перерасходѣ—преміи не выдаются, но при сбереженіи хотя бы одного рубля противъ смѣты, премія выдается, хотя бы сумма ея равнялась 10.000 рублямъ, такъ что если къ расходу прибавить премію, то получится значительный перерасходъ противъ смѣтнаго ассигнованія. Вопросъ о ненормальномъ положеніи преміи возбуждался много разъ, возникалъ даже вопросъ объ ихъ уничтоженіи, но ни къ какому опредѣленному рѣшенію вопросъ этотъ не приведенъ.

Хотя съ увѣренностью можно сказать, что совершенно отказаться отъ премированія расходовъ представляется не желательнымъ, но пора поставить на очередь вопросъ о коренной переработкѣ Положенія о преміяхъ какъ для устраненія существующихъ крайне ненормальныхъ дефектовъ Положенія, такъ и для развитія его въ томъ смыслѣ, чтобы преміи выдавались не за сбереженіе противъ нормъ, назначеніе которыхъ является неудовлетворительнымъ, въ виду зависимости отъ смѣтныхъ назначеній, являющихся нерѣдко несоотвѣтствующими дѣйствительной потребности,—а за непревышеніе уже опредѣлившихся нормъ дѣйствительныхъ расходовъ, пониженіе которыхъ въ дальнѣйшемъ или вообще недостижимо или нежелательно, такъ какъ можетъ повести къ ухудшенію качества работы.

Необходимо замѣтить, что въ настоящее время сумма выдаваемыхъ премій, особенно по ремонтнымъ статьямъ, значительно меньше, чѣмъ при частномъ управленіи дорогами.

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?

Представляя подкомиссіи вѣдомость со свѣдѣніями о состояніи водоснабженія на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ въ 1909 году, начальникъ службы тяги указываетъ, что въ общемъ водоснабженіе на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ вполнѣ удовлетворительно, за исключеніемъ участковъ — Знаменка-Бирзула и особенно между Бирзулой и Вапняркой. Года четыре назадъ между станціями Бирзула и Раздѣльная, когда пересохли пруды на ст. Перекрестово, также испытывались большія затрудненія. Въ настоящее время пруды наполнились и вслѣдствіе сдѣланныхъ въ нихъ улучшеній, можно надѣяться, что водоснабженіе будетъ обезпеченнымъ. Нужно указать еще на ст. Христиновку, мѣсто расположенія основного депо, гдѣ прудъ, снабжающій станцію водой, совершенно не обезпечиваетъ станцію, и гдѣ ежегодно приходится подвозить воду въ цистернахъ. Улучшить водоснабженіе на этой станціи, безъ чрезмѣрныхъ затратъ, не представляется возможнымъ.

Для ускоренія набора воды на станціяхъ устроены на гидравлическихъ колоннахъ особые баки, равные по вмѣстимости тендеру; эти баки заранѣе наполняются водой автоматически и при наборѣ воды паровозомъ опоражниваются въ тендеръ въ промежутокъ времени около 3-хъ минутъ.

Вопросъ 88

относится къ службѣ матеріальной.

По вопросу 89

89. Условія и правила для очистки воды.

начальникъ службы тяги докладываетъ, что Юго-Западныя ж. дороги, имѣя въ настоящее время около 200 станцій съ самостоятельнымъ водоснабженіемъ и пользуясь при этомъ водой всевозможныхъ источниковъ, получаютъ воду сравнительно удовлетворительнаго качества, такъ какъ на 165 станціяхъ жесткость ея не превосходитъ 40% и только остальныя 35 станцій, преимущественно южныхъ участковъ, снабжаются водой болѣе жесткой. Для очистки воды на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ примѣняются механическій и химическій способы.

Химическая очистка производится посредствомъ особыхъ аппаратовъ системы Беранже и Штингля (на ст. Бульбоки, Кишиневъ, Корнешты и Кульмская), или аппаратовъ одной изъ двухъ системъ Бардовскаго (на ст. Елисаветградъ—система болѣе сложная, на ст. Заплазы—упрощенная).

Незначительное количество станцій, гдѣ вода подвергается химической очисткѣ, объясняется тѣмъ, что остальныя станціи

съ болѣе жесткой водой совершенно не участвуютъ въ постоянномъ снабженіи водой паровозовъ и являются лишь запасными. Количество воды, очищаемой химическимъ путемъ, сравнительно со всѣмъ расходомъ—очень незначительно.

Механическая очистка воды примѣняется въ болѣе широкихъ размѣрахъ, при чемъ въ послѣднее время съ этой цѣлью устраиваются особые отстойники въ видѣ огражденныхъ шпунтовыми рядами бассейновъ, гдѣ вода отстаивается, теряя отъ 75 до 85% заключающихся въ ней механическихъ примѣсей: отсюда вода поступаетъ въ содержимые въ надлежащей чистотѣ пріемные колодцы, а оттуда уже накачивается въ станціонные баки.

По вопросамъ 90 и 91

90. Условія опредѣленія запасовъ матеріаловъ для ремонтныхъ мастерскихъ и для депо и станцій; распредѣленіе запасовъ матеріаловъ по линіи.

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 докладываетъ, что согласно изданнымъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ и представляемымъ Комиссіи циркулярамъ, существуютъ нормы минимальнаго запаса частей и матеріаловъ и примѣненіе этихъ нормъ никогда не вело за собой никакихъ затрудненій при обслуживаніи потребностей дороги.

По вопросу 92

92. Условія и правила пріемки матеріаловъ для ремонта.

начальникъ службы тяги докладываетъ, что матеріалы, поступающіе изъ матеріальной службы, принимаются лишь количественно; въ пріемочной же комиссіи при пріемкѣ въ матеріальную службу матеріаловъ, потребныхъ для службы тяги, участвуетъ и представитель службы тяги, при чемъ пріемка производится согласно техническимъ условіямъ, представляемымъ Комиссіи.

Что касается

вопроса 93,

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

т. е. пріемки отремонтированнаго въ главныхъ мастерскихъ подвижного состава, то паровозы принимаются при непремѣнномъ участіи представителя того участка тяги, въ который поступаетъ отремонтированный паровозъ.

Въ комиссіяхъ по пріемкѣ пассажирскихъ вагоновъ, ремонтируемыхъ въ Кіевскихъ и Одесскихъ мастерскихъ, участвуютъ ревизоры тяги и мѣстные начальники участковъ тяги, такъ какъ въ этихъ мастерскихъ ремонтируются главнымъ образомъ вагоны, причисленные къ мѣстнымъ участкамъ тяги. Агенты другихъ участковъ тяги, куда поступаютъ отремонтированные вагоны, въ комиссіяхъ не участвуютъ.

Отремонтированные въ главныхъ мастерскихъ товарные вагоны принимаются мѣстными начальниками участковъ тяги.

Необходимо замѣтить, что если при пріемкѣ отремонтированнаго состава обнаружатся недостатки или порча, то исправленіе производится за счетъ нормъ, назначенныхъ мастерскимъ; за ремонтъ же паровозовъ отвѣтственность мастерскихъ прекращается лишь послѣ 1000 верстъ исправнаго пробѣга отремонтированнаго паровоза; если же паровозъ потребуетъ ремонта до выполненія этого пробѣга, то починка его производится также за счетъ премій.

По вопросу 94

97. Средняя продолжительность пребыванія паровозовъ и вагоновъ въ мастерскихъ для большого ремонта и для средняго ремонта.

подкомиссіи представлены таблицы простоя паровозовъ и вагоновъ въ мастерскихъ во время ремонта; изъ этихъ таблицъ видно, что паровозы, подвергающіеся большому ремонту, простаиваютъ въ среднемъ свыше 200 дней (1906 г.—239, 1907 г.—224 и 1908 г.—244), подвергающіеся-же среднему ремонту,—отъ 34 до 44 дней въ зависимости отъ типа. Такой большой простой обусловливается указаннымъ выше недостаткомъ ремонтныхъ средствъ.

Что касается вагоновъ, то средній ремонтъ классныхъ вагоновъ производится около 30 дней (съ окраской около 60), капитальный 90—126 дней; средній годичный осмотръ пассажирскихъ вагоновъ продолжается отъ 3 до 6 дней. Товарные вагоны сроч-

наго осмотра въ среднемъ находятся въ мастерскихъ около одного мѣсяца, при чемъ однако вагоны, требующіе при осмотрѣ капитальныхъ работъ, простаиваютъ болѣе (иногда до 2-хъ мѣсяцевъ) и, наоборотъ, вагоны исправные, требующіе только срочнаго осмотра—всего 8—10 дней.

По вопросу 95

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

начальникъ службы тяги докладываетъ, что комплектованіе мастерскихъ и депо сосредоточивалось у начальниковъ участковъ тяги и начальниковъ мастерскихъ, п. ч. регулировать количество рабочихъ изъ Кіева совершенно немыслимо. Такъ какъ въ 1906 году производилась починка состава, возвращеннаго въ большомъ количествѣ съ Дальняго Востока, то впослѣдствіи, когда ремонтъ сократился до нормальной величины, получился избытокъ людей, такъ что пришлось многихъ уволить; въ настоящее время пріемъ весьма незначителенъ и только по разрѣшенію управленія службы.

По вопросу 96

96. Способы установленія расцѣнокъ за работы поденныя, сдѣльныя и часовыя, праздничныя и, вообще, сверхъ-урочныя.

начальникъ службы тяги докладываетъ, что поденная плата, выдаваемая по расчетнымъ книжкамъ, опредѣляется на основаніи существующихъ правилъ, въ которыхъ указаны максимальный и минимальный предѣлы этой платы.

Часовыхъ работъ совершенно не производится. Сверхъурочныя работы допускаются лишь въ случаяхъ неизбѣжной въ томъ надобности, когда работа должна быть произведена къ опредѣленному времени (напр. текущій ремонтъ паровоза, пришедшаго вечеромъ и отправляющагося на слѣдующее утро).

Праздничныя работы допускаются также какъ исключеніе. До 1905 года работы эти оплачивались полуторной платой, съ 1905 года первые два часа работы исчисляются по полуторной платѣ, а остальные часы—по двойной.

Сдѣльныя работы сдаются на основаніи расцѣнокъ, установленныхъ въ 1905 году начальникомъ службы тяги, при чемъ заработокъ по сдѣльнымъ работамъ составляетъ въ среднемъ для главныхъ мастерскихъ около 85% и достигаетъ иногда свыше 100% сверхъ поденной платы. Средній заработокъ опредѣляется въ 560 руб. въ Кіевѣ и 648 руб. въ Одессѣ. При опредѣленіи средняго заработка исключены рабочіе, которые были на работѣ въ теченіе года менѣе 200 дней.

По вопросу 97

97. Способы использованія труда

Начальникъ службы тяги докладываетъ, что для использованія всего наличнаго количества рабочихъ при уменьшеніи ра-

рабочихъ при уменьшеніи работъ.

боты сокращается число рабочихъ дней, дабы избѣгнуть увольненія рабочихъ; на этотъ способъ использованія труда рабочіе идутъ неохотно, но подчиняются ему, такъ какъ иначе пришлось бы увольнять людей. Паденіе работы наблюдается начиная съ 1908 года. Въ настоящемъ году можно бы ожидать увеличенія работы, т. к. предполагается отремонтировать 200 паровозовъ у себя на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ и 17 паровозовъ на другихъ дорогахъ. Однако, въ цѣляхъ уменьшенія наличія въ складахъ запасныхъ частей, изготовленіе таковыхъ значительно сокращено и потому въ нѣкоторыхъ цехахъ, главнымъ образомъ въ механическомъ ощущается недостатокъ работы. Относительно стоимости ремонта надо замѣтить, что въ 1908 году ремонтъ паровоза у себя стоилъ около 6.700 рублей, на чужихъ дорогахъ 12.000 руб. Высокая цѣна 12.000 руб. объясняется отчасти надбавкой 60% стоимости рабочей силы, отчасти тѣмъ, что въ чужихъ мастерскихъ во избѣжаніе разговоровъ о плохомъ ремонтѣ, дѣлаютъ лишній ремонтъ. Сдача на чужія дороги неудобна и въ смыслѣ пріемки послѣ ремонта и въ смыслѣ примѣненія расцѣнки, т. к. получается родъ торга и чуть ли не приходится брать назадъ разобранные паровозы безъ ремонта. Скидка съ первоначально заявленныхъ цѣнъ иногда достигаетъ 1.200 рублей на паровозъ.

Предсѣдатель подкомиссіи проситъ начальника тяги представить вѣдомость, въ которой были бы указаны разницы стоимости ремонта паровозовъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ у себя и на другихъ дорогахъ. (Вѣдомость представлена).

По вопросу 98

98. Условія и правила для выбора и пріемки топлива.

Начальникъ службы тяги докладываетъ, что въ настоящее время при поставкахъ угля договоры заключаются Харьковскимъ комитетомъ по порученію Управленія жел. дорогъ, а затѣмъ уже поступившій на Юго-Западныя жел. дороги уголь принимается матеріальной службой, при чемъ производится испытаніе согласно представляемымъ Комиссіи техническимъ условіямъ №№ 1 и 2-й, одинаковымъ для всѣхъ казенныхъ дорогъ.

Испытаніе производится въ химической лабораторіи, находящейся въ вѣдѣніи матеріальной службы. Производятся также пробныя поѣздки на паровозѣ, при чемъ если испытаніе ѣздой даетъ неудовлетворительный результатъ, поставщикъ заявляетъ неудовольствіе по поводу состоявшейся поѣздки и назначается вторичная поѣздка при участіи представителя поставщика. При вторичной поѣздкѣ въ большинствѣ случаевъ результатъ получается благопріятный. Объясняется это тѣмъ, что набрать двѣ тождественныхъ по качеству пробы не удается. Если первая проба дала хорошій результатъ, то вторичная проба не наби-

рается и по первой пробѣ признается уголь доброкачественнымъ. Если первая проба дала результатъ плохой, то набирается вторая проба, и если эта вторая проба даетъ хорошій результатъ, то уголь считается доброкачественнымъ, какой бы ни былъ результатъ первой пробы. Тоже можно сказать и объ испытаніяхъ химической лабораторіи, чему доказательствомъ можетъ служитъ то обстоятельство, что испытаніе угля одной поставки въ 3-хъ разныхъ лабораторіяхъ, при всѣхъ предосторожностяхъ охраненія пробъ, давали разные результаты.

Въ дополненіе къ доложенному начальникомъ тяги, представители Юго-Западныхъ ж. д. высказываютъ соображеніе о томъ что браковка угля тогда, когда онъ уже привезенъ на дорогу, сопряжена съ огромными убытками для поставщика и потому рѣдко примѣняется; поэтому, казалось бы, производить испытаніе угля слѣдуетъ на мѣстѣ его добычи, равно какъ и пріемку его, такъ какъ по правиламъ уголь, не удовлетворяющій техническимъ условіямъ, все таки можетъ быть принятъ съ извѣстной скидкой, а на практикѣ это правило пріемки со скидкой такъ часто примѣняется, что почти не бываетъ случаевъ браковки и всѣ угли, не удовлетворяющіе техническимъ условіямъ, принимаются со скидкой, при чемъ вопросъ о пріемкѣ такого угля рѣшается безъ участія начальника службы тяги.

На вопросъ Д. И. Герценвица, часто ли бываютъ случаи окончательной браковки угля съ увозомъ его владѣльцемъ угля со склада, доложено, что за 15 лѣтъ былъ одинъ случай, когда уголь окончательно не былъ принятъ, но и то онъ былъ проданъ съ аукціона, а не увезенъ владѣльцемъ; начальникъ службы тяги подтверждаетъ, что за время его службы ($3^1/_2$ года) на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ не было ни одного случая, чтобы уголь былъ убранъ.

Н. А. Масловъ, находитъ, что изъ выслушаннаго можно заключить объ особой обостренности вопроса о пріемкѣ топлива на Юго-Западныхъ дорогахъ, что далеко не въ такой степени замѣчается на другихъ дорогахъ. Что касается пріемки топлива на дороги до его перевозки, то при этомъ значительнымъ неудобствомъ является разсылка агентовъ-пріемщиковъ дорогъ на всѣ отдѣльныя копи, во избѣжаніе чего пришлось бы устроить нѣчто въ родѣ заводской инспекціи.

Далѣе на вопросъ предсѣдателя о количествѣ скидокъ, доложено, что скидка на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ въ 1908 году составила около 160.000 рублей, при чемъ примѣнены были техническія условія № 1 (нормальныя), при примѣненіи же условія № 2 эта скидка должна была бы быть значительно выше.

Переходя къ

вопросу 99

99. Условія и правила выбора и пріемки смазочныхъ матеріаловъ.

Начальникъ службы тяги докладываетъ, что условія и правила пріемки матеріальной службой смазочныхъ матеріаловъ изложены въ представляемыхъ Комиссіи техническихъ условіяхъ; нужно при этомъ замѣтить, что матеріалы эти очень низкаго качества, такъ какъ изъ экономическихъ соображеній берутся безакцизные нефтяные остатки. До введенія акциза расходовалась смазка болѣе высокаго качества.

По вопросу 100

100. Какіе матеріалы пріобрѣтаются непосредственно службой тяги.

доложено, что запасныя части и спеціальные матеріалы, какъ напр., мѣдь, заказываются непосредственно службой тяги, а затѣмъ уже поступаютъ въ складъ матеріальной службы, гдѣ и принимаются на общемъ основаніи комиссіей. Пріобрѣтеніе матеріаловъ дѣлается при помощи разсылки запросовъ извѣстнымъ фирмамъ. Пріобрѣтеніе наличной покупкой примѣняется въ весьма рѣдкихъ случахъ; послѣдній способъ пріобрѣтенія примѣняется главнымъ образомъ мастерскими и участками тяги при покупкахъ на небольшія суммы.

По вопросу 101

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

Начальникъ службы тяги докладываетъ, что части, бывшія въ работѣ на подвижномъ составѣ, по мѣрѣ того, какъ приходятъ въ негодность, сдаются въ склады дороги какъ ломъ. Въ этихъ случаяхъ негодность ихъ для дальнѣйшей службы устанавливается начальниками участковъ тяги или мастерскихъ; что же касается вышедшихъ изъ употребленія частей, находящихся на складахъ, то вопросъ о признаніи негодности ихъ подлежитъ компетенціи особой комиссіи. При необходимости установить негодность отдѣльныхъ частей, это поручается той же комиссіи, которая производитъ пріемку матеріаловъ. Актъ, составленный комиссіей, поступаетъ къ начальнику тяги и затѣмъ представляется въ совѣтъ. При періодическихъ же провѣркахъ складовъ назначаются спеціальныя комиссіи.

На вопросъ предсѣдателя, когда именно происходила послѣдняя перепись, начальникъ тяги отвѣчаетъ, что такая провѣрка предположена около 10 сентября.

По вопросу 102

102. Чѣмъ занимаются техническія

Начальникъ тяги докладываетъ, что техническое отдѣленіе службы тяги занимается разработкой всѣхъ техническихъ вопро-

конторы службы тяги?

совъ. Въ составъ отдѣленія входятъ: начальникъ, его помощникъ, два инженера, нѣсколько техниковъ, чертежниковъ и конторщиковъ.

На указаніе Д. И. Герценвица, что техническое отдѣленіе службы тяги появилось недавно, изъ чего можно заключить, что дѣятельность его раньше не казалась необходимой и теперь, быть можетъ, безъ надобности расширена, начальникъ службы тяги поясняетъ, что на Юго-Западныхъ жел. дор. техническое отдѣленіе организовано еще при частномъ обществѣ, что работы его сложныя, разнообразныя и настоятельно необходимыя для успѣшнаго живого веденія тѣла. Техническое отдѣленіе расчитываетъ времена слѣдованія по перегонамъ поѣздовъ, въ зависимости отъ мѣняющихся условій движенія и поступленія на дорогу новаго подвижного состава; составляетъ расчеты различныхъ конструктивныхъ измѣненій паровозовъ и вагоновъ, въ зависимости отъ мѣняющихся условій ихъ службы, дѣлаетъ расчеты и чертежи развитія мастерскихъ для ремонта подвижного состава, по мѣрѣ увеличенія движенія по дорогѣ и увеличенія потребностей по ремонту; составляетъ техническія условія на поставку различныхъ матеріаловъ и предметовъ для ремонта подвижного состава; занимается изслѣдованіемъ вопросовъ теоретическихъ по примѣненію усовершенствованій и изобрѣтеній, производитъ практическое ихъ испытаніе,—въ связи съ вопросомъ объ измѣненіи тѣхъ или иныхъ эксплоатаціонныхъ вопросовъ; изучаетъ условія работы подвижного состава, для выясненія вопросовъ о цѣлесообразности въ хозяйственномъ отношеніи какой либо замѣны одного рода подвижного состава другимъ; такъ напр. техническимъ отдѣленіемъ Юго-Западныхъ жел. дор. было обслѣдовано и введено обращеніе вагоновъ Брейдшпрехера, для безперегрузочнаго сообщенія съ заграничными дорогами. Во всякомъ случаѣ техническое отдѣленіе никогда не занимается работой, которая лежитъ на Управленіи желѣзныхъ дорогъ, какъ напр. проектировка паровозовъ и т. п. Наконецъ, техническое отдѣленіе слѣдитъ за спеціальной литературой, что совершенно не подъ силу и безъ того обремененному работой начальнику тяги, и провѣряетъ смѣты.

По вопросу 103

103. Распредѣленіе и спеціализація ремонтныхъ мастерскихъ.

Начальникъ службы тяги, представляя схему распредѣленія мастерскихъ докладываетъ, что общее состояніе мастерскихъ Юго-Западныхъ ж. д. не удовлетворительно; расположенныя въ Кіевѣ и Одессѣ мастерскія—стары и недостаточно оборудованы, а полученныя съ присоединеніемъ Фастовской линіи мастерскія въ Бобринской еще значительно хуже, ибо тамъ многія работы

производятся на воздухѣ; количество стойлъ въ депо также не достаточно и работы по текущему ремонту паровозовъ производятся на дворѣ. Насколько остро стоитъ вопросъ о недостачѣ крытыхъ помѣщеніи, между прочимъ, видно изъ того, что на дворѣ приходилось раскладывать костры для обогрѣванія рабочихъ. При такихъ условіяхъ работа не можетъ идти даже сколько нибудь удовлетворительно и безъ лишнихъ непроизводительныхъ расходовъ. Между тѣмъ, при общемъ количествѣ 1.500 паровозовъ, для Юго-Западныхъ ж. д. представляется необходимымъ выпускать изъ ремонта 250 паровозовъ въ годъ, дорога же, не прибѣгая къ ночнымъ работамъ, не можетъ выпустить болѣе 200, такъ какъ количество стойлъ не достаточно: въ Одесскихъ мастерскихъ—40, въ Бобринскихъ—10 и въ Кіевскихъ—23. Недостатокъ въ стойлахъ усугубляется плохимъ ихъ оборудованіемъ, вслѣдствіе чего паровозы простаиваютъ въ ремонтѣ свыше 250 дней, при чемъ ремонтъ ихъ затрудняется еще потому, что паровозы слишкомъ разнотипны: на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ имѣется свыше 60 серій.

Ремонтъ товарныхъ вагоновъ производится, кромѣ трехъ вышеуказанныхъ мастерскихъ, еще въ Жмеринкѣ, а также въ участковыхъ мастерскихъ, при чемъ вездѣ товарные вагоны ремонтируются на дворѣ; ремонтъ классныхъ вагоновъ производится въ Кіевѣ, Одессѣ, Бобринской и Бендерахъ, при чемъ подъ него отведены почти всѣ крытыя помѣщенія этихъ вагонныхъ мастерскихъ.

По вопросу 104

104. Оборудованіе мастерскихъ новыми станками и орудіями.

Начальникъ службы тяги докладываетъ, что имѣющіеся на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ станки и приборы оборудованія устарѣли, сильно изношены и хотя за послѣднее время многіе изъ нихъ исправлены, все-же крайне необходимо, для значительнаго удешевленія и ускоренія ремонта подвижного состава, замѣнить ихъ новыми. Изъ отпущенныхъ на 1909 годъ кредитовъ предполагается затратить на новые станки и др. машины 150.000 рублей и тогда, для полной замѣны старыхъ станковъ новыми, потребуется еще около 460.000 рублей; чѣмъ скорѣе будетъ произведенъ этотъ расходъ, тѣмъ больше онъ принесетъ пользы, такъ какъ въ настоящее время есть совершенно непроизводительные расходы: такъ напр.—обточка колесъ стоитъ дорого, такъ какъ она идетъ не достаточно быстро.

По вопросу 105

105. Въ какой мѣрѣ правильно и съ

Начальникъ службы тяги высказывается за то, чтобы существующіе участки тяги остались точно такъ же, какъ и существу-

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

ствующее расположеніе депо. Слѣдуетъ, однако, указать, что участокъ съ основнымъ депо на ст. Бобринской неудобенъ потому, что паровозы, отправляющіеся изъ Бобринской, доходятъ до ст. Корсунь, откуда, послѣ отдыха паровозной бригады, слѣдуютъ до Фастова; такой маршрутъ нарушаетъ правила объ отдыхѣ, т. к. въ теченіе 36 часовъ бригада не успѣваетъ вернуться домой; во избѣжаніе этого слѣдовало-бы Фастовъ обратить въ основное депо, между Фастовомъ же и Корсунемъ, напр. въ Таганчѣ, устроитъ оборотное депо. Точно также Христиновка-Казатинъ (166 верстъ) паровозы не успѣваютъ проходить въ 14 час., въ виду чего слѣдовало бы на этомъ участкѣ устроить также оборотное депо, напр., въ Липовцѣ.

По вопросамъ 106 и 107

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

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

доложено, что на Юго-Зап. жел. д. должности смазчиковъ въ товарныхъ поѣздахъ совмѣщены съ обязанностями кондуктора, такъ какъ на дорогахъ отдано предпочтеніе смазывать вагоны поѣздными служащими; при переходѣ къ смазкѣ станціонной потребуется новый расходъ.

По вопросу 108

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

начальникъ службы тяги высказываетъ общія соображенія, что подчиненіе мастерскихъ начальнику службы тяги не вызвало до настоящаго времени никакихъ неудобствъ; скорѣе можно предполагать, что выдѣленіе мастерскихъ въ особую службу повело бы за собой не только увеличеніе всякихъ треній, всегда существующихъ между тремя главными службами, но и отразилось бы на увеличеніи расходовъ, что можно предположить на основаніи существующаго опыта: ремонтъ паровозовъ въ чужихъ мастерскихъ обходится всегда дороже, чѣмъ въ своихъ, а качество работы вызываетъ больше недоразумѣній. Нельзя также не отмѣтить, что сосредоточеніе ремонта паровозовъ въ службѣ ихъ эксплоатирующей отзывается положительно и на качествѣ эксплоатаціи, такъ какъ при множествѣ причинъ, отъ которыхъ зависитъ служба паровоза и которыя кроются какъ въ постройкѣ, такъ и въ эксплоатаціи паровоза, — общая за нихъ отвѣтственность одного лица—начальника службы тяги, одинаково безпристрастнаго и къ мастерскимъ, и къ депо, къ мастерамъ и къ машинистамъ, должна быть признана наиболѣе цѣлесообразной.

Попутно начальникомъ тяги было указано, что матеріалы, идущіе на постройку паровозовъ, ухудшаются. Такъ напр., на Юго-Зап. ж. д. имѣются паровозы, прослужившіе 35—40 лѣтъ, на которыхъ еще сохранились заводскія топки въ хорошемъ состояніи. У сорока же быстроходныхъ паровозовъ Путиловскаго завода въ теченіе 11 лѣтъ службы пришлось смѣнить половину всѣхъ топокъ и кромѣ того 40 топочныхъ рѣшетокъ.

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 нормы вознагражденія агентовъ службы тяги опредѣляются согласно штатамъ; штатные служащіе участвуютъ въ преміяхъ, хотя послѣднія носятъ характеръ случайный; такъ напр., въ 1908 г. служащіе въ Одесскихъ мастерскихъ получили 9.000 руб. преміи, а служащіе въ Кіевскихъ мастерскихъ премій не получили совсѣмъ.

Сдѣльныя платы, какъ указывалось выше, даютъ заработокъ иногда свыше 100% поденной платы, въ среднемъ этотъ заработокъ составляетъ для главныхъ мастерскихъ около 85%.

Паровозныя бригады, кромѣ окладного содержанія, которое для машинистовъ и ихъ помощниковъ соотвѣтствуетъ ихъ классамъ, и квартирныхъ денегъ, получаютъ поверстныя деньги, поверстную премію [1]), премію за топливо и смазку; все это, вмѣстѣ взятое, составляетъ для пассажирскихъ машинистовъ около 140—150 руб. въ мѣсяцъ, для товарныхъ около 100 руб., для маневровыхъ, кромѣ Одессы, около 65 руб.

Е. Служба движенія.

Объясненія по службѣ движенія давали: начальникъ службы движенія Н. С. Макаровъ, помощники начальника службы движенія С. А. Печковскій, Г. А. Невѣжинъ, Ю. В. Трачевскій и завѣдывающій отдѣленіемъ статистики службы движенія Б. П. Черскій.

Доложивъ Комиссіи о томъ, что на всѣ вопросы хозяйственной программы заготовлены подробные отвѣты, которые будутъ переданы Комиссіи, представители службы движенія дали слѣдующія словесныя объясненія по этимъ вопросамъ.

---

[1]) Назначеніе поверстной преміи указано выше въ разъясненіяхъ по вопросу 82.

По вопросу 110.

110. Какія мѣры принимаются для наилучшаго использованія подвижного 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.

Нарисовавъ въ общихъ чертахъ картину грузового движенія по сѣти Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, С. А. Печковскій отмѣтилъ, что на Юго-Западныхъ дорогахъ имѣются слѣдующіе участки и отдѣльные пункты, которые періодически могутъ составлять тормазъ для своевременнаго вывоза всего предъявленнаго груза, особенно хлѣба:

1. Бессарабская линія (Унгени-Бендеры-Раздѣльная и Рени-Бендеры) и Одесса.

Въ зависимости отъ весьма труднаго профиля пути (уклоны до 0,023) и малыхъ вслѣдствіе этого составовъ товарныхъ поѣздовъ, съ Бессарабской линіи возможно вывезти, даже при открытіи всѣхъ разъѣздовъ, не болѣе 425 вагоновъ въ сутки. Такая цифра, однако, допустима лишь въ томъ случаѣ, когда урожай въ Бессарабіи, а въ раіонѣ остальныхъ линій Юго-Западныхъ дор., тяготѣющихъ къ Одессѣ — неурожай. Это бываетъ чрезвычайно рѣдко. При урожаѣ же на другихъ сказанныхъ линіяхъ, усиленный вывозъ съ Бессарабской линіи тѣмъ самымъ сокращаетъ вывозъ съ другихъ линій вслѣдствіе ограниченной пріемоспособности Одесскаго порта, и потому вывозъ съ Бессарабской линіи бываетъ необходимо сокращать до 350 вагоновъ въ сутки.

Уменьшать эту норму, въ свою очередь, тоже рисковано, такъ какъ при урожаѣ озимыхъ Бессарабія предъявляетъ къ перевозкѣ до 330 вагоновъ ежедневно, начиная съ іюля по январь, а въ мѣсяцы усиленнаго движенія до 500 вагоновъ ежедневно, поэтому вывозъ, а параллельно и залежи растянулись бы на слишкомъ значительное время.

Однако, и при вывозѣ всего 350 вагоновъ въ сутки уже создается тяжелое положеніе другихъ линій, тяготѣющихъ къ Одессѣ. Въ Одессу, въ періодъ затишья и перерыва въ хлѣбномъ экспортѣ, напр., въ іюнѣ мѣсяцѣ, прибываетъ нормально съ сѣвера не менѣе 400 вагоновъ груза ежедневно, изъ коихъ въ Одессу-портъ до 200 вагоновъ; максимальная же пріемоспособность всѣхъ Одесскихъ станцій вмѣстѣ взятыхъ, при самомъ крайнемъ напряженіи, не можетъ превысить 950—1.000 вагоновъ въ сутки, въ томъ числѣ Одесса-портъ до 400 вагоновъ. Такимъ образомъ, послѣ удовлетворенія Бессарабской линіи хотя бы 350-ю вагонами въ сутки, остается для избытка при хлѣбной кампаніи на долю остального раіона, тяготѣющаго къ Одессѣ, всего $950 - (400 + 350) = 200$ вагоновъ и не болѣе 250 вагоновъ.

Въ составъ этого хлѣбнаго раіона входятъ: главная линія къ югу отъ Жмеринки (22 хлѣбныхъ станціи), почти вся Новоселицкая линія (18 хлѣбныхъ станцій), часть Елисаветградской линіи, начиная отъ Ново-Украинки къ югу (12 хлѣбныхъ станцій), часть Уманской линіи, начиная отъ Христиновки къ Вапняркѣ (8 хлѣбныхъ станцій) и часть Волочиской линіи (6 хлѣбныхъ станцій), а всего до 70 хлѣбныхъ станцій.

Очевидно, что остающаяся для такого огромнаго раіона цифра 200—250 вагоновъ въ сутки чрезвычайно мала. Этимъ иллюстрируется полнѣйшая неизбѣжность залежей на Одессу во всемъ тяготѣющемъ къ ней раіонѣ, включая Бессарабію, и при томъ, если урожай будетъ выше средняго, да вдобавокъ хлѣбный грузъ будетъ направляться непосредственно въ Одессу-портъ, минуя хлѣбные магазины на станціяхъ Одесса-Застава и Одесса-Пересыпь, какъ это и происходило по разнымъ причинамъ въ послѣднее время,—то залежей очень большихъ и затяжныхъ.

Такое положеніе вещей устранимо будетъ лишь послѣ постройки въ Одессѣ особой хлѣбной гавани, при которой пріемоспособность Одессы подымется до 2.000 вагоновъ въ сутки. Проектъ этой гавани управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ давно разработанъ и разсмотрѣнъ во всѣхъ инстанціяхъ; необходимые же кредиты ежегодно вносятся въ проектъ расцѣночной вѣдомости работъ по усиленію дорогъ, а также внесены въ вѣдомость по усиленію дорогъ, составленную пораіоннымъ комитетомъ.

2. Направленіе черезъ Ковель на Привислинскія дороги.

Это направленіе и безъ хлѣбной кампаніи почти круглый годъ загружено, такъ какъ въ него кромѣ хлѣбнаго вливается еще и горнозаводское теченіе изъ Донецкаго бассейна черезъ Знаменку-Фастовъ-Ковель въ Привислинскій заводской раіонъ. Бассейнъ этого направленія по вывозу хлѣбныхъ грузовъ очень великъ. Онъ захватываетъ главную линію, начиная отъ Вапнярки къ сѣверу (32 станціи), Кіевскую линію (7 грузовыхъ станцій), Уманскую линію (10 станцій), Фастовскую отъ Ольшаницы къ сѣверу (5 станцій) и затѣмъ еще значительный хлѣбородный раіонъ, расположенный по Кіево-Полтавской и Московско-Курской линіямъ.

Въ настоящее время, лѣтомъ текущаго года, когда вывозятся лишь небольшіе остатки прошлогодняго урожая, другими словами хлѣбныхъ грузовъ очень мало, передача въ Ковелѣ на Привислинскія дороги не падаетъ въ среднемъ ниже 600 ваго-

новъ въ сутки. Максимальная же норма, опредѣляемая пріемоспособностью Привислинской дор., установлена 950 вагоновъ, т. е., на долю избытка такого огромнаго раіона, какимъ является направленіе на Ковель, остается при хлѣбной кампаніи всего 350 вагоновъ въ сутки. Все количество, которое будетъ превышать эту норму, неизбѣжно составитъ залежь (на главной линіи къ сѣверу отъ Вапнярки, Уманской и Фастовской линіяхъ, Кіево-Полтавской и Моск.-Кіево-Воронежской дорогахъ) и погрузку въ это направленіе придется искусственно задерживать путемъ ея регулировки, примѣнительно къ максимальной нормѣ обмѣна въ Ковелѣ.

Положеніе это будетъ устранено лишь послѣ постройки второго пути на участкѣ Ковель-Ивангородъ, развитія Варшавскаго узла, а затѣмъ постройки второго пути на участкѣ Цвѣтково-Фастовъ или постройки взамѣнъ послѣдняго новой линіи Цвѣтково-Погребище.

3. Участокъ Новоселица-Окница-Слободка.

Съ этого участка по техническимъ условіямъ возможно вывозить по грузовому направленію къ Слободкѣ не болѣе 350 вагоновъ въ сутки. Если будетъ предъявляться въ этомъ раіонѣ къ перевозкѣ болѣе 350 ваг. или предъявляемое количество придется сокращать вслѣдствіе регулировки погрузки на Одессу, то неминуемо потребуется принимать грузы съ обожданіемъ на складѣ.

Усиленіе Новоселицкой линіи достигнетъ цѣли лишь при одновременномъ развитіи Одесскаго порта.

4. Участокъ Знаменка-Елисаветградъ-Бирзула.

Въ нечетномъ направленіи, т. е. къ Бирзулѣ, дорога можетъ перевезти лишь 360 вагоновъ въ сутки. Если къ Знаменкѣ съ Южныхъ дорогъ будетъ для этого направленія поступать до 250 вагоновъ въ сутки, какъ это предвидѣно установленной максимальной нормой обмѣна, то для своихъ грузовъ остается лишь 110 вагоновъ въ сутки. При урожаѣ ввозъ въ это направленіе обыкновенно превышаетъ эту цифру; кромѣ того, обыкновенно требуется еще регулировка погрузки вслѣдствіе недостаточной пріемоспособности Одессы. Такое положеніе измѣнится послѣ постройки новой линіи Бахмачъ-Одесса, которая разгрузитъ сказанное направленіе.

6. Направленіе на Николаевъ черезъ Знаменку.

Въ раіонъ этого направленія входитъ сравнительно небольшое протяженіе, а именно: часть Елисаветградской линіи отъ Ново-Украинки или Голты къ Знаменкѣ, Фастовская линія отъ Ольшаницы къ Знаменкѣ и небольшая часть Уманской линіи. Но такъ какъ Николаевъ, кромѣ этого, имѣетъ еще весьма обширный хлѣбородный раіонъ въ предѣлахъ Южныхъ и Екатерининской жел. дор., превышающій его пріемоспособность, то запрещенія и ограниченія погрузки на Николаевъ въ хлѣбную кампанію составляютъ обычное и хроническое явленіе.

На вопросъ о вліяніи перехода отъ Юго-Западныхъ дорогъ въ составъ Привислинскихъ дорогъ уч. Ковель-Граево доложено, что въ этомъ отношеніи можно было ожидать нѣкоторыхъ затрудненій въ узловомъ пунктѣ „Ковель", который до перехода названнаго участка къ Привислинскимъ дорогамъ въ отношеніи грузовъ, слѣдующихъ на Граево, являлся лишь внутренней распорядительной станціей, съ переходомъ же сталъ пунктомъ „передаточнымъ", въ каковомъ разныя манипуляціи съ проходящими грузами сложнѣе и труднѣе. Однако, благодаря тому обстоятельству, что обѣ сходящіяся дороги—казенныя и передаточный пунктъ Ковель обслуживается объединенной станціей общаго пользованія и, наконецъ, благодаря значительнымъ улучшеніямъ въ путевомъ устройствѣ ст. Ковель, произведеннымъ за послѣднее время, оказалось возможнымъ перерабатывать на этой станціи до 1.500 вагоновъ въ сутки, а такъ какъ до этой цифры обмѣнъ въ Ковелѣ не доходитъ, то въ конечномъ результатѣ никакихъ неудобствъ и затрудненій отъ передачи участка Ковель-Граево Юго-Западныя дороги не испытываютъ.

Переходя затѣмъ къ отдѣльнымъ пунктамъ вопроса № 110 программы представитель службы движенія докладываетъ, что при отсутствіи грузовыхъ залежей, когда дорога имѣетъ возможность грузить все предъявляемое количество груза въ день ввоза,—начальники станцій собираютъ ежедневно у мѣстныхъ грузоотправителей и комиссіонеровъ свѣдѣнія объ ожидаемомъ на слѣдующій день подвозѣ грузовъ и о количествѣ потребнаго для погрузки подвижного состава. На основаніи этихъ свѣдѣній начальники станцій въ 6 часовъ вечера, наканунѣ дня погрузки, заявляютъ начальникамъ отдѣленій службы движенія по телеграфу свои требованія о высылкѣ вагоновъ на особо для сего установленныхъ шифрованныхъ бланкахъ.

По полученіи отъ начальниковъ станцій указанныхъ требованій, а равно и свѣдѣній о наличіи подвижного состава по станціямъ, начальники отдѣленій немедленно дѣлаютъ соотвѣтственныя распоряженія подлежащимъ станціямъ объ обезпеченіи нагрузки грузовъ порожними вагонами, пользуясь для этой

цѣли, какъ вагонами, освобождающимися въ предѣлахъ отдѣленія изъ нагрузки и перегрузки, такъ и вагонами, получаемыми съ другихъ отдѣленій по нарядамъ управленія дорогъ.

Независимо того въ періоды слабаго грузового движенія, когда на дорогахъ имѣется избытокъ подвижного состава, по станціямъ разставляются резервы для возможности погрузить весь предъявляемый грузъ въ день ввоза и на тотъ случай, что фактическій ввозъ превыситъ первоначальную заявку. При наличіи же грузовыхъ залежей начальники отдѣленій распредѣляютъ порожніе вагоны по станціямъ подъ нагрузку, сообразуясь съ размѣрами остатка грузовъ, старшинствомъ категорій и давностью очередей примѣнительно къ правиламъ о порядкѣ постепенности отправки грузовъ, изданныхъ въ развитіе ст. 52 Общаго Устава Россійскихъ жел. дорогъ. Тѣми же принципами руководствуется и управленіе дороги (особое „Отдѣленіе товарнаго и грузового движенія"), передвигая вагоны съ однихъ участковъ дорогъ на другіе.

Для осуществленія такого порядка всѣ станціи ежедневно въ 6 часовъ вечера списываютъ съ натуры всѣ имѣющіеся у нихъ въ наличіи вагоны какъ груженые, такъ и порожніе, съ подраздѣленіемъ ихъ по категоріямъ и родамъ и направленіямъ слѣдованія и свѣдѣнія эти сообщаютъ начальникамъ отдѣленій по телеграфу на особыхъ шифрованныхъ бланкахъ. Начальники отдѣленій такія же свѣдѣнія по общимъ итогамъ по отдѣленію сообщаютъ на тѣхъ же бланкахъ по телеграфу ежедневно не позже 11 час. вечера управленію дорогъ (въ отдѣленіе товарнаго и грузового движенія).

Эти свѣдѣнія и служатъ данными для распоряженій о распредѣленіи порожнихъ вагоновъ и уборки груженыхъ. Въ періоды усиленнаго движенія и остраго недостатка въ подвижномъ составѣ подобнаго рода ситуація товарныхъ вагоновъ производится два раза въ сутки, а именно утромъ и вечеромъ и на основаніи получаемыхъ данныхъ о наличіи порожняго и груженаго подвижного состава къ утру, начальники отдѣленій дѣлаютъ новыя распоряженія и вносятъ необходимыя поправки въ распоряженія, данныя наканунѣ на основаніи вечернихъ свѣдѣній. Такимъ образомъ управленіе службы движенія регулируетъ наличіе вагоновъ и нагрузку лишь по отдѣленіямъ службы движенія, все же внутреннее распредѣленіе между отдѣльными станціями отдѣленія возложено на начальниковъ отдѣленій, т. е. строго проведенъ принципъ децентрализаціи распорядительной власти.

Спеціализація поѣздовъ на Юго-Западныхъ дорогахъ проведена въ весьма широкихъ размѣрахъ; не говоря уже о такихъ грузахъ, какъ напримѣръ, грузы пассажирской, большой скорости, живность, скоропортящіеся, воинскіе и т. п., требующіе болѣе скорой доставки по назначенію, для которыхъ на разныхъ

участкахъ дорогъ назначены и обращаются особые товарные поѣзда ускореннаго хода (инструкція № 35 бисъ и приложенія А-бисъ, Б-бисъ),—спеціализація поѣздовъ проведена и въ отношеніи поѣздовъ, перевозящихъ обыкновенные грузы малой скорости, т. е. грузы, неотнесенные къ разряду срочныхъ. Подробный порядокъ составленія и формированія товарныхъ поѣздовъ дальняго хода, сквозныхъ, мѣстныхъ, сборныхъ, рабочихъ и проч. изложенъ въ правилахъ № 36, сущность которыхъ будетъ пояснена въ отвѣтахъ по вопросамъ 113, 114 и 115.

Для лучшей утилизаціи вагоновъ при перевозкѣ сборныхъ грузовъ разработанъ и дѣйствуетъ на дорогахъ подробный планъ составленія прямыхъ, участковыхъ, перегрузочныхъ и общихъ сборныхъ вагоновъ, въ основаніе котораго положенъ принципъ возможно полной нагрузки вагоновъ безъ ущерба для своевременнаго слѣдованія грузовъ въ цѣляхъ соблюденія положенныхъ сроковъ на доставку.

Всѣ детальныя указанія о сортировкѣ сборныхъ грузовъ и порядкѣ пересылки сборныхъ вагоновъ изложены въ инструкціи № 35 и приложеніяхъ въ ней А, Б и В; въ видахъ повышенія среднихъ нагрузокъ вагоновъ и поѣздовъ примѣняются на Юго-Западныхъ дорогахъ: преміи по утилизаціи подвижного состава, особая система формированія поѣздовъ (Положеніе № 86) и фактическій контроль состава и времени хода товарныхъ поѣздовъ по графическимъ лентамъ, спроектированнымъ помощникомъ завѣдывающаго отдѣленіемъ статистики А. В. Саладинымъ.

На основаніи этихъ лентъ на второй день послѣ отчетныхъ сутокъ начальники отдѣленій имѣютъ всю картину исполненнаго движенія, а управленіе дороги получаетъ всѣ эти данныя по истеченіи 3—5 дней послѣ отчетныхъ сутокъ. Положеніе № 150 о преміяхъ по утилизаціи подвижного состава и описаніе и порядокъ составленія и разработки графическихъ лентъ представляются Комиссіи.

Составы товарныхъ поѣздовъ на Юго-Западныхъ дорогахъ опредѣлены были въ разное время путемъ опытныхъ поѣздокъ. Дѣйствующія таблицы хода товарныхъ поѣздовъ, изъ коихъ можно усмотрѣть зависимость между составами и средними скоростями поѣздовъ, переданы Комиссіи.

Составъ поѣзда измѣряется не по вѣсу находящагося въ немъ груза, а по числу вагонныхъ единицъ на основаніи поясненій къ табели нормальнаго состава товарныхъ поѣздовъ.

Послѣднее время Министерствомъ Путей Сообщенія былъ выдвинутъ вопросъ о введеніи, съ цѣлью улучшенія утилизаціи подвижного состава, учета состава поѣздовъ при ихъ отправленіи не по числу вагоновъ, а по ихъ вѣсу брутто, т. е. учета вѣса тары вагоновъ и груза по документамъ. Вопросъ этотъ былъ подвергнутъ подробному практическому обслѣдованію на Юго-

Западныхъ дорогахъ, какъ у себя, такъ и особо-командированными ими агентами на другихъ дорогахъ, гдѣ такой учетъ уже введенъ. Обслѣдованіе совершенно безспорно выяснило, что эта во всѣхъ отношеніяхъ на первый взглядъ полезная мѣра къ сожалѣнію не можетъ быть примѣнена пока на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, главнымъ образомъ, въ виду низкаго образовательнаго уровня составительскихъ бригадъ, которымъ необходимые при этомъ быстрые ариѳметическіе подсчеты не по силамъ. Если, не взирая на то, система эта все же на нѣкоторыхъ дорогахъ введена, то, какъ оказывается на практикѣ, въ конечномъ результатѣ сказанный подсчетъ замѣняется проставленіемъ фиктивнаго—близкаго къ нормальному—вѣса, совпадающаго съ дѣйствительнымъ развѣ только случайно и могущаго расходиться съ дѣйствительнымъ въ самыхъ неопредѣленныхъ предѣлахъ. Изъ желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ введенъ сказанный учетъ, лишь на одной—именно Петербургской сѣти Московско-Виндаво-Рыбинской—улучшеніе вѣса поѣздовъ можно отчасти приписывать также и этой системѣ учета, но по совершенно особымъ причинамъ. Дѣло въ томъ, что движеніе на этой сѣти по числу товарныхъ поѣздовъ весьма малое, поэтому подсчетъ можно возложить не на составителей, а на высшихъ агентовъ станціи, что очевидно неисполнимо на распорядительныхъ станціяхъ, формирующихъ, напримѣръ, по 50 и болѣе поѣздовъ въ сутки. Несомнѣнно затѣмъ и то, что своимъ результатомъ по поднятію вѣса поѣздовъ Московско-Виндаво-Рыбинская дорога значительно болѣе обязана мѣропріятіямъ другого рода въ этомъ направленіи, чѣмъ новому учету составовъ по вѣсу.

Новыя нормы продолжительности нахожденія паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ на службѣ и отдыха ихъ введены лишь на нѣкоторыхъ участкахъ дорогъ, а именно тамъ, гдѣ по условіямъ товарнаго движенія и протяженію участковъ между пунктами смѣны бригадъ, есть возможность выдерживать эти нормы. Сюда вошли главная и кіевская линіи. На остальныхъ же участкахъ съ разрѣшенія г. Министра Путей Сообщенія оставлены и дѣйствуютъ прежнія нормы отдыха и службы. Указаніе о примѣненіи тѣхъ или другихъ нормъ изложены въ служебномъ приказѣ по дорогамъ № 276. Слѣдуетъ замѣтить, что примѣненіе новыхъ нормъ не всегда способствуетъ улучшенію быта заинтересованныхъ служащихъ, и напротивъ во многихъ случаяхъ уменьшаетъ ихъ заработокъ.

Число тормазовъ въ поѣздахъ опредѣляется на точномъ основаніи указаній, изложенныхъ въ § 87 правилъ технической эксплоатаціи, причемъ тормазъ паровоза не принимается во вниманіе при опредѣленіи числа тормазовъ. Въ преподанныхъ въ этомъ § нормахъ съ практической точки зрѣнія несомнѣнно есть много утрировки. До изданія этихъ правилъ на Юго-Запад-

ныхъ желѣзныхъ дорогахъ число тормазовъ опредѣлялось по средней скорости поѣзда на перегонѣ, по новымъ же правиламъ оно опредѣляется по наибольшей скорости въ пути вообще. Средняя скорость на перегонѣ не превышаетъ 30 верстъ въ часъ, соотвѣтственно которой и разсчитывались тормаза, наибольшая же скорость доходитъ до 45 верстъ въ часъ, соотвѣтственно которой число дѣйствующихъ тормазовъ пришлось бы почти удвоить, т. е. почти удвоить и расходы на содержаніе кондукторскихъ бригадъ. Къ этому необходимо еще пояснить, что какую бы предѣльную скорость ни назначили правила для товарныхъ поѣздовъ, предѣльная скорость на скатахъ въ дѣйствительности вездѣ доходила и будетъ подходить близко къ предѣльной скорости, допускаемой для даннаго типа паровоза, которая для преобладающихъ на русскихъ дорогахъ типовъ паровозовъ составляетъ 40 съ небольшимъ верстъ. Затѣмъ нужно имѣть въ виду, что добавленіе числа тормазильщиковъ на практикѣ не является еще фактическимъ полезнымъ добавленіемъ тормазовъ при невнимательности или снѣ тормазного кондуктора, чего вполнѣ избѣжать никакими мѣрами нельзя. Наконецъ многолѣтняя практика на Юго-Западныхъ дорогахъ показала, что за все время съ ихъ основанія несчастныхъ случаевъ съ поѣздами, которые можно было бы приписать именно недостаточности тормазовъ, а не другимъ причинамъ, почти вовсе не было. Вслѣдствіе этого, казалось бы возможнымъ на вопросъ взглянуть не исключительно съ теоретической стороны, но также и съ практической, соотвѣтственно чему допустить расчетъ тормазовъ по средней скорости или примѣнительно къ этому вообще уменьшить расчетную норму числа тормазовъ. На Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ послѣ введенія новыхъ правилъ принято среднее рѣшеніе, а именно: расчетная максимальная скорость для тормазовъ въ товарныхъ поѣздахъ принята вмѣсто 30 въ 35 верстъ въ часъ, соотвѣтственнно чему пришлось добавить одного кондуктора тормазильщика въ бригадѣ. Это добавленіе обходится Юго-Западнымъ дорогамъ около 100.000 рублей въ годъ. Увеличеніе расчетной максимальной скорости до предѣловъ возможныхъ практическихъ отступленій, т. е. хотя бы до 40 верстъ, обошлось бы еще столько же. Съ другой стороны, уменьшеніе максимальной скорости товарныхъ поѣздовъ до 30 верстъ, не принеся никакой пользы увеличенію составовъ, такъ какъ это—скорость на скатахъ, понизило бы на столько среднюю скорость на перегонѣ, что уменьшило бы пропускную способность дороги, отразилось бы на срочности доставки грузовъ, оборотѣ бригадъ и подвижного состава, и сдѣлало бы еще болѣе невозможнымъ на многихъ участкахъ выполненіе нормъ отдыха бригадъ.

По вопросу III.

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

Въ періодъ слабаго движенія, т. е., когда имѣется излишекъ вагоновъ и вмѣстимости станцій и весь дневной ввозъ грузится безъ остатка, какихъ-либо мѣръ къ поднятію размѣра нагрузки въ праздничные дни не принимается, тѣмъ болѣе, что и подвозъ въ эти дни сравнительно весьма малъ.

Въ періоды-же усиленнаго движенія, напримѣръ, въ осеннюю хлѣбную кампанію и при залежахъ, для усиленія нагрузки назначаются въ праздники полуторныя цѣны на рабочую силу. Мѣра эта, хотя и не вездѣ, но все же на многихъ станціяхъ своей цѣли пока достигаетъ, въ извѣстной лишь степени впрочемъ, такъ какъ побуждаетъ рабочихъ идти на работу, но не всѣхъ. Исключеніе составляютъ тѣ крупные центры въ городахъ, гдѣ вопросъ о праздничномъ отдыхѣ уже вошелъ въ программу рабочихъ союзовъ или поддержанъ обязательными постановленіями городскихъ управленій. Въ такихъ пунктахъ рабочихъ насильно не допускаютъ работать. На Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ такихъ пунктовъ пока только два: Елисаветградъ и Одесса. Такимъ пунктомъ едва не сталъ, хотя и на очень короткое время, также и Кіевъ, но въ Кіевѣ съ этимъ вопросомъ оказалось возможнымъ справиться безъ затрудненій, благодаря тому, что всѣ работы какъ по нагрузкѣ, такъ и по выгрузкѣ сданы были давно биржевой артели, обязанной по договору производить эти работы ежедневно безъ изъятія праздниковъ, причемъ при уклоненіи отъ этого артель несетъ крупную денежную отвѣтственность. Цѣны въ Кіевѣ какъ въ будніе дни, такъ и въ праздничные дни одинаковы. Въ Елисаветградѣ тоже пришлось въ 1906 г. сдать работы биржевой артели на такихъ же основаніяхъ, какъ и въ Кіевѣ, а до сдачи, когда въ 1905 г. рабочіе отказались работать въ праздники за какую бы то ни было цѣну, желающихъ же работать насильно не допускали, работы поддерживались такъ называемой летучей артелью. Летучія артели были примѣнены довольно широко на Юго-Западныхъ дорогахъ въ 1905—1906 г.г. не только для возстановленія праздничныхъ работъ, но и, вообще, для противодѣйствія забастовкамъ грузчиковъ и непомѣрнаго поднятія ими цѣнъ. Артели эти формировались изъ грузчиковъ, зачислявшихся на штатную службу желѣзныхъ дорогъ съ ношеніемъ присвоенной имъ формы, причемъ имъ гарантировался постоянный минимумъ поденной платы на службѣ. Артели эти причислялись къ какимъ-либо крупнымъ станціямъ даннаго участка, обезпеченнымъ всегда болѣе или менѣе значительнымъ количествомъ работы, откуда затѣмъ командировались по мѣрѣ надобности на другія станціи. По прибытіи на станцію командировки, работа грузчиковъ этой артели учитывалась сдѣльно отъ вагона по нормальнымъ цѣнамъ для данной

станціи и, если дневной заработокъ по этимъ сдѣльнымъ цѣнамъ превышалъ гарантированную минимальную поденную плату, то разница немедленно доплачивалась станціей.

Работы этихъ артелей вслѣдствіе неизбѣжныхъ прогуловъ при переѣздахъ и неравномѣрности работы обходились по количеству произведенныхъ работъ дорого, но въ результатѣ дали большія сбереженія, такъ какъ въ концѣ-концовъ на станціяхъ командировки мѣстные рабочіе возобновляли работы по прежнимъ цѣнамъ и этимъ прежнія нормальныя цѣны на дальнѣйшее время оставались уже гарантированными отъ повышенія.

Что касается Одессы, то сказанныя мѣры оказались непримѣнимыми, такъ какъ праздничный отдыхъ, благодаря агитаціи, получилъ характеръ права, защищаемаго солидарно всей рабочей массой города Одессы вообще, причемъ въ память прекращенія воскресныхъ работъ грузчиками поставленъ у ст. Одесса-Застава мраморный памятникъ на землѣ, отведенной для этой цѣли Одесскимъ городскимъ управленіемъ. Благодаря этому праздничныя работы сохранились лишь на ст. Одесса-Товарная, гдѣ работы производились постоянными мѣсячными рабочими на условіяхъ, близкихъ для служащихъ на дорогѣ; на всѣхъ же остальныхъ одесскихъ станціяхъ, какъ-то: Одесса-Застава, Одесса-Пересыпь и Одесса-Портъ съ конца 1905 г. праздничныя работы насильно рабочими прекращены. Привозные рабочіе, которыхъ управленіе выписывало изъ другихъ мѣстностей, а также летучія артели подвергались со стороны мѣстныхъ одесскихъ рабочихъ насиліямъ, заставлявшимъ ихъ прекращать работы, и приводили къ волненіямъ и безпорядкамъ, изъ опасенія которыхъ мѣстная администрація запретила привлекать чужихъ рабочихъ. При такихъ условіяхъ долгое время не находилось артели ни мѣстной, ни иногородней, которая рискнула бы взять на себя не только праздничныя, но и вообще работы по цѣнамъ, пріемлемымъ для желѣзной дороги. Въ связи съ этимъ цѣны на рабочую силу въ Одессѣ находились продолжительное время въ рукахъ самихъ рабочихъ и установились значительно выше, чѣмъ на другихъ станціяхъ, превысивъ даже установленныя на этотъ предметъ тарифныя попудныя ставки. Такую же остроту пріобрѣлъ въ Одессѣ вопросъ и ночныхъ работъ, не смотря на то, что отмѣна этихъ работъ въ хлѣбныхъ магазинахъ на Одессѣ-Пересыпь и Одессѣ-Застава наноситъ какъ желѣзной дорогѣ, такъ и экспортной торговлѣ еще большій ущербъ, чѣмъ прекращеніе праздничныхъ работъ. Не смотря на всѣ усилія возстановить въ Одессѣ праздничныя и ночныя работы,—это еще не удалось; оказалось возможнымъ лишь создать извѣстныя средства и почву для перехода къ нормальному положенію вещей. Такъ, напримѣръ, въ Одессѣ-Портъ лишь съ іюля мѣсяца 1909 г. удалось, наконецъ, сформировать артель и при томъ по цѣнамъ ниже тарифа. Кромѣ того, артель обяза-

лась производить работы въ воскресные и праздничные дни и ночью, какъ только это станетъ возможнымъ, но пока возстановить эти работы еще не могла. Причина послѣдняго заключается въ томъ, что обязательныя постановленія Одесскаго городского управленія, запрещающія праздничныя работы, распространены также на частные хлѣбные магазины, изъ которыхъ грузится хлѣбъ для порта и куда прибываютъ эти грузы съ линіи.

Затѣмъ такъ называемые мѣрщики въ хлѣбныхъ магазинахъ и полежальщики на пароходахъ, представляя изъ себя профессіональные союзы, также не допускаютъ ни праздничныхъ, ни ночныхъ работъ. Вслѣдствіе этого для нормальнаго положенія вещей еще недостаточно, чтобы желѣзная дорога возстановила праздничныя и ночныя работы, а нужно, чтобы одновременно ихъ возстановили еще экспортныя хлѣбныя конторы, ихъ приказчики въ магазинахъ и мѣрщики, что для экспортеровъ врядъ-ли теперь осуществимо, такъ какъ въ свое время они же сами совмѣстно съ Одесскимъ городскимъ управленіемъ, заискивая популярность у рабочихъ массъ, способствовали прекращенію этихъ работъ.

Путемъ цѣлаго ряда планомѣрныхъ дѣйствій и усилій въ настоящее время достигнуто все же слѣдующее положеніе въ Одессѣ:

1) работы производятся по цѣнамъ ниже тарифа и нормальнымъ сравнительно съ бывшими въ 1905—1906 г.г.;

2) желѣзная дорога въ Одесскомъ портѣ обезпечена залогами артели отъ прекращенія въ любой моментъ или отъ произвольнаго поднятія цѣнъ;

3) ночныя работы по выгрузкѣ зерна при помощи конвееровъ въ пароходы возстановлены;

4) не производятся работы въ воскресные дни, въ остальные же праздничные дни (кромѣ Св. Пасхи и Рождества и нѣкоторыхъ двунадесятыхъ) производятся;

5) желѣзная дорога можетъ въ любой моментъ возстановить всѣ, какъ ночныя, такъ и воскресныя работы, но это не достигаетъ цѣли, такъ какъ приказчики экспортеровъ, мѣрщики и полежальщики не желаютъ въ это время работать на пароходахъ, т. е. вопросъ зависитъ теперь уже не отъ желѣзной дороги, а только отъ экспортеровъ.

Въ сущности своими силами что-либо болѣе этого сдѣлать желѣзная дорога и не можетъ. Создавшееся въ Одессѣ положеніе приноситъ желѣзной дорогѣ большой ущербъ. Благодаря отмѣнѣ ночныхъ работъ въ хлѣбныхъ магазинахъ, погрузку хлѣба въ вагоны для подачи въ портъ приходится исполнять днемъ, т. е. въ то время, когда въ тѣ же магазины выгружается хлѣбъ, прибывшій съ линіи, что задерживаетъ взаимно работу и уменьшаетъ отпускную и пріемную способности магазиновъ. Затѣмъ,

благодаря тому-же обстоятельству, оборотъ спеціальныхъ (эстакадныхъ) вагоновъ, курсирующихъ между портомъ и хлѣбными магазинами, сильно ухудшается, чѣмъ уменьшается параллельно и отпускная способность порта, и безъ того недостаточная. Затѣмъ, отсутствіе воскресныхъ работъ вызываетъ еженедѣльно скопленіе въ Одессѣ не выгруженныхъ вагоновъ, могущее въ періодъ хлѣбной кампаніи вызвать задержку поѣздовъ съ хлѣбомъ, идущихъ къ Одессѣ, и залежи на станціяхъ отправленія. Наконецъ, отсутствіе выгрузки въ воскресные дни создаетъ фиктивныя просрочки, которыя при предъявленіи исковъ скупщиками накладныхъ могутъ обойтись дорогѣ по сдѣланному подсчету около 2.500 руб. за каждый воскресный день. Что касается вопроса о взиманіи платы за простой вагоновъ при невыгрузкѣ въ праздничные дни, то на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ она неукоснительно взимается на всѣхъ станціяхъ, за исключеніемъ той-же Одессы, по той причинѣ, что, согласно особымъ правиламъ, составляющимъ особое приложеніе къ Общему Уставу жел. дорогъ (Пост. М-ра Путей Сообщенія № 10871 отъ 11—16 іюня 1898 г.), нагрузка и выгрузка хлѣбныхъ грузовъ на ст. ст. Одесса-Застава и Одесса-Пересыпь изъ частныхъ магазиновъ лежитъ, въ отличіе отъ нѣкоторыхъ портовыхъ станцій другихъ жел. дорогъ, на обязанности не получателей и отправителей, а желѣзной дороги. Выгрузка изъ вагоновъ въ пароходы на ст. Одесса-Портъ также лежитъ на обязанности жел. дороги. Правила эти въ нормальное время вполнѣ раціональны, такъ какъ лишь при этихъ условіяхъ возможенъ успѣшный оборотъ вагоновъ подъ нагрузкой и выгрузкой, но, при создавшемся съ 1905 г. положеніи, они поставили желѣзную дорогу въ невозможность взимать штрафы за простой, такъ какъ и желѣзная дорога производить выгрузку не могла вслѣдствіе отказа рабочихъ.

Съ 1906 года, когда возстановленіе воскресныхъ работъ стало зависѣть уже не отъ жел. дороги, а исключительно отъ экспортеровъ, взиманіе платы за простой вагоновъ подъ выгрузкой стало возможнымъ, но такая мѣра причинила бы большое стѣсненіе и убытки для торговли и потому имѣла бы послѣдствіемъ лишь ходатайство экспортеровъ о немедленной ея отмѣнѣ, которое нельзя не признать заслуживающимъ вниманія, такъ какъ возстановленіе воскресныхъ работъ въ хлѣбныхъ магазинахъ Одессы пока не осуществимо собственными силами экспортеровъ безъ спеціальнаго содѣйствія и рѣшительныхъ мѣропріятій со стороны административныхъ властей.

Наилучшимъ выходомъ изъ сказаннаго положенія въ Одессѣ слѣдуетъ признать дополненіе п. 2 Правилъ о срокахъ доставки грузовъ—указаніемъ на то, что срокъ доставки признается истекшимъ въ ближайшій за воскреснымъ день во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда грузъ, выгружаемый средствами жел. дороги, при-

бываетъ на станцію назначенія наканунѣ воскреснаго дня. Это по крайней мѣрѣ, освободило бы желѣзную дорогу отъ риска уплаты за просрочки грузовъ, прибывающихъ въ Одессу, происходящія не по винѣ жел. дороги. Другого способа освободиться отъ такихъ уплатъ не имѣется, такъ какъ къ разсматриваемому случаю право сложенія отвѣтственности за срочную доставку по Общему Уставу не примѣнимо.

По вопросу 112.

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

Для каждаго типа паровозовъ установлены на опредѣленныхъ участкахъ опредѣленные максимальные составы, выраженные въ вагонныхъ единицахъ. Для этого изданы особыя таблицы, которыми и руководствуются станціи при формированіи товарныхъ поѣздовъ; при этомъ на отдѣльныхъ участкахъ сосредоточиваются по мѣрѣ возможности паровозы однотипные. Переломы составовъ по возможности, конечно, избѣгаются, но во многихъ узлахъ на Юго-Западныхъ дорогахъ все же происходятъ вслѣдствіе того, что къ главной линіи этихъ дорогъ примыкаетъ много боковыхъ линій, изъ которыхъ нѣкоторыя имѣютъ сравнительно тяжелый профиль, особенно Бессарабская, Дунайская, Новоселицкія и Елисаветградская линіи. Достиженіе же возможно меньшаго пересоставленія поѣздовъ, поскольку это зависитъ не отъ самаго профиля отдѣльныхъ участковъ, а отъ другихъ причинъ, составляетъ область мѣропріятій, заключающихся въ особой, примѣненной на Юго-Западныхъ дорогахъ съ 1906 г. и заимствуемой теперь отъ Юго-Западныхъ многими другими дорогами, системѣ формированія товарныхъ поѣздовъ. Основанія этой системы доложены подробно въ отвѣтахъ по вопросамъ №№ 113, 114 и 115.

По вопросамъ 113, 114 и 115.

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

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

115. Какія преміи

Вопросы 113, 114 и 115 касаются главнымъ образомъ успѣшной утилизаціи подвижного состава, почему является наиболѣе цѣлесообразнымъ разсматривать ихъ совмѣстно. Затѣмъ необходимо замѣтить, что, такъ какъ кредиты, зависящіе отъ размѣровъ движенія, отпускаются желѣзнымъ дорогамъ преимущественно на общія паровозо-версты и вагоно-осе-версты безъ какихъ-либо подраздѣленій по видамъ ихъ работы и такъ какъ сокращеніе одного вида работы подвижного состава можетъ быть достигаемо и за счетъ увеличенія другого вида его работы, напримѣръ, сокращеніе одиночнаго пробѣга паровозовъ за счетъ увеличенія двойной тяги или поѣздо-верстъ, если одиночные паровозы отправлять въ прицѣпку къ очереднымъ поѣздамъ или какъ самостоятельные поѣзда съ незначительнымъ количествомъ

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

вагоновъ, какъ это практикуется на дорогахъ, то для опредѣленія выгодности и невыгодности результатовъ эксплоатаціи въ отношеніи наилучшаго использованія перевозочныхъ средствъ дороги, нельзя останавливаться на одной какой-либо отрасли ихъ работы, а слѣдуетъ расматривать таковую во всей ея совокупности. Основная задача наилучшаго использованія подвижного состава заключается въ томъ, чтобы перевезти данное количество грузовъ наименьшимъ количествомъ паровозовъ и вагоновъ. Осуществленіе этой задачи въ той мѣрѣ, въ какой оно зависитъ отъ исполнительныхъ и распорядительныхъ желѣзнодорожныхъ органовъ (многіе элементы, оказывающіе серьезное вліяніе на результаты использованія подвижного состава, напримѣръ, размѣръ транзитныхъ перевозокъ, соотношеніе прямыхъ и обратныхъ перевозокъ и т. п. находятся внѣ всякой зависимости отъ этихъ органовъ), исчерпывается примѣненіемъ нижеслѣдующихъ трехъ видовъ мѣропріятій: 1) раціональностью и цѣлесообразностью практикуемыхъ на дорогахъ пріемовъ техники движенія, 2) примѣняемыми на дорогахъ способами контроля дѣйствій исполнительныхъ и подчиненныхъ распорядительныхъ органовъ въ дѣлѣ утилизаціи подвижного состава и 3) поощрительными мѣропріятіями, выражающимися въ денежномъ заинтересованіи причастныхъ къ данному дѣлу агентовъ въ достиженіи наиболѣе выгодныхъ для дороги результатовъ.

Отличительныя особенности тѣхъ пріемовъ, которые примѣняются на Юго-Западныхъ дорогахъ въ области техники движенія для достиженія намѣченной выше цѣли, заключаются, по объясненіямъ С. А. Печковскаго, главнымъ образомъ, въ слѣдующемъ:

а) распорядительнымъ станціямъ предоставлено право самостоятельнаго назначенія дополнительныхъ поѣздовъ несрочнаго обращенія, что значительно ускоряетъ оборотъ подвижного состава, такъ какъ назначеніе въ обращеніе всѣхъ товарныхъ поѣздовъ лично лишь начальниками отдѣленій службы движенія нерѣдко вызываетъ задержки, что подтверждается опытными данными тѣхъ дорогъ, гдѣ эта система еще практикуется;

б) строго распредѣлены функціи службы тяги и движенія въ дѣлѣ распоряженія паровозами въ оборотныхъ депо, при чемъ единоличная компетенція службы тяги въ оборотныхъ депо распространена лишь на надзоръ за сроками отдыха паровозныхъ бригадъ и за исправнымъ состояніемъ паровозовъ; что же касается возврата паровозовъ изъ оборотныхъ въ основныя депо, то этимъ дѣломъ распоряжается, главнымъ образомъ, служба движенія, коей разрѣшается даже нѣсколько задерживать паровозы въ оборотныхъ депо, если этой мѣрой представляется возможнымъ избѣгнуть одиночнаго пробѣга паровоза. Порядокъ этотъ предотвращаетъ возможность перекрестной гонки одиночныхъ

паровозовъ, какъ это имѣетъ мѣсто на тѣхъ дорогахъ, гдѣ по единоличному распоряженію службы тяги одиночные паровозы возвращаются изъ оборотныхъ депо въ основныя и въ то же время по требованію службы движенія пересылаются изъ основныхъ депо въ оборотныя паровозы для сопровожденія поѣздовъ, слѣдующихъ со станцій оборотныхъ депо, до прибытія коихъ и истеченія установленныхъ сроковъ отдыха для паровозныхъ бригадъ нерѣдко приходится задерживать на этихъ станціяхъ готовые къ отправленію составы поѣздовъ.

в) Пониженныя нормы составовъ товарныхъ поѣздовъ на зимнее время на Юго-Западныхъ дорогахъ не устанавливаются, но при наличіи неблагопріятныхъ атмосферическихъ условій временно уменьшаются лѣтніе составы по опредѣленнымъ процентнымъ нормамъ, выработаннымъ путемъ опыта въ зависимости, напримѣръ, отъ степени пониженія температуры, силы вѣтра и т. п., на основаніи телеграфныхъ распоряженій, исходящихъ изъ мѣстныхъ административныхъ центровъ (начальниковъ участковъ тяги и начальниковъ отдѣленій службы движенія, по взаимному соглашенію), которые при наступленіи болѣе благопріятныхъ условій погоды немедленно тѣмъ же порядкомъ устанавливаютъ болѣе выгодные составы поѣздовъ или возстанавливаютъ лѣтнія нормы. Приведенный порядокъ имѣетъ то преимущество, что на многихъ участкахъ дороги и въ зимнее время есть дни и даже цѣлые мѣсяцы, въ теченіе коихъ товарные поѣзда обращаются въ полныхъ по лѣтнимъ нормамъ составахъ.

г) Съ 1893 года введены на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ правила составленія товарныхъ поѣздовъ по пунктамъ назначенія вагоновъ, каковыя правила, постепенно развиваясь, въ окончательной своей разработкѣ выразились въ „правилахъ № 86 формированія товарныхъ поѣздовъ“, оффиціально введенныхъ въ 1907 году. Сущность этихъ правилъ заключается въ слѣдующемъ.

Необходимымъ условіемъ исполненія основной задачи техники, движенія,—перевезти данное количество грузовъ наименьшимъ количествомъ паровозовъ и вагоновъ,—является полновѣсность поѣздовъ. Подъ полновѣснымъ поѣздомъ здѣсь подразумѣвается такой поѣздъ, который имѣетъ максимальный составъ, допускаемый типомъ и силой тяги паровоза, профилемъ дороги, длиной пріемныхъ путей и принятой скоростью движенія и затѣмъ, по возможности, наибольшій полезный вѣсъ, отвѣчающій правильной утилизаціи подъемной силы входящихъ въ поѣздъ вагоновъ.

Условіе это, будучи необходимымъ, отнюдь не единственное, или достаточное. Стремленіе къ полновѣсности поѣзда въ отношеніи его состава само по себѣ въ томъ лишь случаѣ достигнетъ требуемаго, если одновременно соблюдено другое неотдѣ-

лимое условіе, а именно, чтобы поѣздъ этотъ дошелъ отъ начальной станціи до станціи смѣны паровоза и кондукторскихъ бригадъ въ кратчайшее время. Иначе при отличныхъ результатахъ въ отношеніи среднихъ составовъ поѣздовъ можно получить никуда негодные результаты въ отношеніи оборота паровозовъ, вагоновъ и обслуживающихъ бригадъ и весьма плохую утилизацію пропускной способности даннаго участка, а какъ слѣдствіе всего этого общую задержку движенія и недостатокъ въ подвижномъ составѣ при фактическомъ его избыткѣ со всѣми послѣдствіями такого плохого оборота и избытка въ отношеніи пропускной способности участка, емкости станцій, числа стойлъ и оборудованія депо и мастерскихъ и т. д. вплоть до вопроса о нормальномъ заработкѣ паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ, какъ находящагося въ зависимости отъ ихъ пробѣга.

Дѣйствительно, если средняя скорость движенія мала, хотя соотвѣтственно этому предѣльные составы поѣздовъ и велики, а затѣмъ всѣ или большинство поѣздовъ имѣютъ работу по прицѣпкѣ и отцѣпкѣ на промежуточныхъ станціяхъ, при которой одинъ вагонъ задерживаетъ 30—40 прочихъ вагоновъ поѣзда, а съ ними паровозы и бригады, то потеря времени, а въ связи съ ней соотвѣтственно и подвижныхъ средствъ, въ конечномъ результатѣ не только можетъ аннулировать экономію, достигаемую большими составами, но привести къ послѣдствіямъ, обратнымъ цѣли большихъ составовъ.

Очевидно, что въ разсматриваемомъ смыслѣ наивыгоднѣйшей будетъ только та комбинація изъ скоростей на перегонѣ, средней скорости на участкѣ и вѣса поѣзда, при которой комбинація эта на данномъ участкѣ дастъ наибольшую работу поѣздовъ, понимая подъ работой произведеніе изъ вѣса поѣзда на скорость. Теоретическое изслѣдованіе этого вопроса, сдѣланное въ свое время службой тяги Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, показало что по скольку работа поѣздовъ въ сказанномъ смыслѣ зависитъ отъ скоростей на самомъ перегонѣ и соотвѣтственныхъ составовъ, наивыгоднѣйшая работа получается при составахъ, весьма близкихъ къ максимальнымъ составамъ, уже принятымъ на этихъ дорогахъ. Съ другой стороны, изученіе средняго времени хода товарныхъ поѣздовъ между распорядительными станціями выяснило, что изъ общаго времени хода около 50% падаетъ на простой поѣздовъ на промежуточныхъ станціяхъ.

Такимъ образомъ, само собой опредѣлилось направленіе, въ которомъ надлежитъ сосредоточить улучшеніе работы поѣздовъ, т. е. на уменьшеніи простоевъ поѣздовъ на промежуточныхъ станціяхъ.

Простой поѣздовъ на промежуточныхъ станціяхъ по характеру своему можно подраздѣлить на двѣ категоріи:

1) простой для скрещенія, пропуска и обгона поѣздовъ сроч-

наго обращенія, имѣющихъ преимущество въ ожиданіи свободнаго пути и, наконецъ, простой для обрядностей по сношенію о движеніи поѣздовъ;

2) простой для прицѣпокъ и отцѣпокъ.

Предѣлъ сокращенія простоевъ первой категоріи зависитъ отъ цѣлаго ряда обстоятельствъ: конфигураціи графика поѣздовъ срочнаго обращенія, точности выполненія ими расписанія, комбинаціи временъ перегоновъ даннаго участка, путевого оборудованія промежуточныхъ станцій, принятаго способа сношеній о движеніи поѣздовъ и, наконецъ, отъ степени умѣнья каждой данной станціи приспособиться къ условіямъ минуты для наилучшаго использованія перегоновъ.

Всѣ эти обстоятельства, кромѣ послѣдняго, принадлежатъ къ разряду не относящихся къ техникѣ движенія въ тѣсномъ значеніи этого слова, а опредѣляющихъ лишь рамки, въ которыхъ эта техника заключена на данной дорогѣ; расширеніе этихъ рамокъ, если это по общимъ соображеніямъ цѣлесообразно и необходимо, составляетъ задачу общаго улучшенія оборудованія и условій эксплоатаціи данной желѣзной дороги. Что же касается послѣдняго, то находясь въ зависимости отъ качествъ станціоннаго персонала, оно тѣсно соприкасается и съ самой системой техники движенія, въ той ея отрасли, которая относится къ вопросу о движеніи по расписаніямъ или безъ таковыхъ.

Сравненіе фактическаго хода товарныхъ поѣздовъ съ ходомъ ихъ, опредѣляемымъ графикомъ, показываетъ, что вообще графикъ для этихъ поѣздовъ существуетъ только на бумагѣ, въ дѣйствительности же ходъ товарныхъ поѣздовъ не срочнаго обращенія неизмѣнно и существенно расходится съ графикомъ. Мало того, ближайшее изученіе фактическаго хода этихъ поѣздовъ указываетъ еще и на то, что стремленіе во что бы то ни стало подчинить ихъ графику въ общемъ результата не улучшаетъ, а нерѣдко ухудшаетъ. Исключеніе изъ сказаннаго могутъ составлять участки съ значительнымъ движеніемъ транзитнаго характера. Причины такого положенія вещей сами собой понятны. Графикъ предполагаетъ, во-первыхъ, время хода, соотвѣтствующее максимальному составу и, во-вторыхъ, совершенно опредѣленныя остановки поѣздовъ на промежуточныхъ станціяхъ. Между тѣмъ не всѣ поѣзда могутъ имѣть максимальный составъ, часть графика занимается одиночными резервными паровозами, часть поѣздовъ, напримѣръ, рабочихъ, имѣетъ остановки въ пути и т. д. Наконецъ, остановка на станціи, разъ она связана съ работой по прицѣпкѣ и отцѣпкѣ, безусловно не можетъ быть какой-нибудь одной постоянной величиной. Другими словами, объективное, а не формальное отношеніе къ дѣлу само подсказываетъ, что система движенія по графику въ цѣломъ рядѣ случаевъ несостоятельна и должна быть замѣнена движеніемъ безъ

расписанія, какъ это и есть на самомъ дѣлѣ, съ той лишь разницей, что, не будучи узаконено, это движеніе производится безъ всякихъ руководящихъ началъ, тогда какъ, будучи введено, какъ система, оно одновременно подчиняется опредѣленнымъ руководящимъ основаніямъ и правиламъ, преслѣдующимъ интересы эксплоатаціи.

Юго-Западныя желѣзныя дороги съ 1900 года первыя ввели движеніе товарныхъ поѣздовъ несрочнаго обращенія безъ расписаній. Система эта съ разными видоизмѣненіями получила затѣмъ распространеніе на другихъ дорогахъ. Сущность этой системы изложена далѣе въ докладѣ по вопросу № 118.

Переходя затѣмъ къ вопросу объ уменьшеніи простоя товарныхъ поѣздовъ на промежуточныхъ станціяхъ для прицѣпокъ и отцѣпокъ, слѣдуетъ сказать, что путь, по которому здѣсь надлежитъ идти, опредѣляется изъ того простого логическаго соображенія, что наилучшіе и притомъ максимальные результаты будутъ достигнуты въ томъ случаѣ, если изъ общаго количества грузовъ, проходящихъ по участку, весь транзитный грузъ пройдетъ сквозными поѣздами, т. е. поѣздами, не имѣющими работы на промежуточныхъ станціяхъ, а работу на этихъ станціяхъ будутъ имѣть только мѣстные поѣзда съ мѣстнымъ же грузомъ, т. е. съ грузомъ, отправляемымъ съ даннаго участка или же для него прибывающимъ.

Другими словами, система мѣропріятій должна заключаться въ возможно полномъ отдѣленіи мѣстнаго участковаго (между распорядительными станціями) прибытія и отправленія отъ сквозного, транзитнаго по этому участку движенія, или говоря еще короче—къ формированію сквозныхъ поѣздовъ въ максимальномъ, допускаемомъ характеромъ грузовыхъ теченій, количествѣ. Отсюда вытекаетъ важное значеніе узловыхъ станцій, на которыхъ такое отдѣленіе грузовъ и должно лежать. Этимъ опредѣляется и предѣлъ возможныхъ сбереженій отъ этой системы на оборотѣ подвижного состава и обслуживающихъ его бригадъ, а именно: до 25—30%, исходя изъ того, что сквозной поѣздъ слѣдуетъ въ среднемъ на 25—30% скорѣе мѣстнаго поѣзда и понимая подъ сквознымъ—поѣздъ, неимѣющій работы на промежуточныхъ станціяхъ, а подъ мѣстнымъ—поѣздъ, имѣющій въ своемъ составѣ вагоны съ промежуточныхъ станцій, или по назначенію на таковыя. Простое логическое соображеніе показываетъ, что въ этомъ направленіи необходимо идти еще дальше, а именно: разсматривать въ частности для транзитнаго груза весь участокъ между распорядительными станціями, какъ одинъ (транзитный) перегонъ. Очевидно, что еще большихъ результатовъ достигаетъ система, если тотъ грузъ, который является транзитнымъ не только для одного ближайшаго распорядительнаго участка, но еще и для нѣсколькихъ слѣдующихъ, пройдетъ также и всѣ

промежуточные участки и узлы транзитомъ, т. е. безъ задержки прицѣпкой или отцѣпкой другого груза.

Для этого является необходимымъ не только взаимодѣйствіе между узлами и промежуточными станціями, но и взаимодѣйствіе самихъ узловъ между собою.

Большинство узловыхъ (распорядительныхъ) станцій въ Россіи построено безъ общаго плана взаимодѣйствія узловъ данной дороги или группы дорогъ. Этотъ фактъ только потому не отразился излишними размѣрами оборудованія нѣкоторыхъ узловъ, или оборудованіемъ не тѣхъ, какіе въ этомъ нуждались бы при общемъ планѣ, что вообще на узлы для коммерческихъ надобностей дорогъ долгое время отпускалось весьма мало средствъ и многіе узлы перестраивались преимущественно для надобностей воинскаго движенія. Печальными результатами это отзывалось и, вѣроятно, еще отзывается пока лишь въ томъ отношеніи, что нѣкоторые узлы при отсутствіи общаго плана взаимоотношенія работаютъ самостоятельно, сокращая безъ надобности свою общую производительность.

На Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ первые шаги къ правильной организаціи въ разсматриваемой области начались выдѣленіемъ въ 1890—1891 гг. перевозки сборныхъ грузовъ малой скорости. Затѣмъ, разсматриваемая система получила дальнѣйшее развитіе въ „правилахъ составленія товарныхъ поѣздовъ по пунктамъ назначенія вагоновъ“, введеннымъ въ началѣ 1893 г.

Развиваясь постепенно далѣе, разсматриваемая система въ окончательной своей разработкѣ выразилась въ „правилахъ формированія товарныхъ поѣздовъ“, оффиціально введенныхъ въ 1907 году. Правила эти представляются комиссіи.

Сравнительной особенностью этихъ правилъ является то, что схема группировки вагоновъ, составляющая обыкновенно основной предметъ самихъ правилъ, вошла въ новыя правила лишь какъ частное, по мѣрѣ надобности, переиздаваемое приложеніе, причемъ схема эта представляетъ собою наглядное изображеніе взаимодѣйствія распорядительныхъ станцій, позволяющее каждой распорядительной станціи видѣть не только то, что ей самой надлежитъ исполнять въ отношеніи группировки вагоновъ, но и что всѣ другія распорядительныя станціи должны дѣлать для нея и, такимъ образомъ, другъ друга контролировать. Схема (графикъ) группировки видоизмѣняется и дополняется на періодическихъ съѣздахъ начальниковъ отдѣленій примѣнительно къ характеру грузовыхъ теченій и наличнымъ средствамъ узловъ. Послѣднее обстоятельство, а именно, наличныя средства узловъ, являются рамками, которыми ограничено осуществленіе системы сравнительно съ тѣмъ, что она могла бы дать при надлежащемъ оборудованіи узловъ, въ зависимости только отъ самаго характера грузовыхъ теченій. Расширеніе этихъ рамокъ составляетъ задачу,

разрѣшаемую детальнымъ изученіемъ грузовыхъ теченій на дорогѣ, выработкой общей идеальной системы (графика) группировки, а въ зависимости отъ нея—общаго спеціальнаго плана работъ по развитію узловъ на дорогѣ, или даже группѣ дорогъ, подлежащаго систематическому выполненію по мѣрѣ отпуска на это средствъ. Такимъ образомъ, на желѣзной дорогѣ должны быть одновременно двѣ схемы группировки: а) исполнительная, составляющая примѣненіе схемы къ наличнымъ средствамъ узловъ, и б) проектная, къ которой обратно должны быть постепенно приспособливаемы узлы для надлежащаго исполненія сквозныхъ грузовыхъ теченій. По мѣрѣ того, какъ вышесказанная система разовьется на желѣзныхъ дорогахъ въ видѣ законченной всесторонне организаціи, будетъ, надо полагать, все болѣе и болѣе выясняться огромное ея практическое значеніе.

Необходимо однакожъ имѣть въ виду то обстоятельство, что чѣмъ больше существуетъ отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ, чѣмъ меньше ихъ протяженіе, другими словами, чѣмъ больше отдѣльныхъ хозяйствъ, тѣмъ уже рамки достижимаго взаимодѣйствія узловъ, такъ какъ до сихъ поръ общій планъ сортировки вагоновъ, гдѣ таковой существовалъ, кончался за частичными исключеніями предѣлами данной дороги. Сліяніе въ 1906 г. нѣкоторыхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ группы большого протяженія, хотя и осуществленное въ частичномъ размѣрѣ, оказало въ этомъ отношеніи существенное вліяніе, такъ какъ многіе узлы, находившіеся до этого вліянія, несмотря на свою зависимость по грузовымъ теченіямъ, на разныхъ дорогахъ перешли въ распоряженіе одного хозяина и это уже одно установило отсутствовавшую взаимопомощь этихъ узловъ. До 1906 года преобладало мнѣніе, что на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ не хватаетъ вагоновъ. Съ 1906 года постепенно начало крѣпнуть, а потомъ, всего черезъ два года, окончательно утвердилось убѣжденіе, что условія эксплоатаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ характеризуются не недостаткомъ, а, напротивъ, прогрессирующимъ избыткомъ вагоновъ, и что вопросъ усиленія пропускной способности нашей существующей желѣзнодорожной сѣти сводится, по преимуществу, къ вопросу узловъ, къ ихъ надлежащему развитію, съ которымъ избытокъ вагоновъ станетъ еще болѣе ощутительнымъ. Совпаденіе такого крутого поворота общаго мнѣнія со сліяніемъ нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ въ группы большого протяженія не можетъ считаться случайнымъ и зависитъ въ извѣстной степени также отъ этого сліянія. Предѣлы сбереженій могли быть еще дальше расширены распространеніемъ принципа взаимодѣйствія узловъ на узлы, принадлежащіе разнымъ дорогамъ. Нормальнымъ, однако, предѣломъ разстоянія для прямыхъ поѣздовъ по техническимъ свойствамъ товарныхъ вагоновъ слѣдуетъ считать рейсъ въ 1000—1200 верстъ, такъ какъ при большемъ раз-

стояніи поѣздъ обыкновенно существенно разстраивается вслѣдствіе техническихъ неисправностей, главнымъ образомъ, по горѣнію буксъ.

д) Въ самой тѣсной связи съ мѣропріятіями, имѣющими цѣль улучшеніе работы товарныхъ поѣздовъ, находится перевозка попудныхъ, такъ называемыхъ, сборныхъ грузовъ. Огромное количество отправокъ этого рода грузовъ, при сравнительно ихъ маломъ вѣсѣ и при совершенно отдѣльныхъ, отъ повагонныхъ, грузовыхъ теченіяхъ въ цѣляхъ устраненія задержки поѣздовъ и вагоновъ съ повагонными отправками, затѣмъ, для достиженія возможной полновѣсности вагоновъ и, наконецъ, для исполненія установленныхъ сроковъ доставки, избѣжанія засылокъ и пропажъ, и соотвѣтственныхъ претензій къ дорогѣ, особенно, имѣя въ виду, что сборныя отправки вмѣстѣ съ тѣмъ заключаютъ обыкновенно наиболѣе цѣнные грузы, требуетъ въ техникѣ движенія самостоятельнаго выдѣленія этого рода перевозокъ изъ общихъ перевозокъ на дорогѣ, совершенно аналогично тому, какъ та же техника требуетъ отдѣленія мѣстныхъ повагонныхъ грузовъ отъ такихъ же сквозныхъ, понимая слова „мѣстные“ и „сквозные“ въ томъ смыслѣ какъ принято по номенклатурѣ правилъ формированія поѣздовъ, примѣняемыхъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Самостоятельная организація перевозки сборныхъ грузовъ въ современномъ ея видѣ заключается въ слѣдующемъ:

1) Грузы съ промежуточныхъ станцій грузятся въ отдѣльные (сборные) вагоны, проходящіе особыми поѣздами (сборными) съ соотвѣтственными остановками на этихъ станціяхъ. Составы этихъ поѣздовъ пополняются, по преимуществу, лишь „мѣстными“ вагонами гружеными или порожними т. е. вагонами, слѣдующими на промежуточныя станціи или собираемыми съ этихъ станцій для доставки на ближайшую распорядительную станцію.

2) На ближайшей распорядительной станціи сборные вагоны подаются къ особой спеціальнаго устройства сортировочной платформѣ, гдѣ формируются прямые сборные вагоны по особому плану (графику), выработанному примѣнительно къ грузовымъ теченіямъ сборныхъ грузовъ. Эти прямые вагоны ставятся затѣмъ, смотря по назначенію, въ мѣстные или сквозные поѣзда. Система по существу совершенно та же, какъ и принятая для формированія товарныхъ поѣздовъ вообще, съ той единственной разницей, что въ послѣдней системѣ роль сборныхъ грузовъ исполняютъ товарные вагоны вообще, роль сборнаго вагона,—поѣзда, а роль сортировочныхъ платформъ—узловыя (распорядительныя) станціи.

Совершенно затѣмъ аналогично системѣ формированія товарныхъ поѣздовъ система перевозки сборныхъ грузовъ должна дать тѣмъ большіе результаты, чѣмъ шире раіонъ взаимодѣйствія сортировочныхъ узловъ, и въ этомъ отношеніи не только

желательна, но крайне необходима соотвѣтственная грузовымъ теченіямъ организація перевозки сборныхъ грузовъ въ прямомъ сообщеніи, съ привлеченіемъ къ соотвѣтственному взаимодѣйствію сортировочныхъ пунктовъ различныхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ виду наблюдаемаго значительнаго роста попудныхъ отправокъ и измельченія таковыхъ, разработка этого вопроса является настоятельной.

Въ отношеніи поднятія вѣса поѣздовъ весьма существеннымъ является нынѣ вопросъ о паровозахъ типа $^4/_5$.

На заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ, на которыхъ среднее разстояніе перевозки грузовъ малой скорости меньше, а средніе тарифы выше, чѣмъ у насъ въ Россіи, уже общепризнано, что удешевленіе эксплоатаціи, а параллельно съ этимъ и удешевленіе перевозки, составляющее задачу желѣзныхъ дорогъ, должно опираться на систему наименьшаго числа поѣздовъ при наивозможно большемъ ихъ вѣсѣ и соотвѣтственно этому дѣлаются крупныя затраты на введеніе болѣе сильныхъ паровозовъ. Наиболѣе широко эта система примѣнена въ Сѣверной Америкѣ, и благодаря ей желѣзныя дороги Сѣверной Америки имѣютъ средній перевозочный тарифъ почти вдвое меньшій, чѣмъ западно-европейскій. На Юго-Западныхъ дорогахъ имѣются еще 30% 6-ти колесныхъ паровозовъ, а максимальная средняя подъемная сила паровознаго парка (по расчету для 0,008 уклона) составляетъ всего 40 груженыхъ вагоновъ на одинъ паровозъ, принимая же во вниманіе участки съ болѣе тяжелымъ профилемъ, всего около 38 вагоновъ на паровозъ.

Интересы эксплоатаціи безусловно требуютъ болѣе рѣшительнаго, чѣмъ это нынѣ дѣлается, изъятія изъ обращенія слабыхъ паровозовъ и пополненія парка наиболѣе сильными типами паровозовъ, главнымъ образомъ, десятиколесными (такъ называемыми $^4/_5$) и даже болѣе тяжелыми, не боясь разсчетнаго теоретическаго, но не оправдываемаго практикой, несоотвѣтствія верхняго строенія пути, тѣмъ болѣе, что въ связи съ прямыми сбереженіями, достигаемыми поднятіемъ вѣса поѣздовъ, получаются еще другія сбереженія, зависящія отъ уменьшенія самого числа поѣздовъ, а именно: въ числѣ разъѣздныхъ путей на станціяхъ, личномъ составѣ станцій, пропускной способности и т. д.

Изъ всѣхъ дополнительныхъ устройствъ, связанныхъ съ введеніемъ паровозовъ типа $^4/_5$ безспорной является необходимость только замѣны нѣкоторыхъ поворотныхъ круговъ и удлиненія паровозныхъ стойлъ, что же касается замѣны для этой цѣли рельсовъ болѣе сильными типами не менѣе 24 фунтовъ въ погонномъ футѣ, то относительно этого можно съ полной увѣренностью сказать, что нужно перемѣнить не рельсы, а самую формулу, которая не допускаетъ обращенія паровоза типа $^4/_5$ по болѣе легкимъ рельсамъ, напримѣръ, $22^1/_2$ фунта въ погонномъ

футѣ. Обращеніе паровозовъ типа $^4/_5$ по рельсамъ $22^1/_2$ фунта, какъ показываетъ опытъ, вполнѣ безопасно. То же самое слѣдуетъ сказать и объ усиленіи большинства мостовъ для обращенія паровозовъ типа $^4/_5$.

Что касается затѣмъ увеличенія подъемной силы вагоновъ, способствующаго при данныхъ условіяхъ наибольшаго вѣса брутто, поднятію полезнаго его вѣса, то, примѣняясь къ текущимъ обстоятельствамъ, слѣдуетъ признать, что существенные шаги въ этомъ направленіи пока исчерпываются переходомъ съ 1-го іюля 1909 г. на 900 пудовую вагонную единицу, такъ какъ существующіе на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ типы вагоновъ болѣе значительной подъемной силы, напримѣръ: вагоны Фоксъ-Арбеля въ процентномъ отношеніи полезнаго вѣса къ тарѣ вагона уступаютъ обыкновеннымъ вагонамъ, приспособленнымъ для нагрузки 900 пудовъ.

Что касается примѣняемыхъ на Юго-Западныхъ дорогахъ способовъ контроля надъ дѣйствіями исполнителей и распорядителей движеніемъ на линіи въ дѣлѣ утилизаціи подвижного состава, то въ этомъ отношеніи введена съ 1907 года особая система, сущность которой заключается въ слѣдующемъ:

Каждая станція на особой графической лентѣ условно отмѣчаетъ моменты прибытія и отправленія поѣздовъ и паровозовъ, серіи и номера послѣднихъ, номера, подъ которыми поѣзда и паровозы прослѣдовали, число отцѣпленныхъ и прицѣпленныхъ вагонныхъ осей, груженыхъ отдѣльно отъ порожнихъ, причины задержки поѣздовъ и паровозовъ, количество исполненныхъ часовъ маневровъ и т. п., изображая простой поѣздовъ и паровозовъ на станціи наклонными линіями. Этотъ способъ изображенія стоянокъ поѣздовъ на станціи позаимствованъ у Юго-Западныхъ дорогъ Привислинскими дорогами, при чемъ на послѣднихъ дорогахъ станціи изображаютъ ходъ поѣздовъ и паровозовъ наклонными линіями также на перегонахъ между станціями. На нѣкоторыхъ другихъ дорогахъ практикуется составленіе графическихъ лентъ станціями лишь на перегонахъ, при чемъ стоянки поѣздовъ и паровозовъ изображаются не наклонными линіями, а отмѣчаются на одной прямой линіи; составленіе подобнаго рода лентъ затруднительно въ томъ отношеніи, что станція, составляющая ленту на данномъ перегонѣ, должна запрашивать сосѣднюю станцію о времени отправленія и прибытія къ ней поѣздовъ на этомъ перегонѣ,—что въ особенности необходимо на перегонахъ, гдѣ движеніе производится по блоку и дѣйствуютъ промежуточные блокъ-посты. Для станцій составленіе лентъ принятаго на Юго-Западныхъ дорогахъ образца никакихъ затрудненій не представляетъ и на промежуточныхъ станціяхъ не вызываетъ лишней работы, такъ какъ ленты эти на

указанныхъ промежуточныхъ станціяхъ замѣняютъ собой соотвѣтственную часть настольнаго поѣзднаго журнала.

По истеченіи календарныхъ сутокъ ленты эти, или, вѣрнѣе, копированные экземпляры ихъ, такъ какъ онѣ пишутся одновременно въ двухъ экземплярахъ, немедленно представляются станціями въ конторы надлежащихъ начальниковъ отдѣленій службы движенія, гдѣ ленты эти за данное число и со станцій даннаго распорядительнаго участка склеиваются одна къ другой, затѣмъ, на чистомъ полѣ, изображающемъ перегонъ между станціями, соединяются пункты отправленія и прибытія прослѣдовавшихъ поѣздовъ и паровозовъ наклонными линіями, и, такимъ образомъ, получаются графики исполненнаго движенія для каждаго участка со всѣми необходимыми подробностями. Изъ данныхъ, имѣющихся въ графикѣ, составляется въ конторѣ мѣстнаго начальника отдѣленія службы движенія за каждыя истекшія сутки, такъ называемый, журналъ работы поѣздовъ, въ которомъ помѣщаются свѣдѣнія о пробѣгѣ вагонныхъ осей, поѣздовъ, паровозовъ, времени хода поѣздовъ и паровозовъ въ пути, а также выводы, полученные изъ приведенныхъ выше данныхъ, о средней технической и коммерческой скорости движенія поѣздовъ и паровозовъ, о среднемъ составѣ (числомъ осей) на поѣздъ и паровозъ, а также о средней коммерческой работѣ паровозовъ, каковая данность получается или путемъ умноженія среднихъ составовъ на среднія коммерческія скорости или путемъ дѣленія вагонныхъ осе-верстъ на соотвѣтственное время нахожденія поѣздовъ или паровозовъ въ пути. Кромѣ того, на основаніи тѣхъ же графиковъ, составляются свѣдѣнія объ исполненной на каждомъ участкѣ маневрной работѣ, съ подраздѣленіемъ, для какой службы (движенія, тяги, пути, матеріальной) произведены были маневры; въ эти свѣдѣнія включаются также и соотношенія между пробѣгомъ, исполненнымъ на маневрной службѣ и оборотомъ по станціямъ вагонныхъ осей.

Копіи упомянутыхъ выше журналовъ работы и свѣдѣній о маневрахъ не позже пяти дней послѣ отчетнаго дня представляются начальниками отдѣленій службы движенія въ управленіе.

Такимъ образомъ, спустя короткое время (въ конторахъ начальниковъ отдѣленій не болѣе двухъ дней, а въ управленіи не болѣе 3—5 дней), руководители товарнымъ движеніемъ получаютъ полную и наглядную картину исполненнаго движенія, а также достаточный цифровой матеріалъ для сужденія и оцѣнки по существу дѣятельности участковъ дороги. Благодаря этому представляется возможнымъ болѣе раціонально контролировать и регулировать движеніе поѣздовъ и вагоновъ путемъ принятія надлежащихъ и своевременныхъ мѣръ къ устраненію вредныхъ явленій, по скольку послѣднія зависятъ отъ линейныхъ и центральныхъ распорядителей движеніемъ. Образецъ упомянутой

ленты, описаніе практическаго ея примѣненія и образецъ журнала работы поѣздовъ представлены Комиссіи.

Но какъ бы ни была совершенна система техники движенія и контроль за ея исполненіемъ, въ дѣлѣ утилизаціи подвижного состава, какъ и во всякомъ дѣлѣ, всегда остаются стороны, такъ или иначе ускользающія отъ контроля или вообще не могущія регулироваться послѣдующимъ контролемъ, а затѣмъ, начиная съ извѣстнаго практическаго предѣла достигаемыхъ результатовъ, дальнѣйшее улучшеніе таковыхъ не представляется возможнымъ требовать отъ агентовъ дороги, возлагая на нихъ параллельно и отвѣтственность, а возможно только желать. Важнымъ практическимъ подспорьемъ для достиженія результатовъ, переходящихъ этотъ предѣлъ, является денежное заинтересованіе агентовъ дороги въ извѣстныхъ результатахъ путемъ премій, обезпечивающихъ постоянное сосредоточеніе вниманія этихъ агентовъ въ одну опредѣленную сторону.

Преміи по утилизаціи подвижнаго состава существуютъ на Юго-Западныхъ дорогахъ съ 1887 года, т. е. болѣе 20 лѣтъ. Основанія для сихъ премій подвергались постепенному развитію и видоизмѣненію и въ настоящее время, согласно дѣйствующему временному положенію объ этихъ преміяхъ за № 150, утвержденному управленіемъ желѣзныхъ дорогъ и предложенному къ введеніе съ 1909 года на всѣхъ остальныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, выражаются въ слѣдующемъ.

Преміи по утилизаціи подвижнаго состава подраздѣляются на 4 вида, а именно: 1) за улучшеніе работы товарныхъ, воинскихъ и хозяйственныхъ поѣздовъ, 2) за успѣшный оборотъ товарныхъ вагоновъ, 3) за улучшеніе маневровой работы постоянныхъ станціонныхъ маневровыхъ паровозовъ и 4) за составленіе товарныхъ поѣздовъ дальняго хода. Премія за улучшеніе работы товарныхъ, воинскихъ и хозяйственныхъ поѣздовъ 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 подвижнаго состава путемъ увеличенія среднихъ коммерческихъ скоростей движенія тѣхъ же поѣздовъ и одиночныхъ паровозовъ. Нормы для сей преміи устанавливаются особыя для каждаго распорядительнаго участка службы движенія (между каждыми двумя ближайшими распорядительными станціями), каковыхъ премированныхъ участковъ на Юго-Западныхъ дорогахъ 35, и представляютъ собой 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, при чемъ для каждаго распорядительнаго участка устанавливаются двѣ нормы работы поѣздовъ: максимальная и минимальная. Если работа означенныхъ паровозовъ за данный 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 же работа тѣхъ-же паровозовъ за отчетный періодъ окажется ниже минимальной нормы, то за каждый лишній паровозо-часъ противъ количества, исчисленнаго по этой нормѣ, начисляется удержаніе по той же расцѣночной ставкѣ; при этомъ расцѣночная ставка опредѣляется по дѣйствительной стоимости часа работы товарнаго паровоза, но во всякомъ случаѣ не должна превышать 1-го рубля. Кромѣ того, въ видахъ улучшенія средней нагрузки товарныхъ вагоновъ и сокращенія до возможныхъ предѣловъ порожняго ихъ пробѣга въ указанныя выше участковыя нормы работы паровозовъ вводятся еще два корректива, а именно: а) устанавливается норма средней полезной нагрузки оси груженаго товарнаго вагона съ тѣмъ, чтобы при превышеніи этой нормальной нагрузки участковыя нормы работы паровозовъ соотвѣтственно понижались, а при пониженіи дѣйствительной нагрузки противъ нормальной— нормы работы паровозовъ соотвѣтственно повышались, и б) для каждаго премированнаго участка опредѣляется нормальное процентное отношеніе пробѣга осей порожнихъ товарныхъ вагоновъ къ общей товарной вагоно-осе-верстѣ на этомъ же участкѣ съ тѣмъ, что если на самомъ дѣлѣ порожній пробѣгъ товарныхъ вагоновъ превыситъ установленный для него нормальный предѣлъ, премія за улучшеніе работы паровозовъ была расчитана, не выходя изъ установленнаго предѣла для пробѣга порожнихъ товарныхъ вагоно-осе-верстъ.

Премія за успѣшный оборотъ товарныхъ вагоновъ имѣетъ цѣлью сокращеніе простоя товарныхъ вагоновъ по станціямъ. Премія эта дѣйствуетъ не постоянно, а лишь въ періоды усиленнаго грузоваго движенія, когда не хватаетъ товарныхъ вагоновъ для предъявляемыхъ къ перевозкѣ грузовъ. Нормы для этой преміи устанавливаются постанціонныя и выражаютъ собой средній простой въ часахъ товарныхъ вагоновъ на каждой въ отдѣльности станціи. За сокращеніе простоя товарныхъ вагоновъ противъ установленныхъ нормъ выдается премія въ размѣрѣ 60 коп. за каждыя сбереженныя вагоно-сутки, что составляетъ, приблизительно, половину наемной платы за нормальный товарный вагонъ, составляющей, какъ извѣстно, 1 руб. 25 коп. въ сутки. Премія за успѣшный оборотъ товарныхъ вагоновъ дѣйствуетъ на Юго-Западныхъ дорогахъ съ 1888 года, но въ примѣненіи ея

въ первомъ десятилѣтіи встрѣчались серьезныя затрудненія въ виду того, что учетъ простоя товарныхъ вагоновъ по станціямъ приходилось дѣлать по номерамъ вагоновъ, т. е. каждаго вагона въ отдѣльности, что обходилось очень дорого и требовало расхода не менѣе 10.000 рублей въ мѣсяцъ. Съ 1897 года былъ примѣненъ новый способъ учета простоя товарныхъ вагоновъ по станціямъ, который подробно изложенъ въ журналѣ „Инженеръ" за 1898 годъ въ статьѣ „Объ учетѣ простоя товарныхъ вагоновъ по станціямъ". Способъ этотъ, давая вполнѣ точныя цифры средняго простоя вагоновъ по станціямъ, требуетъ расхода не болѣе 1.000 рублей въ мѣсяцъ. Премія за успѣшный оборотъ товарныхъ вагоновъ примѣнялась на Юго-Западныхъ дорогахъ въ прежніе годы не болѣе 2-3 мѣсяцевъ въ теченіе года, въ текущемъ же году, а равно и въ будущемъ едва ли потребуется ее примѣнять на Юго-Западныхъ дорогахъ въ виду того, что имѣющійся вагонный паркъ совершенно достаточенъ для уборки предъявляемыхъ къ перевозкѣ грузовъ.

Премія за улучшеніе работы постоянныхъ станціонныхъ маневровыхъ паровозовъ имѣетъ цѣлью достиженіе лучшей утилизаціи означенныхъ паровозовъ при производствѣ маневровъ на станціяхъ и ускореніе оборота вагоновъ. Премія эта дѣйствуетъ весь годъ, и нормы для нея устанавливаются постанціонныя, а именно: для каждой станціи, работающей особыми маневровыми паровозами, опредѣляется нормальное соотношеніе между пробѣгомъ паровозовъ на маневровой службѣ и оборотомъ вагонныхъ осей, причемъ послѣдній выражается суммою всѣхъ осей прибывшихъ и отправленныхъ товарныхъ и пассажирскихъ вагоновъ. Кромѣ того, такъ какъ въ видахъ сокращенія расходовъ на содержаніе паровозныхъ и составительскихъ бригадъ весьма важно достигнуть не только уменьшенія пробѣга паровозовъ, но и сокращенія числа таковыхъ, то на станціяхъ, работающихъ двумя и большимъ числомъ маневровыхъ паровозовъ, устанавливаются также нормальныя соотношенія между числомъ маневровыхъ паровозовъ и оборотомъ вагонныхъ осей, представляющимъ сумму прибывшихъ и отправленныхъ со станціи осей всѣхъ вагоновъ. За достиженіе болѣе выгодныхъ противъ установленныхъ нормъ соотношеній выдается премія въ размѣрѣ половины дѣйствительной стоимости маневровой работы паровоза, но во всякомъ случаѣ не свыше 75 коп. за сбереженный часъ работы паровоза.

Наконецъ, сущность преміи за составленіе товарныхъ поѣздовъ дальняго хода заключается въ томъ, что станціи, составившей товарный поѣздъ изъ груженыхъ вагоновъ, проходящій не менѣе двухъ распорядительныхъ участковъ безъ пересоставленія, выдается особое вознагражденіе, размѣръ котораго опредѣляется въ зависимости отъ того сбереженія маневровъ, кото-

рое получится на попутныхъ распорядительныхъ станціяхъ, черезъ которыя пройдетъ данный поѣздъ безъ пересоставленія. Не касаясь всѣхъ деталей данной преміи, которыя изложены подробно въ самомъ положеніи, необходимо замѣтить, что правильная организація поѣздовъ дальняго хода должна имѣть въ своемъ конечномъ результатѣ не только сокращеніе маневровъ на промежуточныхъ и распорядительныхъ станціяхъ, но улучшеніе работы поѣздовъ на участкахъ, наивыгоднѣйшее использованіе пропускной способности узловыхъ и распорядительныхъ станцій, а также ускореніе оборота подвижного состава и ускореніе перевозокъ. Исходя изъ этой точки зрѣнія и, принимая во вниманіе опытныя данныя за прежнее время, управленіе Юго-Западныхъ дорогъ пришло къ заключенію, что составленіе поѣздовъ дальняго хода не можетъ быть предоставляемо автоматически распорядительнымъ станціямъ и должно быть регулируемо точными правилами, устанавливающими такое взаимодѣйствіе узловыхъ станцій по составленію поѣздовъ дальняго слѣдованія, которое наиболѣе выгоднымъ образомъ обезпечиваетъ интересы дороги въ указанномъ выше направленіи. Такого рода правилами и являются правила № 86 и приложенная къ нимъ схема группировки товарныхъ вагоновъ по станціямъ и участкамъ ихъ назначенія, сущность которыхъ подробно изложена въ пунктѣ г) описанія практикуемой на Юго-Западныхъ дорогахъ системы техники движенія.

Въ виду изложенныхъ соображеній управленіе Юго-Западныхъ дорогъ, разсматривая премію за составленіе товарныхъ поѣздовъ дальняго хода, какъ одно изъ весьма существенныхъ подспорій къ точному исполненію этой схемы и къ дальнѣйшему ея развитію, признало наиболѣе цѣлесообразнымъ точно приноровить данную премію къ требованіямъ и условіямъ указанной выше схемы.

Что касается срока уплаты участникамъ премій за утилизацію подвижного состава, то премія за составленіе товарныхъ поѣздовъ дальняго хода уплачивается по истеченіи 3-хъ мѣсяцевъ послѣ отчетнаго; уплату же остальныхъ премій въ виду необходимости выяснить перерасходы по другимъ преміямъ и удержанія по грузовымъ претензіямъ, которыя относятся на эти преміи, представляется возможнымъ производить не ранѣе истеченія 8 мѣсяцевъ послѣ отчетнаго.

Въ заключеніе необходимо отмѣтить, что многолѣтняя практика Юго-Западныхъ дорогъ въ дѣлѣ премированія результатовъ утилизаціи подвижного состава, подтверждая неизмѣнно важное значеніе этого рода премій, выяснила, между прочимъ, слѣдующія стороны, отъ которыхъ зависитъ успѣшное ихъ примѣненіе.

1) Параллельно съ общими мѣропріятіями на данной дорогѣ, затрагивающими вопросъ утилизаціи подвижного состава, и

параллельно съ измѣненіемъ и усовершенствованіемъ самой техники движенія должны соотвѣтственно примѣняться къ нимъ и самыя положенія о преміяхъ. Соотвѣтственныя измѣненія наиболѣе правильно предоставить совѣтамъ мѣстныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ, какъ это отчасти уже и сдѣлано согласно послѣднему утвержденному положенію, такъ какъ весьма длинный и сложный процессъ ихъ разсмотрѣнія въ центральныхъ учрежденіяхъ Министерства Путей Сообщенія лишаетъ это дѣло необходимой подвижности и примѣняемости къ текущимъ требованіямъ, и

2) Однимъ изъ важныхъ условій успѣха дѣла является участіе въ преміяхъ руководителей товарнымъ движеніемъ въ мѣстныхъ управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ. До 1909 года эти руководители на Юго-Западныхъ дорогахъ принимали участіе въ преміяхъ по утилизаціи подвижного состава, но съ указаннаго срока, согласно новому положенію, эти агенты исключены изъ участія въ данныхъ преміяхъ. Въ видахъ интереса дѣла является крайне необходимымъ возстановить ихъ права на участіе въ указанныхъ преміяхъ.

Кромѣ премій по утилизаціи подвижного состава дѣйствуютъ на Юго-Западныхъ дорогахъ еще слѣдующія преміи: 1) за сокращеніе расходовъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ на основаніи положенія № 105, имѣющая цѣлью уменьшеніе расходовъ на рабочую силу по товаростанціоннымъ работамъ. Сущность этого положенія подробно изложена въ докладѣ по вопросу 128, и 2) на основаніи положенія № 109 преміи: а) за сбереженіе матеріаловъ, отпускаемыхъ для надобностей станцій, б) за сокращеніе расхода свѣчей, отпускаемыхъ для освѣщенія пассажирскихъ поѣздовъ и в) за сохраненіе бывшихъ въ употребленіи вагонныхъ пломбъ.

Къ вопросамъ 116 и 117.

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

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

С. А. Печковскимъ доложено, что при опредѣленіи рода, числа и состава пассажирскихъ поѣздовъ Юго-Западныя дороги руководствуются прежде всего своимъ непосредственнымъ долголѣтнимъ опытомъ. Затѣмъ цѣлесообразность дѣйствующей схемы пассажирскихъ поѣздовъ непрерывно контролируется самой жизнью, т. е. самими пассажирами. Проѣзжающіе пассажиры учитываются ежедневно, для чего ведется особый графикъ населенности пассажирскихъ поѣздовъ по отдѣльнымъ поѣздамъ и классамъ. На этомъ графикѣ показано число мѣстъ по классамъ и число пассажировъ. Послѣднее опредѣляется по записямъ главныхъ кондукторовъ въ вѣдомость о населенности, составляющую часть суточнаго рапорта главнаго кондуктора.

Этотъ способъ опредѣленія числа пассажировъ С. А. Печковскій считаетъ наиболѣе вѣрнымъ и практичнымъ изъ всѣхъ

другихъ, примѣняемыхъ съ той-же цѣлью. Возможно, напримѣръ, опредѣленіе числа проѣзжающихъ пассажировъ по числу проданныхъ или заштемпелеванныхъ станціями билетовъ. Но, при такомъ способѣ, не говоря уже о его стоимости, въ лучшемъ случаѣ можно получить общее годовое число пассажировъ, прослѣдовавшихъ по участку, опредѣленіе же количества пассажировъ въ отдѣльные мѣсяцы или дни, да еще по отдѣльнымъ поѣздамъ совершенно невозможно. Между тѣмъ службѣ движенія для правильнаго распоряженія подвижнымъ составомъ и хорошей его утилизаціи необходимо имѣть такія данныя о населенности, которыя регистрировали бы всѣ текущія колебанія населенности по днямъ и по классамъ каждаго отдѣльнаго поѣзда. Это можетъ быть сдѣлано только записями главныхъ кондукторовъ съ натуры, благодаря чему въ записи входятъ всѣ пассажиры: по безплатнымъ билетамъ, мѣстные и транзитные. Затѣмъ, этотъ способъ даетъ возможность безъ всякихъ затрудненій въ любое время приноровить статистику населенности къ любой частичной цѣли, напримѣръ, опредѣленію отдѣльно: количества пассажировъ транзитныхъ, слѣдующихъ изъ даннаго пункта или раіона, слѣдующихъ въ вагонахъ дальняго безпересадочнаго сообщенія, безплатныхъ и т. д., въ чемъ отвѣтственному хозяину дѣла, какимъ является въ данномъ случаѣ служба движенія,—встрѣчается очень часто надобность. Передъ введеніемъ лѣтняго и зимняго расписаній, т. е., два раза въ годъ, дѣйствующая схема, составы всѣхъ отдѣльныхъ поѣздовъ вообще и по классамъ пересматриваются подробно службою движенія совмѣстно со службою тяги, причемъ вводятся необходимыя исправленія и дополненія, выяснившіяся въ теченіе истекшихъ сезоновъ. Главнѣйшимъ подспорьемъ въ этихъ случаяхъ являются записи лицъ, контролирующихъ пассажировъ и графики населенности, какъ непосредственно отвѣчающіе на вопросъ, достаточны-ли были составы по поѣздамъ и по классамъ, не было-ли въ нихъ излишка и т. д. Затѣмъ, эти же графики даютъ матеріалъ для сужденія, какой требуется минимальный составъ по классамъ на весь сезонъ и въ какіе періоды времени онъ долженъ быть примѣненъ. На всѣ эти вопросы графикъ даетъ вполнѣ опредѣленные отвѣты. На нѣкоторыхъ, напримѣръ, участкахъ населенность въ одномъ направленіи значительно больше, чѣмъ въ обратномъ, Это даетъ возможность въ частныхъ случаяхъ отцѣплять часть вагоновъ при обратномъ рейсѣ и возвращать съ другими поѣздами, гдѣ въ этомъ есть сравнительная надобность. Есть участки, на которыхъ средняя населенность за недѣлю или мѣсяцъ равномѣрна, но въ отдѣльные дни недѣли или мѣсяца постоянно колеблется безъ какого-либо опредѣленнаго закона. Графикъ совершенно очевидно указываетъ въ этомъ случаѣ, что постоянный нормальный составъ такого поѣзда неизбѣжно держать

соотвѣтственно максимальной населенности. Напротивъ, если колебанія не сплошныя, а носятъ характеръ случайный, то, очевидно, что нормальный составъ можно держать по меньшей населенности, обезпечивъ лишь извѣстныя станціи резервомъ для прицѣпокъ при случайномъ наплывѣ пассажировъ. Статистическія вѣдомости, представляемыя въ Министерство Путей Сообщенія по циркулярамъ отъ 10/11 мая 1904 г. за № 20469/111 и отъ 18 декабря 1908 г. за № 31115/191 и графики, представлявшіеся ранѣе по цирк. отъ 19 октября 1900 г. за № 48608, для мѣстнаго управленія мало полезны, такъ какъ не заключаютъ въ себѣ многихъ данныхъ, необходимыхъ для руководителя движеніемъ. Хотя подробные графики населенности, которые ведутся управленіемъ службы движенія для себя, даютъ ему полную текущую картину пассажирскаго движенія, тѣмъ не менѣе начальникамъ отдѣленій службы движенія на линіи вмѣнено въ обязанность непосредственно и черезъ контролирующихъ поѣзда и начальниковъ станцій слѣдить за населенностью и немедленно заявлять объ оказывающемся излишкѣ или недостаткѣ вагоновъ или мѣстъ въ поѣздахъ.

Относительно приспособленности дѣйствующей схемы пассажирскихъ поѣздовъ и ихъ составовъ на Юго-Западныхъ дорогахъ къ потребностямъ пассажировъ можно съ увѣренностью сказать, что въ отношеніи наиболѣе существенныхъ нуждъ она удовлетворительна. Подтвержденіемъ этого, между прочимъ, можетъ служить большая устойчивость этой системы. Расписанія пассажирскихъ поѣздовъ изъ года въ годъ почти не встрѣчается повода мѣнять. Частичныя-же измѣненія схемы, если и происходятъ, то сводятся, главнымъ образомъ, къ постепенному добавленію самаго числа поѣздовъ, обусловливаемому непрерывнымъ ростомъ перевозокъ. Приспособленію схемы къ потребностямъ пассажировъ много содѣйствуетъ большое протяженіе Юго-Западныхъ дорогъ и цѣльность обнимаемаго ими раіона. Благодаря этому, въ большинствѣ случаевъ, приходится дѣлать лишь внутреннія измѣненія, не требующія согласованія съ сосѣдними дорогами, а потому легко осуществимыя. Тѣмъ не менѣе, слѣдуетъ все-же сказать, что на боковыхъ линіяхъ и въ пригородномъ движеніи пожеланія самихъ пассажировъ остаются еще во многомъ неудовлетворенными. На главной линіи Юго-Западныхъ дорогъ, между Кіевомъ и Одессой, имѣются семь сквозныхъ паръ поѣздовъ, а, начиная отъ нѣкоторыхъ узловъ, по направленію къ Одессѣ и Кіеву еще до семи паръ поѣздовъ; между тѣмъ на нѣкоторыхъ боковыхъ, примыкающихъ къ главной линіи, напримѣръ, Новоселицкой и Уманской, имѣются всего двѣ пары пассажирскихъ поѣздовъ. При такихъ условіяхъ физически невозможно согласовать поѣзда боковыхъ линій со всѣми поѣздами главной линіи и, равнымъ образомъ, вообще,

невозможно получить на такихъ узлахъ согласованія, которыми всѣ были-бы довольны. Вообще, на основаніи опыта, слѣдуетъ считать, что 3 пары пассажирскихъ поѣздовъ—есть тотъ минимумъ, который при современныхъ условіяхъ необходимъ для удовлетворенія мѣстнаго населенія, независимо отъ населенности поѣздовъ, и потому на всѣхъ линіяхъ, гдѣ курсируютъ пока только двѣ пары пассажирскихъ поѣздовъ, ходатайства населенія объ увеличеніи числа поѣздовъ, или, что одно и то-же, объ установленіи согласованій, не осуществимыхъ безъ этого увеличенія, — являются хроническими. Удовлетвореніе такихъ ходатайствъ, если оно не оправдывается большой населенностью имѣющихся двухъ паръ, составило-бы для желѣзной дороги съ точки зрѣнія узко-эксплоатаціонной непроизводительную и при томъ весьма крупную затрату. Кромѣ того, удовлетвореніе такихъ ходатайствъ, вообще, и не предоставлено мѣстнымъ управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, которыя могутъ назначать лишь поѣзда въ предѣлахъ отпускаемой имъ ежегодно по смѣтѣ нормы пробѣга пассажирскихъ поѣздовъ, причемъ, для увеличенія смѣтнаго пробѣга этихъ поѣздовъ, Комитетомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ неизмѣнно требуются доказательства перенаселенности въ среднемъ всѣхъ поѣздовъ даннаго участка. Перенаселенностью считается средняя населенность въ 85% отъ предѣльнаго числа мѣстъ. Еще въ большей степени остаются неудовлетворенными пожеланія населенія въ пригородномъ движеніи, такъ какъ потребности пригороднаго движенія вообще могутъ быть вполнѣ удовлетворены лишь движеніемъ трамвайнаго характера, т. е., отправленіемъ поѣздовъ въ теченіе дня непрерывно черезъ сравнительно короткіе промежутки времени, чего желѣзная дорога, при одновременномъ обращеніи товарныхъ поѣздовъ, особенно на однопутныхъ участкахъ, дать не можетъ. Вслѣдствіе этого въ пригородномъ движеніи потребности населенія также удовлетворяются лишь въ предѣлахъ разрѣшаемаго Министерствомъ Путей Сообщенія пробѣга поѣздовъ, т. е. лишь постольку, поскольку это оправдывается населенностью всѣхъ назначаемыхъ въ обращеніе на данномъ участкѣ поѣздовъ. Вообще, существующее положеніе пригороднаго движенія можетъ быть охарактеризовано тѣмъ, что оно разселенія въ пригородахъ не тормазитъ, но и не развиваетъ. Движеніе трамвайнаго характера имѣется на Юго-Западныхъ дорогахъ лишь между Одессой и Куяльницкимъ лиманомъ въ сезонъ лиманнаго лѣченія.

При возрастаніи населенности пассажирскихъ поѣздовъ управленіе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ придерживается слѣдующей системы для удовлетворенія прироста. Сначала повышаются составы до предѣла, допускаемаго при одиночной тягѣ. Затѣмъ, если населенность прочихъ или ближайшихъ по времени слѣдо-

ванія поѣздовъ того-же направленія сравнительно мала, то принимаются мѣры къ болѣе равномѣрному распредѣленію пассажировъ между находящимися въ обращеніи поѣздами. Мѣры эти заключаются:

а) въ отдѣленіи мѣстныхъ пассажировъ ближняго слѣдованія отъ пассажировъ транзитныхъ или дальняго слѣдованія путемъ запрещенія продажи билетовъ на соотвѣтственныя станціи или дороги слѣдованія;

б) измѣненіемъ расписанія вообще и въ отношеніи остановокъ поѣздовъ въ частности;

в) введеніемъ плацкартъ на нѣкоторые поѣзда.

Примѣненіе двойной тяги и соотвѣтственно большихъ составовъ въ принципѣ избѣгается, такъ какъ, независимо отъ убыточности этой мѣры въ отношеніи утилизаціи паровозовъ, она влечетъ за собою рядъ другихъ затрудненій, а именно: недостаточность длины пассажирскихъ платформъ, неуправка по нагрузкѣ, выгрузкѣ и передачѣ большого количества багажа, неуправка въ продажѣ билетовъ, а отсюда—хроническое опозданіе поѣзда, и, наконецъ, переполненіе пассажирскихъ помѣщеній на станціяхъ. Единственно правильной системой слѣдуетъ признать предпочтеніе лишняго добавочнаго поѣзда примѣненію двойной тяги. Въ виду этихъ соображеній, двойная тяга для пассажирскихъ поѣздовъ примѣняется на Юго-Западныхъ дорогахъ въ исключительныхъ случаяхъ, какъ напримѣръ: кратковременный наплывъ пассажировъ въ предпраздничное время, или временный недостатокъ въ достаточно сильныхъ пассажирскихъ паровозахъ. Впрочемъ, передъ праздниками Рождества Христова и Пасхи, въ главныхъ, достаточно опредѣлившихся, направленіяхъ, тоже назначаются преимущественно дополнительные поѣзда, а не двойная тяга, причемъ расписаніе этихъ поѣздовъ наносится на нормальный графикъ впередъ. Такъ, напримѣръ, установлены на это время по графику особые дополнительные поѣзда въ сообщеніи Одессы и Кіева съ Петербургомъ, Кіева со Жмеринкой и Фастовской линіей.

Затѣмъ, по мѣрѣ возрастанія населенности поѣздовъ, вводится поѣздъ для пассажировъ IV класса. Однако, опытъ по крайней мѣрѣ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ показываетъ, что при этомъ количество пассажировъ III кл. въ другихъ поѣздахъ не уменьшается, а лишь задерживается нѣсколько ихъ приростъ, да и то на сравнительно недолгое время (на 2—3 года); сами-же поѣзда IV класса черезъ короткое время послѣ ихъ введенія становятся перенаселенными, особенно—если они проходятъ свой участокъ въ дневное время. Объясняется это тѣмъ, что въ поѣзда IV кл., какъ очень дешевые по тарифу, частью переходятъ партіи рабочихъ, переѣзжавшихъ по накладнымъ въ ускоренныхъ товарныхъ поѣздахъ, и, наконецъ, элементъ, проѣзжавшій тѣми или

иными способами въ пассажирскихъ и товарныхъ поѣздахъ нелегально. Соотвѣтственно въ непродолжительномъ времени, послѣ введенія поѣздовъ съ IV классомъ, является необходимымъ вводить добавочный смѣшанный товаропассажирскій поѣздъ съ вагонами II и III классовъ и, наконецъ, пассажирскій поѣздъ со всѣми тремя классами или только высшими, смотря по обстоятельствамъ.

При введеніи новаго добавочнаго поѣзда, является обыкновенно необходимымъ принимать мѣры регулировки для обезпеченія удовлетворительной его населенности. При этомъ соблюдается, какъ основное, выясненное опытомъ, правило, чтобы новый дополнительный поѣздъ, долженствующій разгружать данный поѣздъ, предшествовалъ послѣднему по расписанію, а не наоборотъ.

Въ отношеніи регулировки пассажировъ путемъ плацкартъ слѣдуетъ разсматривать два основныхъ случая: регулировку пассажировъ между отдѣльными поѣздами, безъ предоставленія пассажирамъ какихъ-либо сравнительныхъ удобствъ въ самомъ поѣздѣ, и регулировку, соединенную съ предоставленіемъ такихъ удобствъ. Назначеніе плацкартъ, а въ зависимости отъ этого и ихъ цѣна въ обоихъ случаяхъ совершенно различны. Въ первомъ случаѣ желѣзная дорога преслѣдуетъ цѣль—не пустить въ данный поѣздъ больше пассажировъ, чѣмъ имѣется мѣстъ, и для этого имѣть возможность ихъ своевременно учесть. Учетъ этотъ нельзя дѣлать путемъ простого ограниченія въ кассѣ числа продаваемыхъ билетовъ въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ переходятъ пассажиры съ боковыхъ линій или съ чужихъ дорогъ съ билетами прямого сообщенія, такъ какъ они не обязаны предъявлять ихъ въ кассу для дальнѣйшаго слѣдованія. Очевидно, что въ такихъ пунктахъ регулировка возможна только плацкартами, такъ какъ для полученія ея билетъ долженъ быть предъявленъ въ кассу. Въ такихъ случаяхъ плацкарты вызываются интересами внутренняго распорядка самой желѣзной дороги, а не самихъ пассажировъ, и потому соотвѣтственно цѣна плацкарты должна быть самая незначительная. Юго-Западныя дороги въ этихъ случаяхъ устанавливали раньше для всѣхъ классовъ безъ изъятія цѣну 5 коп. за плацкарту. Во время Японской войны цѣна эта была поднята до 10 коп. добавленіемъ 5 коп. въ пользу Краснаго Креста. Послѣдній сборъ теперь отмѣненъ, но цѣна оставлена 10 коп. Это слѣдуетъ считать максимальной цѣной, иначе болѣе высокая цѣна можетъ повести къ малой населенности даннаго поѣзда и перегрузкѣ параллельнаго поѣзда безъ плацкартъ, т. е., аннулировать цѣль ихъ введенія.

Во второмъ случаѣ, напротивъ, цѣна можетъ быть значительно выше. На Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ этомъ случаѣ

примѣняется цѣна плацкарты въ 75 коп. для III класса и 1 р. 50 к. для II и I классовъ.

На практикѣ случаются совпаденія въ одномъ и томъ же поѣздѣ обоихъ разсматриваемыхъ случаевъ; при этомъ плацкарты высшей цѣны имѣютъ цѣлью регулировку пассажировъ между отдѣльными вагонами въ поѣздѣ. Такъ, напримѣръ: въ поѣздахъ №№ 7 и 8 между Кіевомъ и Одессой имѣются вагоны II класса съ плацкартами по 10 коп. и вагоны того-же класса съ плацкартами по 75 коп. Разница въ удобствахъ пассажировъ та, что въ первыхъ пассажиры располагаются для лежанія въ 3 яруса, а во вторыхъ—только въ 2. Первыхъ, конечно, больше, чѣмъ вторыхъ. Отмѣченную выше разницу цѣли, съ которой могутъ вводиться плацкарты, необходимо имѣть въ виду при назначеніи цѣны за плацкарты, такъ какъ въ частныхъ случаяхъ можетъ оказаться, что и цѣна 10 коп. за плацкарту велика. Относительно общаго положенія пассажирскаго движенія слѣдуетъ сказать, что Юго-Западныя дороги находятся теперь за малыми исключеніями въ стадіи предѣльныхъ для одиночной тяги составовъ, такъ что кромѣ введенія поѣздовъ IV класса на участкахъ, гдѣ ихъ еще нѣтъ, потребуются въ болѣе или менѣе продолжительномъ времени добавочные поѣзда высшихъ I—III классовъ на нѣсколькихъ другихъ участкахъ.

Поѣзда IV класса имѣются на всей главной линіи и на вѣтвяхъ: Кіевъ-Казатинъ, Кіевъ-Сарны-Ковель, Бобринская—Черкассы, Казатинъ-Умань, Раздѣльная-Кишиневъ, Бирзула-Знаменка, Фастовъ-Знаменка, Сарны-Ровно; не имѣются еще на линіяхъ: Новоселицкой, Уманской (отъ Цвѣтково до Вапнярки), Дунайской (Бендеры-Рени), Радзивилловской (Здолбуново-Радзивилловъ), Волочисской (Жмеринка, Волочискъ) и части Бессарабской (Кишиневъ-Унгени).

Въ первую очередь потребуется: поѣздъ IV класса на Новоселицкой линіи и добавочный поѣздъ высшихъ классовъ на линіи Кіевъ-Сарны-Ковель.

По вопросу 118.

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

Способъ отправленія товарныхъ поѣздовъ съ промежуточныхъ станцій ранѣе времени, назначеннаго по расписанію, примѣняется на Юго-Западныхъ дорогахъ съ начала 1897 года и въ томъ же году введено по всѣмъ участкамъ Юго-Западныхъ дорогъ обращеніе одиночныхъ паровозовъ безъ росписаній со средней скоростью въ пути отъ 35 до 50 верстъ въ часъ въ зависимости отъ рода паровозовъ.

Такъ какъ примѣненіе указанныхъ облегченныхъ способовъ движенія оказалось весьма благопріятнымъ въ отношеніи достиженія болѣе успѣшнаго оборота подвижного состава и ускоренія

перевозки грузовъ, то было признано полезнымъ дальнѣйшее развитіе системы облегченнаго движенія товарныхъ поѣздовъ.

Задавшись указанной цѣлью и принимая во вниманіе, что съ одной стороны нерѣдко приходится отправлять товарные поѣзда на нѣкоторыхъ перегонахъ или участкахъ дороги не въ полномъ составѣ, напримѣръ, вслѣдствіе необходимыхъ прицѣпокъ и отцѣпокъ вагоновъ на промежуточныхъ станціяхъ и тому подобныхъ причинъ, а равно отправлять товарные поѣзда при 2-хъ дѣйствующихъ паровозахъ въ тѣхъ, напримѣръ, случаяхъ, когда одинъ изъ паровозовъ пересылается при поѣздѣ резервомъ, при чемъ тяговая сила паровозовъ въ такихъ случаяхъ большей частью не вполнѣ утилизируется, и что съ другой стороны при движеніи поѣздовъ по росписаніямъ среднія скорости по перегонамъ расчитаны для предѣльнаго (максимальнаго) состава, везомаго даннымъ паровозомъ, а при составахъ меньше предѣльнаго—скорости эти не увеличиваются, управленіе Юго-Западныхъ дорогъ прежде всего остановилось на возможности и раціональности соотвѣтственнаго увеличенія среднихъ скоростей противъ установленныхъ расписаніемъ въ тѣхъ случаяхъ, когда по какимъ либо причинамъ, независящимъ отъ линейныхъ служащихъ и администраціи дороги, товарный поѣздъ долженъ прослѣдовать данный перегонъ въ меньшемъ противъ предѣльнаго составѣ.

Эти соображенія послужили основаніемъ къ разработкѣ особыхъ правилъ обращенія товарныхъ поѣздовъ съ увеличенной противъ расписанія скоростью и съ сокращеніемъ на промежуточныхъ станціяхъ стоянокъ, предвидѣнныхъ по расписанію; каковыя правила были введены въ дѣйствіе на участкѣ Фастовъ-Знаменка съ 15 мая 1900 года.

Сущность этихъ правилъ была доложена словесно представителями Юго-Западныхъ дорогъ на XII совѣщательномъ съѣздѣ представителей службы движенія русскихъ желѣзныхъ дорогъ, и затѣмъ правила эти получили санкцію Управленія желѣзныхъ дорогъ, которое циркуляромъ отъ 15 ноября 1900 г. за № 52876 допустило обращеніе товарныхъ поѣздовъ съ увеличенной противъ расписанія скоростью по особо разработаннымъ на сей предметъ инструкціямъ.

Результаты примѣненія правилъ обращенія товарныхъ поѣздовъ съ увеличенной скоростью на двупутномъ участкѣ Знаменка-Цвѣтково за 1900 годъ по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1899 года выразилось въ увеличеніи средней коммерческой скорости движенія товарныхъ поѣздовъ на 7,5%, при чемъ средній составъ этихъ поѣздовъ въ 1900 году по сравненію съ 1899 г. ничуть не понизился.

Достиженіе столь благопріятныхъ результатовъ примѣненія указанныхъ выше правилъ на двупутномъ участкѣ послужило поводомъ къ распространенію сихъ правилъ на всѣ двупутные

участки Юго-Западныхъ дорогъ съ болѣе интенсивнымъ движеніемъ, при чемъ рѣшено было испытать на этихъ участкахъ систему обращенія товарныхъ поѣздовъ совсѣмъ безъ расписаній—по поѣзднымъ подорожнымъ—на основаніи особо разработанныхъ для сего правилъ.

Придерживаясь хронологическаго порядка, слѣдовало бы сначала изложить сущность способа движенія съ увеличенной противъ расписанія скоростью и затѣмъ перейти къ изложенію организаціи движенія безъ расписаній; но въ видахъ краткости и ясности изложенія представляется болѣе удобнымъ, изложивъ раньше порядокъ движенія товарныхъ поѣздовъ безъ расписаній, указать затѣмъ лишь на тѣ отличительныя особенности системы отправленія товарныхъ поѣздовъ съ увеличенной скоростью въ томъ видѣ, въ какомъ она практикуется и въ настоящее время на участкахъ Фастовъ-Бобринская, Знаменка-Бирзула, Кіевъ-Сарны-Ковель и Сарны-Ровно Юго-Западныхъ дорогъ, отъ примѣняемыхъ на двупутныхъ участкахъ системы отправленія товарныхъ поѣздовъ безъ расписаній.

Сущность организаціи движенія товарныхъ поѣздовъ безъ расписаній, практикуемаго на двупутныхъ участкахъ Юго-Западныхъ дорогъ, заключается въ слѣдующемъ:

1) Поѣзда, не имѣющіе работы на промежуточныхъ станціяхъ, проходятъ таковыя и останавливаются лишь для пропуска, скрещенія или набора воды.

2) Одиночно слѣдующіе паровозы, поѣзда неполнаго состава или поѣзда, сопровождаемые двумя паровозами, хотя бы второй слѣдовалъ какъ резервный, слѣдуютъ не со скоростями полныхъ составовъ, а съ максимальными скоростями, допускаемыми составомъ, т. е. съ большими скоростями.

3) Обращеніе товарныхъ поѣздовъ безъ расписанія примѣняется на Юго-Западныхъ дорогахъ, главнымъ образомъ, лишь на двупутныхъ участкахъ съ болѣе интенсивнымъ движеніемъ, а именно на участкахъ: Одесса Товарная-Казатинъ-Ковель, Кіевъ-Казатинъ и Знаменка-Бобринская.

Порядокъ обращенія безъ расписаній распространяется лишь на поѣзда несрочнаго обращенія, а именно: на товарные поѣзда малой скорости, не перевозящіе людей, при чемъ движеніе рабочихъ (или хозяйственныхъ) поѣздовъ, съ которыми производятся разгрузка или нагрузка какихъ-либо служебныхъ матеріаловъ на перегонахъ между остановочными пунктами, а также сборныхъ поѣздовъ, предназначенныхъ для перевозки мелкихъ попудныхъ отправокъ, производится особымъ нижеуказаннымъ порядкомъ.

На особыхъ же указанныхъ ниже условіяхъ производится движеніе и поѣздовъ срочнаго обращенія, неперевозящихъ людей, а именно: товарныхъ поѣздовъ ускореннаго хода, согласо-

ванныхъ съ сосѣдними дорогами, въ тѣхъ случаяхъ, когда поѣзда эти назначаются исключительно лишь для перевозки грузовъ.

Обращеніе поѣздовъ срочнаго обращенія, перевозящихъ всякаго рода пассажировъ, воинскія команды и т. п., производится по заранѣе установленнымъ для нихъ расписаніямъ.

5) Порядокъ отправленія со станцій на перегоны поѣздовъ, слѣдующихъ безъ расписаній, въ отношеніи соблюденія всѣхъ тѣхъ формальностей, которыя установлены для обезпеченія безопасности движенія, а именно: по отношенію тѣхъ сношеній и манипуляцій, которыя производятся станціями какъ на участкахъ, гдѣ движеніе совершается при помощи телеграфа, такъ и на участкахъ, оборудованныхъ электрическими блоками, сохраненъ такой же, какой установленъ на Юго-Западныхъ дорогахъ по отношенію поѣздовъ, слѣдующихъ по заранѣе установленнымъ расписаніямъ, какъ при исправномъ дѣйствіи телеграфа и блокировочной системы, такъ и при временномъ прекращеніи ихъ дѣйствія.

6) Со всѣхъ станцій, какъ съ распорядительныхъ (формирующихъ поѣзда), такъ и съ промежуточныхъ на участки, гдѣ движеніе товарныхъ поѣздовъ производится безъ расписаній, обыкновенные товарные поѣзда и одиночные паровозы могутъ быть отправляемы по мѣрѣ ихъ готовности къ отправленію во всякое время дня и ночи, но при непремѣнномъ соблюденіи нижеслѣдующихъ условій: а) чтобы этимъ отнюдь не было нарушено правильное и своевременное слѣдованіе поѣздовъ срочнаго обращенія, т. е. всякаго рода пассажирскихъ, воинскихъ поѣздовъ, и также товарныхъ поѣздовъ ускореннаго хода, согласованныхъ съ сосѣдними дорогами; б) чтобы отправка даннаго товарнаго поѣзда не нарушила установленнаго на Юго-Западныхъ дорогахъ въ развитіе § 89 правилъ технической эксплоатаціи старшинства поѣздовъ; в) чтобы движеніе находящихся на данномъ участкѣ и слѣдующихъ безъ расписаній товарныхъ поѣздовъ и одиночныхъ паровозовъ производилось возможно успѣшнѣе въ смыслѣ сокращенія до возможно минимальныхъ предѣловъ времени нахожденія въ движеніи всѣхъ товарныхъ поѣздовъ и одиночныхъ паровозовъ на участкѣ, и г) чтобы общее число отправленныхъ за сутки поѣздовъ не превышало пропускной способности, установленной для даннаго участка.

На изложенныхъ основаніяхъ предоставлено станціямъ право отправлять товарные поѣзда, слѣдующіе безъ расписаній; на начальниковъ же мѣстныхъ отдѣленій службы движенія возложена лишь обязанность выяснять тѣ промежутки времени, въ теченіе которыхъ вслѣдствіе прохода поѣздовъ срочнаго обращенія отправленіе обыкновенныхъ товарныхъ поѣздовъ съ начальныхъ станцій участка является невыгоднымъ и потому не должно

имѣть мѣста, давать указанія станціямъ первоначальнаго отправленія поѣздовъ относительно тѣхъ промежутковъ времени, въ теченіе которыхъ отправленіе товарныхъ поѣздовъ не должно производиться и вообще регулировать товарное движеніе.

7) Для каждаго участка, гдѣ движеніе товарныхъ поѣздовъ производится безъ расписаній, устанавливается для товарныхъ поѣздовъ и одиночныхъ паровозовъ, обращающихся безъ расписаній, особая нумерація, которая объявляется по линіи служебными приказами. При этомъ во избѣжаніе повторенія однихъ и тѣхъ же номеровъ поѣздовъ въ теченіе календарныхъ сутокъ присваиваются особые номера для товарныхъ поѣздовъ и одиночныхъ паровозовъ, отправляемыхъ съ распорядительныхъ станцій даннаго участка, особые номера для товарныхъ поѣздовъ и одиночныхъ паровозовъ, начинающихъ свое движеніе съ промежуточныхъ станцій участка, и особые для рабочихъ поѣздовъ и для товарныхъ поѣздовъ, съ которыми назначается нагрузка или выгрузка вагоновъ въ пути—между станціями.

8) Товарные поѣзда и одиночные паровозы, обращающіеся безъ расписаній, должны употреблять на проходъ перегоновъ то время, какое въ зависимости отъ состава поѣзда указано въ такъ называемыхъ таблицахъ хода поѣздовъ, которыя разсылаются по линіи при служебныхъ приказахъ. Если при товарныхъ поѣздахъ, слѣдующихъ безъ расписаній, пересылаются резервные паровозы подъ парами, то времена перегоновъ для этихъ поѣздовъ опредѣляются на основаніи таблицъ хода поѣздовъ для двойной тяги.

9) Рабочіе поѣзда на тѣхъ участкахъ, гдѣ имъ не назначена работа въ пути по нагрузкѣ или выгрузкѣ служебныхъ грузовъ, обращаются равнымъ образомъ безъ расписаній; на участкѣ же между двумя распорядительными станціями, на которомъ предстоитъ рабочему поѣзду нагрузка или выгрузка въ пути, для слѣдованія таковаго поѣзда составляется начальникомъ мѣстнаго отдѣленія по соглашенію съ представителями заинтересованныхъ службъ особое расписаніе; станціи участка, на которомъ для слѣдованія рабочаго поѣзда составлено особое расписаніе, должны отправлять его и ранѣе времени, назначеннаго по расписанію, и съ увеличенной противъ расписанія скоростью, если это представляется возможнымъ въ зависимости отъ состава поѣзда согласно таблицамъ хода поѣздовъ, но лишь до того перегона, на которомъ назначена работа съ поѣздомъ въ пути; отправленіе же рабочаго поѣзда на тотъ перегонъ, гдѣ должны производиться въ пути нагрузка или выгрузка грузовъ, можетъ производиться ранѣе времени, назначеннаго по расписанію, лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда это представляется возможнымъ сдѣлать по соглашенію съ представителями заинтересованной службы.

По окончаніи работъ въ пути дальнѣйшее слѣдованіе рабо-

чихъ поѣздовъ производится безъ расписаній наравнѣ съ прочими (товарными) поѣздами несрочнаго обращенія.

10) Для развозки по станціямъ мелкихъ попудныхъ отправокъ и для уборки съ нихъ таковыхъ отправокъ установлены на Юго-Западныхъ дорогахъ особые спеціальные поѣзда, называемые сборными поѣздами. Въ зависимости отъ размѣра сборныхъ перевозокъ въ настоящее время назначено въ постоянное ежедневное обращеніе по одной парѣ сборныхъ поѣздовъ на каждомъ участкѣ дороги. Въ виду того, что работы по нагрузкѣ и выгрузкѣ мелкихъ отправокъ въ проходящіе сборные поѣзда, по провѣркѣ мѣстъ и т. п. удобнѣе производить днемъ, поѣзда эти согласно дѣйствующему расписанію проходятъ участки въ дневное время, начиная движеніе съ начальной станціи участка въ ранніе утренніе часы и прибывая на конечную станцію участка къ вечеру; кромѣ того, въ зависимости отъ размѣра работъ по отправкѣ и прибытію сборныхъ грузовъ на нѣкоторыхъ промежуточныхъ станціяхъ поѣздамъ этимъ даны по расписанію значительныя стоянки.

Такъ какъ условія обращенія сборныхъ поѣздовъ находятся внѣ зависимости отъ того, производится ли движеніе товарныхъ поѣздовъ на данномъ участкѣ по росписаніямъ или безъ росписаній, то на тѣхъ участкахъ, гдѣ товарные поѣзда обращаются безъ расписаній, по отношенію движенія сборныхъ поѣздовъ установленъ нижеслѣдующій порядокъ:

а) въ объявляемыхъ установленнымъ порядкомъ расписаніяхъ и графикахъ поѣздовъ срочнаго обращенія указаны также расписанія сборныхъ поѣздовъ съ сохраненіемъ прежней ихъ нумераціи, а именно: для четнаго направленія № 24; и для нечетнаго направленія № 23; б) какъ съ начальной станціи участка, такъ и со всѣхъ промежуточныхъ станцій сборные поѣзда должны быть отправляемы и ранѣе времени, назначеннаго по расписанію, если въ зависимости отъ условій и работы по перевозкѣ сборныхъ грузовъ это представляется возможнымъ; отправленіе же этихъ поѣздовъ съ начальной станціи участка позже времени, назначеннаго по расписанію, вообще не должно быть допускаемо; и в) время нахожденія въ пути (на перегонахъ) указанныхъ поѣздовъ во всѣхъ случаяхъ, когда они обращаются не въ полномъ составѣ, равнымъ образомъ должно быть сокращаемо до предѣловъ, указанныхъ въ таблицахъ хода поѣздовъ.

11) Что касается товарныхъ поѣздовъ, согласованныхъ на передаточныхъ станціяхъ съ сосѣдними дорогами, то въ основаніе порядка обращенія этихъ поѣздовъ на участкахъ, гдѣ товарное движеніе производится безъ расписаній, положенъ тотъ принципъ, что поѣзда эти должны прибывать на смежныя съ сосѣдними дорогами станціи не позже времени, назначеннаго по расписанію. Исходя изъ этого основного положенія, установлены

нижеслѣдующія правила обращенія указанныхъ поѣздовъ на участкахъ, гдѣ движеніе товарныхъ поѣздовъ производится безъ расписаній: а) поѣздамъ этимъ во всякомъ случаѣ должна быть сохранена установленная расписаніемъ нумерація; б) если согласованныя съ сосѣдними дорогами товарные поѣзда назначаются исключительно для перевозки спеціальныхъ грузовъ (а не людей), то поѣзда эти могутъ и должны быть отправляемы ранѣе времени, назначеннаго по расписанію, съ промежуточныхъ станцій во всѣхъ случаяхъ, когда представляется возможнымъ сократить назначенную по расписанію стоянку, съ распорядительныхъ же и узловыхъ станцій лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда согласованные съ нимъ по прилегающимъ къ станціи участкамъ Юго-Западныхъ или сосѣднихъ дорогъ поѣзда либо вовсе не назначены въ обращеніе за данныя сутки, либо уже прибыли на данную распорядительную или узловую станцію и доставленные съ ними спеціальные грузы, подлежащіе дальнѣйшей отправкѣ, введены въ соотвѣтственные товарные поѣзда срочнаго обращенія; в) при отправленіи товарныхъ поѣздовъ срочнаго обращенія, согласованныхъ съ сосѣдними дорогами, имъ должно быть даваемо всѣми станціями участка преимущество передъ всѣми товарными поѣздами, слѣдующими безъ расписаній, передъ сборными поѣздами (№№ 23 и 24) и поѣздами, назначаемыми въ обращеніе мѣстными начальниками отдѣленій службы движенія для нагрузки и выгрузки въ пути, и г) во всѣхъ остальныхъ отношеніяхъ, а именно: увеличенія скорости движенія при обращеніи въ неполномъ составѣ согласно таблицамъ хода, порядка сношеній сосѣднихъ станцій по движенію поѣздовъ и т. п. для товарныхъ поѣздовъ срочнаго обращенія сохраняется тотъ порядокъ, который установленъ по отношенію остальныхъ товарныхъ поѣздовъ, обращающихся безъ расписаній.

Закончивъ изложеніе порядка организаціи обращенія товарныхъ поѣздовъ безъ расписаній, который примѣняется на двупутныхъ участкахъ Юго-Западныхъ дорогъ съ болѣе интенсивнымъ товарнымъ движеніемъ, необходимо перейти къ изложенію тѣхъ существенныхъ особенностей, которыми отличается примѣняемый нынѣ на участкахъ Фастовъ-Бобринская, Знаменка-Елисаветградъ, Кіевъ-Сарны-Ковель и Сарны-Ровно способъ движенія товарныхъ поѣздовъ съ увеличенной противъ расписанія скоростью и съ сокращеніемъ стоянокъ, предвидѣнныхъ по расписанію на промежуточныхъ станціяхъ. Отличительныя особенности послѣдняго облегченнаго способа движенія товарныхъ поѣздовъ заключаются въ слѣдующемъ:

1) съ распорядительныхъ станцій на ограничиваемый ими участокъ товарные поѣзда отправляются не во всякое время дня и ночи, а лишь въ строго опредѣленные моменты, согласно объ-

явленному расписанію, которое составлено для товарныхъ поѣздовъ по всему распорядительному участку;

2) каждый товарный поѣздъ обращается по всему участку подъ тѣмъ номеромъ, который обозначенъ въ расписаніи согласно моменту выхода поѣзда съ одной изъ начальныхъ станцій указаннаго участка;

3) обращеніе одиночныхъ паровозовъ на сказанныхъ участкахъ производится безъ расписаній на тѣхъ же основаніяхъ, на коихъ обращаются безъ расписаній обыкновенные товарные поѣзда на двухпутныхъ участкахъ съ болѣе интенсивнымъ товарнымъ движеніемъ,

и 4) во всѣхъ остальныхъ отношеніяхъ примѣняемый на этихъ участкахъ облегченный способъ движенія не отличается отъ практикуемой на двупутныхъ участкахъ системы обращенія товарныхъ поѣздовъ безъ расписаній.

Результаты примѣненія указанныхъ способовъ движенія подробно изложены въ журналѣ „Инженеръ“ за 1903 годъ въ статьѣ подъ заглавіемъ: „О результатахъ примѣненія на Юго-Западныхъ дорогахъ облегченныхъ способовъ отправленія поѣздовъ.“.

По вопросу II9.

II9. 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.

Представители службы движенія докладываютъ, что на Юго-Западныхъ дорогахъ поставлено дѣло разработки статистическихъ данныхъ по пробѣгу, обороту, времени хода и вообще по работѣ подвижного состава въ такихъ широкихъ рамкахъ и съ такими деталями, что, несомнѣнно, не найдется ни одной дороги, которая бы могла въ этомъ отношеніи быть приравнена къ Юго-Западнымъ дорогамъ. Это позволяетъ руководителямъ движенія имѣть всегда всѣ необходимыя данныя для веденія дѣла.

Статистическія данности по работѣ и пробѣгу подвижного состава на Юго-Западныхъ дорогахъ учитываются по отдѣльнымъ мелкимъ участкамъ дороги (отъ одной распорядительной станціи до другой), число коихъ составляетъ въ настоящее время 37, и въ каждомъ участкѣ особо по направленіямъ движенія, нечетному и четному. Участки эти слѣдующіе:

1) Кіевъ-Фастовъ,
2) Кіевъ-Коростень,
3) Коростень-Сарны,
4) Сарны-Ковель,
5) Печановка-Здолбуново,
6) Здолбуново-Ковель,
7) Сарны-Ровно,
8) Здолбуново-Радзивиловъ,
9) Фастовъ-Казатинъ,
10) Казатинъ-Печановка,

11) Казатинъ-Жмеринка,
12) Жмеринка-Вапнярка,
13) Вапнярка-Бирзула,
14) Бирзула-Раздѣльная,
15) Раздѣльная-Одесса,
16) Одесскія городскія вѣтви,
17) Знаменка-Елисаветградъ,
18) Елисаветградъ-Голта,
19) Голта-Бирзула,
20) Раздѣльная-Бендеры,
21) Бендеры-Кишиневъ,
22) Кишиневъ-Унгени,
23) Бендеры-Кульмская,
24) Кульмская-Рени,
25) Слободка-Флорешты,
26) Флорешты-Окница,
27) Окница-Новоселица,
28) Жмеринка-Могилевъ,
29) Могилевъ-Окница,
30) Жмеринка-Волочискъ,
31) Умань-Казатинъ,
32) Цвѣтково-Христиновка,
33) Христиновка-Вапнярка,
34) Знаменка-Бобринская,
35) Бобринская-Корсунь,
36) Корсунь-Фастовъ,
37) Черкассы-Бобринская.

Насколько извѣстно, другія дороги ограничиваются въ этомъ отношеніи подраздѣленіемъ дороги на небольшое число крупныхъ участковъ, что, конечно, требуетъ затраты сравнительно меньшаго числа рабочихъ рукъ и, слѣдовательно, меньшихъ расходовъ на содержаніе статистики.

Столь детальное подраздѣленіе дороги на учетные участки принято на Юго-Западныхъ дорогахъ въ виду того соображенія, что на этихъ дорогахъ, какъ и вообще на дорогахъ сложной конфигураціи и съ большимъ числомъ развѣтвленій, нельзя судить о степени утилизаціи подвижного состава и о преимущественномъ грузовомъ теченіи, не имѣя статистическихъ данныхъ, расчлененныхъ, по возможности, на большее число учетныхъ участковъ.

Затѣмъ въ каждомъ учетномъ участкѣ выдѣляются отдѣльно пробѣги по родамъ поѣздовъ, число коихъ на Юго-Западныхъ дорогахъ достигаетъ 28, а именно:

1) Императорскіе,
2) Вспомогательные,

3) Служебные,
4) Курьерскіе,
5) Скорые,
6) Почтовые,
7) Смѣшанные товарные,
8) Пассажирскіе,
9) Товаро-пассажирскіе,
10) Дачные,
11) Дополнительные пассажирскіе,
12) Передаточные большой скорости,
13) Экстренные,
14) Пробные,
15) Служебные съ плательщиками,
16) Одиночные пассажирскіе паровозы,
17) Воинскіе большой скорости,
18) „ малой „
19) Товарные большой скорости,
20) Переселенческіе,
21) Товарные сквозные,
22) Товарные мѣстные,
23) Рабочіе,
24) Водяные,
25) Снѣговые,
26) Мусорные,
27) Передаточные малой скорости,
28) Одиночные товарные паровозы.

Такого подробнаго подраздѣленія по роду поѣздовъ также не существуетъ на другихъ дорогахъ. Юго-Западныя жо дороги ведутъ такой подробный учетъ въ виду необходимости детальнаго контроля за утилизаціей подвижного состава, а также для расчета необходимаго числа поѣздныхъ и паровозныхъ бригадъ, успѣшности ихъ оборота и т. п. вопросовъ эксплоатаціоннаго характера.

Изъ числа 28—двѣнадцати категоріямъ (поѣзда малой скорости) ведется еще отдѣльно по каждой категоріи—учетъ времени хода непосредственно изъ путевыхъ журналовъ, между тѣмъ другія дороги опредѣляютъ эти данныя лишь по всѣмъ родамъ товарныхъ поѣздовъ въ совокупности безъ подраздѣленія по родамъ поѣздовъ.

Наконецъ, пробѣгъ вагоновъ на каждомъ участкѣ дороги, въ направленіи нечетномъ и четномъ и въ каждой категоріи поѣздовъ ведется по 40 типамъ вагоновъ, изъ коихъ 24 типа—пассажирскихъ вагоновъ и остальные 16—товарныхъ. Типы эти слѣдующіе:

Вагоны пассажирскаго парка:

1) Служебные 2-хъ осные,
2) „ 3-хъ „

3) Служебные 4-хъ осные,
4) I класса 2-хъ „
5) „ 3-хъ „
6) „ 4-хъ „
7) I/II классовъ микстъ 3-хъ осные,
8) „ „ 4-хъ „
9) II класса 2-хъ „
10) „ 3-хъ „
11) „ 4-хъ „
12) II/III класс. микстъ 3-хъ „
13) III класса 2-хъ „
14) „ 3-хъ „
15) „ 4-хъ „
16) IV класса 2-хъ „
17) Вагоны-рестораны 4-хъ „
18) Арестанскіе 3-хъ „
19) Почтовые 2-хъ „
20) „ 3-хъ „
21) „ 4-хъ „
22) Багажные 2-хъ „
23) „ 3-хъ „
24) „ 4-хъ „

Вагоны товарнаго парка:

25) Людскіе занятые,
26) „ порожніе,
27) Товарные обыкновенные груженые 2-хъ осные,
28) „ „ „ 4-хъ „
29) „ „ порожніе 2-хъ „
30) „ „ „ 4-хъ „
31) Цистерны нефтяныя груженыя,
32) „ „ порожнія,
33) „ прочія груженыя,
34) „ „ порожнія,
35) Эстокадные груженые,
36) „ порожніе,
37) Фоксъ-Арбеля груженые,
38) „ „ порожніе,
39) Платформы груженыя
40) „ порожнія.

Для того, чтобы имѣть пробѣгъ вагоновъ по всѣмъ вышеперечисленнымъ подраздѣленіямъ, Юго-Западныя дороги ведутъ особые учетные счета.

Хотя нѣкоторыя учетныя категоріи поѣздовъ встрѣчаются не на всѣхъ участкахъ, а нѣкоторые типы вагоновъ обращаются не во всѣхъ поѣздахъ, тѣмъ не менѣе если принять во вниманіе даже и это обстоятельство, число учетныхъ счетовъ въ отношеніи одного лишь пробѣга вагоновъ, не считая счетовъ по учету времени хода поѣздовъ, на Юго-Западныхъ дорогахъ оказывается значительное и во всякомъ случаѣ гораздо болѣе, чѣмъ на другихъ дорогахъ.

Такая детальная и всесторонняя разработка статистическихъ данныхъ достигнута на Юго-Западныхъ дорогахъ при расходахъ на статистику ниже большинства желѣзныхъ дорогъ, благодаря особой усовершенствованной и упрощенной системѣ обработки данныхъ, для ознакомленія съ которой въ свое время были командированы въ управленіе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ агенты другихъ дорогъ (Привислинскихъ, Полѣсскихъ, Екатерининской, бывшей Харьково-Николаевской, бывшей Курско-Харьково-Севастопольской, Риго-Орловской, а въ настоящее время Николаевской и Средне-Азіатской дорогъ). Сущность этой системы заключается въ томъ, что учетъ пробѣговъ и времени хода производится не по каждому отдѣльному поѣзду, а по всѣмъ поѣздамъ данной категоріи за данный мѣсяцъ въ совокупности, для чего регистрируется по каждому поѣзду его отправленіе и прибытіе, а также отцѣпки и прицѣпки вагоновъ на станціяхъ. Разъ въ мѣсяцъ подбивается итогъ времени отправленія и прибытія, отцѣпокъ и прицѣпокъ и на основаніи мѣсячныхъ итоговъ получается мѣсячное же время хода поѣздовъ, мѣсячный пробѣгъ вагоновъ и вмѣстѣ съ тѣмъ поѣздовъ и паровозовъ. Благодаря указанной выше системѣ учета, разработка статистическихъ данныхъ на Юго-Западныхъ дорогахъ обходится дешевле, чѣмъ на другихъ дорогахъ, какъ это усматривается изъ нижеприведенныхъ данныхъ, заключающихъ средніе расходы на содержаніе статистики пробѣга подвижного состава на казенныхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ по смѣтѣ 1909 года (по очередному № 46) на принятый для этого номера измѣритель.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Расходъ въ копѣйкахъ по № 46 на 100 поѣздо-верстъ по смѣтѣ 1909 г.
Сѣверо-Западныя	27
Сибирская	28
Московско-Курская	31
Ташкентская	33
Привислинскія	37
Риго-Орловская	37
Пермская	38
Сызрано-Вяземская	39

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Расходъ въ копѣйкахъ по № 46 на 100 поѣздо-верстъ по смѣтѣ 1909 г.
Сѣверныя ширококолейная	40
Московско-Брестская	40
Сѣверныя узкоколейная	40
Николаевская	43
Полѣсскія.	44
Южныя	44
Самаро-Златоустовская.	45
Екатерининская.	45
Либаво-Роменская	48
Закавказскія.	50
Средне-Азіатская	60
Забайкальская.	93
Итого въ среднемъ на дорогахъ сѣти, исключая Юго-Западныя	41
Юго-Западныя.	36

Изъ приведенныхъ выше данныхъ усматривается, что лишь четыре дороги (Сѣверо-Западныя, Сибирская, Московско-Курская и Ташкентская) расходуютъ меньше Юго-Западныхъ, что можно приписать простой конфигураціи этихъ дорогъ и особымъ условіямъ движенія. Всѣ же остальныя дороги на содержаніе статистики тратятъ болѣе, чѣмъ Юго-Западныя дороги.

Переходя къ вопросу о способѣ освѣдомленія линейныхъ агентовъ по движенію объ отвѣтственности ихъ за результаты ихъ работы, слѣдуетъ замѣтить, что для лучшаго и скорѣйшаго освѣдомленія отдѣленій о качествѣ ихъ работы—часть статистической работы производится въ конторахъ линейныхъ начальниковъ отдѣленій, гдѣ учитываются всякаго рода пробѣги подвижного состава, техническая и коммерческая скорости движенія поѣздовъ и паровозовъ, составъ поѣздовъ и работа поѣздовъ и вагоновъ на основаніи получаемыхъ со станцій особыхъ графическихъ лентъ. Порядокъ этотъ установленъ ранѣе, чѣмъ на другихъ дорогахъ и въ томъ числѣ Привислинскихъ.

Что же касается данныхъ за послѣдніе три года о среднемъ пробѣгѣ инвентарнаго и рабочаго вагона, то таковыя оказываются слѣдующіе:

ГОДЫ.	Средній суточный пробѣгъ одного вагона въ верстахъ. Инвентарнаго товарнаго.	Рабочаго товарнаго.
1906	58	64
1907	58	61
1908	51	52

Пониженіе средняго суточнаго пробѣга товарныхъ вагоновъ, особенно въ 1908 году, было вызвано:

1) увеличеніемъ наличія на дорогахъ платформъ, утилизація которыхъ, въ особенности въ зимнее время, для перевозки грузовъ сравнительно съ крытыми значительно слабѣе;

2) поступленіемъ въ инвентарь въ послѣдніе годы товарныхъ вагоновъ системы Фоксъ-Арбеля, которые для перевозки грузовъ также мало употребляются изъ-за нежеланія отправителей пользоваться этими вагонами, несмотря на принимавшіяся мѣры;

3) уменьшеніемъ эксплоатаціонной длины дорогъ вслѣдствіе перехода въ вѣдѣніе Привислинскихъ дорогъ участка отъ Ковеля до Граево съ транзитнымъ движеніемъ;

и 4) избыткомъ, въ особенности въ 1908 году, товарныхъ вагоновъ по сравненію съ потребностью грузового движенія въ среднемъ.

Бланки статистики Комиссіи представлены.

По вопросу 120.

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

Обмѣнъ товарныхъ вагоновъ съ сосѣдними дорогами производится на общихъ основаніяхъ, причемъ, такъ какъ Юго-Западныя дороги обладаютъ большимъ паркомъ спеціальныхъ вагоновъ, передаваемыхъ на сосѣднія дороги на особыхъ условіяхъ, то контроль обмѣна является очень сложнымъ. Что касается организаціи контроля обмѣна вагоновъ, то таковая выражается въ слѣдующемъ.

Всѣ передаточныя (обмѣнныя) станціи составляютъ особые листки по номерамъ вагоновъ о всѣхъ принятыхъ отъ сосѣднихъ дорогъ и сданныхъ на сосѣднія дороги товарныхъ вагонахъ; для каждаго вагона составляется особый листокъ съ указаніемъ его номера, передаточной станціи, года, мѣсяца и числа его пріема или сдачи. Листки эти поступаютъ въ управленіе (въ отдѣленіе статистики поѣздовъ и вагоновъ), гдѣ подбираются по серіямъ и номерамъ въ послѣдовательномъ порядкѣ; затѣмъ, свѣдѣнія изъ этихъ листковъ заносятся въ особыя обмѣнныя книги, въ коихъ для каждаго номера вагона заведенъ особый счетъ. На основаніи этихъ книгъ и обнаруживаются случаи перехода вагоновъ съ сосѣднихъ или на сосѣднія дороги безъ записи въ документы. Кромѣ того, въ цѣляхъ болѣе успѣшнаго розыска вагоновъ, перешедшихъ на чужія дороги безъ записи въ документы, установлена лицамъ, контролирующимъ обмѣнъ, выдача особаго денежнаго вознагражденія въ нижеслѣдующемъ размѣрѣ. За обнаруженіе и розыскъ каждаго вагона, считая со дня перехода его безъ записи въ документы, въ срокъ ранѣе 30 дней— 1 руб. 50 к., отъ 30 до 40 дней—1 руб. 25 к., отъ 40 до 60 дней 1 руб. и свыше 60 дней до 3-хъ мѣсяцевъ — 75 коп.; при этомъ,

въ случаѣ неправильнаго предъявленія къ дорогамъ требованія о возмѣщеніи вагоновъ съ виновныхъ агентовъ, давшихъ неправильную справку объ оборотѣ вагона, удерживается за каждый вагонъ по 75 коп., изъ причитающихся имъ платежей за розыскъ неправильно перешедшихъ вагоновъ. Необходимая для сихъ уплатъ сумма удерживается изъ премій по утилизаціи подвижного состава, причитающихся станціямъ, по винѣ которыхъ произошелъ переходъ вагона на чужую дорогу безъ записи въ документы обмѣна. Общая сумма этого вознагражденія не превышала 1.800 рублей въ годъ. Благодаря указаннымъ мѣропріятіямъ при переписи 1-е мая оказывается на Юго-Западныхъ дорогахъ почти всегда излишекъ вагоновъ, а именно:

въ 1900	году	было . . .	49	вагоновъ	излишка
„ 1901	„	„ . . .	21	„	недостачи (случайная)
„ 1902	„	„ . . .	97	„	излишка
„ 1903	„	„ . . .	212	„	„
„ 1904	„	„ . . .	87	„	„
„ 1905	„	„ . . .	290	„	„
„ 1906	„	„ . . .	523	„	„
„ 1907	„	„ . . .	155	„	„
„ 1908	„	„ . . .	2	„	„
„ 1909	„	„ . . .	6	„	„

Общій обмѣнъ Юго-Западныхъ дорогъ съ сосѣдними дорогами достигаетъ въ годъ 1.400.000 принятыхъ и сданныхъ вагоновъ въ совокупности, причемъ максимальныя нормы суточнаго обмѣна составляютъ: въ Знаменкѣ 950 вагоновъ, Ковелѣ 980 вагоновъ, Кіевѣ 550 вагоновъ, Сарнахъ 275 вагоновъ и Новоселицахъ 120 вагоновъ. Что касается долговъ по обмѣну, то долги казенныхъ дорогъ между собою денежнаго значенія не имѣютъ, и всю важность этотъ вопросъ имѣетъ для казенныхъ дорогъ лишь при обмѣнѣ съ частными дорогами, которымъ штрафы и платежи за пользованіе вагоновъ должны фактически уплачиваться. Вообще же Юго-Западныя дороги по указанной статьѣ уплачиваютъ частнымъ дорогамъ незначительныя суммы, значительно больше получая отъ частныхъ дорогъ.

На вопросъ предсѣдателя подкомиссіи о взаимныхъ счетахъ по долгу вагоновъ Юго-Западныхъ и Московско-Кіево-Воронежской ж. д. доложено, что Московско-Кіево-Воронежская ж. д. должна Юго-Западнымъ—240.000 руб.

На вопросъ Д. И. Герценвица, какъ образовался этотъ долгъ и отчего онъ не уплоченъ, С. А. Печковскій докладываетъ, что согласно постановленію Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, объявленному при циркулярѣ завѣдывающаго дѣлами общаго съѣзда отъ 18-го іюня 1909 года за № 462/1717, произведенъ разсчетъ за пользованіе Московско-Кіево-Воронежской вагонами те-

плушками Юго-Западныхъ дорогъ за періодъ времени съ 1-го августа 1906 года по 1-е іюня 1909 года. Согласно этому разсчету и причитается Юго-Западнымъ дорогамъ отъ Московско-Кіево-Воронежской дороги 240.000 рублей. Московско-Кіево-Воронежская дорога признала этотъ расчетъ правильнымъ и причитающіяся по нему деньги подлежащими уплатѣ, но отъ уплаты таковыхъ суммъ отказалась впредь до полученія такого же рода платежей отъ Юго-Восточныхъ дорогъ.

Членъ комиссіи Д. И. Герценвицъ замѣтилъ, что вообще общества частныхъ желѣзныхъ дорогъ, покровительствуемыя Министерствомъ Финансовъ, уклоняются отъ платежей по обмѣну вагонами казеннымъ дорогамъ, на что слѣдуетъ обратить вниманіе.

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?

Доложено, что служба движенія принимаетъ полное участіе въ разработкѣ техническихъ потребностей дороги и плана ихъ осуществленія: какъ вѣдомость работъ по Отд. VII гл. 2, такъ и вѣдомость новыхъ работъ составляются службой пути совмѣстно со службой движенія и другими службами, а затѣмъ всѣ проекты работъ, касающіеся службы движенія, разрабатываются неизмѣнно по даннымъ и указаніямъ службы движенія. Что касается потребностей службы движенія, то, говоря о нихъ въ общихъ чертахъ, необходимо указать, что въ настоящее время въ нихъ преобладаетъ необходимость путевого развитія станцій, особенно нѣкоторыхъ узловъ. Къ наиболѣе недостаточно оборудованнымъ узламъ принадлежитъ Одесса въ ея портѣ. Слѣдуетъ однако замѣтить, что служба движенія не имѣетъ возможности пока настаивать на преимущественномъ удовлетвореніи ея потребностей, такъ какъ служба тяги находится въ еще менѣе удовлетворительныхъ условіяхъ, что отражается прежде всего на интересахъ движенія, и потому первое вниманіе Юго-Западныхъ дорогъ въ настоящее время должно быть обращено на улучшеніе условій, при которыхъ приходится работать этой послѣдней службѣ.

При упоминаніи о потребностяхъ Одесскаго порта предсѣдатель подкомиссіи замѣтилъ, что при разсмотрѣніи въ Государственномъ Совѣтѣ проекта переустройства порта и въ частности устройства хлѣбной гавани, внесеннаго Министромъ Торговли и Промышленности, несмотря на явную необходимость нѣкоторыхъ сооруженій, какъ, напримѣръ, брекватера, Государственный Совѣтъ не удовлетворился этимъ проектомъ, такъ какъ представители вѣдомствъ не могли указать, во что обойдутся отчужденія для постройки станціонныхъ устройствъ на Пересыпи и вообще работы по подходу желѣзной дороги къ новымъ гаванямъ хлѣбной и угольной.

На это С. А. Печковскій пояснилъ, что общій проектъ разработанъ управленіемъ Юго-Западныхъ ж. д. и согласованъ со всѣми заинтересованными вѣдомствами и лицами; согласно этому проекту переустройство порта должно обойтись въ 22—24 милліона рублей, считая съ угольною и вольною гаванью и включая всѣ желѣзнодорожныя устройства, причемъ, въ частности, вышеупомянутое отчужденіе на Пересыпи стоить ничего не будетъ, такъ какъ станція будетъ построена на площади, образуемой путемъ засыпки части моря у берега землею, полученной при углубленіи гавани до потребной глубины.

Далѣе С. А. Печковскій подробно высказывается о необходимости присоединенія Одесскаго порта къ желѣзной дорогѣ, т. е. объ обратной передачѣ порта, какъ и вообще всѣхъ портовъ, въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія, или, еще лучше, какого-нибудь учрежденія, напримѣръ, Портъ-Трестъ, подобно существующимъ для портовъ Бомбея, Калькутты въ Вестъ-Индіи.

По вопросу 122.

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

Представитель службы движенія докладываетъ, что надзоръ за перевозимыми грузами осуществляется при помощи особыхъ станціонныхъ сторожей въ періодъ времени, когда грузъ хранится на рампахъ или въ пакгаузахъ или когда груженые вагоны находятся въ составахъ организованныхъ поѣздовъ и при помощи кондукторскихъ бригадъ, когда грузъ погруженъ въ вагоны и вагоны поставлены или слѣдуютъ въ поѣздѣ. Охрана поѣзда лежитъ на обязанности кондукторской бригады, сопровождающей поѣздъ, не только во время движенія его, но и при остановкахъ на станціяхъ. При остановкахъ поѣзда на станціяхъ кондукторы удостовѣряются въ цѣлости люковъ и дверей крытыхъ вагоновъ, а также навѣшенныхъ на нихъ пломбъ. Для охраны поѣзда со стороны противоположной станціонному зданію отряжается не менѣе половины бригады. Начальники станцій и дежурные по движенію помощники нач. станцій обязаны слѣдить за исполненіемъ кондукторами указаннаго порядка охраны и съ своей стороны должны оказывать содѣйствіе къ подлежащей охранѣ поѣздовъ.

Въ тѣхъ же цѣляхъ, т. е. для затрудненія и возможнаго устраненія случаевъ хищенія грузовъ злоумышленниками, принимаются слѣдующія мѣры:

а) усиленіе кондукторскихъ бригадъ и вооруженіе ихъ огнестрѣльнымъ оружіемъ, а также усиленіе путевой стражи на тѣхъ участкахъ, на которыхъ благодаря мѣстнымъ условіямъ (тихій ходъ поѣзда) производятся нападенія на поѣзда и обворовываніе вагоновъ;

б) ограженіе станціонныхъ грузовыхъ дворовъ;

в) освѣщеніе станцій, расположенныхъ вблизи крупныхъ населеній, электричествомъ и керосино-калильными фонарями сильнаго свѣта и усиленіе штата сторожей;

г) ночные обходы въ составѣ агентовъ разныхъ службъ при участіи жандармской полиціи для провѣрки сторожевой службы;

д) улучшеніе дверныхъ затворовъ и пакгаузовъ устройствомъ запоровъ всѣхъ дверей извнутри и навѣской замковъ на одной выходной двери и улучшеніе типа навѣсныхъ замковъ;

е) улучшеніе типа навѣсныхъ замковъ на багажныхъ вагонахъ;

ж) для охраны цѣнныхъ грузовъ въ вагонахъ во время слѣдованія ихъ въ пути и при простояхъ на станціяхъ въ цѣляхъ затрудненія вскрытія вагоновъ и хищенія грузовъ люки внутри вагоновъ закрѣпляются проволокой (см. примѣчаніе къ § 32 Отд. III инструкціи № 39);

з) выдача наградъ агентамъ дороги и чинамъ жандармской полиціи за всякій случай задержанія похитителя и преданія его жандармской полиціи для возбужденія уголовнаго преслѣдованія (циркулярная депеша начальника дорогъ отъ 22 сентября 1907 г. № 3/5121; примѣнительно къ этой депешѣ выдаются награды, по постановленію совѣта управленія, чинамъ общей полиціи и постороннимъ лицамъ, оказавшимъ дорогѣ содѣйствіе къ обнаруженію злоумышленниковъ и къ розыску похищенныхъ предметовъ). Служебнымъ приказомъ отъ 13/XII 1908 года № 233 объявлены по дорогамъ благодарности служащимъ за обнаруженіе злоупотребленій и опубликованъ списокъ 129 отличившихся агентовъ, получившихъ благодарность и денежныя награды за предотвращеніе кражъ;

и) строгія карательныя мѣры, до увольненія включительно, за слабый надзоръ за гружеными вагонами въ пути и на станціяхъ, и за грузами въ станціонныхъ складахъ и пакгаузахъ (см. служебный приказъ отъ 12/XII 1908 года за № 232);

к) провѣрка передъ пломбировкою нагруженыхъ въ вагоны грузовъ и составленіе жандармскихъ протоколовъ о количествѣ погруженныхъ въ вагоны товарныхъ мѣстъ. Мѣра эта не имѣетъ общаго для всѣхъ станцій характера, а примѣняется на сортировочныхъ станціяхъ и крупныхъ станціяхъ отправки грузовъ въ цѣляхъ улучшенія станцій назначенія и попутныхъ въ случаяхъ хищенія грузовъ на этихъ послѣднихъ станціяхъ и составленія неправильныхъ актовъ о недостачахъ грузовъ подъ пломбами станцій отправленія;

л) система перевозки сборныхъ грузовъ въ вагонахъ, сопровождаемыхъ особыми раздатчиками, принимающими грузы отъ станцій и выдающими ихъ на пути слѣдованія (см. положеніе № 35 о перевозкѣ сборныхъ грузовъ).

Что-же касается мѣръ, предупреждающихъ засылку грузовъ, и

порядка дѣйствія станціи при обнаруженіи высылки, недостачи или излишка груза, то въ этомъ отношеніи исполняется слѣдующее:

При обнаруженіи, при вскрытіи груженыхъ вагоновъ, недостачи товарныхъ мѣстъ противъ документовъ, наличія мѣстъ безъ документовъ или недостачи товарныхъ мѣстъ съ документами въ отношеніи марокъ и вѣса, станція, обнаружившая такія недоразумѣнія, немедленно запрашиваетъ депешей станцію, наложившую пломбы на вагонъ, и станцію отправленія, если послѣдняя извѣстна. Депеши эти въ копіи адресуются подлежащему начальнику отдѣленія службы движенія и контролеру движенія, а также отдѣленію разбора претензій или отдѣленію товарнаго движенія при управленіи дорогъ. Начальники отдѣленій на основаніи этихъ копій слѣдятъ за разслѣдованіемъ возникшаго недоразумѣнія и принимаютъ мѣры къ скорѣйшему разъясненію недоразумѣній, а равно и къ выясненію виновныхъ въ нихъ агентовъ для административныхъ съ нихъ взысканій.

Отдѣленіе товарнаго движенія и отдѣленіе разбора претензій, съ своей стороны, слѣдятъ за разъясненіями, и если таковыя не выясняются въ теченіе недѣли, принимаютъ необходимыя для разъясненія мѣры. Для учета недостачъ товарныхъ мѣстъ и излишка мѣстъ противъ документовъ въ отдѣленіи разбора претензій заведена особая вспомогательная книга (сер. дв. № 781), при помощи которой удается не рѣдко выяснять недоразумѣнія и давать подлежащимъ станціямъ указанія о соединеніи грузовъ съ документами (см. §§ 74, 75, 76, 77 и 78 отд. III инстр. № 39).

Такой же порядокъ примѣняется и къ розыску багажа, при чемъ копіи депеши адресуются въ управленіе отдѣленія пассажирскаго движенія (см. § 61 отд. I инстр. № 39).

Особыхъ агентовъ для розыска грузовъ на линіи не имѣется, имѣются только при управленіи службы. Въ случаяхъ значительныхъ кражъ или мошенничествъ на линію командируются состоящіе при отдѣленіи разбора претензій 2 агента по розыску грузовъ и данные имъ въ помощь два конторщика.

Для успѣшности розыска грузовъ и выясненія принадлежности мѣстъ, найденныхъ въ вагонахъ и пакгаузахъ безъ документовъ, установлена спеціальная маркировка груза съ присвоеніемъ каждой станціи спеціальнаго для нея нумера, на основаніи коего легко выясняется мѣсто отправленія товара и принадлежность къ извѣстной отправкѣ (сл. приказъ № 130 отъ 1909 года).

По вопросу 123

представитель службы движенія докладываетъ, что возможность безплатной перевозки грузовъ устраняется слѣдующими мѣрами:

123. Какими способами устраняется

а) Уничтожена перевозка нѣсколькихъ вагоновъ при одной

безплатная перевозка товаровъ, при отсутствіи провѣрки ихъ въ п.п. промежуточныхъ между станціями отправленія и назначенія?

накладной и введена перевозка каждой вагонной отправки при отдѣльной накладной.

б) Отсутствіе на дорогахъ одной общей артели и установленіе на крупныхъ станціяхъ, по возможности, разныхъ артелей, причемъ если на нѣкоторыхъ станціяхъ обслуживаніе взвѣшиваній, нагрузки и выгрузки багажа и товаровъ сдано одной и той же артели, то на промежуточной станціи между такими двумя станціями дѣло это, по возможности, поручается другой артели, которая при догрузкахъ и отправкахъ багажа и товаровъ обязательно производитъ провѣрку въ вагонахъ числа мѣстъ грузовъ и багажа по документамъ, и такимъ путемъ всегда обнаруженъ будетъ бездокументный багажъ или грузъ. Независимо этого, багажъ и сборные грузы весьма часто провѣряются при отгрузкахъ и догрузкахъ по пути на промежуточныхъ станціяхъ, не обслуживаемыхъ артелями, на которыхъ станціонные агенты при снятіи пломбъ съ вагоновъ для догрузки или отгрузки обязательно провѣряютъ съ документами остающееся въ вагонѣ количество мѣстъ (§ 58 Отд. II Инстр. № 39). Такимъ образомъ, дѣло провѣрки груза поручено многочисленнымъ агентамъ и нѣсколькимъ артелямъ, что и гарантируетъ отъ безплатнаго провоза грузовъ, для каковаго провоза при изложенныхъ условіяхъ потребовалось бы настолько чрезвычайная соорганизованность массы злоумышленныхъ лицъ со стороны агентовъ и со стороны артели, что о возможности такой широкой соорганизованности не можетъ быть и рѣчи.

в) Устраненіе безплатной перевозки вагонныхъ отправокъ достигается записью всѣхъ вагоновъ, входящихъ въ данный поѣздъ, въ раздаточные на этотъ поѣздъ списки, при которыхъ сдаются бригадамъ поѣзда и документы на грузы и въ нѣкоторые включаются всѣ прицѣпляемые въ пути вагоны, а также отмѣчаются отцѣпленные вагоны. По этимъ спискамъ производится провѣрка поѣздовъ какъ бригадами при пріемѣ отъ станцій отправленія поѣздовъ, такъ равно при передачахъ поѣздовъ отъ одной бригады къ другой и при пріемѣ отъ бригадъ на станціяхъ узловыхъ, передаточныхъ и конечныхъ (§§ 48, 49, 57, 58, 69 отд. III инстр. № 39).

Независимо такого постояннаго контроля станціонныхъ агентовъ производятся внезапныя ревизіи чинами Государственнаго Контроля и контролерами движенія для удостовѣренія въ томъ, что всѣ включенные въ составъ поѣздовъ вагоны записаны въ раздаточные списки и сопровождаются соотвѣтственными документами.

По вопросамъ 125 и 126.

125. Какъ осуществляется надзоръ

Доставка грузовъ въ предѣлахъ сроковъ, установленныхъ ст. 35 Общаго Устава, достигается организаціей перевозокъ отдѣль-

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.

ныхъ категорій грузовъ согласованными поѣздами и планомѣрнымъ распредѣленіемъ средствъ и оборудованій на станціяхъ дороги на основаніяхъ, поясненныхъ въ докладѣ по вопросамъ 111 и 114.

Надзоръ же за правильнымъ выполненіемъ сроковъ осуществляется порядкомъ, изложеннымъ въ приказѣ № 54 отъ 10/III 1909 года, при чемъ указанный порядокъ даетъ возможность распорядителю движенія строго регулировать перевозочныя средства (паровозы и кондукторскія бригады) въ предѣлахъ дѣйствительной надобности.

Приказъ № 54 предусматриваетъ составленіе особыхъ листковъ на каждую просроченную отправку въ предѣлахъ Юго-Западныхъ дорогъ; для обезпеченія своевременнаго и обязательнаго составленія листковъ агентъ, составившій листокъ, получаетъ дополнительное вознагражденіе въ опредѣленномъ размѣрѣ за каждую обнаруженную просрочку. Учетъ этотъ обходится на всю дорогу 3.600 рублей въ годъ.

Кромѣ того, на выдержку повѣряются въ Службѣ Сборовъ подлинные документы и это даетъ возможность судить, на сколько полно составляютъ листки станціи дороги.

Процентъ просрочекъ съ момента введенія такой организаціи до настоящаго момента упалъ:

для повагонныхъ отправокъ	съ 6%	до 0,4
„ мелочныхъ „	съ 6%	до 0,9
„ грузовъ большой скорости и живности	съ 3%	до 0.

Статистика суммъ, уплачиваемыхъ Юго-Западными желѣзными дорогами за просрочку, ведется службой сборовъ по годамъ уплаты, а не по годамъ совершенія перевозокъ, поэтому, таковыя суммы не иллюстрируютъ дѣйствительнаго положенія скоростей передвиженія грузовъ по годамъ.

Матеріалъ по настоящему вопросу переданъ Комиссіи.

По вопросу 127

127. Складочныя товарныя помѣщенія и вліяніе недостаточности этихъ помѣщеній съ точки зрѣнія исправнаго храненія и надлежащей охраны грузовъ.

С. А. Печковскій доложилъ, что необходимое количество грузовыхъ помѣщеній зависитъ не столько отъ самого количества отправляемыхъ грузовъ, сколько отъ задержки ихъ на станціяхъ отправленія по разнымъ причинамъ. Обычныя причины задержки слѣдующія:

а) недостаточная пропускная способность участковъ, входящихъ въ путь слѣдованія грузовъ;

б) неравномѣрность ввоза, превышающая погрузочную способность данной станціи;

в) недостаточная пріемоспособность выгрузочныхъ помѣщеній въ конечныхъ пунктахъ слѣдованія груза;

г) существующія правила о порядкѣ постепенности отправки грузовъ малой скорости, явившіяся въ свое время результатомъ недостаточной провозной способности желѣзныхъ дорогъ и залежей, но въ свою очередь эти залежи въ извѣстной мѣрѣ и создающія.

Въ зависимости отъ причинъ, создавшихъ на каждой данной станціи случаи недостачи грузовыхъ помѣщеній, степени устранимости этихъ причинъ въ ближайшее или болѣе отдаленное время, и должно регулироваться текущее усиленіе оборудованія дороги грузовыми помѣщеніями изъ сбора въ $^1/_5$ коп. При этомъ соотвѣтственно въ тѣхъ случаяхъ, когда задержка грузовъ на станціяхъ отправленія создавалась ограниченіями въ погрузкѣ, вызванными переполненіемъ и недостатками грузовыхъ помѣщеній на станціяхъ назначенія, то принято за правило расширять грузовыя помѣщенія на соотвѣтственныхъ станціяхъ назначенія, а не отправленія, исходя изъ того соображенія, что на послѣднихъ грузовыя помѣщенія дохода желѣзной дорогѣ не приносятъ, а въ первомъ случаѣ, напротивъ, даже скоро окупаются платой за храненіе при неуспѣшной уборкѣ получателями. Этимъ объясняется то обстоятельство, что главныя конечныя станціи Юго-Западныхъ дорогъ, какъ, напримѣръ, Кіевъ и Одесса, оборудованы наилучшими и самыми обширными складочными помѣщеніями сравнительно съ большими станціями отправленія. Соотвѣтственно также избѣгается развитіе складочныхъ помѣщеній на станціяхъ, гдѣ залежи вызваны были случайными, не могущими регулярно повторяться, причинами, напримѣръ: задержками, бывшими въ 1907 при доставкѣ хлѣба въ голодающія губерніи, т. е., въ ненормальномъ случайномъ направленіи, для котораго наши желѣзныя дороги не оборудованы и не подготовлены. Вообще, на Юго-Зап. дорогахъ грузовыя помѣщенія усиливаются преимущественно только на тѣхъ станціяхъ отправленія, которыя имѣютъ наибольшую въ томъ нужду по количеству предъявляемаго къ перевозкѣ груза, внѣ зависимости отъ прочихъ условій, напр., пунктовъ назначенія, устранимыхъ принимаемыми мѣрами.

Всего на Юго-Западныхъ дорогахъ имѣется пакгаузовъ 40.610 кв. саж., крытыхъ платформъ 29.374 кв. саж., открытыхъ платформъ 16.578 кв. саж.

Для облегченія храненія отправляемаго груза на Юго-Западныхъ дорогахъ широко практикуется приписка частныхъ складовъ на условіяхъ, изложенныхъ въ правилахъ ст. 51 Общаго Устава. Число такихъ приписныхъ складовъ на 1-е января 1909 г. достигаетъ до 147.

Кромѣ того, на станціяхъ имѣются особыя помѣщенія, предназначенныя для долгосрочнаго храненія, и такихъ складовъ на

дорогахъ имѣется 15.129 кв. саж. Какъ показалъ опытъ, долгосрочное храненіе грузовъ на условіяхъ, изложенныхъ въ инструкціяхъ 76 и 77, соотвѣтствуетъ существующимъ условіямъ торговли и состоянію подъѣздныхъ къ станціямъ путей. Изъ всего предъявленнаго къ перевозкѣ хлѣбнаго груза въ 1907 году 191.700.000 пудовъ, черезъ склады долгосрочнаго храненія прошло 46.300.000 пудовъ, и въ 1908 г. изъ 135.100.000 пудовъ—38.100.000 пудовъ.

Такъ какъ вполнѣ парализовать имѣющимися упомянутыми средствами обстоятельства, вліяющія на складываніе груза, преимущественно хлѣбнаго, на открытыхъ площадяхъ (открытыя платформы, площади II кат. ст. 45 Общ. Уст.) не представляется возможнымъ, то часть груза хранится въ открытыхъ помѣщеніяхъ и на площадяхъ. Сохранность такого груза стараются обезпечить брезентами, но, конечно, такое храненіе не обезпечиваетъ въ полной мѣрѣ исправности груза и сохранности его.

По мнѣнію Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, наиболѣе раціональной мѣрой было-бы уничтоженіе площадей II-й категоріи, кои согласно ст. 48 Общ. Устава должны приспособляться для храненія грузовъ, широкое развитіе ссудныхъ и складочныхъ операцій и, наконецъ, полное отдѣленіе на желѣзныхъ дорогахъ операцій перевозки и храненія на основаніяхъ Бернской конвенціи, установленныхъ, между прочимъ, уже и у насъ на Восточно-Китайской желѣзной дорогѣ.

Относительно охраны грузовъ на станціяхъ сторожами опытъ Юго-Западныхъ дорогъ показываетъ, что установленіе полной всесторонней охраны съ правильными ночными обходами стоило-бы огромныхъ денегъ и совсѣмъ не оправдывалось-бы коммерчески достигаемыми сбереженіями, такъ какъ убытки собственно отъ кражъ въ прямомъ смыслѣ изъ ярусовъ, изъ пакгаузовъ съ ихъ взломомъ и изъ вагоновъ на станціяхъ, т. е., кражъ, которыя могутъ быть предупреждаемы ночными сторожами, не превышаютъ на Юго-Западныхъ дорогахъ нѣсколькихъ десятковъ тысячъ рублей ежегодно. Между тѣмъ, усиленіе существующаго штата сторожей на большихъ станціяхъ, хотя-бы до $^1/_2$ противъ количества, которое требуется для полной правильной охраны, и назначеніе спеціальныхъ сторожей по охранѣ на тѣхъ малыхъ станціяхъ, гдѣ особыхъ сторожей не имѣется, т. е., въ размѣрѣ, даже при честныхъ сторожахъ еще далекомъ отъ полнаго обезпеченія отъ кражъ,—обошлось-бы Юго-Западнымъ дорогамъ въ 150—300 тысячъ рублей въ годъ. Поэтому, съ коммерческой точки зрѣнія, правильнѣе держать сторожей въ возможно ограниченномъ размѣрѣ, достигая улучшенія охраны преимущественно другими способами, напримѣръ, освѣщеніемъ территоріи станцій и прочными замками и дверями въ грузовыхъ помѣщеніяхъ.

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?

С. А. Печковскій докладываетъ, что Юго-Западныя желѣзныя дороги, пожалуй, единственныя, которымъ въ періодъ 1905-1906 гг., когда цѣны на рабочую силу повсемѣстно возрасли, удалось стоимость работъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ удержать какъ тогда, такъ и понынѣ неизмѣнно ниже установленныхъ на этотъ предметъ тарифныхъ ставокъ въ пользу желѣзныхъ дорогъ. Результатъ этотъ въ значительной мѣрѣ, если не всецѣло, слѣдуетъ приписать весьма практичному и цѣлесообразному положенію о товаро-станціонныхъ работахъ, принятому на Юго-Западныхъ дорогахъ и кореннымъ образомъ отличающемуся отъ нормальнаго положенія, введеннаго на другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Разница сказанныхъ положеній заключается въ главныхъ чертахъ въ слѣдующемъ. Нормальное положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ, введенное на другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, смѣшиваетъ въ одно расходы, не имѣющіе между собою по существу ничего общаго, а именно: расходы по перегрузкѣ, нагрузкѣ и выгрузкѣ съ расходами по удовлетворенію претензій всякаго рода за порчу, пропажу и просрочку грузовъ, происшедшихъ по винѣ станціонныхъ агентовъ. Благодаря этому хозяйственная и административная стороны столь важнаго и крупнаго дѣла, какимъ является операція нагрузки и выгрузки, совершенно затемняется и ускользаетъ отъ должнаго учета, руководства и объединенія со стороны управленія желѣзной дороги, и потому дѣло ведется каждой станціей по своему, безъ должнаго общаго плана и системы. Затѣмъ, преміи, получаемыя согласно этому нормальному положенію станціонными агентами, имѣютъ широкое артельное начало. Благодаря этому ни одна станція не въ состояніи предвидѣть не только того, сколько именно она заработала преміи, но даже и, вообще, получитъ она премію или начетъ. При такихъ условіяхъ значеніе преміи и возможность правильнаго ея воздѣйствія сводятся почти къ нулю. Наконецъ, въ преміи этой участвуютъ только линейные агенты, а агенты управленія дороги не участвуютъ, что, впрочемъ, и для этого частнаго случая правильно, ибо само нормальное положеніе, какъ выше сказано, лишаетъ управленіе дороги возможности это дѣло объединить и имъ руководить. Въ противоположность этому, на Юго-Западныхъ дорогахъ работы по нагрузкѣ и выгрузкѣ составляютъ хозяйство совершенно самостоятельное и ни съ чѣмъ другимъ не смѣшиваемое. Хозяйство это организовано слѣдующимъ образомъ. Для каждой станціи ежегодно, разъ на весь годъ, назначается норма расходовъ отъ вагона или на 1.000 пудовъ перегруженнаго, нагруженнаго и выгруженнаго груза и перевѣшаннаго груза вмѣстѣ или отдѣльно для каждой изъ этихъ минипуляцій, смотря по мѣстнымъ условіямъ. Всѣ

сбереженія противъ этой нормы, за вычетомъ лишь опредѣленнаго постояннаго процента на учетъ и въ фондъ для вознагражденія высшихъ агентовъ на линіи и въ управленіи, полностью поступаетъ въ премію станціоннымъ агентамъ. Такимъ образомъ, каждая станція не только вообще, но и ежедневно можетъ знать, заработала ли она премію и сколько именно. Приглашеніе рабочихъ и способъ имъ уплаты предоставляется начальнику станціи съ тѣмъ лишь ограниченіемъ, что, безъ особаго разрѣшенія управленія, запрещается нанимать постоянныхъ мѣсячныхъ рабочихъ и заключать какіе-либо контракты, за которые была-бы отвѣтственна желѣзная дорога. Всѣ уплаты рабочимъ производятся начальникомъ станціи изъ станціонной выручки и показываются имъ въ отчетѣ. Управленію остается только сопоставлять эти расходы съ назначенной нормой. Если расходы эти выше нормы, то немедленно выясняется причина этого обстоятельства и принимаются тѣ или другія мѣры къ ихъ пониженію. Въ цѣломъ рядѣ случаевъ мѣры эти требуютъ не только содѣйствія, но и иниціативы управленія дороги, и не могутъ быть осуществлены собственными силами станціи. Поясненіемъ этому могутъ служить данныя, доложенныя по вопросу 111. Очевидно, что такія мѣры, какъ, напримѣръ: летучія артели, сдача работъ биржевой артели, запрещеніе переманиванія рабочихъ съ одной станціи на другую и т. п., могутъ быть осуществлены только управленіемъ желѣзной дороги. Затѣмъ, въ частныхъ случаяхъ, особенно въ 1905-1906 гг. для недопущенія чрезмѣрнаго поднятія цѣнъ, которое закрѣпилось-бы надолго въ большомъ раіонѣ и причинило-бы огромные убытки дорогѣ, явилось даже необходимымъ на извѣстное время сокращать погрузку на нѣкоторыхъ станціяхъ. Очевидно, что такого рода регулировка возможна только со стороны управленія дороги, которое единственно и можетъ правильно сообразовать ее съ общими интересами дороги и лежащими на ней государственными и экономическими задачами. Въ силу этихъ соображеній, согласно дѣйствующему на Юго-Западныхъ дорогахъ положенію о преміи за работу по нагрузкѣ и выгрузкѣ, въ этой преміи совершенно основательно и справедливо участвуютъ и агенты управленія дороги. Остальныя подробности усматриваются изъ положенія № 105, которое и представлено Комиссіи. Положеніе это существуетъ съ 1884 г. почти безъ измѣненій, въ то время, какъ всѣ положенія о другихъ преміяхъ пришлось много разъ не только видоизмѣнять, но и вовсе перерабатывать. Это иллюстрируетъ его цѣлесообразность и практичность. Всѣ расходы по нагрузкѣ и выгрузкѣ относятся на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ на очередной № 193 смѣты, причемъ преміи за сбереженіе расходовъ по удовлетворенію грузовыхъ претензій на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ до сего времени не установлено, и всѣ эти расходы

относятся на очередной № 37 смѣты въ противоположность другимъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, которыя расходы по удовлетворенію претензій, происшедшіе по винѣ станцій, относятъ на очередной № 193. Въ свою очередь, на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ на очередной № 193 сносятся расходы по уплатѣ преміи за успѣшный оборотъ вагоновъ, а съ 1910 года будутъ сноситься расходы по уплатѣ большей части преміи по утилизаціи подвижного состава вообще. Вслѣдствіе этого, расходы Юго-Западныхъ дорогъ по очередному № 193 не могутъ быть сопоставлены и сравниваемы съ расходами другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по тому-же номеру, какъ это, однако, часто дѣлается по недоразумѣнію. Отсутствіе до сихъ поръ на Юго-Западныхъ дорогахъ преміи за сбереженіе расходовъ по удовлетворенію грузовыхъ претензій обусловливается тѣмъ, что управленіе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, по объясненнымъ выше причинамъ, не могло принять предложенное ему для этой цѣли устарѣвшее нормальное положеніе другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а выработало для сказанной преміи особое новое положеніе, совершенно отдѣлявшее, какъ это и необходимо, расходы по претензіямъ отъ работъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ. Проектъ этого положенія представленъ былъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ еще въ 1903 году, но и до настоящаго времени еще не утвержденъ. Утвержденіе этого проекта весьма желательно и необходимо; что-же касается дѣйствующаго положенія № 105 о работахъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ, то оно должно быть въ интересахъ дѣла и казны сохранено полностью безъ какихъ-либо измѣненій.

Затѣмъ, С. А. Печковскій представилъ Комиссіи отчеты о стоимости работъ по перегрузкѣ, нагрузкѣ и выгрузкѣ за время съ 1905 по 1908 годъ включительно, изъ которыхъ видно, что расходы эти съ теченіемъ времени не поднялись, а, напротивъ, уменьшаются.

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 равно о

С. А. Печковскій докладываетъ, что расходы и распоряженія станціонныхъ агентовъ по операціямъ нагрузки, перегрузки и выгрузки регулируются преміей за сбереженіе расходовъ по этой операціи на основаніяхъ, поясненныхъ уже въ докладѣ по вопросу № 128. Количество переработанныхъ грузовъ, показываемое станціями въ отчетахъ по сказанной операціи, свѣряется въ управленіи службы движенія по даннымъ службы сборовъ о количествѣ прибывшихъ и отправленныхъ грузовъ. Въ случаяхъ недостачи, порчи или пропажи груза составляются установленные акты, свидѣтельствуемые жандармской полиціей. Стоимость порчи или утери доказывается потерпѣвшими или экспертами.

продажѣ не принятаго по тѣмъ или инымъ причинамъ получателемъ груза?

Вообще, въ этомъ отношеніи Юго-Западныя дороги придерживаются общепринятаго на другихъ желѣзныхъ дорогахъ порядка.

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?

Представителемъ службы движенія доложено, что практически отличить товаръ отъ багажа возможно только въ отдѣльныхъ случаяхъ по упаковкѣ; если-же упаковка товара сдѣлана въ чемоданахъ, сундукахъ и т. п., то устранить злоупотребленія этого рода, весьма къ тому-же условныя и съ точки зрѣнія закона, конечно, болѣе, чѣмъ трудно. Что касается перевозки багажа, прописываемаго по билетамъ пассажировъ, не имѣющихъ въ дѣйствительности багажа, то дѣйствующія узаконенія еще болѣе не даютъ способовъ и правъ этому воспрепятствовать, кромѣ случаевъ, совершенно исключительныхъ. Несомнѣнно, что злоупотребленія этого рода практикуются пассажирами и, весьма возможно, что общій размѣръ ихъ даже очень великъ. Единственнымъ способомъ прекращенія всякаго рода злоупотребленій съ льготной перевозкой багажа С. А. Печковскій считаетъ— полное уничтоженіе льготной перевозки багажа, по примѣру большинства заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ. При этомъ обращено вниманіе Комиссіи на одинъ видъ перевозки, которая, являясь въ сущности обходомъ правъ желѣзной дороги, производится казеннымъ-же вѣдомствомъ, а именно: перевозка частныхъ почтовыхъ посылокъ большого вѣса, которая является не чѣмъ инымъ, какъ перевозкой товаровъ. Желѣзная дорога производитъ эту перевозку безплатно, доходы-же поступаютъ по Министерству Внутреннихъ Дѣлъ, искусственно уменьшая доходность желѣзныхъ дорогъ.

По вопросу 133

133. Какими мѣрами безбилетныя лица не допускаются въ пассажирскіе поѣзда? Какія мѣры принимаются къ устраненію перевозки безбилетныхъ пассажировъ?

С. А. Печковскій докладываетъ, что единственной, вполнѣ достигающей цѣли, мѣрой недопущенія безбилетныхъ пассажировъ въ пассажирскіе поѣзда нужно считать полное закрытіе всѣхъ станцій, при котеромъ отъ пассажировъ требовалось бы предъявленіе билета не только для выхода на перронъ, но и для выхода со станціи по прибытіи съ поѣздомъ. Параллельно съ этимъ необходимо начальникамъ станцій предоставить по закону полицейскія права для задержанія пассажира въ случаѣ неуплаты имъ установленнаго штрафа за отсутствіе билета. Существующія правила, при которыхъ безбилетный пассажиръ сплошь да рядомъ можетъ отдѣлываться только жандармскимъ протоколомъ за неуплату причитающагося съ него сбора, протоколомъ, не имѣющимъ практически никакого значенія, дѣлаютъ желѣзную дорогу безсильной искоренить этого рода злоупотребленія. Какъ

напримѣръ, безнаказанности по закону, Комиссіи указанъ, между прочимъ, такой случай. Пассажиръ, высаженный изъ поѣзда за неимѣніе билета и отказывавшійся уплатить дополнительный сборъ, вслѣдствіе чего составленъ жандармскій протоколъ, тутъ же идетъ къ кассѣ покупать билетъ на слѣдующій поѣздъ, а послѣ отказа кассира выдать билетъ до уплаты сбора по протоколу, записываетъ жалобу въ жалобную книгу. По логикѣ отказъ кассира правиленъ, а по закону неправиленъ. При совершеніи безбилетнаго проѣзда одновременно совершаютъ преступленіе двѣ стороны: кондукторъ, допустившій это изъ корыстныхъ цѣлей, и пассажиръ; но первый при обнаруженіи проступка отвѣчаетъ службой и еще рискомъ уголовной отвѣтственности, а второй, соблазнившій агента дороги, не отвѣчаетъ ничѣмъ, кромѣ уплаты за проѣздъ вдвойнѣ, да и то, если этого самъ пожелаетъ. Массовое увольненіе кондукторовъ при обнаруженіи безбилетнаго проѣзда, достигая цѣли лишь отчасти, является все же мѣрой, при которой неизбѣжно увольненіе извѣстнаго % сравнительно менѣе виновныхъ, и которая все же очень жестока, такъ какъ въ результатѣ оставляетъ безъ куска хлѣба много семействъ. И пока безотвѣтственность безнравственнаго элемента въ публикѣ, а, слѣдовательно, и безотвѣтственность соблазна будетъ продолжаться, до тѣхъ поръ наивно требовать отъ желѣзныхъ дорогъ какими бы то ни было мѣрами искорененія безбилетнаго проѣзда. Этимъ безысходнымъ положеніемъ и безсиліемъ и слѣдуетъ объяснять то пассивное отношеніе къ безбилетному проѣзду, которое наблюдается еще на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, на нѣкоторыхъ изъ которыхъ безбилетный проѣздъ составляетъ даже нормальное явленіе.

Съ увѣренностью можно сказать, что безбилетный проѣздъ на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ общемъ выражается въ огромной цифрѣ, въ нѣсколько милліоновъ рублей въ годъ. При такихъ условіяхъ совершенно непонятны опасенія затратъ на огражденіе станцій. Затраты эти окупились бы менѣе чѣмъ въ одинъ годъ приростомъ сбора отъ перевозки пассажировъ. Частныя желѣзныя дороги, смотря на дѣло коммерчески, давно бы у себя это сдѣлали, если бы только это допускало дѣйствующее законодательство. До закрытія всѣхъ станцій при соотвѣтственномъ измѣненіи и дополненіи существующаго законодательства объ отвѣтственности за безбилетный проѣздъ, всѣ мѣры къ искорененію этого проѣзда являются лишь палліативными. Такими же поэтому слѣдуетъ тоже считать и тѣ, сравнительно, крутыя и широкія мѣры, которыя въ предѣлахъ дѣйствующихъ узаконеній принимаются на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Мѣры эти вкратцѣ слѣдующія. Установленъ разнообразный контроль какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ поѣздовъ. Кромѣ спеціальныхъ контролеровъ, производящихъ ревизіи иногда

совершенно внезапно, контроль поручается старшимъ линейнымъ агентамъ дороги и кромѣ того, начальникамъ станцій, снабженнымъ на опредѣленные сроки для опредѣленныхъ раіоновъ открытыми листами. Товарные поѣзда для контроля задерживаются у семафора. Такой контроль производится внезапно. Кондукторы, уличенные въ провозѣ безбилетныхъ пассажировъ, увольняются почти безъ пощады, и нерѣдко, если не обнаруженъ непосредственно виновный,—вся бригада съ главнымъ кондукторомъ; при достаточномъ же оформленіи виновности отдѣльныхъ кондукторовъ они предаются суду. Въ короткій промежутокъ времени уволено было недавно 17 бригадъ; нѣсколько человѣкъ и въ настоящее время находятся подъ судомъ. Для избѣжанія прониканія безбилетныхъ пассажировъ въ поѣзда на начальныхъ станціяхъ отправленія, кондукторская бригада усиливается резервными кондукторами и, у каждаго вагона ставится кондукторъ, обязанный провѣрять билеты входящихъ въ поѣздъ. Въ пути надзоръ распредѣляется, по возможности, по разсчету—одинъ кондукторъ на 2 вагона, причемъ, кромѣ главнаго кондуктора каждый кондукторъ непосредственно отвѣчаетъ за порученные его надзору вагоны. Въ сравнительно многихъ поѣздахъ введены плацкарты. Въ тѣхъ случаяхъ, когда замѣчается систематическое уклоненіе нѣкоторыхъ, извѣстныхъ станціи пассажировъ отъ покупки билетовъ, начальникамъ станцій даются довѣренности по особой формѣ для взысканія съ этихъ пассажировъ судебнымъ порядкомъ причитающихся съ нихъ по протоколамъ взысканій. Въ частныхъ случаяхъ это успѣшно парализуетъ безнаказанность нѣкоторыхъ лицъ. Взысканіе по суду по всѣмъ протоколамъ физически невозможно и не достигало бы цѣли.

Эти мѣры, вмѣстѣ взятыя, отразились на повышеніи выручки и создали Юго-Западнымъ дорогамъ среди пассажировъ репутацію дороги, на которой въ отношеніи проѣзда—большія строгости и сравнительный порядокъ. Въ послѣдніе годы, если и случаются ссылки въ жалобахъ пассажировъ на допущеніе безбилетнаго проѣзда, то въ большинствѣ случаевъ это происходитъ по недоразумѣнію, такъ какъ пассажиры очень часто отождествляютъ безбилетныхъ съ проѣзжающими по безплатнымъ билетамъ. Тѣмъ не менѣе, безбилетный проѣздъ только сокращенъ болѣе или менѣе значительно, но, конечно, не искорененъ. Свѣдѣнія о суммахъ, взыскиваемыхъ съ пассажировъ въ видѣ дополнительнаго сбора за безбилетный проѣздъ, суммахъ, подлежащихъ уплатѣ по протоколамъ, и числѣ производимыхъ контролей,—переданы Комиссіи.

Къ вопросамъ №№ 134, 135 и 136

134. Какимъ образомъ опредѣляется

С. А. Печковскимъ доложено, что до 1907 года количество станціонныхъ служащихъ службы движенія, необходимыхъ для

число необходимыхъ въ службѣ служащихъ для: а) огражденія безопасности движенія, принимая во вниманіе примѣненіе механическихъ приспособленій и б) производства необходимой отчетности? Степень удовлетворительности состава низшихъ агентовъ службы движенія.

135. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ службы движенія?

136. Какъ достигается правильное распредѣленіе труда служащихъ?

огражденія безопасности движенія и производства необходимой отчетности, опредѣлялось для каждой станціи опытнымъ путемъ, причемъ число служащихъ, дѣятельность которыхъ связана съ безопасностью движенія, опубликовывалось по дорогамъ приказомъ г. начальника дорогъ.

Съ 1907 года предприняты изслѣдованія станціонной работы и выясненіе общей „единицы" для учета работы станціоннаго агента, причемъ измѣреніе таковой единицы производилось временемъ. Такое изслѣдованіе, въ виду огромной его важности, производилось съ возможною аккуратностью и осторожностью и показало:

1) что всю работу станціонныхъ агентовъ можно исчислять условными единицами;

2) что спеціализація труда станціонныхъ агентовъ на малыхъ и среднихъ станціяхъ удорожаетъ эксплоатацію и усложняетъ дѣло и, наконецъ,

3) что безопасность движенія, при одинаковыхъ прочихъ условіяхъ, лучше обезпечивается при обслуживаніи станціи, хотя и меньшимъ числомъ агентовъ, но за то болѣе развитыми.

Исходя изъ полученныхъ выводовъ и опредѣливъ работу станціи въ условныхъ единицахъ, которыя, какъ полагаетъ управленіе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣютъ мѣстное значеніе— представилась возможность опредѣлить число агентовъ для каждой малой и средней станціи, вообще, необходимыхъ для обслуживанія станціи, и число агентовъ для обслуживанія каждой спеціальной отрасли работы большой станціи.

Число часовъ ежедневной непрерывной работы каждой категоріи агентовъ опредѣлено въ связи со смѣтными ассигнованіями на содержаніе этой категоріи агентовъ и среднимъ окладомъ ихъ и колеблется отъ 6 до 9 часовъ въ сутки.

Что-же касается штатовъ кондукторовъ пассажирскихъ и товарныхъ смѣнъ, то вознагражденіе таковыхъ строго обусловлено общими смѣтными ассигнованіями и предѣльными нормами работы, причемъ число кондукторовъ пассажирскихъ смѣнъ опредѣляется необходимымъ количествомъ таковыхъ для обслуживанія каждаго пассажирскаго поѣзда и графикомъ дѣйствующаго оборота отдѣльныхъ бригадъ, обслуживающихъ пассажирскіе поѣзда.

Число товарныхъ штатныхъ кондукторовъ опредѣляется по минимальному среднему движенію на каждомъ распорядительномъ участкѣ дороги слѣдующимъ образомъ:

Число кондукторовъ въ бригадѣ опредѣляется по правиламъ технической эксплоатаціи, а количество бригадъ, необходимое для обслуживанія средняго минимальнаго числа товарныхъ поѣздовъ, выясняется, какъ функція средней коммерческой скорости товарныхъ поѣздовъ по участку, длины участка и времени,

необходимаго для пріема и сдачи поѣзда, и условія, что число отдыха должно быть равно числу часовъ работы.

При увеличеніи товарнаго движенія, число бригадъ увеличивается путемъ найма поденныхъ кондукторовъ, а при упадкѣ движенія поденные кондукторы разсчитываются.

Размѣръ вознагражденія главныхъ кондукторовъ, какъ указано выше, опредѣленъ минимальнымъ и максимальнымъ окладомъ и общими смѣтами ассигнованій.

Вознагражденіе младшимъ кондукторамъ обусловливается не только вышеуказаными соображеніями, но и степенью подготовленности младшаго кондуктора—исполнять обязанности главнаго кондуктора.

На должности сцѣпщиковъ, составителей, стрѣлочниковъ, сторожей и кондукторовъ всякихъ наименованій, принимаются люди грамотные, исключительно изъ запасныхъ нижнихъ чиновъ.

Пріемъ-же на должности конторщиковъ, маркировщиковъ, наклейщиковъ обусловливается требованіемъ отъ кандидатовъ образовательнаго ценза не ниже 2-хъ класснаго городского училища. Такъ какъ составъ младшихъ служащихъ комплектуется изъ мѣстнаго населенія, то въ отношеніи степени удовлетворительности его въ нравственномъ отношеніи слѣдуетъ сказать, что при такихъ условіяхъ врядъ-ли возможно какими-бы то ни было мѣрами достигнуть, чтобы администрація была лучше самого населенія.

Вообще-же, улучшеніе состава младшихъ служащихъ кондукторской службы достигается особой школою. Количество младшихъ служащихъ по станціонной службѣ управленіе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, по возможности, сокращаетъ путемъ уничтоженія на малыхъ и среднихъ станціяхъ спеціализаціи труда и замѣны вмѣстѣ съ тѣмъ большаго числа мало-оплачиваемыхъ служащихъ меньшимъ числомъ болѣе интеллигентныхъ агентовъ.

Матеріалы, содержащіе подробный порядокъ исчисленія станціонныхъ штатовъ и агентовъ кондукторской службы, переданы Комиссіи.

Служба телеграфа.

По вопросу 137

137. Какія мѣры принимаются къ сокращенію телеграфной корреспонденціи? Существуютъ ли на дорогѣ какіе либо коды или условные

Начальникъ службы телеграфа А. А. Коркушко докладываетъ, что по поводу мѣръ къ сокращенію телеграфной корреспонденціи необходимо указать двѣ категоріи причинъ, ее увеличивающихъ:

1) злоупотребленія разрѣшеннымъ правомъ пользоваться телеграфомъ и

2) слишкомъ широкое примѣненіе этого права.

адреса и обозначенія?

Разрѣшенія исходятъ отъ начальника дорогъ; что касается послѣдней причины, то служба телеграфа не можетъ принимать какія бы то ни было мѣры противъ увеличенія корреспонденціи, такъ какъ она должна передавать то, что ей предъявляется, и регулировка зависитъ отъ лицъ, пользующихся телеграфомъ.

На замѣчаніе предсѣдателя подкомиссіи, что, вѣроятно, начальникъ дорогъ даетъ только необходимыя разрѣшенія, также преслѣдуя ограниченіе пользованія телеграфомъ, начальникъ службы телеграфа указываетъ, что 65—75 милліоновъ телеграммъ, передаваемыхъ ежегодно, количество—не слишкомъ значительное, если принять во вниманіе интенсивность работы Юго-Западныхъ дорогъ, а также и то обстоятельство, что на всѣхъ однопутныхъ линіяхъ поѣзда ходятъ по телеграфному соглашенію и кромѣ того, что въ періодъ усиленнаго движенія для регулировки подвижного состава и правильнаго симъ пользованія, 4 раза въ день станціями даются по телеграфу необходимыя свѣдѣнія.

Беззаконное пользованіе телеграфомъ контролируется, въ сущности, четырьмя инстанціями: чрезъ служащихъ службы телеграфа, самой службой подачи телеграммъ, Государственнымъ Контролемъ и почтово-телеграфнымъ вѣдомствомъ.

На вопросъ Н. А. Маслова, всѣ ли телеграммы передаются телеграфомъ и нельзя ли установить разсылку маловажныхъ телеграммъ съ поѣздами, начальникъ службы телеграфа заявляетъ, что на Юго-Западныхъ ж. д. разсылка телеграммъ съ поѣздами не практикуется и рѣшеніе этого вопроса не входитъ въ компетенцію службы телеграфа, такъ какъ служба телеграфа должна исполнять порученія и разъ ей дана телеграмма, передавать ее по телеграфу.

На другихъ же дорогахъ, какъ, напр., Рязанско-Уральской, есть вполнѣ опредѣленная организація ускоренія доставки корреспонденціи почтою, взамѣнъ сношеній по телеграфу, для чего существуютъ спеціальные агенты; такой порядокъ, несомнѣнно, вліяетъ на уменьшеніе числа передаваемыхъ телеграммъ, а, слѣдовательно, и на сокращеніе расхода по службѣ телеграфа.

На указаніе Н. А. Маслова, что зачастую бываютъ случаи, когда для обыкновенной переписки прибѣгаютъ къ телеграфу только потому, что это упрощаетъ порядокъ письменныхъ сношеній, начальникъ службы телеграфа поясняетъ, что по этому поводу есть вполнѣ опредѣленныя правила.

На вопросъ Н. А. Маслова, бываютъ ли отступленія отъ этого правила и можно ли ожидать сокращенія телеграфной переписки, начальникъ службы телеграфа отвѣчаетъ, что противъ отступленія отъ правилъ принимаются мѣры; что же касается второго вопроса Н. А. Маслова, то ожидать сокращенія телеграммъ, по мнѣнію начальника службы телеграфа, нельзя, тѣмъ болѣе, что въ послѣднее время создаются новыя учрежденія, которымъ

предоставляется право пользованія телеграфомъ, таковы, напр.: пораіонные комитеты, дѣятельность коихъ, а соотвѣтственно этому и телеграфныя корреспонденціи, возрастаютъ.

На вопросъ представителя Государственнаго Контроля, какой процентъ обращающаго числа телеграммъ составляютъ телеграммы поѣздныя, начальникъ службы телеграфа сообщаетъ, что по приблизительному подсчету % этотъ—около 15.

На вопросъ предсѣдателя подкомиссіи, установлены ли на Юго-Западныхъ ж. д., для сокращенія работы телеграфа, условные адреса, начальникъ службы отвѣчаетъ утвердительно.

По вопросу 138

138. Какое количество единичныхъ депешъ приходилось въ 1907 и 1908 гг. на каждаго телеграфиста на станціяхъ, имѣющихъ два и болѣе аппаратовъ?

Комиссіи представляется особая вѣдомость.

По вопросу 139

139. Какое вліяніе на сокращеніе расходовъ по телеграфу можетъ имѣть установка электро-жезловыхъ аппаратовъ и электроблокировки пути?

Начальникъ службы телеграфа, не будучи въ состояніи опредѣлить, на сколько сократятся расходы по телеграфу при установкѣ электрожезловыхъ и электроблокировочныхъ аппаратовъ, считаетъ, однако, что это упрощеніе сношеній между станціями, несомнѣнно, поведетъ за собой сокращеніе штатовъ.

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?

Начальникъ службы телеграфа докладываетъ, что количество аппаратовъ и агентовъ телеграфа на станціяхъ опредѣляется общей схемой телеграфа и работой данной станціи; при этомъ надо имѣть въ виду, что 300 десятисловныхъ депешъ — есть максимальная суточная работа одного аппарата, на которомъ можно еще не имѣть отдѣльнаго телеграфиста, а сверхъ этого, обязательно назначеніе отдѣльнаго агента.

На вопросъ предсѣдателя подкомиссіи, на всѣхъ ли станціяхъ производится пріемъ частныхъ телеграммъ и ограничено ли какими-либо предѣлами время ихъ пріема, начальникъ службы телеграфа докладываетъ, что пріемъ производится вездѣ, за исключеніемъ разъѣздовъ и постовъ; пріемъ же телеграммъ производится всегда, когда открыта станція.

На вопросъ предсѣдателя о % телеграфистокъ, служащихъ на Юго-Западныхъ ж. д., начальникъ службы телеграфа докла-

дываетъ, что % этотъ—15; онъ опредѣленъ дѣйствующими правилами, согласно которымъ служба телеграфистокъ не допускается на линіяхъ къ пограничнымъ станціямъ.

III. ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦІОННЫЕ.

29 августа въ дневномъ и вечернемъ засѣданіяхъ въ управленіи Юго-Западныхъ ж. д. была разсмотрѣна слѣдующая программа вопросовъ, которые Особая Высшая Комиссія постановила предложить на мѣстахъ при обслѣдованіи организаціи желѣзныхъ дорогъ (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 представлено компетенціи Управленія дороги:

а) по исполненіи 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 исклю-

ченія 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.

При этомъ, по пунктамъ, относящимся къ 1 вопросу программы оранизаціонной подкомиссіи, доложено:

что пункты 1 и 2 выяснены при разсмотрѣніи программы хозяйственныхъ вопросовъ;

что по пункту 3 Высшей Комиссіи будутъ представлены заготовленныя Юго-Западными ж. д. данныя, и что пункты 4 и 5 должны быть отнесены къ общему вопросу объ организаціи Управленія желѣзными дорогами.

По пунктамъ вопроса 2:

1) Замѣститель Начальника дорогъ С. К. Ляминъ докладываетъ, что вопросъ о компетенціи Управленія поднимался много разъ и нѣсколько лѣтъ тому назадъ были попытки расширить права совѣта управленія съ цѣлью разгрузить Центральное Управленіе желѣзныхъ дорогъ. Въ виду того, что предполагавшееся расширеніе правъ совѣта касалось отдѣльныхъ службъ, начальники службъ входили съ соотвѣтствующими представленіями въ совѣтъ, детально разсмотрѣвъ потребности своихъ службъ въ данномъ отношеніи. Поэтому, если Комиссія желаетъ болѣе детально ознакомиться съ вопросомъ, то С. К. Ляминъ проситъ предсѣдателя подкомиссіи предоставить слово начальникамъ службъ, которыхъ С. К. Ляминъ со своей стороны проситъ освѣтить вопросъ.

Юрисконсультъ Юго-Западныхъ ж. д. указываетъ, что пожеланія совѣта управленія въ смыслѣ расширенія его компетенціи составили предметъ особаго доклада, сдѣланнаго Центральному Управленію ж. д.; этотъ докладъ можетъ быть представленъ и Особой Высшей Комиссіи.

Предсѣдатель подкомиссіи, прося представить упомянутый докладъ, считаетъ полезнымъ выслушать мнѣнія отдѣльныхъ начальниковъ службы и проситъ ихъ высказаться въ порядкѣ программы.

Начальникъ сл. пути заявляетъ о безусловно испытываемыхъ службой затрудненіяхъ, проистекающихъ изъ-за недостаточной компетенціи мѣстнаго управленія. Въ отношеніи исполненія смѣты начальникъ дороги имѣетъ въ настоящее время право переносить кредиты въ предѣлахъ одной и той же главы, и то, проведя вопросъ черезъ совѣтъ; указываютъ обыкновенно при этомъ, что подобный вопросъ вносится въ совѣтъ только для свѣдѣнія; но вѣдь такое положеніе можетъ создаться только при извѣстныхъ отношеніяхъ, благодаря которымъ, напр., на Юго-Западныхъ ж. д. начальникъ дорогъ, по соглашенію съ представителями Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, дѣйствуетъ въ данномъ отношеніи достаточно самостоятельно; вообще же, разъ вопросъ доходитъ до совѣта, то, очевидно, для того, чтобы онъ

тамъ обсуждался, каковое положеніе и нужно имѣть въ виду, высказываясь по этому пункту программы.

По отношенію же къ этому положенію необходимо указать, что такое ограниченіе для III отдѣла смѣты, гдѣ однородные расходы производятся по 2-ой и по 3-ей главамъ, а иногда и по 1 главѣ, крайне затруднительно.

По исполненію гл. 2 отдѣла VII смѣты возникаютъ постоянныя затрудненія. Казалось бы, что распоряженіе этимъ отдѣломъ, съ установленной нормой ассигнованія, должно быть предоставлено совѣту, составляющему вѣдомость работъ, которая лишь утверждается Министерствомъ съ незначительной добавкой необходимыхъ, по мнѣнію Министерства, работъ; между тѣмъ, до 1907 года, о каждомъ измѣненіи въ вѣдомости необходимо было входить съ представленіемъ въ Петербургъ. Въ 1906 году было сдѣлано распоряженіе, что отдѣльныя работы по 2 гл. VII отдѣла и по дополнительнымъ работамъ могутъ быть мѣстными управленіями замѣняемы однѣ другими въ одномъ и томъ же мѣстѣ и въ предѣлахъ смѣтнаго ассигнованія. Это распоряженіе однако недостаточно опредѣленно, такъ какъ выраженія: „въ одномъ и томъ же мѣстѣ“ и „въ предѣлахъ смѣтнаго ассигнованія“ могутъ истолковываться разно. Пришлось выяснять вопросъ, и дополнительно послѣдовало разъясненіе, что замѣна работъ въ одномъ и томъ же мѣстѣ значитъ—на той же дорогѣ, при непремѣнномъ однако условіи строго придерживаться однородности работъ, не смѣшивая, напр., зданій разнаго назначенія. Точно также: кредиты по новымъ работамъ имѣютъ длительность—2 года, а затѣмъ по кредиторскому списку еще 2 года, и все то время, пока по извѣстному кредиту казначейство отпускаетъ деньги, кредитъ нужно считать дѣйствующимъ; между тѣмъ, контроль не считаетъ все это время—временемъ дѣйствія кредита и потому не допускаетъ перенесенія его изъ года въ годъ, такъ что на всѣ измѣненія въ этомъ отношеніи требуется санкція Управленія желѣзныхъ дорогъ; казалось бы, что право распоряженія кредитомъ по гл. 2 отдѣла VII слѣдуетъ расширить въ предѣлахъ всего срока кредита.

Что касается компетенціи Управленія дорогъ по заключенію договоровъ и по отдачѣ заказовъ, то въ этомъ отношеніи существующее положеніе не заставляетъ сл. пути испытывать какія-либо неудобства.

На предложенный предсѣдателемъ подкомиссіи вопросъ, не представляется ли желательнымъ предоставить заказъ рельсъ и скрѣпленій мѣстнымъ управленіямъ, начальникъ сл. пути объясняетъ, что самый заказъ рельсъ и скрѣпленій Центральнымъ Управленіемъ никакихъ неудобствъ не представляетъ; нежелательно лишь позднее доставленіе ихъ на дорогу: въ настоящее время рельсы поступаютъ въ іюнѣ, и слѣдовательно, развозить

ихъ приходится въ неудобное для хозяйственныхъ перевозокъ время и смѣнять не одновременно со смѣной шпалъ.

Стрѣлки и крестовины слѣдовало бы заказывать на мѣстныхъ заводахъ такъ какъ качество доставляемыхъ стрѣлокъ и крестовинъ очень понизилось, ихъ все чаще приходится браковать; между тѣмъ, мѣстные заводы можно было бы не только обязать извѣстной гарантіей, но и осуществить эту гарантію въ случаѣ неисправности завода, что при существующемъ положеніи сдѣлать невозможно.

Послѣ замѣчанія предсѣдателя подкомиссіи о желательности получить особую записку по поводу ухудшенія качества поступающихъ на дороги стрѣлокъ и крестовинъ съ указаніемъ конкретныхъ случаевъ ихъ браковки,—представитель Государственнаго Контроля высказываетъ мнѣніе, что вообще распоряженіе заказами изъ Центральнаго Управленія не только не полезно, но даже приноситъ вредъ дѣлу. Что касается соображеній, высказанныхъ представителемъ управленія дорогъ, въ пользу разрѣшенія переносить кредиты по новымъ работамъ изъ года въ годъ, то они все же не могутъ измѣнить мнѣнія контроля о недопустимости такого перенесенія. Переходя къ заключенію договоровъ, представитель Государственнаго Контроля указываетъ на явную несообразность порядка ихъ заключенія: если договоръ заключается на одинъ годъ, то, независимо отъ суммы, онъ можетъ быть утвержденъ на мѣстѣ; если же договорный срокъ два или болѣе года, то вопросъ переносится въ Центральное Управленіе, хотя бы сумма была незначительная.

Находя перенесеніе кредитовъ и расходованіе ихъ не по статьямъ назначенія неправильнымъ, представитель Государственнаго Контроля находитъ, тѣмъ не менѣе, что мѣстное управленіе принуждено такъ поступать потому, что вопросы, поступающіе въ Центральное Управленіе, разрѣшаются исключительно медленно.

Возвращаясь къ вопросу о договорахъ, начальникъ сл. пути высказываетъ мнѣніе, что расторженіе договоровъ вслѣдствіе ихъ невыполненія также не должно восходить до Центральнаго Управленія, разъ установлено, что неисполненіе вызвано причинами, независящими отъ исполнителя. Такъ, напр., бывали случаи, когда крестьяне силой не допускали подрядчиковъ къ работамъ; подрядчикамъ приходилось силѣ подчиниться, а между тѣмъ срокъ договора истекалъ; подрядчикъ просилъ или освободить его отъ договора или составить новый договоръ, но совѣтъ управленія самъ не компетентенъ рѣшить этотъ вопросъ, вслѣдствіе чего дѣло поступало въ Петербургъ, гдѣ страшно затягивалось, а управленіе не знало, что же дѣлать съ подрядчикомъ.

Переходя къ выясненію желательной компетенціи мѣстнаго управленія по техническимъ вопросамъ, начальникъ сл. пути

указываетъ, что согласно существующимъ правиламъ начальнику дороги предоставлено право утверждать проекты на сумму до 50.000 руб.; между тѣмъ, сумма совершенно не выражаетъ техническаго содержанія проекта.

Кромѣ того, всѣ проекты, въ которыхъ примѣнены новые не примѣнявшіеся ранѣе матеріалы, должны разсматриваться въ Центральномъ Управленіи, которое безъ испытанія новыхъ матеріаловъ отъ примѣненія ихъ отказывается; между тѣмъ, испытанія ихъ на дѣлѣ мѣстное управленіе произвести не можетъ именно по этой же причинѣ.

Отклоненіе отъ какого-нибудь изъ обширнаго количества циркуляровъ всегда влекло за собой длиннѣйшую переписку; а такъ какъ отклоненіе это имѣло вполнѣ уважительныя причины, то, послѣ всѣхъ объясненій дороги, Центральное Управленіе съ нимъ соглашалось, и въ общемъ только терялось время; казалось бы, что техническіе вопросы должны интересовать Центральное Управленіе лишь тогда, когда они касаются всѣхъ дорогъ или же должны пройти чрезъ инженерный совѣтъ.

Представитель сл. движенія считаетъ необходимымъ, прежде всего, подтвердить мнѣніе начальника сл. пути, что права управленія дороги по исполненію смѣты недостаточны. На службѣ движенія это обстоятельство отражается наиболѣе сильно, потому что служба движенія особенно требуетъ широкихъ правъ по перенесенію кредитовъ въ предѣлахъ одной и той же главы, такъ какъ конструкція смѣты устарѣла и регулировать дѣло по случайнымъ и притомъ часто неподходящимъ измѣрителямъ не слѣдуетъ; при такихъ обстоятельствахъ смѣта является лишь затрудненіемъ для отчетности, но вести дѣло по ней нельзя. При расходованіи кредитовъ приходится смѣшивать всѣ №№, а затѣмъ уже переносить расходы такъ, чтобы они согласовались со смѣтой, между тѣмъ, отсутствіе простоты перенесенія даже препятствуетъ осуществленію необходимыхъ мѣропріятій къ сокращенію расходовъ, такъ, напр., на малыхъ станціяхъ спеціализація труда агентовъ совершенно излишня и телеграфистовъ можно было бы совершенно уничтожить, возложивъ ихъ обязанности на дежурнаго по станціи, но такъ какъ это нужно проводить по разнымъ главамъ, то мѣстное управленіе этой мѣры провести не можетъ.

Далѣе, смѣта мѣшаетъ держать меньше людей, но съ увеличенными окладами. Минимумъ оклада—есть право служащаго, максимумъ—предѣлъ его стремленій. Если на человѣка временно возлагаются лишнія обязанности, то вознаградить его возможно лишь прибавкой ему жалованья въ предѣлахъ смѣтнаго ассигнованія и при этомъ на всегда, а не на то только время, когда производятся усиленныя занятія; желательно поэтому имѣть право превышать максимумъ, а остатки употреблять на усиленно рабо-

тавшій персоналъ; въ такомъ случаѣ смѣтное ассигнованіе превзойдено не будетъ.

Есть, наконецъ, моменты, когда необходимо допустить расходъ для того, чтобы получить въ дальнѣйшемъ отъ извѣстнаго мѣропріятія выгоду или же потому, что движеніе часто должно удовлетворять предъявляемымъ къ нему требованіямъ во что бы то ни стало, а между тѣмъ подобное обстоятельство не можетъ быть учтено при испрошеніи кредита; таковы, напр., расходы по открытію разъѣздовъ, въ которыхъ представилась экстренная надобность, расходы по установленію нѣкоторыхъ поѣздовъ (лиманныхъ) и т. п.

Изъ всего сказаннаго вытекаетъ, что схему смѣты слѣдуетъ измѣнить кореннымъ образомъ, предоставивъ при этомъ начальнику дороги болѣе широкія права.

По договорамъ сл. движенія особыхъ затрудненій не испытываетъ съ тѣхъ поръ, какъ компетенція мѣстныхъ управленій нѣсколько расширена (1906 г.); слѣдуетъ, однако, предоставить мѣстнымъ управленіямъ право заключать договоры на 3 года по всѣмъ предметамъ, а не только, какъ нынѣ существуетъ, по строго опредѣленнымъ.

Заказовъ въ сл. движенія почти нѣтъ, что же касается компетенціи мѣстнаго управленія по техническимъ вопросамъ, то въ отношеніи службы движенія здѣсь нужно различать двѣ части:

1) область правилъ технической эксплоатаціи и

2) область текущаго распорядка.

Примѣненіе правилъ технической эксплоатаціи къ движенію не вызываетъ никакихъ неудобствъ, такъ какъ эти правила даютъ довольно широкую свободу дѣйствій начальнику дороги и начальнику сл. движенія; что касается области текущаго распорядка, то въ ней желательно расширеніе правъ мѣстнаго управленія, такъ, напр., вопросъ о развитіи станцій надо раздѣлить: въ болѣе важныхъ случаяхъ его необходимо проводить чрезъ инженерный совѣтъ, во второстепенныхъ случаяхъ—слѣдуетъ предоставить рѣшать на мѣстѣ.

Представитель службы тяги указываетъ, что бываютъ случаи, когда несоблюденіе смѣты вызывается самымъ ея построеніемъ; такъ, напр., кредитъ на топливо для паровозовъ дается по общему пробѣгу и по среднему расходу на 100 паровозо-верстъ; между тѣмъ расходъ топлива по пассажирскому движенію меньше, чѣмъ по товарному, и, слѣдовательно, разъ товарный перепробѣгъ оказался больше,—перерасходъ неизбѣженъ; наоборотъ, кредитъ на очистку вагоновъ, даваемый въ зависимости отъ общаго пробѣга вагоновъ, всегда окажется недостаточнымъ при паденіи движенія, такъ какъ пассажирское движеніе, требующее большаго расхода, при этомъ не измѣняется. При очевидной же не-

избѣжности перерасхода по отдѣльнымъ №№ необходимо упростить его утвержденіе, такъ какъ въ настоящее время, если вопросъ и не восходитъ до Петербурга, то все же рѣшается съ участіемъ представителей постороннихъ вѣдомствъ, требующихъ подробныхъ доказательствъ, что, разумѣется, затягиваетъ дѣло.

Договоровъ служба тяги заключаетъ мало и встрѣчающіяся при этомъ затрудненія являются общими для всѣхъ службъ.

Что касается заказовъ, то подвижной составъ, бандажи, оси и колеса заказываетъ Центральное Управленіе; такая система въ отношеніи подвижного состава неудобна потому, что всѣ заводы получаютъ заказы по распредѣленію и совершенно не стараются объ усовершенствованіи производимаго ими состава, такъ какъ конкурренція для нихъ значенія не имѣетъ. Неудобство заказа запасныхъ частей Центральнымъ Управленіемъ заключается въ томъ, что начальникъ службы тяги долженъ при этомъ порядкѣ знать, что ему потребуется черезъ $1^1/_2$ года.

Наконецъ, въ отношеніи техническихъ вопросовъ многое слѣдовало бы передать на компетенцію начальника службы, такъ какъ онъ въ дѣйствительности является и лицомъ компетентнымъ въ техническихъ вопросахъ своей службы, и вмѣстѣ съ тамъ лицомъ отвѣтственнымъ. Требующееся же по многимъ проектамъ утвержденіе начальника дороги является въ сущности простой формальностью, такъ какъ часто начальникъ дороги совершенно не можетъ быть въ курсѣ дѣла.

Послѣ замѣчанія С. А. Печковскаго, что утвержденіе проектовъ начальникомъ дороги нужно понимать не какъ указаніе на вѣрность всѣхъ деталей, а лишь какъ утвержденіе вѣрности типа, кредита и общаго направленія, къ которымъ относится проектъ, съ ручательствомъ за всѣ детали проекта начальника службы, также подписывающаго проектъ, начальникъ службы сборовъ заявляетъ, что въ вопросѣ о необходимости расширить компетенцію мѣстныхъ управленій онъ присоединяется къ мнѣніямъ начальниковъ службъ, высказаннымъ по общимъ для всѣхъ службъ вопросамъ; со своей стороны начальникъ службы сборовъ считаетъ необходимымъ дать мѣстному управленію возможность слагать отвѣтственность съ агентовъ за недоборы.

Замѣститель начальника матеріальной службы указываетъ, что увеличеніе въ 1906 году правъ мѣстнаго управленія по заключенію договоровъ коснулось лишь заказовъ по типографскимъ и литографскимъ работамъ, по которымъ договоры заключаются нынѣ на 3 года; желательно распространить это право, если не на всѣ заказы, то во всякомъ случаѣ на договоры по поставкѣ дровъ и шпалъ, о чемъ совѣтомъ уже возбужденъ вопросъ.

На замѣчаніе предсѣдателя о томъ, не повліяетъ ли это обстоятельство на измѣненіе цѣнъ, замѣститель начальника матеріаль-

ной службы объясняетъ, что измѣненіе это можетъ быть только въ сторону ихъ уменьшенія, такъ какъ въ настоящее время цѣны съ каждымъ годомъ возрастаютъ.

Начальникъ службы телеграфа докладываетъ, что по исполненію смѣты ввѣренная ему служба испытываетъ затрудненія, общія для всѣхъ службъ, изъ частностей же можно указать на то обстоятельство, что въ смѣтной схемѣ помѣщены расходы лишь на столбы и провода, относительно же кабелей упоминанія нѣтъ, такъ что расходъ по нимъ приходится разносить.

Рѣшеніе техническихъ вопросовъ должно быть согласовано съ правительственнымъ телеграфомъ, что, разумѣется, вызываетъ потерю времени на достиженіе согласованія.

По 2 и 3 пунктамъ вопроса 2.

Начальникъ службы тяги указываетъ, что при системѣ заказа подвижного состава Центральнымъ Управленіемъ наиболѣе цѣлесообразнымъ способомъ пріемки состава является пріемка его заводской инспекціей тѣмъ болѣе, что неизвѣстно, на какую именно дорогу долженъ поступить составъ, и, наконецъ, если бы посылать отъ каждой дороги отдѣльнаго пріемщика, то на каждомъ заводѣ оказалось бы по нѣсколько агентовъ дорогъ, что вызывало бы излишній расходъ; такъ что, если говорить о заказахъ подвижного состава, то здѣсь болѣе важнымъ является вопросъ не о пріемкахъ, а о гарантіи.

Предсѣдатель подкомиссіи, вполнѣ соглашаясь съ мнѣніемъ начальника тяги о цѣлесообразности существованія заводской инспекціи въ связи съ заказами изъ Центральнаго Управленія, ставитъ вопросъ о томъ, нельзя ли предоставить дорогамъ выборъ фирмъ, установленіе условій поставки, гарантій и т. п.

Начальникъ службы тяги отвѣчаетъ, что измѣненіе условій заказа, разумѣется, повлечетъ за собой измѣненіе и способа пріемки; необходимо однако имѣть въ виду, что для дороги существующая постановка дѣла гораздо проще, такъ какъ ей не приходится продѣлывать всю процедуру заказа и пріемки, между тѣмъ какъ раньше во время исполненія заказовъ, напр., паровоза, требовалась съ дороги для завода масса всякихъ справокъ, обсуждались всевозможные вопросы, возникавшіе во время работы,—словомъ, много всякихъ хлопотъ, занимавшихъ и людей и время. Что касается случаевъ, когда принятый заводской инспекціей заказъ оказался бы недоброкачественнымъ, то въ службѣ тяги былъ только одинъ такой случай, а именно, съ накладками для вагоновъ Фоксъ-Арбеля.

Далѣе, начальникъ службы тяги высказываетъ мнѣніе, что во всякомъ случаѣ пріемщикъ долженъ быть подчиненъ заказчику; поэтому, если заказывать будетъ одно учрежденіе, а принимать—другое, то это повлечетъ за собой, несомнѣнно, много недоразумѣній.

Начальникъ службы тяги указываетъ, что во всѣхъ случаяхъ, когда для мѣстнаго управленія было желательно участіе его представителей въ пріемкѣ заказа для него Центральнаго Управленія, послѣднее шло на встрѣчу и предоставляло ему это право; нѣкоторыя же пріемки заказовъ Центральнаго Управленія для службы пути, какъ, напр., пріемка фермъ мостовъ до 5 саж., совершенно переданы на дороги.

Замѣститель начальника матеріальной службы докладываетъ, что для пріемокъ по заказамъ матеріальной службы командируются агенты дороги, такъ какъ заводская инспекція принимаетъ лишь рельсы и скрѣпленія и часть подвижного состава.

По 4 пункту вопроса 2

Начальникъ сл. пути замѣчаетъ, что по отношенію къ начальникамъ службъ правила технической эксплоатаціи знаютъ только ихъ обязанности. Инструкція, касающаяся мѣстнаго управленія, совершенно игнорируетъ существованіе начальниковъ службъ, а ихъ право нигдѣ въ законодательствѣ не указывается. Вслѣдствіе этого начальникъ дороги долженъ, вплоть до освидѣтельствованія котлованов, все производить самъ; между тѣмъ, на практикѣ многія обязанности начальника дороги перекладываются на другихъ агентовъ, хотя все это, разумѣется, не базируется на законѣ. Несомнѣнно, что при такихъ условіяхъ возможность работать зависитъ въ значительной степени отъ отношеній начальника дороги и начальниковъ службъ.

Представитель сл. движенія указываетъ, что въ правилахъ технической эксплоатаціи все основано на томъ, что начальникъ дороги долженъ быть одновременно и дорожнымъ мастеромъ. Поэтому, правила эти сплошь нарушаются, и если ихъ не нарушать, то начальнику дороги невозможно вести дѣло даже на дорогѣ въ 300 верстъ.

По отношенію къ сл. движенія нужно замѣтить, что управленіе ею возможно исключительно при нарушеніи существующихъ правилъ технической эксплоатаціи; такъ, напр., по § 36 этихъ правилъ личный составъ сл. движенія не находится во власти начальника службы, что, при неимѣніи Положенія о желѣзнодорожныхъ служащихъ, создаетъ крайне затруднительное положеніе, изъ котораго дорога, разумѣется, выходитъ и притомъ, путемъ децентрализаціи, установленной властью начальника дороги, что является нарушеніемъ вышеупомянутыхъ правилъ.

Послѣ указанія начальника сл. тяги на то, что подобныя затрудненія возникаютъ и въ другихъ службахъ, начальникъ сл. движенія высказываетъ пожеланіе объ измѣненіи § 87 правилъ технической эксплоатаціи въ отношеніи тормазовъ, такъ какъ точное примѣненіе этихъ правилъ связано съ утрированіемъ принципа безопасности движеній.

Предсѣдатель подкомиссіи обращается съ просьбой къ пред-

ставителямъ Юго-Западныхъ жел. дор. обсудить этотъ вопросъ еще разъ во всѣхъ подробностяхъ и представить Высшей Комиссіи.

Пунктъ 5 вопроса 2

разсмотрѣнъ при обсужденіи программы хозяйственныхъ вопросовъ.

По пункту 6 вопроса 2

Предсѣдатель подкомиссіи проситъ представить вѣдомости съ указаніемъ тѣхъ запасовъ, которые оказываются негодными вслѣдствіе того, что они болѣе не примѣнимы на дорогѣ, какъ, напр., части вышедшаго изъ употребленія типа подвижного состава.

Пунктъ 7 вопроса 2—разсмотрѣнъ.

По пункту 8 вопроса 2

Замѣститель начальника дорогъ докладываетъ, что служебныя перевозки по чужимъ дорогамъ производятся по общему тарифу, по своимъ же—безплатно.

Представитель сл. движенія добавляетъ, что хотя въ номенклатурныя цѣны стоимости перевозки не входитъ, но при заказахъ перевозка принимается во вниманіе, когда обсуждаются предложенія, заявленныя при конкуренціи.

Присоединяясь въ вышесказанному, представитель Государственнаго Контроля замѣчаетъ, что перевозки по своей дорогѣ съ одного мѣста на другое не принимаются во вниманіе даже косвенно при обсужденіи относительной выгодности предложеній.

На указаніе Д. И. Герценвица, что, какъ выяснилось ранѣе, черепица для покрытія крышъ выписывается обязательно изъ Варшавы независимо отъ стоимости перевозки, начальникъ сл. пути объясняетъ, что при заказѣ спеціальныхъ предметовъ стоимость перевозки не играетъ роли въ вопросѣ о заказѣ этихъ предметовъ.

Главный бухгалтеръ поясняетъ, что стоимость перевозки матеріаловъ для работъ за счетъ эксплоатаціи относится къ отдѣлу IX; расходъ же по перевозкамъ, относящимся къ работамъ по VII отдѣлу или за счетъ $^1/_5$ коп., производится изъ этихъ же кредитовъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, какіе при этомъ примѣняются тарифы, главный бухгалтеръ отвѣчаетъ, что всѣ перевозки, какъ по IX, такъ и по VII отдѣлу, а равно и за счетъ $^1/_5$, считаются по служебному тарифу.

Начальникъ сл. сборовъ, указавъ, что стоимость служебныхъ перевозокъ, относящихся къ отдѣлу IX, показывается въ равныхъ суммахъ въ расходъ и въ доходъ дороги, заявляетъ, что по разнаго рода случаямъ на Юго-Западныхъ ж. д. неоднократно подсчитывали, какъ выгоднѣе провезти тотъ или иной матеріалъ; при этомъ къ пробѣгу его по другимъ дорогамъ всегда

присчитывали пробѣгъ по своимъ, считая его по служебному тарифу.

Начальникъ сл. тяги указываетъ, что служебныя перевозки, необходимыя для сл. тяги, зачастую, совершенно не поддаются регулировкѣ: если, напр., только Одесскія мастерскія точатъ опредѣленныя колеса, то, очевидно, что гдѣ бы ни потребовалось обточить такое колесо, его придется послать въ Одессу; слѣдовательно, если бы такая перевозка производилась не безплатно, то съ одной стороны сл. тяги требовала бы и, разумѣется, получала бы необходимыя для подобныхъ перевозокъ суммы, съ другой же стороны, сл. сборовъ получала бы много лишней работы, между тѣмъ какъ въ концѣ концовъ разница прихода и расхода дороги нисколько бы не уменьшилась.

Начальникъ сл. пути возражаетъ, что для сравненія хозяйства различныхъ дорогъ важно, чтобы всѣ подобныя обстоятельства были учтены, не говоря уже о томъ, что всѣ такія перевозки отражаются на сл. движенія и для этой службы такой учетъ очень важенъ.

Послѣ замѣчанія представителя Государственнаго Контроля о томъ, что вопросъ о служебныхъ перевозкахъ возникалъ много разъ, и въ центральномъ управленіи онъ въ настоящее время достаточно разработанъ, предсѣдатель подкомиссіи предлагаетъ перейти къ обсужденію

пункта 9-го вопроса 2.

Начальникъ сл. пути замѣчаетъ, что данный вопросъ, отчасти, разсмотрѣнъ при обсужденіи программы хозяйственныхъ вопросовъ, относящихся къ матеріальной службѣ. Если вопросъ разрѣшать принципіально, то, казалось бы правильнымъ, чтобы всѣ обыкновенно употребляемые предметы и матеріалы, необходимые разнымъ службамъ или пріобрѣтаемые путемъ массовой заготовки, заготовлялись одной отдѣльной службой и ею хранились бы, что и удобнѣе и выгоднѣе; если же какой-либо предметъ потребляетъ лишь одна служба, которая можетъ пріобрѣсти его непосредственнно у производителя, то отдѣльной службѣ и слѣдуетъ производить заготовку въ особенности, когда при этомъ въ цѣну матеріала входитъ и извѣстная съ нимъ работа (укладка плиточныхъ половъ, покрытіе черепичныхъ крышъ), связанная съ гарантіей; проведеніе же подобныхъ заказовъ, какъ это дѣлается нынѣ, чрезъ матеріальную службу только усложняетъ дѣло. При передачѣ заказовъ въ службу потребительницу возникаетъ важный вопросъ о храненіи матеріаловъ, такъ какъ, напримѣръ, служба пути, по установившемуся на Юго-Западныхъ ж. д. принципу, не имѣетъ складовъ; вслѣдствіе этого, сл. пути можетъ самостоятельно пріобрѣтать исключительно тѣ предметы, храненіе которыхъ можетъ быть возложено на поставщика (доставка по мѣрѣ надобности).

Представитель сл. движенія также считаетъ, что предметы, спеціально потребные для сл. движенія, и скорѣе и удобнѣе пріобрѣтать самой службой; необходимость такого перехода очевидна, такъ какъ въ настоящее время часто приходится просить разрѣшеніе пріобрѣсти тотъ или иной предметъ. Если при этомъ вводится новый матеріалъ для постояннаго расхода, то заготовка его производится обязательно матеріальной службой.

Предсѣдатель ставитъ вопросъ о томъ, не страдаетъ ли качество заготовляемаго предмета, если заготовка производится массовая.

Представитель сл. движенія указываетъ, что пріемка производится съ участіемъ представителей службъ; на это начальникъ сл. пути замѣчаетъ, что, несмотря однако на это, бываютъ случаи, когда начальники участковъ поднимаютъ вопросъ о непригодности того или другого предмета.

Начальникъ сл. тяги докладываетъ, что сл. тяги находится въ отношеніи заказовъ въ особомъ положеніи, такъ какъ заказъ всѣхъ спеціальныхъ предметовъ и запасныхъ частей производится ею, а не матеріальной службой, которая лишь хранитъ эти предметы на своихъ складахъ, причемъ распредѣленіе ихъ по складамъ производится также службою тяги.

Послѣ заявленія начальника сл. телеграфа, что ввѣренная ему служба находится въ такомъ же положеніи, какъ и сл. тяги, представитель Государственнаго Контроля указываетъ, что на многихъ дорогахъ, по разсмотрѣніи совѣтомъ управленія вѣдомости потребныхъ заказовъ, самые заказы и веденіе отчетности производятся матеріальной службой. На замѣчаніе предсѣдателя, что было бы желательно выслушать мнѣніе представителей дороги, не представляется ли удобнымъ, оставивъ храненіе матеріаловъ и топлива въ сл. матеріальной, предоставить каждой службѣ заказъ необходимыхъ ей матеріаловъ, замѣститель начальника матеріальной службы указываетъ на неудобства пріемки, которая должна производиться заказчикомъ, изъ чего слѣдуетъ, что каждая служба должна была бы имѣть свои пріемочныя комиссіи; что касается храненія, то здѣсь долженъ быть безусловно соблюденъ принципъ, что служба потребительница не можетъ хранить матеріалы.

Начальникъ сл. движенія указываетъ на невыгодную сторону настоящаго положенія, заключающуюся, главнымъ образомъ, въ томъ, что матеріальная елужба совершенно не заинтересована въ качествѣ матеріала; когда Юго-Западныя ж. д. принадлежали частному обществу, то матеріальной службы не было, а была сл. топлива, которой постепенно было предоставлено храненіе и другихъ матеріаловъ, а затѣмъ и заказы матеріаловъ.

Замѣститель начальника дорогъ С. К. Ляминъ указываетъ, что на частныхъ дорогахъ заказы дѣлались правленіемъ, а храни-

тельницами являлись службы. Впослѣдствіи однако былъ строго установленъ и проведенъ принципъ отдѣленія матеріальной службы, что, очевидно, имѣло въ то время основанія. Въ настоящее же время, казалось бы, наиболѣе цѣлесоотвѣтственна такая организація, чтобы при сохраненіи матеріальной службы право заказа было передано службамъ потребительницамъ.

Начальникъ сл. тяги указываетъ, что съ точки зрѣнія счетоводства, несомнѣнно, удобнѣе, если заготовки производятся одной службой, и, очевидно, что при передачѣ всѣхъ функцій матеріальной службы службамъ потребительницамъ, учетъ матеріала, напр., для контроля значительно усложнится.

По пункту 1 вопроса 3

Начальникъ сл. пути дѣлаетъ общее замѣчаніе, что критеріумомъ для отвѣтовъ на предложенные вопросы является раіонъ кандидатуры служащихъ; такъ, напримѣръ, если кандидатура на опредѣленную должность ведется по всей Россіи, то назначеніемъ на такую должность можетъ распоряжаться министръ, если же кандидатура ведется по опредѣленной дорогѣ, то выборъ и назначеніе кандидата должны быть предоставлены начальнику дороги.

Переходя къ частнымъ вопросамъ и отвѣтивъ утвердительно на подраздѣленія а) и б), начальникъ сл. пути указываетъ, что по подраздѣленію в) должно быть примѣнено общее соображеніе, которое въ данномъ случаѣ подразумѣваетъ кандидатуру по участкамъ, т.-е. начальникамъ участковъ должно быть предоставлено перемѣщеніе и увольненіе: служителей конторы, сторожей кладовыхъ, путевыхъ и переѣздныхъ сторожей, тоннельной стражи, мостовыхъ слесарей, мастеровыхъ, дворниковъ и садовниковъ.

Предсѣдатель подкомиссіи проситъ выяснить, какое денежное вознагражденіе дается служащему въ случаѣ его увольненія.

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что въ такомъ случаѣ служащіе разчитываются службой по день ихъ устраненія; если общее присутствіе признаетъ, что устраненный служащій не подлежитъ увольненію, то онъ возстанавливается во всѣхъ правахъ, а, слѣдовательно, получаетъ вознагражденіе за все время; если служащій былъ устраненъ вполнѣ правильно, увольненія же его по какимъ-либо причинамъ не произошло, то ему выдается за время прохожденія дѣла $^1/_2$ жалованья; наконецъ, если общее присутствіе служащаго окончательно увольняетъ, то опредѣляетъ при этомъ, до какого момента онъ долженъ получать вознагражденіе, причемъ моментъ этотъ иногда совпадаетъ съ моментомъ его устраненія.

Представитель сл. движенія, отвѣтивъ положительно по подраздѣленіямъ а) и б), также вносить поправку въ подраздѣленіе

в) въ томъ смыслѣ, что станціи слѣдуетъ подраздѣлить на разряды и назначеніе, и увольненіе начальниковъ станцій, а также нѣкоторыхъ и другихъ агентовъ на станціяхъ I и II класса нельзя предоставить начальникамъ отдѣленій.

Начальникъ сл. тяги, присоединяясь къ высказанному уже мнѣнію по подраздѣленіямъ а) и б), считаетъ, что разъ штатными помощниками машинистовъ могутъ быть лишь лица, имѣющія право самостоятельнаго управленія паровозомъ, то въ подраздѣленіе в) нужно включить и помощниковъ машинистовъ; кромѣ того, необходимо отсюда же выдѣлить нѣкоторыхъ конторскихъ служащихъ участковъ, а также машинистовъ нѣкоторыхъ водокачекъ.

Начальникъ сл. сборовъ замѣчаетъ, что назначеніе ревизоровъ станціоннаго счетоводства необходимо предоставить начальнику дороги.

По пунту 2 вопроса 3

Доложено, что на Юго-Западныхъ ж. д. имѣется только проектъ положенія о служащихъ, представленный около 3 лѣтъ тому назадъ въ Министерство Путей Сообщенія.

По пункту 1 вопроса 5

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что начальникъ отдѣленія сл. пути является, по существу, помощникомъ начальника службы на линіи. Поэтому главнѣйшія его функціи таковы: въ отношеніи мелкаго ремонта пути и зданій онъ—контролеръ, на обязанности котораго лежитъ слѣдить, не дѣлаетъ ли начальникъ участка лишняго ремонта и, наоборотъ,—не упускаетъ ли онъ необходимаго; по среднему ремонту начальникъ отдѣленія имѣетъ право перемѣщать кредиты въ предѣлахъ № изъ участка въ участокъ; по капитальнымъ работамъ VII отдѣла, по которымъ всѣ заказы выдаются въ деталяхъ изъ управленія, начальникъ отдѣленія является инспекторомъ работъ (напр., свидѣтельствуетъ котлованы) и инструкторомъ; такъ какъ на обязанности начальника лежитъ забота о состояніи пути, то около $^3/_4$ времени онъ проводитъ на линіи и отъ канцелярскихъ занятій по возможности избавленъ: канцелярія начальника отдѣленія состоитъ изъ одного письмоводителя и одного переписчика; далѣе, въ отношеніи смѣны шпалъ начальникъ отдѣленія даетъ указаніе, что именно смѣнить и особенно, если вопросъ идетъ о шпалахъ, не пролежавшихъ 9 лѣтъ; на обязанности начальника отдѣленія лежитъ руководство по защитѣ и борьбѣ со снѣгомъ и пріемка работъ. При объѣздѣ комиссіи въ январѣ и февралѣ по отдѣленіямъ для собиранія матеріала по смѣтамъ, въ этой комиссіи предсѣдательствуетъ начальникъ отдѣленія сл. пути, какъ „primus inter pares“.

Такая организація даетъ возможность рѣшать массу вопро-

совъ на мѣстѣ, такъ что въ управленіе они поступаютъ уже согласованными.

Необходимо упомянуть, что на начальниковъ отдѣленій возлагаются и отдѣльныя порученія болѣе или менѣе постояннаго характера; такъ, напримѣръ, начальникъ Одесскаго отдѣленія является представителемъ отъ Юго-Западныхъ ж. д. въ портовомъ присутствіи на правахъ члена присутствія.

Помощникъ начальника сл. движенія С. А. Печковскій докладываетъ, что каждый отдѣлъ управленія службы имѣетъ свою спеціальность, и если всѣ распоряженія дѣлаются начальникомъ движенія, то весь необходимый для этого матеріалъ подготовляется въ одѣлахъ по спеціальности, причемъ отдѣлы имѣютъ право получать справки на линіи, а также и право перемѣщеній съ согласія, разумѣется, соотвѣтствующихъ начальниковъ отдѣленій.

Что касается правъ послѣднихъ, то ихъ слѣдуетъ подраздѣлить на:

1) техническія и

2) административно-хозяйственныя.

Въ техническомъ отношеніи начальникъ отдѣленія есть начальникъ движенія на своемъ отдѣленіи: онъ назначаетъ и отмѣняетъ товарные поѣзда, составляетъ расписанія, распоряжается оборотомъ вагоновъ, свободными для движенія паровозами, является на правахъ начальника движенія представителемъ службы во всѣхъ совѣщаніяхъ (какъ, напр., по выработкѣ соглашенія объ обмѣнѣ, пользованіи общими станціями и т. п.); на немъ лежитъ забота обо всемъ, что должно обезпечивать пассажирское и товарное движеніе, такъ что, напр., при переполненіи поѣздовъ начальники отдѣленій могутъ на цѣлые періоды назначать поѣзда. Что же касается вопроса о регулированіи подвижного состава между отдѣленіями, то онъ находится въ непосредственномъ вѣдѣніи управленія службы.

Въ административномъ отношеніи начальникъ отдѣленія сл. движенія имѣетъ право допущенія лицъ для изученія службы и пріема на нѣкоторыя должности служащихъ, главнымъ образомъ, нештатныхъ; при этомъ, разумѣется, пришлось предрѣшить вопросъ о положеніи служащихъ, предоставивъ начальнику отдѣленія право перемѣщенія конторщиковъ въ конторы отдѣленія, вѣсовщиковъ, вѣсовщиковъ-сортировщиковъ, кассировъ, младшихъ составителей, сцѣпщиковъ, стрѣлочниковъ и нѣкоторыхъ кондукторовъ.

Въ хозяйственномъ отношеніи начальнику одѣленія предоставлено право пріобрѣтать нѣкоторые матеріалы и въ его распоряженіе отпускаются авансовые кредиты, въ которыхъ онъ и отсчитывается.

Наконецъ, выдѣленная въ отдѣленія часть статистики даетъ

начальнику отдѣленія право и средства провѣрить правильность исполненія его распоряженій и оцѣнить ихъ результаты.

Всѣ предоставленныя начальнику отдѣленія права вполнѣ удовлетворяютъ потребностямъ службы и весьма важно, чтобы права эти были предоставлены формально.

Начальникъ сл. тяги докладываетъ, что имѣющіяся на линіи оборотныя депо подчинены какому-нибудь изъ основныхъ; поэтому начальникъ основного депо является въ то же время начальникомъ участка тяги; кромѣ нихъ на линіи имѣются ревизоры тяги, облеченные инспекторской властью; ихъ положеніе заставляетъ высказать пожеланіе объ его измѣненіи, такъ какъ окладъ получаемаго ими содержанія ниже окладовъ начальниковъ участковъ тяги; вслѣдствіе этого начальники участковъ не идутъ въ ревизоры и послѣднихъ приходится назначать изъ людей менѣе опытныхъ, что не соотвѣтствуетъ сущности ихъ дѣятельности; поэтому, прежде всего необходимо повысить оклады ревизоровъ тяги.

Начальникъ сл. телеграфа докладываетъ, что ввѣренная ему служба также раздѣлена на отдѣленія, причемъ организація отдѣленій устроена примѣнительно къ общему телеграфу, такъ что агентами на линіи являются: контролеръ-механики, надсмотрщики и телеграфисты; такая организація неудобна, и для возможности лучшаго руководительства дѣломъ необходимо предоставить контролеръ-механикамъ большія права, чѣмъ въ настоящее время, увеличивъ при этомъ ихъ содержаніе для возможности привлеченія къ дѣлу людей болѣе соотвѣтствующихъ, какъ, напр., инженеровъ-электриковъ.

На вопросъ предсѣдателя подкомиссіи о томъ, какимъ образомъ, при независимости сл. телеграфа отъ сл. движенія, замѣщаются тѣ должности сл. движенія, занятіе коихъ требуетъ знанія телеграфа, представитель сл. движенія отвѣчаетъ, что лица, изучающія сл. движенія, какъ, напр., запасные агенты,— посылаются для изученія телеграфа въ службу, ихъ вѣдающую. Начальникъ сл. телеграфа дополняетъ, что кромѣ того телеграфисты, выдержавшіе установленный экзаменъ, переводятся въ сл. движенія, причемъ къ экзамену допускаются только постоянные служащіе сл. телеграфа.

По коммерческой службѣ линейныхъ агентовъ, отдѣльныхъ отъ сл. движенія, не имѣется; по сл. сборовъ—также. Что касается управленія послѣдней службы, то оно раздѣляется на 9 отдѣловъ и отдѣленіе, снабжающее линію всѣми бланками (около 25 мил. шт.) и пассажирскими билетами (около 12—14 мил.).

По пункту 2 вопроса 5.

Помощникъ начальника сл. движенія С. А. Печковскій высказываетъ соображеніе, что рѣшеніе этого пункта слѣдуетъ поставить въ зависимости отъ размѣра дѣла; на Юго-Западныхъ

ж. д. телеграфное дѣло слишкомъ велико и имъ должно вѣдать отдѣльное отвѣтственное лицо, тѣмъ болѣе, что въ данномъ случаѣ вопросъ долженъ итти не только о телеграфной, но вообще объ электрической службѣ, такъ какъ всѣ подобные вопросы сосредоточиваются на Юго-Западныхъ ж. д. въ службѣ телеграфа. Отдѣленіе сл. телеграфа въ отдѣльную службу на сл. движенія отрицательно не отразилось и даже, наоборотъ, ее разгрузило; вмѣстѣ съ тѣмъ это отдѣленіе повело къ упорядоченію телеграфа, такъ какъ распорядителямъ сл. движенія для него можно было удѣлять слишкомъ мало времени. Такимъ образомъ, можно считать, что присоединеніе сл. телеграфа къ сл. движенія нежелательно.

Начальникъ сл. телеграфа вполнѣ присоединяется къ мнѣнію, высказанному С. А. Печковскимъ.

По пункту 3 вопроса 5

Начальникъ сл. телеграфа докладываетъ, что извѣстная зависимость, въ которой желѣзнодорожный телеграфъ находится отъ почтово-телеграфнаго вѣдомства, не представляетъ затрудненія въ отношеніи передачи частныхъ депешъ; но сами по себѣ сношенія съ этимъ вѣдомствомъ, являющимся для ж.-д. телеграфа предварительнымъ контролемъ, усложняютъ дѣло тѣмъ болѣе, что сношенія должны вестись чрезъ центральныя управленія, т. е. чрезъ Петербургъ, гдѣ собственно и возможны тренія по вопросамъ телеграфа между заинтересованными вѣдомствами. Установленіе же порядка общаго необходимо, такъ какъ желѣзнодорожный телеграфъ все-таки есть часть общаго телеграфа, и въ этомъ отношеніи правительственная инспекція также необходима.

На вопросъ Д. И. Герценвица, принимаются ли на Юго-Западныхъ ж. д. срочныя частныя депеши, начальникъ сл. телеграфа отвѣчаетъ утвердительно, но указываетъ, что по дорогѣ онѣ идутъ, какъ несрочныя.

На вопросъ же Д. И. Герценвица, какъ передаются частныя телеграммы между пунктами, между которыми имѣется и правительственный телеграфъ, начальникъ сл. телеграфа объясняетъ, что такія телеграммы передаются ж.-д. телеграфомъ, въ чемъ затрудненій не встрѣчается.

Пункты 1, 2 и 4 вопроса 6 разсмотрѣны ранѣе, по пункту же 3 доложено, что передача части статистики въ отдѣленіяхъ введена на Юго-Западныхъ ж. д. ранѣе, чѣмъ на Привислинскихъ.

По пунктамъ 1 и 2 вопроса 7

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что порядокъ ознакомленія агентовъ съ распоряженіемъ управленія сводится, главнымъ образомъ, къ изданію приказовъ, циркуляровъ и циркулярныхъ распоряженій (проходящаго значенія,) причемъ въ нихъ указывается кому изъ агентовъ дороги они должны быть доста-

влены; кромѣ того, ежегодно издается сборникъ всѣхъ распоряженій, а всѣ тѣ распоряженія, которыя должны быть извѣстны всѣмъ младшимъ агентамъ сл. пути, какъ, напр., переѣздной прислугѣ, рабочимъ артелямъ и т. п., печатаются на особыхъ карточкахъ, которыя должны висѣть въ занимаемыхъ этими служащими помѣщеніяхъ. Извѣщенія о дисциплинарныхъ взысканіяхъ присылаются на особыхъ бланкахъ съ квитанціей и последнее предъ увольненіемъ взысканіе объявляется на красномъ бланкѣ.

Представитель сл. движенія, указавъ, что при изданіи приказовъ и въ сл. движенія, какъ и вообще въ управленіи, обозначается, кому приказъ долженъ быть доставленъ, докладываетъ, что на обязанности каждаго начальствующаго лица лежитъ не только объявленіе по нисходящей линіи и разъясненіе распоряженія, но и провѣрка, ясно ли представляетъ себѣ и знаетъ распоряженіе то подчиненное лицо, которому знать его надлежитъ. Кромѣ того, установлена сплошная провѣрка знаній агентовъ; провѣрка эта производится одинъ разъ въ годъ, обыкновенно лѣтомъ и притомъ въ такой періодъ, когда агенты не такъ заняты; провѣрка знаній производится на основаніи существующихъ инструкцій комиссіей, въ которую входятъ начальникъ отдѣленія сл. движенія и начальники участковъ сл. тяги и пути.

Результаты провѣрки сообщаются въ управленіе въ общихъ чертахъ съ указаніемъ агентовъ, оказавшихся неподготовленными; въ послѣднемъ случаѣ дается срокъ на подготовку и, если и послѣ этого срока агентъ окажется неподготовленнымъ, то онъ или смѣщается, или увольняется. При этомъ провѣряются обыкновенно требуемыя техническія познанія, что же касается провѣрки знанія коммерческой стороны дѣла, то она провѣряется при ревизіяхъ станціоннаго счетоводства.

Къ вышеизложенному представитель сл. движенія добавляетъ что управленіемъ Юго-Западныхъ ж. д. издаются особые указатели дѣйствующихъ распоряженій; изданіемъ такого указателя всѣ предыдущіе указатели уничтожаются.

По пункту 3 вопроса 7.

Доложено, что въ настоящее время сл. движенія былъ сдѣланъ сплошной пересмотръ всѣхъ бланковъ и тогда же составленъ актъ, который будетъ представленъ Комиссіи. Въ качествѣ пожеланія представитель сл. движенія высказываетъ мнѣніе о необходимости исключенія изъ отчетности элемента статистическаго.

Начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что въ службѣ сборовъ, какъ и въ коммерческой службѣ, также пересмотрѣны бланки и все, что можно было упростить, упрощено. Главный бухгалтеръ сообщаетъ, что, по распоряженію управленія желѣзныхъ дорогъ, въ 1906 году былъ разсмотрѣнъ вопросъ о воз-

можномъ сокращеніи отчетности и все, что можно было въ этомъ отношеніи сдѣлать, сдѣлано.

По пункту 4 вопроса 7.

Начальникъ сл. тяги докладываетъ, что если не считать мастерскихъ, то въ сл. тягя механическія приспособленія примѣняются мало, не исключая и нагрузки угля, между тѣмъ какъ послѣдняя гораздо удобнѣе и выгоднѣе производится механическими приспособленіями, тѣмъ болѣе, что этимъ устраняется несоотвѣтствіе отпущеннаго количества угля съ количествомъ указаннымъ въ квитанціи.

На станціяхъ Жмеринка и Казатинъ устроены особыя эстакады для нагрузки угля; устройство такихъ же приспособленій на другихъ большихъ станціяхъ весьма желательно.

Въ отношеніи сл. пути извѣстна масса механическихъ приспособленій, которыя, какъ, заявляетъ начальникъ сл. пути, постепенно прививаются на дорогѣ, такъ, напр., уничтожена ручная забивка свай, введены механическіе экскаваторы, механическія приспособленія для очистки снѣга, для обрѣзки концовъ шпалъ и т. п., причемъ всѣ эти приспособленія сократили соотвѣтствующіе расходы; такимъ образомъ, насколько примѣненіе механическихъ приспособленій сокращаетъ расходъ, настолько оно должно быть признано желательнымъ.

Помощникъ начальника сл. движенія С. А. Печковскій докладываетъ, что, если не считать централизаціи и блокировки, то примѣненіе механическихъ приспособленій къ работѣ сл. движенія очень незначительно; такъ, напр., въ Одессѣ устроены простѣннаго типа конвееры, которые должны быть передѣланы, вообще же пересыпка зерна производится ручнымъ способомъ, что и дорого, и затруднительно; для пріемки угля съ пароходовъ также устроены нѣкоторыя приспособленія, и этимъ все ихъ примѣненіе къ сл. движенія ограничивается.

По пункту 5 вопроса 7

Инженеръ К. С. Комарницкій, въ вѣдѣніи котораго на Юго-Западныхъ ж. д. находится квартирный вопросъ, докладываетъ, что квартиры распредѣляются согласно положенію № 131, представленному комиссіи при разсмотрѣніи вопросовъ сл. пути. Новыя помѣщенія разсматриваются и распредѣляются особой комиссіей, причемъ рѣшенія ея, равно какъ и всякія измѣненія существующаго положенія, регламентируются приказами начальника дорогъ.

Въ настоящее время при общемъ количествѣ 17.282 служащихъ имѣютъ квартиры общей площадью 49.154 кв. саж. 7.973 человѣка; не имѣютъ квартиръ 9.309 человѣкъ, причемъ для удовлетворенія всѣхъ квартирами требуется еще 43.808 кв. саж. жилыхъ помѣщеній, распредѣленіе коихъ указано въ представляемой комиссіи вѣдомости.

Д. И. Герценвицъ указываетъ, что существенно важнымъ общимъ вопросомъ является вопросъ о сокращеніи числа служащихъ, что, несомнѣнно, на многихъ дорогахъ можетъ быть достигнуто; въ такомъ случаѣ, если бы такое сокращеніе возможно было и для Юго-Западныхъ ж. д., то само собой сократилось бы и число потребныхъ квартиръ.

Начальникъ сл. пути сообщаетъ, что на Юго-Западныхъ ж. д. заботы въ отношеніи квартиръ прежде всего отнесены къ младшимъ служащимъ, многіе же изъ старшихъ не имѣютъ квартиръ даже тогда, когда это совершенно необходимо, какъ, напр., на ст. Христиновка, гдѣ начальникъ участка тяги живетъ въ нѣсколькихъ верстахъ отъ станціи и депо. Если провести въ жизнь правило, чтобы всѣ служащіе жили на казенныхъ квартирахъ, то для этого нужно затратить 11 милліоновъ рублей; если же принять во вниманіе только тѣхъ служащихъ, которые должны жить на станціяхъ, то недостатокъ помѣщеній опредѣлился суммою въ 1 милліонъ рублей. Теперь же, какъ обычное явленіе, замѣчается на станціяхъ, что назначеніе жилыхъ домовъ исполняютъ вагоны, предоставленные въ большомъ количествѣ подъ жилье.

Помощникъ начальника сл. движенія С. А. Печковскій высказываетъ, что при настоящемъ положеніи дѣла именно квартиры необходимы для сокращенія числа служащихъ, такъ какъ отдаленность мѣстъ проживанія агентовъ отъ мѣста ихъ службы должна быть принимаема во вниманіе при опредѣленіи нужнаго ихъ числа и, разумѣется, его увеличиваетъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, сколько же квадратныхъ саженей жилыхъ помѣщеній приходится на версту дороги, Начальникъ сл. пути отвѣчаетъ, что около 15 кв. саж.; если же считать только годную площадь, которая принимается въ 60% отъ полной площади, то на версту дороги придется всего около 9 кв. саж.

Представитель Государственнаго Контроля объясняетъ недостатокъ въ самыхъ необходимыхъ квартирахъ на нѣкоторыхъ станціяхъ, при довольно высокомъ среднемъ числѣ жилыхъ помѣщеній, тѣмъ, что на другихъ станціяхъ квартиръ слишкомъ много; сложилось такое положеніе исторически, какъ, напр., въ Крыжополѣ, гдѣ послѣ уничтоженія депо оказался избытокъ помѣщеній, занимаемыхъ нынѣ запасными агентами.

Вполнѣ соглашаясь съ тѣмъ, что есть квартиры, не совсѣмъ соотвѣтствующія положенію о нихъ, К. С. Комарницкій замѣчаетъ, что передѣлка квартиръ для доведенія до рамокъ положенія затребовала бы громаднаго расхода.

Д. И. Герценвицъ указываетъ, что прежде чѣмъ приступать къ постройкѣ требующихся, какъ заявлено, 43 тысячъ кв. саж.

жилыхъ домовъ, нужно рѣшить, что именно необходимо и, по возможности, предпочесть наемъ помѣщеній ихъ постройкѣ.

На это представитель сл. движенія заявляетъ, что въ городахъ, конечно, можно было бы не давать квартиры, хотя наемъ помѣщеній обошелся бы дорого, такъ какъ въ настоящее время выдаются квартирныя деньги въ такомъ размѣрѣ (для 240 руб. жалованья въ годъ квартирныя деньги составляютъ 5 руб. въ мѣсяцъ), какой явится совершенно недостаточнымъ для найма какихъ бы то ни было жилыхъ домовъ.

По поводу квартирныхъ денегъ высказывается и начальникъ сл. тяги, считающій, что установленная для Юго-Западныхъ жел. дор. норма квартирныхъ денегъ — $^1/_5$ получаемаго оклада, за исключеніемъ Одессы и Кіева, гдѣ норма $^1/_4$,—слишкомъ мала, по сравненію съ общеустановленнымъ положеніемъ, по которому квартирныя деньги составляютъ $^1/_4$ содержанія.

Начальникъ сл. пути высказываетъ мнѣніе, что для Юго-Западныхъ жел. дор. представляется болѣе выгоднымъ уплачивать квартирныя даже въ размѣрѣ $^1/_3$, чѣмъ давать квартиры натурой, безразлично въ казенныхъ или наемныхъ помѣщеніяхъ.

Представитель сл. движенія присоединяется къ этому мнѣнію даже въ отношеніи дорого оплачиваемыхъ агентовъ.

Начальникъ сл. тяги въ подтвержденіе высказаннаго мнѣнія указываетъ слѣдующій примѣръ: помощникъ начальника участка сл. тяги получаетъ 100 руб. въ мѣсяцъ съ разъѣздными, которые нужно считать въ $^1/_5$ содержанія; $^1/_5$ остатка, т. е. 16 руб., полагаются на квартиру, но на эту сумму врядъ ли возможно въ раіонѣ Юго-Западныхъ ж. д. найти даже сносное помѣщеніе.

Въ заключеніе С. К. Комарницкій высказываетъ мнѣніе, что слѣдовало бы, какъ указываютъ соображенія, основанныя на опытѣ, опредѣлить норму квартирныхъ денегъ въ $^2/_7$ отъ оклада; такая норма несомнѣнно удовлетворила бы всѣхъ.

Относительно полосы отчужденія начальникъ сл. пути докладываетъ, что въ предѣлахъ станцій часть, не находящаяся въ общемъ пользованіи, распредѣляется въ зависимости отъ занимаемыхъ квартиръ безъ различія принадлежности агента къ той или другой службѣ; полоса же на перегонѣ отъ зеленаго диска одной станціи до другой распредѣляется между агентами сл. пути примѣрно такъ, что начальнику участка передается въ пользованіе 3 десятины, помощнику $1^1/_2$, старшему дорожному мастеру—2 и т. д.; при этомъ обрабатывать самимъ лично разрѣшается только переѣзднымъ сторожамъ; поэтому, остальные предпочитаютъ сдавать свои участки въ аренду, а начальники участковъ обыкновенно предоставляютъ свои участки въ пользованіе конторы участка.

Д. И Герценвицъ возбуждаетъ вопросъ о томъ, не смотрятъ ли агенты, получающіе въ пользованіе участки, на нихъ, какъ

на свою собственность въ томъ смыслѣ, что въ случаѣ пожаровъ, наводненій и т. п. бѣдствій, уничтожающихъ посѣвы, не предъявляются ли къ дорогѣ претензіи этими агентами или же тѣми лицами, которымъ эти агенты сдаютъ участки въ аренду.

Начальникъ сл. пути выясняетъ, что отъ третьихъ лицъ никогда по этому поводу заявленій не поступало; что же касается самихъ агентовъ, то они освѣдомлены, что права требовать они не имѣютъ, хотя въ порядкѣ милости въ случаяхъ подобныхъ бѣдствій выдаются пособія, наконецъ, убытки, происходящіе вслѣдствіе перемѣщенія, не возмѣщаются.

По пункту 1 вопроса 8.

Помощникъ начальника сл. движенія С. А. Печковскій докладываетъ, что согласно программѣ вопросовъ, подготовка коихъ требовалась заранѣе, Комиссіи представляются данныя за 1907 и 1908 гг. по всѣмъ службамъ о числѣ принятыхъ и уволенныхъ служащихъ съ подраздѣленіемъ причинъ увольненія и категоріи служащихъ. Что касается смѣняемости служащихъ въ сл. движенія, то она значительна лишь для нештатныхъ служащихъ, преимущественно кондукторовъ, составъ которыхъ ежегодно мѣняется на $^3/_4$, и маркировщиковъ; благодаря же, главнымъ образомъ, существованію пенсіонныхъ кассъ служащіе стараются не бросать своихъ мѣстъ.

Начальникъ сл. пути добавляетъ, что уменьшенію смѣняемости служащихъ, замѣчаемому за послѣдніе 5 лѣтъ, много способствуютъ мѣропріятія, клонящіяся къ улучшенію быта служащихъ, о чемъ докладывалось Комиссіи при разсмотрѣніи вопросовъ по отдѣльнымъ службамъ.

Начальникъ сл. тяги указываетъ, что наибольшая смѣняемость въ сл. тяги замѣчается въ отношеніи чернорабочихъ и нештатныхъ поденныхъ помощниковъ машинистовъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, изъ кого набираются поденные помощники машинистовъ, начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что— изъ рабочихъ, привыкшихъ къ работамъ сл. тяги.

По пункту 2 вопроса 8.

Начальникъ сл. пути высказываетъ мнѣніе, что допускать женщинъ на службу слѣдуетъ; противъ этого возражаетъ помощникъ начальника сл. движенія С. А. Печковскій, находящій вопросъ о допущеніи женщинъ вопросомъ благотворительности. Начальникъ сл. тяги, указывая что въ сл. тяги примѣняется женскій трудъ лишь для конторской работы, считаетъ, что все зависитъ отъ данной личности, причемъ замѣчаетъ, что если выборъ сдѣланъ неудачно, то по большей части это обстоятельство приноситъ дѣлу очень существенный ущербъ.

Главный Бухгалтеръ докладываетъ, что для конторскихъ работъ преимущество примѣненія женскаго труда заключается въ томъ, что женщины всегда трезвы, очень внимательны къ дѣлу,

дорожатъ имъ, очень аккуратны, не дерзки, т. е. обладаютъ качествами, не всегда присущими мужчинамъ. Въ главной Бухгалтеріи служитъ 37 женщинъ, т. е. 18%, и работа всѣхъ ихъ заслуживаетъ полной похвалы.

Начальникъ сл. сборовъ замѣчаетъ, что въ сл. сборовъ служитъ до 300 женщинъ, т. е. 30%. Въ отношеніи нормъ вознагражденія разницы не дѣлается и трудъ женщинъ не менѣе интенсивенъ и аккуратенъ, чѣмъ мужчинъ. Очень важныя работы, какъ, напримѣръ, провѣрка наложенныхъ платежей, поручается исключительно женщинамъ, которыхъ этой работой занимается— 40. Однако есть и одна отрицательная сторона примѣненія женскаго труда, а именно: выборъ на старшія должности производится изъ малаго сравнительно числа служащихъ, такъ какъ занимать болѣе высокія мѣста женщины не могутъ.

Педставитель Государственнаго контроля присоединяется къ мнѣнію, высказанному начальникомъ сл. сборовъ, но находитъ, что отношеніе къ служащимъ женщинамъ должно быть поставлено на надлежащую почву въ смыслѣ дисциплины, хотя въ этомъ препятствіемъ часто служитъ то обстоятельство, что въ опредѣленіи женщинъ на службу большую роль играетъ протекція.

Начальникъ сл. телеграфа сообщаетъ, что, по существующимъ правиламъ, на службу по телеграфу женщинъ принимается не болѣе 10%, и хотя предѣлъ этотъ является наивысшимъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ оказывается и низшимъ, такъ какъ желающихъ поступить на службу громадный избытокъ; главное неудобство существующаго положенія заключается въ томъ, что пріемъ на службу женщинъ получаетъ характеръ какой-то благотворительности, что можно усмотрѣть хотя бы изъ того, что средній возрастъ женщинъ, находящихся на службѣ въ телеграфѣ, 40 лѣтъ.

По пункту 3 вопроса 8.

Представители Юго-Западныхъ ж, д. указываютъ, что учетъ военнообязанныхъ очень сложенъ, причемъ учитываются, въ сущности, не самыя лица, а ихъ билеты, съ которыми и производятся всѣ операціи по учету; желательно учетъ упростить и установить, чтобы служащіе учитывались сами.

Всѣ данныя по вопросу 11 программы представляются Комиссіи дополнительно.

По окончаніи разсмотрѣнія вопросовъ организаціонной программы, предсѣдатель подкомиссіи поставилъ на обсужденіе вопросъ о наиболѣе выгодномъ протяженіи желѣзнодорожныхъ линій, входящихъ въ одно управленіе, и въ связи съ нимъ неразсмотрѣнный 4 пунктъ вопроса 1 о томъ, какое вліяніе можетъ имѣть перемѣщеніе границъ данной дороги на ускореніе движенія грузовъ и сокращеніе общаго обмѣна на дорогѣ.

Помощникъ начальника сл. движенія С. А. Печковскій подробно высказывается по вопросу вообще протяженія дорогъ въ защиту

большого протяженія, находя, что соединять дороги всегда легче и дешевле, чѣмъ ихъ расчленять и что соединеніе дорогъ сокращаетъ число передачъ, что выгодно отражается на оборотѣ подвижного состава и количествѣ бригадъ; въ частности по вопросу о раздѣленіи Юго-Западныхъ дорогъ—С. А. Печковскій полагаетъ, что это дѣленіе будетъ имѣть исключительно отрицательныя послѣдствія; всѣ высказанныя соображенія С. А. Печковскій предлагаетъ изложить въ особой запискѣ, которая будетъ представлена Высшей Комиссіи дополнительно.

Предсѣдатель подкомиссіи указываетъ, что кромѣ раздѣленія дорогъ для достиженія наиболѣе удобно управляемой административной единицы, если бы таковой была признана дорога малаго протяженія, можно представить себѣ положеніе, когда отдѣленіе какого-либо участка отъ одной дороги и присоединеніе его къ другой можетъ быть существенно полезно; такое именно положеніе подразумѣваетъ пунктъ 4 вопроса 1 программы и именно по этому поводу желательно было бы выслушать мнѣніе представителей Юго-Западныхъ ж. д., въ сѣть которыхъ, быть можетъ, входятъ подобные участки или, наоборотъ, къ сѣти которыхъ слѣдовало бы присоединить какіе-нибудь участки другихъ дорогъ.

С. А. Печковскій докладываетъ, что Юго-Западныя ж. д. по конфигураціи сѣти и распредѣленію внутреннихъ средствъ находятся въ вполнѣ нормальномъ положеніи; нѣсколько ненормаленъ Кіевскій узелъ, но при разсмотрѣніи его нужно имѣть въ виду, что всякое перераспредѣленіе затрагиваетъ интересы частныхъ дорогъ; самымъ удачнымъ рѣшеніемъ вопроса представляется присоединеніе линій Кіевъ-Полтава и Кіевъ-Ворожба къ Южнымъ ж. д.

Предсѣдатель подкомиссіи указываетъ, что вопросъ значительно усложняется, если рѣчь идетъ и о частныхъ дорогахъ; что же касается конфигураціи Юго-Заподныхъ ж. д., то, казалось бы, по грузовому движенію слѣдовало бы участки Фастовъ-Знаменка и Христиновка-Цвѣтково присоединить къ Южнымъ ж. д.

С. А. Печковскій докладываетъ, что вопросъ о работѣ отдѣльныхъ линій Юго-Западныхъ ж. д. долженъ быть признанъ пока недостаточно опредѣлившимся вслѣдствіе постройки новой частной дороги Одесса-Бахмачъ. Раньше предполагалось произвести работы по усиленію Елизаветградской линіи; но когда постройка Одесса-Бахмачъ была рѣшена, то работу отмѣнили, предполагая что Елизаветградская линія потеряетъ грузы; при болѣе же тщательномъ разсмотрѣніи вопроса выяснилось, что на участкѣ Новоукраинка-Знаменка работа возрастетъ.

Начальникъ сл. тяги заявляетъ, что раздѣленіе и измѣненіе конфигураціи Юго-Западныхъ ж. д. представляется неудобнымъ

для сл. тяги, потому что распредѣленіе мастерскихъ болѣе или менѣе соотвѣтствуетъ общимъ потребностямъ дороги.

При этомъ, хотя строгой спеціализаціи мастерскихъ на Юго-Западныхъ дорогахъ нѣтъ, но все же не во всѣхъ мастерскихъ имѣются всѣ необходимыя оборудованія; такъ, чугуннолитейной въ Кіевѣ нѣтъ, она имѣется только въ Одессѣ; мѣднолитейная же мастерская, наоборотъ, сильна въ Кіевѣ и т. п.

Начальникъ сл. пути, по вопросу о протяженіи дорогъ, указываетъ, что на обсуждавшихъ этотъ вопросъ съѣздахъ отзывались положительно про большія дороги всѣ, кто служилъ на большихъ дорогахъ; защищавшіе же малыя дороги все-таки исключали въ своихъ доказательствахъ дороги Юго-Западныя, какъ сросшіяся нынѣ въ одинъ цѣлый организмъ. Организмъ этотъ образовался исторически, постепенно, и первое время послѣ того или другого сліянія или присоединенія испытывались затрудненія, но постепенно все выровнялось.

Начальникъ сл. сборовъ указываетъ, что обработка отправокъ прямого сообщенія дороже, чѣмъ мѣстнаго, а именно: по пассажирскимъ билетамъ въ 10—12 разъ, по багажнымъ документамъ— въ 3 раза, по товарнымъ въ 2 раза; подсчитывая общую сумму, можно сказать, что раздѣленіе Юго-Западныхъ ж. д. дастъ удорожаніе переработки по крайней мѣрѣ на 100.000 рублей.

Начальникъ сл. пути къ высказанному ранѣе добавляетъ, что соединеніе малыхъ дорогъ въ большія даетъ возможность каждому отдѣлу значительно расширяться при общемъ уменьшеніи числа служащихъ, такъ что каждый вопросъ можетъ быть разработанъ болѣе всесторонне, а вѣдь разработка вопросовъ въ отдѣлахъ есть основаніе дѣятельности начальника службы.

Предсѣдатель подкомиссіи *фонъ Экеспарре.*

Члены подкомиссіи { *Д. И. Герценвицъ.*
П. В. Синадино.
П. П. Мигулинъ.

Членъ-экспертъ *Н. Масловъ.*

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ.*
С. Воищевъ.

II.

Журналы засѣданій въ пораіонномъ и биржевыхъ комитетахъ.

ЖУРНАЛЪ

засѣданія въ Кіевскомъ пораіонномъ комитетѣ.

27-го Августа 1909 года въ 2 час. дня въ помѣщеніи Кіевскаго пораіоннаго комитета состоялось засѣданіе подъ предсѣдательствомъ предсѣдателя подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, при участіи членовъ Комиссіи Д. И. Герценвицъ, П. П. Мигулина, П. В. Синадино, члена эксперта отъ Государственнаго Контроля Н. А. Маслова, предсѣдателя Кіевскаго пораіоннаго комитета А. В. Лукашевича, нѣкоторыхъ членовъ Кіевскаго пор. ком. и лицъ приглашенныхъ.

Открывая засѣданіе, предсѣдатель, прежде чѣмъ приступить къ занятіямъ совѣщанія, сообщаетъ присутствующимъ о только что полученной телеграммѣ, извѣщающей о тяжелой утратѣ, понесенной Высшей Комиссіей въ лицѣ усопшаго товарища предсѣдателя В. В. Салова.

Посвятивъ нѣсколько словъ краткому обзору дѣятельности покойнаго В. В. Салова, его заслугамъ и трудамъ, предсѣдатель подкомиссіи предложилъ присутствующимъ почтить память покойнаго вставаньемъ.

Приступая затѣмъ къ занятіямъ, предсѣдатель подкомиссіи, ознакомивъ членовъ совѣщанія съ цѣлью учрежденія Высшей Комиссіи и охарактеризовавъ кратко затруднительное положеніе Государственнаго Казначейства, проситъ представителей общественныхъ организацій и желѣзныхъ дорогъ ознакомить Высшую Комиссію съ положеніемъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Кіевскомъ раіонѣ, а также и указать насущнѣйшія нужды края, требующія удовлетворенія и ассигнованія денежныхъ средствъ, и, наоборотъ, произведенныя работы, быть можетъ, не вызванныя этими нуждами, имѣя въ виду, что со стороны Правительства и законодательныхъ учрежденій прилагаются всѣ усилія къ возможному сокращенію расходовъ вообще, а главное желѣзнодорожныхъ, ростъ которыхъ не соотвѣтствуетъ росту доходовъ.

Такое стремленіе къ сокращенію расходовъ, по мнѣнію предсѣдателя, вполнѣ понятно, такъ какъ Министерству Финансовъ не удалось свести государственную роспись на 1909 г. безъ дефицита. Поэтому, приходится рядъ, быть можетъ, необходимыхъ кредитовъ временно сократить или совершенно не отпускать, такъ какъ за недостаткомъ денегъ можно лишь удовлетворить

насущнѣйшія потребности, которыя предсѣдатель и проситъ имѣть въ виду и изложить Комиссіи.

Предсѣдатель Кіевскаго пораіоннаго комитета А. В. Лукашевичъ считаетъ необходимымъ сообщить Особой Высшей Комиссіи прежде всего нѣсколько словъ о назначеніи и функціяхъ Кіевскаго комитета, которыя въ общихъ чертахъ сводятся къ слѣдующему.

Въ раіонъ Кіевскаго комитета входятъ слѣдующія дороги: Юго-Западныя, Полѣсскія, Либаво-Роменская (участокъ Ромны-Ново-Вилейскъ), Ковель-Владим.-Волынская (военная), Южные подъѣздные пути и Новозыбковскій подъѣздной путь.

По своему географическому положенію Кіевскій раіонъ простирается на огромной площади, граничащей, съ одной стороны, съ нѣкоторыми иностранными державами, а съ другой, съ Донецкимъ бассейномъ. Дороги Кіевскаго раіона упираются въ Черное и Балтійское моря и площадь, захватываемая ж. д. линіями Кіевскаго раіона, имѣетъ свыше 500.000 кв. вер., пересѣкая до 12 губерній.

Всѣ желѣзнодорожныя линіи ширококолейныя, за исключеніемъ узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей. Данныя, характеризующія работы дорогъ раіона, таковы:

Пробѣг.—888.800.000 вагоно-осе-верстъ.

Грузооборотъ 1907 года достигалъ 1.177.250.000 пуд. при паркѣ въ 53.810 вагоновъ и 2.438 паровозовъ

Что касается суточной нагрузки, то максимальной величиной ея въ зависимости отъ урожая слѣдуетъ считать отъ 4.700 до 5.000 ваг., что составляетъ около $^1/_6$ отъ общей нагрузки.

Главнѣйшія направленія грузовъ слѣдуетъ раздѣлить такимъ образомъ:

по Либаво-Роменской ж. д. грузы идутъ къ Либавскому порту,

по Юго-Западнымъ—грузы направляются къ портамъ: Одесскому и Николаевскому и къ сухопутнымъ границамъ сосѣднихъ государствъ;

по Полѣсскимъ ж. д. грузы идутъ по всѣмъ направленіямъ.

Главнымъ грузомъ дорогъ Юго-Запад. и Либаво-Роменск. является хлѣбъ, на Полѣсскихъ же дорогахъ—лѣсной грузъ является первенствующимъ, хлѣбныхъ же грузовъ совсѣмъ нѣтъ.

Общая перевозка дорогъ 1908 г. можетъ быть представлена слѣдующими цифрами:

хлѣбныхъ грузовъ	. . . . .	322,8	мил. пуд.
лѣсныхъ „	. . . . .	137,9	„ „
дровъ „	. . . . .	91,7	„ „
сахара „	. . . . .	56,778	„ „
угля „	. . . . .	116,680	„ „

Обращаясь къ характеру перевозокъ и затрудненіямъ, встрѣчающимся при этомъ, А. В. Лукашевичъ указываетъ, что въ Кіевскомъ раіонѣ особенныя затрудненія бываютъ въ урожайные года; отыскивая причины этихъ затрудненій, приходится прежде всего остановиться, какъ на главной изъ нихъ, на недостаточномъ развитіи пріемной способности портовъ Либавскаго, Одесскаго и Николаевскаго.

За послѣдніе два года, въ виду того, что года эти были неурожайные, затрудненій въ порту не встрѣчалось, но въ настоящемъ, урожайномъ году, по мнѣнію А. В. Лукашевича, надо ожидать крупныхъ осложненій въ хлѣбныхъ перевозкахъ, почему Кіевскимъ комитетомъ въ настоящее время направлены всѣ усилія къ тому, чтобы хотя отчасти помочь разгрузить дороги раіона, а также и увеличить пропускную способность тѣхъ участковъ, которые, какъ, напримѣръ, однопутный участокъ Ковель-Ивангородъ-Варшава, тормозятъ все дѣло вокругъ себя.

Далѣе А. В. Лукашевичъ указываетъ, что характеръ дѣятельности пораіон. комитета регулируется закономъ, предусматривающимъ главныя задачи комитета: выясненіе характера грузового оборота, выясненіе количества потребныхъ перевозокъ, ихъ регулированіе, изученіе условій перевозокъ и проведеніе въ жизнь тѣхъ измѣненій, которыя вызываются требованіями жизни. Обсуждая вопросы, относящіеся къ вышеуказаннымъ задачамъ Комиссіи, Кіевскій пораіонный комитетъ имѣлъ 107 засѣданій, изъ которыхъ 33—пленарныхъ, причемъ за время существованія комитета было разсмотрѣно, разработано и передано въ центральный комитетъ довольно много вопросовъ, изъ которыхъ нѣкоторые подлежатъ скорѣйшему проведенію въ жизнь. Перечисляя рядъ вопросовъ программы Кіевскаго пор. ком., А. В. Лукашевичъ останавливаетъ вниманіе на наиболѣе существенныхъ, каковыми являются:

1) вопросъ объ измѣненіи и улучшеніи типовъ товарной укупорки, наложенія марокъ, знаковъ и пломбъ отправителя на товарныя мѣста съ цѣнными товарами, перевозимыми по ж. д.;

2) вопросъ объ измѣненіи и улучшеніи условій перевозки сборныхъ (мелкихъ попудныхъ отправокъ) грузовъ;

3) вопросъ объ организаціи экспедиціонной, транспортной и комиссіонной дѣятельности, исправляемой нынѣ комиссіонерами, и

4) вопросъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ,

а также важный по мѣстнымъ условіямъ вопросъ объ обезпеченіи дорогъ складочными помѣщеніями, что, по мнѣнію комитета, разсмотрѣвшаго этотъ вопросъ, можетъ быть произведено путемъ увеличенія существующихъ для этой цѣли средствъ (сборъ въ $^1/_5$ коп.), что, въ свою очередь, можетъ быть достигнуто путемъ увеличенія этого сбора съ нѣкоторыхъ цѣнныхъ

грузовъ, обложеніемъ грузовъ, съ которыхъ сборъ не взимается, и отнесеніемъ части расхода на эксплоатаціонную смѣту.

Останавливаясь болѣе подробно на изложеніи вопроса второго, а именно: улучшеніи условій перевозки сборныхъ грузовъ, предсѣдатель пораіоннаго комитета указалъ, что при разработкѣ этого вопроса управ. дѣлами комит. пришлось положить не мало труда, ибо хотя вопросъ самъ по себѣ старый и ненормальное положеніе его всѣми давно сознавалось, тѣмъ не менѣе данныхъ для разработки его весьма мало и получить очень точныя цифры невозможно, ибо статистика ж. д. поставлена слишкомъ слабо, такъ какъ она не учитываетъ отдѣльно ни размѣровъ, ни разстояній, ни направленій, ни условій перевозки попудныхъ грузовъ.

Понятно отсюда, что при такомъ положеніи приходится довольствоваться приблизительными данными, все же, до извѣстной степени, освѣщающими вопросъ.

Въ настоящее время, когда мелочные грузы на нѣкоторыхъ дорогахъ поступаютъ на станцію и затѣмъ отправляются на другія станціи не единовременно, часто неполногрузными вагонами, т. е. не сортируются, происходитъ вредное явленіе для эксплоатаціи дороги,—безполезный пробѣгъ неполно-грузныхъ вагоновъ, излишніе эксплоатаціон. расходы, загроможденіе станціонныхъ путей, недостатокъ подвижного состава и пр.; такъ, замѣчается, что обыкновенно вагоны, которые должны вмѣщать 750—900 пудовъ нагрузки, фактически такъ не нагружаются и среднюю нагрузку ихъ надо считать 215 пуд. на вагонъ. Вагоновъ съ нагрузкой менѣе 100 пудовъ имѣется до 29%, но бывали случаи отправленія вагона съ нагрузкой даже 29 фунтовъ.

Если не задаваться цѣлью грузить вагоны полностью, считая это слишкомъ труднымъ, а взять нагрузку лишь 400 пуд. на вагонъ и установить перевозку такихъ вагоновъ, то, по исчисленію А. В. Лукашевича, произведенному 7 станцій раіона, можно было бы уменьшить пробѣгъ вагоновъ съ 82.405 ваг. до 44.938 в.; (82.405 есть налич. вагоновъ, которое было потребно для перевозки 18.000.000 пуд. груза), т. е. почти на 50% и тѣмъ съэкономить 1.254.000 рублей (считая средній пробѣгъ въ 915 вер.) въ теченіе года.

Въ настоящее время товарные вагоны простаиваютъ въ среднемъ до 36 час.

Всѣ эти годовыя данныя, полученныя комитетомъ, даютъ право судить о тѣхъ излишнихъ расходахъ эксплоатаціи, которые получаются при ежегодной перевозкѣ на всей сѣти около $1^1/_2$ милліарда пудовъ сборныхъ грузовъ. Кіевскій пораіонный комитетъ, по заявленію А. В. Лукашевича, вынесъ по этому вопросу вполнѣ опредѣленное мнѣніе, которое и прилагается къ настоящему журналу.

Кромѣ того, А. В. Лукашевичемъ было указано, что, ознакомивъ подкомиссію съ работой дорогъ раіона, слѣдуетъ отмѣтить также тѣ ненормальныя условія, которыя проистекаютъ отъ необходимости подчиненія желѣзныхъ дорогъ и грузохозяевъ общему уставу ж. д. Въ уставѣ этомъ, по мнѣнію А. В. Лукашевича, существуютъ пункты, соблюденіе которыхъ невозможно, ибо жизнь ушла впередъ и прежнія правила въ настоящее время не примѣнимы. Принимая это во вниманіе, является настоятельная необходимость пересмотра общаго устава.

Представитель Кіевскаго губернскаго земства С. Я. Леонтьевъ, желая высказать Комиссіи лишь наиболѣе существенныя нужды Кіевскаго раіона, указываетъ, что члены комитета, несмотря на довольно стѣсненное положеніе ихъ правъ въ комитетѣ, прилагаютъ всѣ усилія къ тому, чтобы между дорогами и грузохозяевами установились болѣе тѣсныя отношенія, чтобы какъ тѣ, такъ и другіе работали рука объ руку и такимъ образомъ установили взаимоотношенія, могущія служить залогомъ успѣшной работы. Съ своей стороны, С. Я. Леонтьевъ, находясь въ составѣ комитета въ теченіе трехъ лѣтъ и узнавъ желѣзнодорожное дѣло на столько, на сколько это было ему возможно, вынесъ, по его словамъ, убѣжденіе, что большинство затрудненій между желѣзными дорогами и грузохозяевами основано на личномъ недовѣріи и нежеланіи идти на встрѣчу другъ другу. Касаясь въ частности Кіевскаго-пораіоннаго комитета, С. Я. Леонтьевъ отмѣчаетъ, что въ настоящее время члены комитета сознаютъ то тяжелое положеніе, въ которомъ приходится быть желѣзнымъ дорогамъ, когда, имѣя необходимость въ развитіи и путей, и складочныхъ помѣщеній, и проч., они лишены возможности устроить все необходимое за неимѣніемъ денегъ. Конечно, нѣкоторые непорядки, имѣющіе мѣсто на жел. дор., отрицать нельзя. Но наиболѣе затруднительнымъ вопросомъ для Кіевскаго раіона слѣдуетъ считать, прежде всего, неприспособленность портовъ къ принятію того количества грузовъ, которое даютъ дороги. Однимъ изъ неудовлетворяющихъ потребностей тяготѣющаго раіона портовъ является Одесскій портъ. С. Я. Леонтьевъ, изучившій, по его словамъ, вопросъ о недостаткахъ Одесскаго порта, указываетъ, что Одесса за послѣднее время сильно падаетъ въ торговомъ отношеніи, уступая свое мѣсто Николаеву, все болѣе и болѣе успѣшно конкурирующему съ Одессой и могущему окончательно ее убить. Одной изъ причинъ такого явленія, надо считать, по мнѣнію С. Я. Леонтьева, исчезновеніе въ Одессѣ крупныхъ торговыхъ фирмъ и переходъ всей торговли въ руки мелкихъ лицъ, комиссіонеровъ. Кромѣ того, въ работѣ, съ одной стороны жел. дор. и порта, а, съ другой—грузохозяевъ замѣтна полнѣйшая дисгармонія: грузы, особенно хлѣбные, прибывающіе на ж. д., своевременно не выкупаются и часто прибывающій въ 7 час.

утра товаръ выкупается только въ 11 час., а иногда и гораздо позже. Часто лицамъ, выкупающимъ накладныя изъ банковъ, приходится искать деньги для выкупа, т. к. выкупаютъ товаръ на задатки, расчитывая за время слѣдованія запродать его или сдѣлать денежный оборотъ.

Съ другой стороны, отсутствіе въ Одесскомъ порту ночныхъ работъ ставитъ желѣзную дорогу въ невозможность разгрузить весь направляемый въ портъ грузъ. До освободительнаго движенія, т. е. до 1905 года, въ Одесскомъ порту ночныя работы производились, но во время смутъ участники безпорядковъ, между прочимъ, рѣшили отмѣнить ночныя и праздничныя работы, что имъ и удалось провести. Со времени отмѣны ночныхъ и праздничныхъ работъ и начали происходить наибольшія затрудненія съ нагрузкой и выгрузкой. Стараясь снова возстановить работы, желѣзнодорожная администрація приложила къ тому всѣ усилія, но до сего времени никакихъ результатовъ добиться не удалось. Одной изъ главныхъ причинъ, по мнѣнію докладчика, слѣдуетъ считать довольно непонятную въ этомъ вопросѣ роль экспортеровъ въ Одессѣ. Если бы Одесскіе грузохозяева, дѣйствительно, захотѣли возстановить ночныя и праздничныя работы, то, по мнѣнію С. Я. Леонтьева, это было бы сдѣлано гораздо быстрѣй.

Въ настоящее время вопросъ этотъ близится къ разрѣшенію и въ первыхъ числахъ сентября должно состояться совѣщаніе по этому вопросу у градоначальника; въ составъ этого совѣщанія входятъ и представители дороги и товарохозяева.

Чтобы дать болѣе ясное объясненіе вопроса, отчего Николаевъ предпочитаютъ Одессѣ, слѣдуетъ указать, что пароходамъ, приходящимъ въ Одессу-Портъ подъ нагрузку, приходится простаивать въ порту отъ 30—45 дней. Не говоря даже о географическихъ преимуществахъ Николаева передъ Одессой, слѣдуетъ замѣтить, что Николаевъ находится въ центрѣ хлѣбной площади, а, слѣдовательно, подвозка хлѣба обходится значительно дешевле; нагрузка въ Николаевѣ идетъ 4—6 дней, почему расцѣнка въ хлѣбныхъ биржевыхъ бюллетеняхъ въ Николаевѣ и въ Одессѣ разнится на 5 коп.

Далѣе, С. Я. Леонтьевымъ было указано и на то обстоятельство, что, въ виду неимѣнія необходимыхъ кредитовъ у ж. д., получается задержка грузки изъ-за недостаточной оборудованности порта. Такъ, хлѣбная кампанія начинается съ сентября, а между тѣмъ конвеера къ концу августа не приведены въ должный порядокъ, такъ какъ денегъ на нихъ не отпущено.

На заявленіе С. Я. Леонтьева относительно того, что члены пораіоннаго комитета слишкомъ стѣснены въ своихъ правахъ, предсѣдатель подкомиссіи указываетъ, что предполагается пересмотрѣть вообще положеніе о правахъ пораіонныхъ комитетовъ, въ связи съ чѣмъ, надо думать, находится вопросъ и о расши-

реніи правъ членовъ комитета. Министерство Путей Сообщенія, повидимому, идетъ на встрѣчу этому пожеланію, такъ что вопросъ этотъ, вѣроятно, въ скоромъ времени будетъ разрѣшенъ въ желаемую для членовъ комитета сторону

Что касается вопроса относительно неустройства портовъ, то по этому поводу точка зрѣнія отдѣла финансовой комиссіи Государственнаго Совѣта такова, что порты являются головными станціями желѣзныхъ дорогъ; поэтому, отпускная способность портовъ должна быть развита и притомъ въ соотвѣтствіи съ развитіемъ путей, ведущихъ къ порту.

Далѣе, предсѣдатель указалъ, что вопросы о паденіи Одессы, исчезновеніи крупныхъ фирмъ экспортеровъ и о той борьбѣ, которая происходитъ между Одессой и Николаевымъ, чрезвычайно важны; подробное изученіе вопроса о конкуренціи портовъ настоятельно необходимо, это одна изъ задачъ Высшей Комиссіи, рѣшенію которой должно предшествовать всестороннее освѣщеніе причинъ, обстоятельствъ и послѣдствій создавшагося положенія.

Далѣе, предсѣдателемъ подкомиссіи было отмѣчено, что пограничныя станціи являются также весьма серьезными пунктами, на должное развитіе которыхъ должно быть обращено особое вниманіе.

Отвѣчая на докладъ предсѣдателя пораіоннаго комитета, предсѣдатель подкомиссіи указываетъ, что вопросъ о движеніи сборныхъ грузовъ, детально разработанный въ Кіевскомъ пораіонномъ комитетѣ, требуетъ скорѣйшаго разрѣшенія, такъ какъ такіе непроизводительные расходы, которые получаются при движеніи неполногрузныхъ вагоновъ, ложатся тяжелымъ бременемъ на Государственное Казначейство.

В. Я. Демченко, указывая на убытки и излишніе расходы, которые приходится нести сельскимъ хозяевамъ отъ ненормальнаго положенія Одесскаго порта, сообщаетъ, что неблагоустройства въ этомъ дѣлѣ обходятся и казнѣ чрезвычайно дорого. Сравнивая цѣны на хлѣбъ въ Одессѣ и Николаевѣ, приходится, по словамъ В. Я. Демченко, констатировать, что цѣна на тѣ же сорта хлѣба въ Николаевѣ и Одессѣ разнится на 2, 3 и до 5 к. въ пользу Николаева. Явленіе это происходитъ, по мнѣнію В. Я. Демченко, главнымъ образомъ, отъ тѣхъ накладныхъ расходовъ, которые ложатся на хлѣбъ въ Одессѣ при манипуляціи съ зерномъ, такъ какъ только часть его идетъ непосредственно въ портъ, остальное же проходитъ черезъ магазины. Дальность складовъ отъ порта, необходимость перегрузки, невозможность быстрой нагрузки и выгрузки, все это вліяетъ на размѣръ накладныхъ расходовъ.

Кромѣ того, В. Я. Демченко отмѣчаетъ ту, по его мнѣнію, ненормальность, что фрахтъ изъ Николаева дешевле, чѣмъ изъ

Одессы, хотя входъ въ Одесскій портъ удобнѣе и на Одессу гораздо чаще имѣется грузъ, между тѣмъ какъ Николаевъ работаетъ только экспортомъ; объясняется это обстоятельство, вѣроятно, долгимъ простоемъ пароходовъ подъ нагрузкой въ Одессѣ.

При затратѣ нѣсколькихъ милліоновъ рублей (въ предѣлахъ отъ 5 до 6 м.) на портъ, можно поднять работу Одесскаго порта и дать возможность этому порту занять то мѣсто въ міровомъ рынкѣ, которое ему принадлежитъ. Затраты эти, по мнѣнію В. Я. Демченко, должны быстро окупиться.

Къ настоящимъ неблагоустройствамъ Одесскаго порта слѣдуетъ еще отнести и не вполнѣ удачное распредѣленіе рельсовыхъ путей; поѣзда попадаютъ въ портъ по двумъ главнымъ направленіямъ, — часть хлѣбныхъ грузовъ поступаетъ въ особыхъ вагонахъ по эстакадѣ, другая же часть идетъ въ обыкновенныхъ вагонахъ на нижніе пути и распредѣляется по моламъ. Къ неудобству эстакады слѣдуетъ отнести то, что по ней могутъ ходить только спеціальные вагоны подъемной силы около 400 пудовъ, что дѣлаетъ необходимой перегрузку, такъ какъ эти вагоны особаго устройства и могутъ курсировать только между станціями гор. Одессы.

Кромѣ того, по мнѣнію В. Я. Демченко, вопросъ о возобновленіи ночныхъ и праздничныхъ работъ долженъ быть разрѣшенъ въ возможно скорѣйшемъ времени.

Далѣе, В. Я. Демченко указываетъ, что слѣдствіемъ того положенія, что большинство экспортеровъ, избѣгая Одессы, отправляютъ хлѣбъ въ Николаевъ, является чрезмѣрная загрузка Николаева, не могущаго принять предназначенное ему количество хлѣбныхъ грузовъ, почему на магистрали Харьково-Николаевской линіи Южныхъ ж. д. образуются залежи уже въ самомъ началѣ хлѣбной кампаніи.

Переходя къ общимъ вопросамъ, подлежавшимъ разсмотрѣнію въ Кіевскомъ пораіонномъ комитетѣ, В. Я. Демченко указываетъ на вопросъ объ излишней строгости техническихъ условій устройства заводскихъ подъѣздныхъ путей. Сравнивая положеніе этого вопроса въ западныхъ государствахъ и въ Россіи, приходится констатировать, что вопросъ этотъ въ Россіи требуетъ реорганизаціи въ цѣляхъ улучшенія создающагося нынѣ положенія фабрикантовъ и заводчиковъ. Какъ наглядный примѣръ этого, можно указать на заводъ сельско-хозяйственныхъ машинъ Эльворти, давно заявившій о желаніи провести на ст. Елисаветградъ отъ завода подъѣздной путь. Несмотря на долгія хлопоты со стороны завода, въ силу стѣснительныхъ для вѣтковладѣльцевъ техническихъ условій, устройство вѣтки до сего времени не осуществлено.

Наконецъ, В. Я. Демченко, какъ представитель гор. Кіева,

поднимаетъ вопросъ частнаго, для Кіева, характера, являющійся насущнѣйшей потребностью для города,—а именно о соединеніи желѣзнодорожной вѣткой Днѣпровской пристани и ст. Кіевъ Юго-Западныхъ ж. д. Вопросъ этотъ имѣетъ, по заявленію В. Я. Демченко, свою исторію и для того, чтобы Высшая Комиссія имѣла возможность его подробно разобрать, Комиссіи дополнительно будетъ представленъ проектъ этой вѣтки.

Выслушавъ вышеприведенныя заявленія, трактовавшія о необходимости переустройства Одесскаго порта и указывавшія на непорядки и затрудненія, существующіе въ настоящее время, предсѣдатель подкомиссіи проситъ выяснить вопросъ, дѣйствительно ли въ Одессѣ пароходы простаиваютъ подъ нагрузкой отъ 30 до 45 дней.

Указавъ далѣе, что въ отдѣлѣ финансовой комиссіи Государственнаго Совѣта возникалъ общій вопросъ объ облегченіи условій постройки не только вѣтвей, но и подъѣздныхъ путей, частный вопросъ о вѣткѣ къ заводу Эльворти, о которой упоминалъ В. Я. Демченко, предсѣдатель подкомиссіи находитъ болѣе удобнымъ обсуждать на мѣстѣ и именно тогда, когда подкомиссія будетъ въ Елисаветградѣ. Что же касается вопроса о вѣткѣ Днѣпръ-пристань — Кіевъ-товарный, то предсѣдатель указываетъ, что вопросъ этотъ можетъ быть обсуждаемъ подкомиссіей Высшей Комиссіи только тогда, когда проектъ устройства вѣтки будетъ представленъ Комиссіи и когда будетъ выяснено, на какія средства будетъ сооружена эта вѣтка.

Начальникъ коммерческой службы Юго-Западныхъ ж. д. И. М. Хижняковъ указываетъ, что всѣ затронутые въ настоящемъ собраніи вопросы являются столь наболѣвшими и важными, что трудно рѣшить, какой изъ этихъ вопросовъ поставить первымъ. Что касается нападокъ на Юго-Западныя желѣзныя дороги, то эти нападки совершенно незаслуженныя, такъ какъ желѣзная дорога, не имѣя соотвѣтствующихъ кредитовъ, не можетъ ничего предпринять для улучшенія дѣла.

Останавливаясь на вопросѣ объ Одесскомъ портѣ, слѣдуетъ, по мнѣнію И. М. Хижнякова, указать, что вопросъ этотъ подробно разобранъ въ запискѣ Одесскаго биржевого комитета, откуда можно видѣть, что накладной расходъ на хлѣбъ въ Одессѣ колеблется отъ 4—5 коп. на пудъ и ниже этой величины не бываетъ; въ Николаевѣ этотъ расходъ ниже 3 коп. на пудъ. Хотя, по заявленію Одесскаго биржевого комитета, съ расходомъ 5 коп. на пудъ можно было бы мириться, но простой пароходовъ, который, дѣйствительно, въ Одессѣ достигаетъ 30 и болѣе дней, очень вредно отзывается на дѣятельности порта.

Что касается манипуляцій съ хлѣбными перевозками въ Одессѣ, о которыхъ упоминаетъ В. Я. Демченко, то эти манипуляціи происходятъ отъ слѣдующей причины:

Въ Одессу хлѣбъ поступаетъ тремя способами: по Юго-Западнымъ ж. д. (40—70%), каботажемъ (30—35%) и гужемъ (12—15%). Зерно, доставленное морскимъ путемъ, по прибытіи въ Одессу хранится въ баржахъ; зерно, поступающее сухопутнымъ путемъ, складывается въ магазины, которые расположены въ предмѣстьяхъ Одессы-Пересыпи и Заставѣ; отсюда уже, по прибытіи парохода, зерно идетъ по ж. д. или гужемъ, чтобы грузиться на пароходъ. Элеватора въ Одесскомъ портѣ для перегрузки хлѣбныхъ грузовъ нѣтъ, а имѣется лишь элеваторъ-зернохранилище Юго-Западныхъ ж. д., расположенный въ 14 верстахъ отъ порта Одесса-Застава.

Что касается работы ж. д., то ж. д. въ состояніи выполнить возложенныя на нее задачи лишь при условіи допущенія ночныхъ работъ въ порту.

Состояніе порта, по мнѣнію И. М. Хижнякова, слѣдуетъ считать совершенно неудовлетворительнымъ и главная причина этому—слишкомъ незначительная длина причальной линіи.

Д. И. Герценвицъ указываетъ, что въ Государственной Думѣ вопросъ о портахъ обсуждался и Министерство Торговли внесло предложеніе объ ассигнованіи довольно крупныхъ суммъ на развитіе нѣкоторыхъ портовъ и въ томъ числѣ Одессы, но представленные по этому вопросу матеріалы были настолько необоснованы и неразработаны, что Министру Торговли пришлось взять обратно эти проекты для дополнительной деталировки.

Что касается вопроса о вѣткѣ отъ Днѣпровской пристани до ст. Кіевъ-товар., то вопросъ этотъ, по мнѣнію Д. И. Герценвица, имѣетъ чисто мѣстное значеніе, являясь весьма важнымъ только для гор. Кіева; безъ сомнѣнія, однако, Государственная Дума не отказала бы въ деньгахъ на эту вѣтку, если, конечно, будетъ доказано, что затраты на вѣтку могутъ окупиться.

Вопросъ этотъ, по мнѣнію Д. И. Герценвица, могъ бы разработать Кіевскій пораіонный комитетъ, высказать свое мнѣніе, а также привести и цифровыя данныя, доказывающія цѣлесообразность постройки вѣтки.

Представитель Кіевскаго биржевого комитета Г. А. Лангвиллъ указываетъ на то обстоятельство, что съ исчезновеніемъ крупныхъ, солидныхъ торговыхъ фирмъ въ Одессѣ, хлѣбный экспортъ совершенно упалъ. Объяснить это, по мнѣнію г. Лангвиллъ, можно тѣмъ, что иностранцы начали опасаться послѣднее время имѣть дѣло съ Одесскими коммерсантами, въ сущности мелкими комиссіонерами, такъ какъ эти послѣдніе слишкомъ недобросовѣстно исполняютъ заключенныя условія. Однимъ изъ главныхъ мѣстъ фабрикаціи экспортируемаго хлѣба является Застава, гдѣ изъ хорошаго чистаго хлѣбнаго зерна устраиваютъ механическую смѣсь его съ пылью, соромъ и болѣе плохимъ сортомъ зерна. Такой сортъ полученнаго зерна хотя и называется на языкѣ

изготовителей „суржикъ“, но въ дѣйствительности ничего общаго съ настоящимъ суржикомъ не имѣетъ, представляя изъ себя просто засоренный хлѣбъ.

Представители Юго-Западныхъ ж. д. неоднократно указывали, что недобросовѣстная нагрузка судовъ производится именно изъ частныхъ складовъ на Заставѣ, оттуда хлѣбъ отправляется на судахъ не въ вагонахъ, имѣющихся въ достаточномъ количествѣ, а въ мѣшкахъ гужомъ. Повидимому, такой порядокъ нагрузки пароходовъ прямо изъ мѣшковъ выгоденъ для отправителей, такъ какъ перевозка хлѣба гужемъ съ Заставы въ портъ на суда обходится торговцамъ 22—24 коп. съ четверти, тогда какъ перегрузка вагонами стоитъ съ четверти 18 коп.

Въ Николаевѣ экспортъ поставленъ безусловно выше.

Л. И. Бродскій находитъ, что главная причина обсуждаемыхъ непорядковъ заключается въ недостаткѣ перевозочныхъ средствъ и складочныхъ помѣщеній. Что касается вопроса, почему въ Николаевѣ расцѣнка на хлѣбъ болѣе дешевая, чѣмъ въ Одессѣ, то Л. И. Бродскій объясняетъ это лишь тѣмъ, что пшеница, родящаяся, главнымъ образомъ, въ раіонѣ Николаева, тамъ должна быть дешевле.

Что касается новыхъ подъѣздныхъ путей, то по этому вопросу Л. И. Бродскій думаетъ, что прежде чѣмъ строить новые пути, слѣдуетъ упорядочить существующіе. Относительно же вѣтки въ Кіевѣ Л. И. Бродскій указываетъ, что выгоды ея настолько несомнѣнны, что онъ готовъ построить эту вѣтку за свой счетъ.

На такое заявленіе Л. И. Бродскаго, предсѣдатель подкомиссіи замѣчаетъ, что врядъ ли взглядъ относительно недостатка перевозочныхъ средствъ справедливъ; средства, отпускаемыя Министерству Путей Сообщенія на подвижной составъ, достаточны и ощущавшійся два года тому назадъ недостатокъ перевозочныхъ средствъ нынѣ восполненъ съ избыткомъ. Что же касается недостатка складочныхъ помѣщеній то, вообще, по этому вопросу надо сказать, что въ западныхъ государствахъ на ж. д. никакихъ складочныхъ операцій, равно какъ и храненія, не производится, дѣло это тамъ принадлежитъ частной иниціативѣ. Этимъ примѣромъ, по мнѣнію предсѣдателя подкомиссіи, и слѣдовало бы воспользоваться русскимъ дорогамъ, тѣмъ болѣе, что при существующемъ у насъ ужасномъ бездорожьѣ, всѣ стараются немедленно по сборѣ хлѣбовъ перевезти ихъ на территорію желѣзной дороги до наступленія осенняго періода, что и создаетъ залежи; устройство достаточнаго числа подъѣздныхъ путей могло бы совершенно измѣнить существующее положеніе, въ которомъ желѣзныя дороги невиновны.

По вопросу о вѣткѣ И. М. Хижняковъ поясняетъ, что по по-

слѣднему проекту этой вѣтки, длина ея предполагается въ 10 верстъ, причемъ вѣтка обойдется въ $1^1/_2$ милл. руб.

Представитель Елисаветградскаго биржевого комитета М. В. Гессенъ обратилъ вниманіе собранія на недостаточность правъ, предоставляемыхъ закономъ пораіоннымъ комитетамъ, вслѣдствіе чего постановленія комитета большею частью не приводятся въ исполненіе, такъ какъ не имѣютъ обязательной силы. Такъ, еще въ 1907 году пораіоннымъ комитетомъ признано было, напримѣръ, необходимымъ расширить Елисаветградскую станцію, но это не было исполнено и даже, наоборотъ, станція лишилась части площади нагрузки, а именно изъ 117 мѣстъ для нагрузки въ настоящее время имѣется лишь 98 мѣстъ. Затѣмъ различныя другія постановленія комитета, какъ, напримѣръ, объ установкѣ подъемнаго крана возовыхъ вѣсовъ и проч., не приведены въ исполненіе. Кромѣ того, въ Кіевскомъ пораіонномъ комитетѣ вопросъ о вѣткѣ къ заводу Эльворти былъ рѣшенъ въ положительномъ смыслѣ, но до сего времени это рѣшеніе не приводится въ исполненіе.

Разверстки вагоновъ не существуетъ, заказные поѣзда въ жизнь не проведены; такимъ образомъ, по мнѣнію М. В. Гессена, Кіевскій пораіонный комитетъ является совершенно бездѣятельнымъ органомъ, не могущимъ провести въ жизнь какое-либо изъ своихъ постановленій, а, слѣдовательно, роль его совершенно непонятна.

Переходя къ вопросу объ Одессѣ, М. В. Гессенъ указываетъ, что причина долгой нагрузки пароходовъ лежитъ, отчасти, въ недостаткахъ порта, отчасти же, въ томъ, что лица, заарендовавшія пароходы, часто не имѣютъ возможности ихъ загрузить за недостаткомъ груза и пароходы обязаны ждать, дѣйствительно, довольно долго; когда же пароходы подходятъ подъ нагрузку и грузъ весь налицо, то грузка идетъ отъ 5 до 6 дней. По мнѣнію Гессена, и въ вопросѣ объ Одесскомъ портѣ Кіевскій пораіонный комитетъ безсиленъ что-либо сдѣлать.

Инженеръ С. А. Печковскій высказалъ, что въ политикѣ представителей общественныхъ организацій въ пораіонныхъ комитетахъ замѣчается непослѣдовательность сравнительно съ ихъ заявленіями внѣ комитета. Земства, сельско-хозяйственныя общества, биржевые комитеты, торгово-промышленныя организаціи часто жалуются на излишнюю опеку Правительства, на то, что оно тормозитъ ихъ самодѣятельность. Когда-же нужно строить портъ, желѣзную дорогу, элеваторъ, складочныя помѣщенія на желѣзнодорожныхъ станціяхъ и т. д., т. е. нужно сдѣлать денежныя затраты, то вмѣсто проявленія самодѣятельности въ этомъ направленіи обращаютъ свои взоры только къ Правительству, къ казнѣ. Казалось бы, что роль Правительства въ осуществленіи новыхъ портовъ, желѣзныхъ дорогъ не стратегическаго

значенія и т. д. это оказывать извѣстное содѣйствіе, поддержку самодѣятельности общественныхъ силъ, направить ихъ соотвѣтственно общимъ государственнымъ интересамъ, а не замѣнять собою общественныхъ силъ и частную иниціативу. Если бы Правительство само вело городское хозяйство, само вело торговлю вмѣсто купцовъ, само вело сельское хозяйство, вмѣсто хозяевъ и т. п., то, несомнѣнно, что страна вмѣсто процвѣтанія пришла бы къ упадку. Залогомъ преуспѣянія торгово-промышленной жизни и сельскаго хозяйства всегда была и будетъ только ихъ самодѣятельность. То же самое приходится сказать объ Одесскомъ портѣ, о складочныхъ помѣщеніяхъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, о Кіевской вѣтви къ Днѣпру, о новой линіи Цвѣтково-Погребище. Почему все это должно сдѣлать само Правительство? Въ англійскихъ колоніяхъ, гдѣ Великобританія вмѣшивается въ частную иниціативу и ее регулируетъ, коммерческіе порты все-же осуществляются частной иниціативой. Для этого организуется учрежденіе, называемое портъ-трестомъ (port-trust), состоящее сплошь изъ представителей общественныхъ организацій, кромѣ предсѣдателя, назначаемаго Правительствомъ. Этому учрежденію передается въ собственность вся портовая территорія, а всѣ устройства осуществляются затѣмъ портъ-трестомъ путемъ займовъ, обезпечиваемыхъ доходами порта, а если послѣднихъ не хватаетъ, то доходами прилегающаго округа (по нашему прилегающихъ губерній). Если Херсонская губернія успѣла осуществить земскій эмиссіонный банкъ Херсонской губерніи, прекрасно теперь функціонирующій, то, несомнѣнно, что заинтересованныя Херсонская, Бессарабская и Подольская губерніи вмѣстѣ съ городомъ Одессой могли бы безъ затрудненія осуществить портъ-трестъ въ Одессѣ и гарантировать сами безъ помощи Правительства необходимые займы своими доходами. Если бы такая самодѣятельность была проявлена, то Одесскій портъ давно могъ бы быть расширеннымъ безъ помощи Правительства и процвѣталъ бы вмѣстѣ съ городомъ Одессой и тяготѣющими къ ней губерніями. Но вмѣсто этого общественныя организаціи ждутъ многіе годы, пока государственный бюджетъ позволитъ Правительству дать Одессѣ въ подарокъ для порта 20.000.000. Затѣмъ, что̀ представляетъ собственно собою возложеніе на наши желѣзныя дороги операцій не только перевозки грузовъ, но и храненіе ихъ на станціяхъ отправленія, какъ не широкую правительственную опеку надъ сельскимъ хозяйствомъ и торговлей, по скольку таковыя зависятъ отъ условій перевозокъ?

Вѣдь на этой именно почвѣ и создался недостатокъ грузовыхъ помѣщеній, постоянная неудовлетворительность въ этомъ отношеніи, правила объ очередяхъ, залежи, разныя стѣсненія для торговли, сложнѣйшее законодательство о перевозкахъ и т. д. и еще большой вопросъ—получило ли все это дѣло тотъ укладъ,

который, дѣйствительно, соотвѣтствуетъ интересамъ торговли, промышленности и сельскаго хозяйства, привыкнувшихъ къ опекѣ и отучившихся отъ самодѣятельности въ этомъ отношеніи, или былъ бы правильнѣе и лучше тотъ укладъ, который получился бы предоставленіемъ этого дѣла всецѣло частной иниціативѣ. Мы примѣняемъ въ вопросахъ крупныхъ мѣропріятій часто слишкомъ малый масштабъ, и потому боимся широкой частной иниціативы и самостоятельности. Какъ на примѣръ широкаго государственнаго масштаба, С. А. Печковскій указываетъ на сѣверо-американскія желѣзныя дороги, созданныя сплошь частной иниціативой, на частные капиталы, благодаря предоставленной имъ свободѣ (индивидуализаціи) тарифовъ. Безспорно, что въ практикѣ желѣзнодорожный тарифъ, какъ слишкомъ могучій рычагъ въ жизни всей страны, долженъ быть въ рукахъ правительства. Но вопросъ—когда. Такая мѣра, будучи осуществлена у насъ въ концѣ прошлаго столѣтія, сразу затормозила желѣзнодорожное строительство и благодаря этому наша Европейская Россія имѣетъ до сихъ поръ втрое меньше желѣзныхъ дорогъ, чѣмъ ей нужно, а Правительство никогда не будетъ въ состояніи само своевременно удовлетворять эту нужду. Въ Америкѣ правительство поступило иначе. Свобода тарифовъ создала тамъ 350.000 кил. желѣзныхъ дорогъ, покрывшихъ страну такой густой сѣтью, что, какъ говорятъ американцы, больше уже негдѣ строить желѣзныхъ дорогъ и только теперь, когда страна уже покрыта такой сѣтью, правительство Соединенныхъ Штатовъ приступаетъ къ выкупу желѣзныхъ дорогъ и переводу тарифовъ въ свои руки. Мы поступили какъ разъ наоборотъ, и въ результатѣ имѣемъ государственный тарифъ, чѣмъ можемъ утѣшаться, но не имѣемъ достаточно желѣзныхъ дорогъ. Политика Америки менѣе осторожна, но болѣе глубока, имѣетъ въ себѣ широкій масштабъ и мудрое государственное терпѣніе. Свобода тарифовъ и свойственныя ей рефакціи, то обогащали, то разоряли цѣлыя области, населеніе которыхъ иногда стонало отъ произвола, но въ результатѣ, благодаря своимъ же желѣзнымъ дорогамъ, Америка достигла благосостоянія, какъ ни одна страна въ мірѣ, а достигнувъ его, занялась теперь регулировкой тарифовъ. Дайте свободу тарифа, и линія Цвѣтково-Погребище, Кіевская вѣтвь къ р. Днѣпру и другія будутъ сейчасъ же построены на частные капиталы безъ гарантіи казны. Вотъ объ этомъ слѣдовало бы подумать общественнымъ организаціямъ, подумать о самодѣятельности, при которой всѣ ихъ пожеланія легче, скорѣе и полнѣе осуществимы.

П. П. Мигулинъ указываетъ на то обстоятельство, что приравнивать желѣзныя дороги Россіи къ дорогамъ западныхъ государствъ не представляется возможнымъ въ силу исключительныхъ условій, въ которыхъ находятся наши дороги по сравненію съ Западно-Европейскими и Американскими. Что касается того

вопроса, что портъ долженъ быть головной станціей дороги, то, разъ это сознается законодательными учрежденіями, необходимо это и провести въ жизнь. Лично П. П. Мигулинъ сомнѣвается, чтобы въ Россіи появилась частная иниціатива относительно устройства скадочныхъ помѣщеній. Какъ представитель сельскаго хозяйства, П. П. Мигулинъ былъ радъ услышать отъ лицъ, близко стоящихъ къ хлѣбному дѣлу что этотъ вопросъ требуетъ регулировки и упорядоченія. Всякія скидки и другія уступки, которыя приходится дѣлать при доставкѣ хлѣба, явленіе нежелательное и весьма опасное, такъ какъ влечетъ къ отсутствію точности договора, что всегда вредно отражается въ коммерческомъ дѣлѣ.

Въ настоящее время вопросъ о хлѣбной торговлѣ весьма волнуетъ и правительство, и общество, всѣми сознана необходимость коренныхъ реформъ въ этомъ дѣлѣ, и въ сентябрѣ мѣсяцѣ текущаго года состоится въ Петербургѣ особый съѣздъ, задача котораго урегулировать хлѣбный экспортъ и вопросы, съ нимъ тѣсно связанные.

В. Я. Леонтьевъ, привѣтствуя заявленіе П. П. Мигулина, въ которомъ представитель Министерства Земледѣлія указываетъ на необходимость освѣщенія экономическихъ вопросовъ Россіи, поддерживаетъ то положеніе, что сельскимъ хозяевамъ необходимо дать возможность держать свой хлѣбъ въ ожиданіи хорошихъ цѣнъ, т. е. регулировать цѣны на хлѣбъ, ибо земства въ настоящее время безсильны помочь за неимѣніемъ средствъ, и сельскимъ хозяевамъ въ силу обстоятельствъ приходится выпускать на рынокъ хлѣбъ въ неблагопріятное время. Прежде всего по мнѣнію В. Я. Леонтьева, необходима хорошая организація; что же касается вопроса о средствахъ, то таковыя всегда найдутся, и если потребуется самообложеніе, то, по заявленію В. Я. Леонтьева, сельскіе хозяева отъ него не откажутся. Въ настоящее время вся сила въ рукахъ частныхъ банковъ и съ ними надо бороться.

Представитель Волынскаго губернскаго земства М. Г. Кириленко указываетъ на недостаточное, по его мнѣнію, оборудованіе дорогъ, такъ какъ иногда бываетъ необходимо вывезти грузъ до извѣстнаго времени, до бездорожья, что является невозможнымъ, такъ какъ ж. д. не успѣваютъ это сдѣлать въ силу неимѣнія перевозочныхъ средствъ. Волынское земство особенно заинтересовано въ развитіи пограничныхъ съ Германіей станцій. Въ направленіи на Германію значительную пробку представляетъ изъ себя ст. Ковель, а затѣмъ вообще Привислинскія жел. дор. которыя не въ состояніи перевезти всего даваемаго Юго-Западн. ж. д., тѣмъ болѣе, что сами Привислинскія ж. д. находятся въ зависимости отъ нѣмецкихъ дорогъ, отказывающихся принимать грузъ больше установленной нормы. Что касается складочныхъ помѣщеній, то таковыя необходимы, средства на постройку ихъ ж. д. должны найти такъ же, какъ онѣ находятъ средства на постройку роскошныхъ вокзаловъ, часто совершенно ненужныхъ.

И. М. Хижняковъ указываетъ, что вопросъ о храненіи при сдачѣ груза къ перевозкѣ съ обожданіемъ на складѣ—очень острый; на предстоящемъ общемъ съѣздѣ предполагается разсмотрѣть вопросъ объ отдѣленіи перевозки отъ дарового храненія, которое приноситъ дорогамъ настолько большіе убытки что, напримѣръ, Юго-Запад. ж. д. во время послѣднихъ залежей заплатили за порчу хлѣба, ожидавшаго очереди, 600.000 руб. Слѣдуетъ развивать складочную операцію, которая при храненіи 47 мил. пуд. дала въ 1908 г. 176.000 р. чистой пользы.

За 20 лѣтъ завѣдыванія коммерческой службой на Ю.-З. дорогахъ И. М. Хижняковымъ, вспомогательныя операціи дорогъ дали чистой пользы около двухъ милліоновъ рублей, изъ коихъ на постройку складовъ долгосрочнаго храненія хлѣбныхъ грузовъ Министерство разрѣшило употребить 350+500=850 тыс. руб. Дѣйствуя и далѣе въ томъ же направленіи, дорога могла вовсе избавиться отъ храненія съ обожданіемъ на складѣ—на подстилахъ подъ брезентами—и неминуемыхъ отъ этого крупныхъ убытковъ дорогъ по уплатамъ за претензіи за порчу хлѣба.

Далѣе, И. М. Хижняковъ высказываетъ мнѣніе, что назначеніе сбора въ $^1/_5$ коп. должно быть измѣнено, такъ какъ этотъ сборъ могъ бы являться отличной гарантіей платежей по займу, который можно было бы сдѣлать съ цѣлью постройки складовъ для платнаго храненія; при этомъ сборъ въ $^1/_5$ коп. слѣдуетъ распространить и на грузы, хранимые въ приписныхъ складахъ.

А. А. Абрагамсонъ даетъ справку по двумъ вопросамъ: по вопросу объ Одесской гавани и о Кіевской вѣткѣ.

По вопросу о развитіи и улучшеніи Одесской гавани А. А. Абрагамсонъ сообщаетъ, что вопросъ этотъ одно время былъ прекрасно разработанъ, все было согласовано и, оказалось, никакихъ задержекъ къ осуществленію не предвидѣлось, но нѣкоторая перемѣна въ мѣстныхъ представителяхъ вѣдомствъ и недоразумѣнія во взаимоотношеніяхъ нѣкоторыхъ вѣдомствъ задержали представленіе окончательнаго проекта въ Петербургѣ.

Что касается вѣтки къ Днѣпру, то проектъ этой вѣтки былъ детально разработанъ еще въ то время, когда Юго-Западн. ж. д. принадлежали частному обществу; проектъ былъ представленъ бывшему въ то время Министру Путей Сообщенія Посьету, но городской голова гор. Кіева просилъ Министра П. С. не давать хода этому проекту, какъ неудобному для города, ибо вѣтка не соединяла все побережье. Осуществленіе проекта вѣтки, такимъ образомъ, задержалось.

Тѣмъ временемъ, Юго-Западн. дор. перешли въ казну, вопросъ о вѣткѣ былъ переданъ въ комиссію инженера Кологривова, которая, признавъ вѣтку ненужной, обратила ассигнованныя на нее суммы на другія нужды Министерства П. С. Нынѣ новый проектъ вновь поступилъ въ М. П. С. и оказался въ связи съ вопросомъ о соединеніи Кіева желѣзной дорогой съ Жлобиномъ.

Предсѣдатель пораіоннаго комитета А. В Лукашевичъ, послѣ всего изложеннаго членами комитета по вопросу о складочныхъ помѣщеніяхъ, считаетъ, что вопросъ этотъ достаточно хорошо освѣщенъ; на вопросъ же о томъ, нужны ли элеваторы или нѣтъ, можно, по мнѣнію А. В. Лукашевича, отвѣтить, что внутренніе элеваторы не нужны, портовые же элеваторы крайне необходимы, но не для храненія хлѣба, а для перегрузки его.

Что же касается складочныхъ помѣщеній на линіи, то таковыя должны быть самаго простого типа. Средствъ на постройку ихъ, получаемыхъ сборомъ въ $^1/_5$ коп. съ нѣкоторыхъ грузовъ— недостаточно, ибо, согласно ст. 50 Общ. Уст. ж. д., многіе грузы освобождаются отъ сбора съ нихъ $^1/_5$ коп., хотя часть затратъ на сооруженіе идетъ и для грузовъ, которые не подлежатъ сбору въ $^1/_5$ коп Поэтому, Кіевскій пораіонный комитетъ, было, возбудилъ ходатайство объ измѣненіи ст. 50 Общ. Уст. ж. д. въ томъ смыслѣ, чтобы извѣстному сбору подлежали бы также уголь, дрова и нѣкоторые другіе предметы. Размѣръ попуднаго сбора съ этихъ грузовъ въ ходатайствѣ не установленъ и оставленъ на компетенціи Министерства.

По мнѣнію А. В. Лукашевича, развитіе долгосрочнаго храненія грузовъ необходимо, и при обложеніи большинства или даже всѣхъ грузовъ извѣстнымъ попуднымъ сборомъ будутъ имѣться значительныя суммы для постройки помѣщеній.

Что касается нападокъ со стороны нѣкоторыхъ членовъ комитета на то, что постановленія Кіевскаго пораіоннаго комитета не проведены въ жизнь, то Кіевской комитетъ, съ своей стороны, сдѣлалъ все, разработалъ вопросы и препроводилъ въ Петербургъ въ Центральный Комитетъ, а участь проектовъ рѣшается этимъ центральнымъ учрежденіемъ.

Послѣ этого предсѣдатель подкомиссіи указываетъ, что важное значеніе пораіонныхъ комитетовъ выражается въ самыхъ ихъ заключеніяхъ, и если эти заключенія пока не осуществлялись, то это обстоятельство не должно удерживать членовъ пораіонныхъ комитетовъ отъ ихъ полезной дѣятельности. Считая вопросы, подлежавшіе обсужденію въ настоящемъ собраніи, достаточно выясненными, предсѣдатель подкомиссіи выразилъ свою благодарность участникамъ совѣщанія за сообщенныя свѣдѣнія и въ 6 час. вечера закрылъ засѣданіе.

Предсѣдатель подкомиссіи *фонъ-Экеспарре.*

Члены подкомиссіи { *Д. И. Герценвицъ.*
П. В. Синадино.
П. П. Мигулинъ.

Членъ-экспертъ *Н. Масловъ.*

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ.*
С. Вощевъ.

ЖУРНАЛЪ

засѣданія въ одесскомъ биржевомъ комитетѣ.

2-го сентября 1909 года въ 2 час. дня состоялось засѣданіе подъ предсѣдательствомъ предсѣдателя подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, при участіи членовъ подкомиссіи: Д. И. Герценвицъ, П. В. Синадино, П. П. Мигулина, члена эксперта отъ Государственнаго Контроля Н. А. Маслова, предсѣдателя биржевого комитета П. П. Котляревскаго, членовъ того же комитета Г. М. Пекаторсъ, Ф. М. Штернъ, И. Х. Левина, С. М. Гутника, Н. Г. Рейбермана, предсѣдателя Кіевскаго пораіоннаго комитета А. В. Лукашевича, представителей Юго-Западныхъ жел. дорогъ И. М. Хижнякова. А. А. Абрагамсона, С. А. Печковскаго, П. И. Андреева, Б. А. Магнера и лицъ приглашенныхъ: Г. Э. Вейнштенъ, В. А. Бертенсонъ, Флейшеръ и др.

Открывая засѣданіе, предсѣдатель указываетъ, что на Высшую Комиссію возложено выяснить состояніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи ихъ доходности, т. е. изслѣдовать хозяйство ихъ, а также выработать тѣ мѣропріятія, которыя могли бы повліять на повышеніе этой доходности. Въ настоящемъ данномъ случаѣ подкомиссіи предстоитъ изслѣдовать, насколько существующія въ раіонѣ гор. Одессы пути сообщенія удовлетворяютъ мѣстнымъ потребностямъ, почему предсѣдатель подкомиссіи предлагаетъ участникамъ Совѣщанія высказаться по слѣдующимъ вопросамъ:

1) о провозоспособности Юго-Запад. жел. дор.,

2) объ Одесскомъ портѣ и

3) о таможенныхъ обрядностяхъ,

въ предложенномъ порядкѣ.

По вопросу о провозоспособности Юго-Западныхъ жел. дор. замѣститель начальника дорогъ И. М. Хижняковъ заявляетъ, что желѣзная дорога располагаетъ вполнѣ достаточными перевозочными средствами, чтобы доставить въ Одесскій портъ такое количество вагоновъ, какое въ зависимости отъ степени оборудованія порта можетъ быть перегружено въ теченіе сутокъ въ пароходы. Но весь вопросъ заключается въ томъ, что въ прежнее время почти всѣ хлѣбные грузы, назначенные къ экспорту черезъ Одессу, прибывали на ст. Одесса-Застава и Одесса-

Пересыпь и выгружались тамъ въ магазины. Въ этихъ магазинахъ образовывались партіи, которыя и перевозились въ портъ эстакадными вагонами для перегрузки въ пароходы при помощи эстакаднымъ конвееровъ и такъ называемыхъ головныхъ трубъ. Пароходы въ то время не были такъ велики, какъ теперь, и устройство эстакады вполнѣ соотвѣтствовало величинѣ пароходовъ того времени. Съ увеличеніемъ же размѣра пароходовъ оказалось невозможнымъ грузить съ эстакады до тѣхъ поръ, пока пароходы не получатъ извѣстную осадку. Явилось необходимымъ начинать погрузку пароходовъ хлѣбами, подвозимыми или на подводахъ или въ вагонахъ на нижніе пути, т. е., производить погрузку пароходовъ не механическими приспособленіями эстакады, а въ ручную, что, разумѣется, сильно тормозитъ работу и задерживаетъ подолгу пароходы подъ нагрузкой. Это обстоятельство вызвало необходимость доставлять въ портъ значительное количество вагоновъ на нижніе пути, въ каковомъ отношеніи Одесса-портъ очень мало приспособлена. Затѣмъ, переходъ хлѣбной торговли отъ крупныхъ фирмъ, имѣвшихъ свои магазины въ Пересыпи и Заставѣ, въ мелкія руки, былъ причиною отправленія хлѣба со станціи погрузки непосредственно въ Портъ, т. е. на нижніе пути его, что въ свою очередь затруднило манипуляцію съ вагонами въ портѣ. Если къ этому прибавить непроизводительный простой груженныхъ вагоновъ въ порту, вслѣдствіе несвоевременнаго выкупа ихъ, о чемъ будетъ сказано впослѣдствіи, то становится вполнѣ понятнымъ, что перегрузка хлѣба въ Одесскомъ портѣ изъ вагоновъ въ пароходы въ послѣднее время получила такой характеръ, который совершенно не соотвѣтствуетъ портовымъ устройствамъ. Впредь до совершеннаго переустройства Одесскаго порта въ зависимости отъ предъявляемыхъ къ нему жизнью требованій, улучшить или вѣрнѣе усилить условія экспорта возможно, при наличіи всѣхъ имѣющихся данныхъ только — увеличеніемъ періода времени производства перегрузочныхъ работъ, т. е. введеніемъ ночныхъ работъ. При этомъ условіи возможно достигнуть перегрузки въ теченіе сутокъ до 500 эстакадныхъ вагоновъ и до 350 обыкновенныхъ крытыхъ вагоновъ, прибывающихъ въ портъ на низкіе пути частью со ст. Застава и Пересыпь, частью непосредственно съ линіи.

И. Х. Левинъ указываетъ, что возобновленіе ночной грузки необходимо, и если рабочіе грузчики и полежальщики согласятся работать ночью, то со стороны Одесскихъ экспортеровъ будутъ приняты соотвѣтствующія мѣры къ тому, чтобы и приказчики ихъ работали ночью. Тогда, конечно, не будетъ имѣть мѣсто тотъ чрезвычайно долгій простой пароходовъ подъ нагрузкой, который наблюдается въ настоящее время.

С. М. Гутникъ указываетъ, что вопросъ о провозоспособности

Юго-Запад. ж. д. слѣдуетъ поставить возможно шире. По мнѣнію С. Н. Гутника, слѣдуетъ отмѣтить общую неудовлетворительную постановку перевозки грузовъ, доходящую до того, что отправитель не можетъ знать своевременно время подачи ему вагона. Такіе непорядки иногда сильно вліяютъ на цѣны, и ж. д. приносятъ большой вредъ грузохозяевамъ. Вопіющимъ зломъ, по заявленію С. М. Гутника, для Одесской хлѣбной торговли является существованіе завозного пункта Одесса-Застава, которая значительно повышаетъ стоимость провоза зерна, ибо въ данномъ случаѣ не примѣняется завозной тарифъ.

Переходя къ вопросу о движеніи грузовъ въ порту, С. М. Гутникъ указываетъ на неудовлетворительность эстакады, на неисправность эстакадныхъ вагоновъ, что вызываетъ недостачу груза, и на неимѣніе соотвѣтствующаго надзора со стороны желѣзной дороги. Поэтому С. М. Гутникъ высказываетъ пожеланіе объ увеличеніи числа эстакадныхъ вагоновъ, необходимости ихъ ремонта, и установленія надлежащаго порядка при передвиженіи грузовъ.

На это И. М. Хижняковъ заявилъ, что эстакада не соотвѣтствуетъ нынѣшнимъ условіямъ перегрузки хлѣба и должна быть замѣнена болѣе совершеннымъ устройствомъ въ порту, но ежегоднымъ ремонтомъ она поддерживается въ должной исправности. Что касается числа эстакадныхъ вагоновъ, то таковое соотвѣтствуетъ пропускной способности эстакады. На исправное же состояніе ихъ всегда обращается вниманіе управленіемъ дорогъ. При ночныхъ работахъ число перегружаемыхъ эстакадныхъ вагоновъ легко можетъ быть доведено до 500 вагоновъ въ сутки.

Далѣе, С. М. Гутникъ указываетъ, что по его наблюденію Юго-Запад. ж. д. для правительства имѣютъ, вѣроятно, значеніе исключительно бюджетное, т. к. во всей своей тарифной политикѣ правительство постоянно исходитъ изъ соображененія о поддержанія опредѣленной доходности этихъ дорогъ. Недоумѣвая, почему въ данномъ случаѣ одна Одесса должна приплачивать тѣ $1^1/_2$ мил., которые казна извлекаетъ изъ Юго-Запад. ж. д. сверхъ болѣе или менѣе нормальныхъ доходовъ, докладчикъ указываетъ, что результатомъ этой политики явилось паденіе торговли Одессы.

И. М. Хижняковъ на заявленіе С. М. Гутника о тарифахъ докладываетъ, что тарифы, о которыхъ упоминаетъ С. М. Гутникъ, по Одесскимъ вѣтвямъ установлены были по обоюдному соглашенію между городомъ Одесской, биржевымъ комитетомъ и Юго-Западными ж. д. и были въ такомъ видѣ утверждены; хотя лично И. М. Хижняковъ вполнѣ сочувствуетъ прямому тарифу, при условіи завоза хлѣбныхъ грузовъ въ магазины Заставы и Пересыпи, но такъ какъ съ измѣненіемъ этого вопроса связана потеря для Юго-Западныхъ дор. пол-милліона рублей, то въ

инстанціяхъ, обсужденію которыхъ будетъ подлежать этотъ вопросъ, врядъ ли можно найти сочувствіе, не доказавъ, что эти $^1/_2$ мил. рублей возможно будетъ получить для дорогъ другимъ путемъ.

Лично И. М. Хижняковъ держится той точки зрѣнія, что слѣдуетъ облегчать условія перевозки хлѣбныхъ грузовъ въ Одессу-Портъ, предоставивъ хлѣбу, поступающему въ магазины ст. Застава и Пересыпь, прямой тарифъ до Порта (развернутый дифференціалъ) и въ интересахъ Юго-Западныхъ дорогъ и хлѣбной торговли не предоставлять прямого тарифа до Порта хлѣбнымъ грузамъ, направляемымъ непосредственно въ Портъ, безъ завоза въ Пересыпь или Заставу.

Ф. М. Штернъ, вполнѣ присоединяясь къ мысли, высказанной С. М. Гутникомъ, указываетъ И. М. Хижнякову, что заявленіе его относительно тарифнаго соглашенія хотя и вѣрно, но надо принять во вниманіе, что соглашеніе это состоялось тогда, когда Николаевъ, какъ портъ, не существовалъ.

Далѣе Ф. М. Штернъ сравниваетъ тарифъ на Одессу и Николаевъ изъ раіона, прилегающаго къ Елисаветграду, и выясняетъ, что Николаевъ выигрываетъ $1^1/_4$ коп. на пудъ зерна, вслѣдствіе чего хлѣбные грузы, которые прежде всѣ направлялись въ Одессу, въ настоящее время идутъ въ Николаевъ, а между тѣмъ, несмотря на неоднократныя ходатайства со стороны Одесскаго купечества объ урегулированіи этого вопроса положеніе до сего времени остается безъ перемѣны.

С. М. Гутникъ на заявленіе И. М. Хижнякова указываетъ, что соглашеніе было въ 1883 году, жизненныя же условія за это время сильно измѣнились. Что касается потери $^1/_2$ мил. руб. то для того, чтобы ихъ возмѣстить не отягчая и не убивая Одессу слѣдуетъ, быть можетъ, увеличить общій тарифъ равномѣрно.

Представитель службы движенія Юго-Западныхъ ж. д. С. А. Печковскій, признавая, что со стороны Юго-Западныхъ ж. д., можетъ быть, имѣются нѣкоторыя погрѣшности, которыя безусловно и устраняются, указываетъ, что, по его мнѣнію, все зло даннаго вопроса лежитъ въ демократизаціи хлѣбной торговли и въ томъ числѣ адресованіе хлѣба непосредственно въ Портъ. Съ исчезновеніемъ крупныхъ фирмъ экспортеровъ, вывозъ хлѣба захватили мелкіе комиссіонеры, которые, въ свою очередь, всецѣло захвачены въ руки банковъ; мелкіе экспортеры не имѣютъ возможности своевременно выкупать прибывающій грузъ, такъ какъ не располагаютъ достаточными оборотными деньгами, которыя имъ приходится розыскивать чуть ли не по рублямъ часто уже послѣ подачи соотвѣтствующаго вагона подъ выгрузку; между тѣмъ выкупить вагонъ изъ банка можно только отъ 10 до 4 часовъ дня и, слѣдовательно, если въ это время мелкій экспортеръ не соберетъ нужную ему для выкупа сумму, то поданный вагонъ не

разгружается до слѣдующаго дня, что вноситъ замѣшательство и тормазъ въ общій порядокъ дѣла; между тѣмъ всѣ эти причины относятъ почему то къ недосткамъ дороги. Что касается перевозокъ по Юго-Западнымъ жел. дор., то С. А. Печковскій заявляетъ, что при возобновленіи ночныхъ работъ по нагрузкѣ въ хлѣбныхъ магазинахъ для Порта со стороны Юго-Западныхъ ж. д. задержекъ никакихъ не можетъ быть, такъ какъ сама дорога вполнѣ подготовлена для перевозки всего количества груза, которое теперь предъявляется, при чемъ С. А. Печковскій, заявивъ, что жел. дорога сама въ любой моментъ подготовлена возобновить какъ ночныя работы, такъ и воскресныя работы, проситъ экспортеровъ лишь категорически отвѣтить на вопросъ: съ какого именно дня они сами, т. е. ихъ служащіе, конторщики и мѣрщики желаютъ или могутъ эти работы начать, такъ какъ последнее отъ желѣзной дороги уже никоимъ образомъ не зависитъ.

П. П. Мигулинъ указываетъ, что вопросъ о возобновленіи ночныхъ работъ въ Порту безусловно важный, тормозящій торговлю, но, съ другой стороны, заявленіе присутствующихъ членовъ совѣщанія о томъ, что раньше извѣстнаго часа нѣтъ возможности получить дубликатъ изъ банка невольно наводитъ на мысль, что однѣ ночныя работы не помогутъ урегулированію этого вопроса, а необходимо изыскивать иныя мѣры, которыя дали бы возможность избѣжать задержки въ работѣ дороги и въ торговлѣ какъ изъ-за рабочихъ, такъ и изъ-за банковъ. Поэтому, по мнѣнію П. П. Мигулина, необходимо стремиться къ тому, чтобы заставить банки работать цѣлый день и даже вечерами. Какъ провести такой вопросъ П. П. Мигулинъ не находитъ возможнымъ въ настоящее время отвѣтить, ибо это вопросъ общій и можетъ быть разрѣшенъ только законодательнымъ путемъ; однако вопросъ этотъ оставаться открытымъ не долженъ.

Что касается вопроса о демократизаціи хлѣбной торговли, о которой было упомянуто С. А. Печковскимъ, то П. П. Мигулинъ вполнѣ соглашается съ этимъ мнѣніемъ и указываетъ, что паденіе экспорта (связанное съ вытѣсненіемъ мелкимъ экспертеромъ крупнаго), есть не только мѣстное, не всероссійское явленіе и при томъ весьма печальное.

Вслѣдствіе желанія со стороны Правительства выяснить причины ненормальнаго хода русскаго хлѣбнаго экспорта, а также вообще всѣ связанные съ нимъ вопросы, въ началѣ сентября текущаго года созывается въ Петербургѣ особое совѣщаніе, въ которомъ долженъ принять участіе и П. П. Мигулинъ, какъ представитель Министерства Земледѣлія, гдѣ, вѣроятно, представится возможнымъ внести на обсужденіе и всѣ затронутые въ настоящемъ совѣщаніи вопросы.

Далѣе затронутъ былъ вопросъ о хищеніяхъ хлѣбныхъ гру-

зовъ на станціяхъ отправленія изъ вагоновъ, прибывающихъ на станцію „Одесса-Портъ“.

По этому вопросу, Г. Флейшеръ заявляетъ, что имъ подано въ Биржевой Комитетъ заявленіе, въ которомъ указанъ рядъ станцій ж. д. гдѣ хищенія производятся систематически годами, тогда какъ администрація Юго-Западныхъ жел. дор. не принимаетъ никакихъ мѣръ противъ этого зла.

А. В. Лукашевичъ указываетъ, что по имѣющимся въ пораіонномъ комитетѣ свѣдѣніямъ процентъ недостачи товаровъ на Юго-Западныхъ ж. д., дѣйствительно, значителенъ, но недостачъ, вызываемыхъ хищеніями сравнительно не много.

Представители Юго-Западныхъ ж. д. указываютъ: что недостачи грузовъ происходятъ по винѣ отправителей, на что представители биржеваго комитета возражаютъ, указывая, что ж. д., принимая грузъ по вѣсу и ставя штемпель на вагонахъ съ обозначеніемъ количества принятаго груза, отвѣчаетъ за правильность его. Поэтому, по заявленію представителей биржеваго комитета, должно быть одно изъ двухъ, или хищенія происходятъ на станціяхъ, или же производится неправильное взвѣшиваніе со стороны дороги.

На это С. А. Печковскій возразилъ, что такія обобщенія несправедливы. Напримѣръ, представителемъ экспортеровъ указана станція Заимъ, отправки съ которой прибываютъ систематически съ недостачей вѣса. На этой станціи не имѣется еще вагонныхъ вѣсовъ, между тѣмъ хлѣбъ грузится въ ссыпную. Вѣсъ показываютъ сами отправители, вѣрнѣе ихъ комиссіонеры, перевѣска же всѣхъ мѣшковъ практически затруднительна при большой отправкѣ. Такимъ образомъ, если станція и виновна въ томъ, что полагалась на заявленія отправителей и ручательство ихъ за вѣсъ, не перевѣшивала во всѣхъ случаяхъ неукоснительно всѣхъ мѣшковъ до погрузки, то виновны въ не меньшей степени и сами экспортеры, комиссіонеры которыхъ дѣлаютъ злоупотребленія и склоняютъ къ соучастію въ нихъ станціонныхъ агентовъ. Управленіе дороги всѣ зависящія мѣры къ искорененію такихъ случаевъ принимаетъ немедленно, но нужно, чтобы этому содѣйствовали также и экспортеры, не закрывая глаза на злоупотребленія своихъ собственныхъ агентовъ.

Разсмотрѣвъ еще нѣкоторые вопросы, связанные непосредственно съ вопросами хлѣбной торговли, а именно: о переустройствѣ конвееровъ, о вліяніи поздней доставки почты на время выкупа дубликатовъ, о желательности закрытія жел. дор. кассъ позже на полъ-часа, чѣмъ по существующему правилу, о медленномъ удовлетвореніи претензій, предъявляемыхъ къ Юго-Западнымъ ж. д. и др., совѣщаніе перешло къ обсужденію вопроса, представленнаго предсѣдателемъ объ Одесскомъ портѣ.

Предсѣдатель биржевого комитета П. П. Котляревскій указы-

ваетъ на то огромное значеніе, которое имѣетъ для Одессы устройство хлѣбной, угольной и вольной гаваней, подробно знакомитъ совѣщаніе съ торговымъ оборотомъ Одесскаго Порта и докладываетъ, въ какомъ положеніи вопросъ о переустройствѣ порта находится въ настоящее время, какъ медленно онъ разрѣшается, несмотря на то, что все будущее Одессы зависитъ отъ этого переустройства. Поэтому П. П. Котляревскій проситъ предсѣдателя подкомиссіи и членовъ ея поддержать ходатайство одесситовъ и содѣйствовать ускоренію разрѣшенія этого животрепещущаго вопроса и проведенію его въ жизнь черезъ законодательныя учрежденія. Для того, чтобы Высшая Комиссія имѣла бы возможность детально ознакомиться съ вопросомъ о переустройствѣ Одесскаго порта, предсѣдателемъ Одесскаго биржевого комитета передается „Пояснительная записка къ проекту переустройства Одесскаго порта", въ которой имѣются всѣ данныя, необходимыя для подробнаго, детальнаго ознакомленія съ этимъ вопросомъ.

Что касается вопроса о таможенныхъ обрядностяхъ, вопроса, который предсѣдатель подкомиссіи просилъ выяснить, то Ф. М. Штернъ, считая этотъ вопросъ весьма важнымъ для Одессы, и, признавая необходимость изложить его детально, проситъ предсѣдателя подкомиссіи разрѣшить Одесскому биржевомъ комитету и въ частности Ф. М. Штерну доставить Высшей Комиссіи особую записку по этому вопросу, такъ какъ затрудненія съ таможней встрѣчаются большія и ихъ много, почему въ настоящемъ собраніи изложить этотъ вопросъ не представляется возможнымъ.

Закрывая засѣданіе, предсѣдатель подкомиссіи, выразивъ участникамъ совѣщанія благодарность за сдѣланныя Высшей Комиссіи цѣнныя указанія и содѣйствіе въ дѣлѣ выясненія весьма важнаго вопроса, выразилъ полное сочувствіе стремленію города Одессы, которому, по мнѣнію предсѣдателя подкомиссіи, дѣйствительно, пора возродиться.

Въ 6 часовъ вечера засѣданіе было закрыто.

Предсѣдатель подкомиссіи *фонъ-Экеспарре.*

Члены подкомиссіи { *Д. И. Герценвицъ.* *П. В. Синадино.* *П. П. Мигулинъ.*

Членъ-экспертъ *Н. Масловъ.*

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ.* *С. Воищевъ.*

ЖУРНАЛЪ

засѣданія въ Елисаветградскомъ биржевомъ комитетѣ.

8 сентября 1909 года въ 2 часа дня въ гор. Елисаветградѣ состоялось совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ члена обслѣдовавшей дороги Южнаго раіона подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи Д. И. Герценвица, при участіи члена эксперта подкомиссіи Н. А. Маслова, представителей Юго-Западныхъ жел. дорогъ: начальника мѣстнаго отдѣленія сл. движенія А. А. Аничкова и начальника ст. Елисаветградъ О. К. Березовскаго и представителей мѣстнаго биржевого комитета во главѣ съ предсѣдателемъ его Ю. Э. Биберъ.

Открывъ совѣщаніе, Д. И. Герценвицъ указалъ, что цѣлью этого совѣщанія представителей Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи и представителей мѣстныхъ интересовъ является выясненіе нуждъ гор. Елисаветграда въ желѣзнодорожномъ отношеніи, а также разсмотрѣніе, съ одной стороны, требованій, предъявляемыхъ къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ представителями гор. Елисаветграда, а, съ другой стороны, тѣхъ мѣръ, которыя могли бы быть приняты для удовлетворенія дѣйствительныхъ нуждъ мѣстнаго населенія. Присутствіе представителей Юго-Западныхъ жел. дорогъ, наиболѣе знакомаго съ мѣстными нуждами, должно, по мнѣнію предсѣдателя совѣщанія, служить гарантіей того, что всѣ вопросы будутъ освѣщены всесторонне.

Предсѣдатель биржевого комитета Ю. Э. Биберъ заявляетъ, что первая и главнѣйшая нужда города въ отношеніи обслуживанія его желѣзной дорогой—это необорудованность станціи, которая, прежде всего, заключается въ недостаточности складочныхъ помѣщеній: ст. Елисаветградъ,—третья по обороту на всей сѣти Юго-Западныхъ жел. дорогъ, а между тѣмъ по оборудованіи складочными помѣщеніями ее можно считать почти послѣдней; вопросъ о недостаточности складочныхъ помѣщеній ст. Елисаветградъ неоднократно поднимался въ Кіевскомъ пораіонномъ комитетѣ и 3 года тому назадъ даже было постановлено расширить эти помѣщенія въ первую очередь; по слухамъ, былъ и отпущенъ кредитъ съ этою цѣлью, а между тѣмъ

не только складочныя помѣщенія не расширены, но за это именно, время сокращено число мѣстъ для погрузки хлѣбныхъ грузовъ со 117 до 98, что, разумѣется, чрезмѣрно мало. Положеніе даннаго вопроса, какъ и многихъ другихъ, между прочимъ, ясно указываютъ на безрезультатность дѣятельности биржевого комитета, клонящейся къ урегулированію взаимоотношенія желѣзной дороги и лицъ пользующихся ея услугами, всѣ постановленія биржевого комитета, даже прошедшія чрезъ пораіонный комитетъ, совершенно игнорируются; вторымъ подобнымъ примѣромъ можетъ служить слѣдующее обстоятельство: 3 года тому назадъ всюду изъ-за недорода требовалась мука, въ Елисаветградскомъ биржевомъ комитетѣ возникла мысль образовать при немъ распорядительный комитетъ, который ежедневно съ вечера, по полученіи соотвѣтствующихъ свѣдѣній, распредѣлялъ бы предоставляемое желѣзной дорогой количество вагоновъ по отправителямъ, которые грузили бы муку прямо въ вагоны, что придало бы дѣлу порядокъ и ускорило бы всѣ операціи по отправкѣ при томъ удобствѣ, что складочныя помѣщенія были бы заняты меньше. Пораіонный комитетъ предполагалъ узаконить это проектированное биржевымъ комитетомъ учрежденіе, но до сихъ поръ вопросъ этотъ является открытымъ.

Вторая нужда—нежеланіе желѣзной дороги помочь получателямъ, главнымъ образомъ, хлѣбныхъ грузовъ прекратить хищенія груза извозчиками, перевозящими его гужомъ въ городъ (биндюжниками). Биндюжники, перевозя грузъ по дорогѣ продаютъ его, а затѣмъ общій недостатокъ груза объясняютъ тѣмъ, что, такъ какъ все выгруженное они довезли въ цѣлости, то, очевидно, уже на желѣзной дорогѣ груза не хватало; получатели навалочнаго груза и просили желѣзную дорогу разрѣшить установить на мѣстѣ разгрузки свои десятичные вѣсы для того, чтобы при ссыпкѣ въ мѣшки и нагрузкѣ на телѣги грузъ перевѣшивать и, такимъ образомъ, точно учитывать каждаго биндюжника; желѣзная дорога установить такіе вѣсы не разрѣшаетъ.

Третья нужда—развитіе самой станціи, необходимость чего признаетъ и пораіонный комитетъ, при—этомъ вообще слѣдуетъ высказать пожеланіе, чтобы хоть 75 % ходатайствъ биржевого комитета, разрѣшенныхъ въ положительномъ смыслѣ Параіоннымъ комитетомъ, исполнялись бы, а въ случаѣ отказа, чтобы этотъ отказъ по крайней мѣрѣ мотивировался бы.

Четвертая нужда или, вѣрнѣе, пожеланіе заключается въ томъ, чтобы спеціальные тарифы обсуждались не только въ Петербургѣ, а предварительно и въ мѣстныхъ пораіонныхъ комитетахъ особенно тѣхъ, раіона которыхъ эти тарифы, главнымъ образомъ, касаются.

Наконецъ, пятое пожеланіе сводится къ тому, что-бы для экспертизы при составленіи актовъ порчи груза приглашались

не агенты дороги, а спеціалисты по рекомендаціи биржевого комитета.

Далѣе, Ю. Э. Биберъ сообщаетъ, что однимъ изъ крупнѣйшихъ отправителей ст. Елисаветградъ является заводъ сельскохозяйственныхъ орудій Эльворти и К°, который уже давно ходатайствуетъ о постройкѣ вѣтви къ самому заводу, гдѣ вмѣстѣ съ тѣмъ была бы устроена и погрузочная платформа; въ настоящее же время заводъ Эльворти, производящій большія отправки, грузами машинъ занимаетъ большую площадь, отнимая ее у другихъ отправителей; удовлетвореніе ходатайства Эльворти и К° могло бы принести большую пользу и другимъ отправителямъ и трудно представить, отчего дорога это ходатайство не удовлетворяетъ, тѣмъ болѣе, что деньги на устройство вѣтки (около 40.000 руб.) даетъ заводъ.

Представитель Елисаветградскаго биржевого комитета М. Б. Гессенъ указываетъ, что главная платформа, гдѣ грузитъ Эльворти, достаточна для нагрузки 80 вагоновъ хлѣба въ сутки; кромѣ того Эльворти грузитъ и въ другихъ мѣстахъ, гдѣ устроены платформы; освободивъ всѣ эти мѣста устройствомъ особой вѣтки къ заводу Эльворти, можно увеличить погрузку хлѣбныхъ грузовъ на 150 вагоновъ; въ настоящее же время; за недостаткомъ мѣстъ для выгрузки, дорога много теряетъ, а также много платитъ за нарушеніе очередей тогда, какъ съ постройкой вѣтки къ Эльворти можно было бы избѣжать эти непріятности, не говоря уже о томъ, что при нагрузкѣ у завода, нагрузка могла быть болѣе тщательной, что повело бы къ болѣе полному использованію подъемной силы вагоновъ.

Несомнѣнно, что и отправители изъ за недостатка мѣстъ нагрузки и выгрузки теряютъ не мало.

Д. И. Герценвицъ замѣчаетъ, что желательный для Эльворти варіантъ этой вѣтки, какъ объ этомъ упоминалъ начальникъ сл. пути Юго-Западныхъ жел. дорогъ А. А. Абрагамсонъ, заключается въ томъ, чтобы вѣтка проходило мимо станціоннаго зданія со стороны города; такимъ образомъ, пассажирская станція оказалась бы островной, не будучи къ этому приспособленной, что, разумѣется, повело бы за собой неудобства для жителей города, которымъ приходилось бы переѣзжать чрезъ эту вѣтку, чтобы попасть на вокзалъ. Въ виду этого, необходимо получить согласіе города на постройку такой вѣтки.

На заявленіе Ю. Э. Бибера, что городъ все таки, вѣроятно, ничего не будетъ имѣть противъ постройки этой вѣтки, Д. И. Герценвицъ высказываетъ пожеланіе, чтобы вопросъ этотъ былъ детально обсужденъ биржевымъ комитетомъ, дорогой и городомъ совмѣстно.

М. Б. Гессенъ замѣчаетъ, что такъ какъ заводъ Эльворти грузитъ за цѣлый день 30—40 вагоновъ, то подачу и уборку

составовъ можно было бы производить въ опредѣленное и при томъ наиболѣе удобное время дня или же ночью, когда движеніе у вокзала ослабѣваетъ.

А. А. Аничковъ проситъ замѣтить, что ссылка М. Б. Гессена на нарушеніе очередей—недоразумѣніе, такъ какъ такого нарушенія на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ никогда не замѣчалось; что касается вопроса о количествѣ грузовыхъ помѣщеній, то добавлено грузовыхъ помѣщеній на станціи Елисаветградъ въ 1907 г. 124 кв. саж., въ 1908 г. 480 кв. саж. и заканчивается въ текущемъ году постройкою пакгаузъ всего площадью 40 кв. саж. Вообще необходимо замѣтить, что Юго-Западныя жел. дороги идутъ всегда на встрѣчу интересамъ отправителей; такъ при продолжительныхъ запрещеніяхъ и наличіи свободнаго подвижного состава ввозимый грузъ не лежитъ подъ открытымъ небомъ, а складывается въ вагоны и въ нихъ хранится. Точно также въ отношеніи вѣтки къ заводу Эльворти дорога сдѣлала очень много: согласно съ условіями мѣстности было сдѣлано 3 варіанта вѣтки: 1) отвѣтвленіе въ сторонѣ отъ станціи отъ высокой насыпи; этотъ варіантъ признается самымъ удачнымъ, но связанъ съ очень большими земляными работами, почему на него и не соглашается Эльворти, 2) отвѣтвленіе мимо станціи съ пересѣченіемъ улицъ; на этомъ варіантѣ настаиваетъ Эльворти, но онъ слишкомъ сложенъ и на него не охотно идетъ дорога, несмотря на то, что Эльворти отъ себя ассигнуетъ на постройку этой вѣтки 20.000 рублей и 3) устройство подъемника-лифта и вѣтки къ заводу; противъ такого варіанта высказывается Эльворти. Такимъ образомъ, какъ видно изъ вышесказаннаго, задержка скорѣе за Эльворти, чѣмъ за дорогой.

Кромѣ того необходимо добавить, что за послѣдніе 3 года погрузка въ Елисаветградѣ увеличилась съ 13 мил. пудовъ до 20 мил. пудовъ; поэтому надобность вообще въ развитіи станціи Елисаветградъ ощущается и какъ видно изъ вышеприведенныхъ цифръ грузовыя помѣщенія увеличивались и станція развивалась по мѣрѣ возможности и согласно отпускаемыхъ средствъ. Вообще даже частичное улучшеніе ст. Елисаветградъ стоитъ, благодаря топографическимъ условіямъ, очень дорого.

Представитель биржевого комитета П. С. Сейдеръ указываетъ, что, какъ представитель мукомоловъ, онъ считаетъ, что упомянутый выше вопросъ о разверсткѣ вагоновъ всетаки не измѣнилъ бы въ корнѣ существующее положеніе; положительное разрѣшеніе его, конечно, важно, но еще важнѣе строить склады и притомъ такъ, чтобы изъ нихъ возможно было производить всю необходимую погрузку муки и зерновыхъ грузовъ. Безъ этого страдаютъ являющіеся въ данномъ случаѣ общими интересы и дороги, и торговли.

А. А. Аничковъ сообщаетъ, что Юго-Западныя ж. дороги,

какъ и упомянуто ранѣе, сами это сознаютъ и въ настоящемъ году построили 40 кв. саж. грузовыхъ помѣщеній, а на будущій годъ дорога проситъ для расширенія складочныхъ помѣщеніц въ Елисаветградѣ—30.000 руб. Значительнымъ облегченіемъ для ст. Елисаветградъ, не говоря уже о выгодности для отправителей-мукомоловъ, было бы, если бы муку перевели изъ 4-ой въ 3-ю категорію; въ противномъ случаѣ, если бы складочныя помѣщенія и развить, то при строгомъ соблюденіи очередей чрезъ нѣкоторое количество времени опять оказалась бы нужда въ складочныхъ помѣщеніяхъ.

М. Б. Гессенъ замѣчаетъ, что недостаткомъ средствъ объяснять отсутствіе въ Елисаветградѣ необходимыхъ складочныхъ помѣщеній не слѣдуетъ, такъ какъ въ другихъ мѣстахъ тѣ же дороги строятъ много; такъ напр., въ Новоукраинкѣ складочныя помѣщенія построены на 500 вагоновъ, а между тѣмъ Новоукраинка—пунктъ меньшій, чѣмъ Елисаветградъ. На будущій годъ на Елисаветградъ, по слухамъ, опять ничего не дадутъ даже изъ фонда $^1/_5$ коп.

Д. И. Герценвицъ замѣчаетъ, что на $^1/_5$ коп. на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ построено много; слѣдовательно, Юго-Западныя желѣзныя дороги умѣютъ получить нужныя деньги изъ этого фонда, и разъ онѣ не тратятъ ихъ на Елисаветградъ, то, очевидно, не недостатокъ отпускаемыхъ кредитовъ является причиной того, что дорога не строитъ складочныхъ помѣщеній въ Елисаветградѣ.

А. А. Аничковъ указываетъ, что въ Ново-Украинкѣ складочныхъ помѣщеній 1.315 кв. с. и грузооборотъ 5 милліоновъ пуд., а въ Елисаветградѣ грузовыхъ помѣщеній 2.430 кв. саж. и грузооборотъ 20 милліоновъ пуд. и что для такихъ построекъ на ст. Елисаветградъ не имѣется и мѣста и потому прежде всего слѣдуетъ сдѣлать отчужденіе.

С. Е. Дашевскій, возвращаясь къ вопросу о разверсткѣ вагоновъ, высказываетъ мнѣніе, что разверстка вагоновъ можетъ быть примѣнена даже въ самые трудные годы и притомъ блестяще, какъ ясно указываетъ опытъ одного изъ предыдущихъ годовъ; узаконеніе же этого порядка задерживается уже три года въ центральномъ пораіонномъ комитетѣ, гдѣ предполагалось его разработать. Если бы Анкетная Комиссія оказала содѣйствіе и вопросъ о разверсткѣ былъ рѣшенъ въ положительномъ смыслѣ, то при этомъ вопросъ о складочныхъ помѣщеніяхъ для стихійныхъ грузовъ совершенно отпалъ бы, а между тѣмъ грузы эти прошли бы регулярно и хорошо.

Д. И. Герценвицъ указываетъ, что вопросъ о разверсткѣ взамѣнъ узаконеннаго порядка очередей является очень сложнымъ; онъ долженъ пройти цѣлый рядъ вѣдомствъ и потому, вѣроятно, задерживается. Переходя къ вопросу о дѣятельности пораіоннаго

комитета, Д. И. Герценвицъ выказываетъ желаніе выяснить, каковы причины тѣхъ сопротивленій, изъ-за которыхъ рѣшенія комитета не проходятъ въ жизнь.

М. Б. Гессенъ сообщаетъ, что въ разосланномъ сводѣ постановленій Кіевскаго пораіоннаго комитета не указано, гдѣ тотъ или другой вопросъ задержанъ, и членамъ пораіоннаго комитета приходится лишь констатировать самый фактъ.

Подтверждая то же самое, П. С. Сейдеръ еще разъ указываетъ на потребность расширенія складочныхъ помѣщеній, а затѣмъ на частное пожеланіе мукомоловъ о переводѣ муки изъ 4 въ 3 категорію, что, какъ выяснено выше, очень важно. По поводу послѣдняго пожеланія Ю. Э. Биберъ замѣчаетъ, что онъ не упомянулъ объ этомъ вопросѣ вначалѣ, не считая его входящимъ въ программу Комиссіи; вопросъ же этотъ весьма важенъ и заслуживаетъ полнаго вниманія.

Предсѣдатель совѣщанія, переходя къ вопросу о спеціальныхъ тарифахъ, проситъ высказать, что именно въ этомъ отношеніи наиболѣе неудобно въ настоящее время и требуетъ перемѣны.

Ю. Э. Биберъ объясняетъ, что въ данный моментъ онъ не можетъ точно указать всѣ случаи, когда были желательны измѣненія такихъ тарифовъ, но такіе случаи отъ поры до времени всегда даютъ себя чувствовать; въ качествѣ примѣра можно указать на такъ называемые „навигаціонные тарифы“.

На вопросъ Д. И. Герценвица, когда именно дѣйствуютъ навигаціонные тарифы, М. Б. Гессенъ сообщаетъ, что напр., на Екатерининской жел. дорогѣ дѣйствіе ихъ устанавливается на періодъ съ 15 мая по 15 ноября; на самомъ же дѣлѣ они дѣйствуютъ круглый годъ, при чемъ въ той части года, когда навигаціи нѣтъ, дѣйствіе навигаціонныхъ тарифовъ продолжается въ видѣ исключительныхъ тарифовъ; навигаціонные тарифы несомнѣнно убиваютъ судоходство, но вмѣстѣ съ тѣмъ и дорогѣ приносятъ только убытокъ тѣмъ болѣе, что по этимъ же тарифамъ перевозятся не только чисто хлѣбные грузы, но и масляныя сѣмена и жмыхъ; всѣ обстоятельства, связанныя съ примѣненіемъ такихъ тарифовъ, были бы несомнѣнно всесторонне выяснены, если бы къ обсуженію вопроса привлекались мѣстные элементы, и тогда подобные тарифы врядъ ли были бы введены.

Послѣ высказаннаго С. Е. Дашевскимъ мнѣнія о необходимости уничтожить навигаціонные тарифы, П. С. Сейдеръ, присоединяясь къ этому мнѣнію, указываетъ также, что лѣтъ 5—6 тому назадъ мука и пшеница перевозились по одному и тому же тарифу; предположеніе повысить тарифъ на муку обсуждалось и на мѣстѣ, но мнѣнія высказывались сообразно съ собственными интересами, почему порты, не желая пускать къ себѣ муку Елисаветградскаго и ближайшихъ раіоновъ, высказались за повышеніе тарифовъ; большинство голосовъ было однако противъ

повышенія, рѣшено же было не согласно съ большинствомъ и тарифъ былъ повышенъ на 10%; приводимый примѣръ указываетъ не только на нежеланіе итти на встрѣчу интересамъ мѣста, но на прямое игнорированіе мнѣнія большинства, котораго въ такомъ случаѣ, казалось бы, не слѣдовало и узнавать.

М. Б. Гессенъ переходитъ къ вышеупомянутому Ю. Э. Биберомъ вопросу о вѣсахъ и указываетъ, что вопросъ этотъ въ связи съ огромными хищеніями при перевозкахъ въ городъ груза на телѣгахъ, является очень важнымъ: солепромышленники положительно заявляютъ, что они желаютъ уйти изъ Елисаветграда совсѣмъ, если дорога не дастъ имъ возможности провѣрять биндюжниковъ. Является совершенно непонятнымъ, почему именно дорога не разрѣшаетъ установить получателямъ вѣсы всецѣло за ихъ счетъ и безъ всякаго неудобства для дороги.

А. А. Аничковъ объясняетъ, что, согласно съ дѣйствующими правилами всѣ вѣсы, стоящіе на территоріи дороги, находятся на отвѣтственности дороги; вслѣдствіе этого на дорогахъ устанавливается самый строгій надзоръ за вѣсами и они періодически провѣряются особыми техниками, агентами съѣздовъ, которые и ручаются за ихъ правильность; у отправителей провѣрка вѣсовъ болѣе упрощенная и слѣдовательно есть чисто формальныя неудобства, почему дорога не можетъ принять на себя отвѣтственность за правильность показанія этихъ вѣсовъ; для возовыхъ вѣсовъ кромѣ того нѣтъ мѣста на станціонной территоріи.

Ю. Э. Биберъ, не соглашаясь съ причинами, приводимыми А. А. Аничковымъ, возражаетъ, что разъ грузъ выданъ, отвѣтственность дороги прекращается и послѣ этого грузохозяинъ можетъ дѣлать съ грузомъ все, что угодно. Прося разрѣшенія установить вѣсы, получатели грузовъ желаютъ исключительно провѣрять биндюжниковъ и рѣшительно никакой гарантіи со стороны дороги не требуютъ; при такихъ условіяхъ вполнѣ понятно желаніе, чтобы каждый могъ пріѣхать съ вѣсами и при отправленіи груза со станціи, когда всѣ счеты его съ дорогой кончились, могъ бы свой грузъ перевѣсить.

Д. И. Герценвицъ замѣчаетъ, что, вѣроятно, есть сомнѣніе въ томъ, что кто-то третій можетъ воспользоваться частными вѣсами, стоящими на территоріи дороги, и, предъявляя къ дорогѣ претензію, будетъ ссылаться, что ему неизвѣстно, на чьихъ вѣсахъ взвѣшено, но взвѣшено во всякомъ случаѣ на станціи.

Ю. Э. Биберъ указываетъ, что разрѣшенія въ каждомъ случаѣ могутъ выдаваться только для единичнаго частнаго лица, и тогда высказанное сомнѣніе исчезаетъ; кромѣ того раньше уже разрѣшалось пользоваться своими вѣсами.

А. А. Аничковъ настаиваетъ на томъ, что дорога не должна принимать участія въ отношеніяхъ хозяина и биндюжниковъ; къ этому же мнѣнію присоединяется и начальникъ станціи Елисаветградъ, заявляющій, что раньше, дѣйствительно, перевѣска разрѣшалась, но изъ этого всегда могутъ возникнуть недоразумѣнія и иски.

На вопросъ Д. И. Герценвица, были ли раньше подобные иски, начальникъ станціи отвѣчаетъ отрицательно.

С. Е. Дашевскій заявляетъ, что очевидная цѣль перевѣски отнюдь не заключается въ томъ, чтобы чинить дорогѣ непріятности; въ этомъ смыслѣ можетъ быть дана всѣми подписка, что, при возникновеніи недоразумѣній при перевозкѣ, никакихъ претензій къ дорогѣ предъявлено не будетъ.

На указаніе же А. А. Аничкова, что при проведеніи въ жизнь всякой подобной мѣры можетъ встрѣтиться масса препятствій, Ю. Э. Биберъ отвѣчаетъ, что препятствія трудно предвидѣть, если установить порядокъ, чтобы каждый, желающій пользоваться вѣсами, подавалъ о томъ заявленіе и одновременно давалъ подписку въ томъ, что перевѣска, которую онъ проситъ разрѣшить, ни къ чему дорогу не обязываетъ.

Переходя по предложенію предсѣдателя совѣщанія къ вопросу объ экспертахъ, А. А. Аничковъ замѣчаетъ, что каждая сторона представляетъ своихъ экспертовъ, кого же изберетъ судъ, стороны рѣшить не могутъ.

М. Б. Гессенъ считаетъ, что дорогѣ слѣдуетъ болѣе тщательно выбирать экспертовъ и слѣдить за тѣмъ, чтобы не происходили злоупотребленія, подобныя слѣдующему: прибыло 4 вагона грѣвшейся пшеницы и была назначена экспертиза по вопросу объ убыткѣ вслѣдствіе удешевленія стоимости ея; когда при этомъ зашелъ вопросъ, отъ чего произошла порча, то М. Б. Гессенъ сказалъ, что причина порчи заключается въ томъ, что пшеница была сырая; между тѣмъ въ дубликатѣ накладной было точно указано — „пшеница сухая“, что очевидно было умышленно написано агентомъ дороги за извѣстное вознагражденіе, а повело къ тому, что дорогѣ приходится платить 1.200 руб.; при этомъ въ качествѣ эксперта отъ дороги былъ командированъ бывшій смотритель виннаго склада, въ данномъ вопросѣ совершенно не компетентный.

М. Б. Гессенъ далѣе затрагиваетъ еще одинъ вопросъ, а именно: всѣ хлѣба продаются съ указаніемъ % засоренности; чтобы получить и сдѣлать пробу, необходимо „визитировать“ грузъ, что производится особыми щупами; при этомъ однако нѣкоторыя примѣси не попадаютъ въ щупы и проба получается не соотвѣтствующая дѣйствительному качеству зерна; желательно поэтому, чтобы было разрѣшено дѣлать „визитированіе“ особыми зондами и притомъ при погрузкѣ на станціяхъ отправленія.

А. А. Аничковъ заявляетъ, что въ этомъ отношеніи препятствій со стороны дороги не встрѣчается, но къ пробѣ груза можетъ быть допущенъ только хозяинъ груза, т. е. владѣлецъ дубликата.

Выяснивъ, что болѣе вопросовъ къ обсужденію не имѣется, предсѣдатель совѣщанія въ 6 часовъ вечера объявляетъ совѣщаніе закрытымъ.

Предсѣдатель совѣщанія *Д. И. Герценвицъ.*

Членъ-экспертъ *Н. Масловъ.*

Дѣлопроизводитель *Ар. Лаврентьевъ.*

III.

Описаніе объѣзда дорогъ.

20-го августа 1909 года въ 9 час. 5 мин. пополудни подкомиссія Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссіи, въ составѣ товарища предсѣдателя Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре и представителя отъ Государственнаго Контроля, главнаго контролера Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, Н. А. Маслова, при дѣлопроизводителяхъ А. Д. Лаврентьевѣ и С. М. Воищевѣ, выѣхала изъ С.-Петербурга по Петербурго-Варшавской ж. д. для обслѣдованія Юго-Западныхъ, Южныхъ и Екатерининской желѣзныхъ дорогъ. 21-го августа въ 12 час. дня подкомиссія была встрѣчена на ст. Вильно Полѣсскихъ ж. д. начальникомъ этихъ дорогъ и начальниками службъ, въ сопровожденіи которыхъ она прослѣдовала отъ ст. Вильно до ст. Лунинецъ по Полѣсскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Во время слѣдованія по дорогѣ подкомиссіи были даны словесныя объясненія о работѣ и хозяйственномъ положеніи Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, занесенныя въ особый журналъ.

Слѣдуя по означенной части Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ скорымъ поѣздомъ № 1, подкомиссія не имѣла возможности производить осмотръ станцій и сооруженій на дорогѣ и должна была ограничиться оцѣнкою общаго состоянія полотна дороги и верхняго строенія, которое признано вполнѣ удовлетворительнымъ.

Въ городѣ Кіевѣ 23 августа къ составу подкомиссіи примкнули члены Высшей Комиссіи Д. И. Герценвицъ, П. В. Синадино и П. П. Мигулинъ. Осмотръ Юго-Западныхъ ж. д. былъ начатъ подкомиссіею, въ вышеозначенномъ пополненномъ составѣ, станціею Кіевъ и затѣмъ произведенъ въ порядкѣ слѣдованія по заранѣе выработанному маршруту объѣзда.

При объѣздѣ линій главное вниманіе подкомиссіи было обращено какъ на состояніе дорогъ вообще, такъ въ особенности на пропускную и провозную ихъ способность и преимущественно на устройство узловыхъ станцій относительно ихъ главныхъ задачъ по правильному составленію сквозныхъ поѣздовъ съ цѣлью поднятія вѣса поѣздовъ въ направленіи грузового теченія, улучшенія и ускоренія оборота подвижного состава и сокращенія просрочекъ въ доставкѣ грузовъ. Въ соотвѣтствіи съ симъ, для правильной оцѣнки дѣйствительныхъ потребностей Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ надлежало имѣть въ виду, что теченіе грузовъ по Юго-Западнымъ дорогамъ слѣдуетъ по двумъ главнѣйшимъ направленіямъ. Одно изъ нихъ пролегаетъ

отъ Знаменки и отъ Кіева, черезъ Фастовъ на Казатинъ и Ковель,—а также отъ Кіева черезъ Сарны тоже на Ковель. Это направленіе является кратчайшимъ путемъ, соединяющимъ хлѣбородный раіонъ Херсонской, Кіевской, Волынской, Полтавской, Курской и Черниговской губерній, а равно и прилегающій къ нему восточный раіонъ, съ Привислинскимъ краемъ и Германіею. По этому направленію слѣдуютъ руда, уголь и чугунъ изъ Донецкаго бассейна и хлѣбъ, вывозимый черезъ Привислинскія дороги въ Германію. Другое же главное направленіе грузовъ прилегаетъ отъ ст. Вапнярка черезъ ст. Бирзулу, въ Одессу, въ которое вливаются теченія: въ Бирзулѣ отъ ст. Ново-Украинка на Елисаветградскомъ участкѣ, въ Слободкѣ отъ Новоселицкой линіи и въ Раздѣльной отъ Бессарабской и Дунайской линій. По этому направленію слѣдуетъ, главнымъ образомъ, хлѣбъ для вывоза черезъ Одесскій портъ.

По своему оборудованію, за исключеніемъ мастерскихъ службы тяги, Юго-Западныя желѣзныя дороги въ настоящее время удовлетворяютъ требованіямъ предъявляемыхъ къ нимъ перевозокъ, но для того, чтобы онѣ не отстали отъ условій общаго прироста движенія, наблюдаемаго на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ неуклонно изъ года въ годъ и составляющаго въ среднемъ для пассажирскаго движенія около 8% и около 4% для товарнаго движенія, необходимы своевременныя мѣры въ отношеніи развитія и усиленія ихъ. Но подкомиссія не могла не отмѣтить, что по первому изъ вышеупомянутыхъ главныхъ грузовыхъ теченій, т. е. на Ковель,—напряженно работающаго почти круглый годъ, всякое усиленіе и уширеніе является непроизводительною затратою, пока не будетъ увеличена пріемоспособность Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ. Почти въ такой же мѣрѣ работа Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ по направленію къ Одессѣ зависитъ отъ развитія Одесскаго порта, который при нынѣшнемъ своемъ устройствѣ не въ состояніи переработать то количество вагоновъ, которое ему доставляется дорогами въ періодъ усиленнаго вывоза хлѣба. Въ частности по отдѣльнымъ участкамъ и станціямъ было отмѣчено слѣдующее:

Ст. Кіевъ. 28-го августа подкомиссіею былъ произведенъ осмотръ станціи Кіевъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, соединенія ея со станціею Кіевъ II Московско-Кіево-Воронежской дороги и участка послѣдней дороги до ст. Дарницы съ мостомъ черезъ р. Днѣпръ.

Старое каменное пассажирское зданіе, возведенное при постройкѣ Кіево-Балтской желѣзной дороги, нынѣ ремонтируемое лишь въ самомъ ограниченномъ видѣ, служитъ помѣщеніемъ для дежурныхъ бригадъ, для стражниковъ, переселенцевъ, склада мелкихъ принадлежностей и матеріаловъ службы движенія и временныхъ квартиръ мелкихъ служащихъ. Временное пассажирское зданіе, построенное съ использованіемъ ряда бывшихъ

товарныхъ пакгаузовъ, какъ временное помѣщеніе, вполнѣ удовлетворяетъ требованіямъ пассажирскаго движенія по Юго-Западнымъ и Московско-Кіево-Воронежской желѣзнымъ дорогамъ, но, будучи расчитано на существованіе всего 4-хъ—5-ти лѣтъ, построено изъ легкихъ стоекъ, закопанныхъ въ землю. Протяженіе станціонныхъ путей въ настоящее время соотвѣтствуетъ движенію, но, принимая во вниманіе, что эта станція служитъ отходу и прибытію всѣхъ пассажирскихъ поѣздовъ на Петербургъ, Москву, Одессу, Варшаву, Харьковъ и Николаевъ и заграничнаго движенія, при постоянно и быстро возрастающемъ пригородномъ движеніи дачныхъ поѣздовъ, нужно предвидѣть въ ближайшемъ будущемъ необходимое развитіе станціонныхъ путей и тутъ нельзя не признать, что дальнѣйшее развитіе ихъ крайне стѣснено. Съ юго-запада къ полосѣ отчужденія прилегаетъ предмѣстье Соломенка и кадетскій корпусъ, да къ тому у подножія послѣдняго расположены главныя мастерскія дорогъ,—а съ сѣверной стороны площадь владѣній дорогъ ограничена предмѣстьемъ Нижняя Соломенка и Шулявка, на концѣ одной изъ главныхъ улицъ города Кіева, Безаковской улицы.

Въ 1907 г. черезъ ст. Кіевъ прослѣдовало въ среднемъ въ сутки паръ поѣздовъ:

1) По направленію на Фастовъ за весь годъ:

„	„ паръ пассажирск. поѣздовъ	16,5
„	„ паръ товарныхъ „	15,2
	Всего паръ поѣздовъ . .	31,7
„	а за періодъ усиленнаго движенія:	
„	паръ пассажирскихъ поѣздовъ	16,5
„	паръ товарныхъ поѣздовъ	16,1
	Всего паръ поѣздовъ . .	32,6

2) По направленію на Сарны за весь годъ:

„	паръ пассажирскихъ поѣздовъ . . .	4,1
„	паръ товарныхъ поѣздовъ	8,7
	Всего паръ поѣздовъ . .	12,8
„	а за періодъ усиленнаго движенія:	
„	паръ пассажирскихъ поѣздовъ	4,3
„	паръ товарныхъ поѣздовъ	8,9
	Всего паръ поѣздовъ . .	13,2

Всего, стало быть, въ среднемъ въ сутки за весь годъ по обоимъ направленіямъ: пассажирскихъ паръ поѣздовъ . 20,6
товарныхъ паръ поѣздовъ . . . 23,9

Всего паръ поѣздовъ . . 44,5

А по направленію на Сарны въ періодъ усиленнаго движенія:

„	пассажирскихъ паръ поѣздовъ	20,8
„	товарныхъ „ „	25,0
	Всего паръ поѣздовъ . .	45,8

При этомъ норма обмѣна вагоновъ съ Московско-Кіево-Воронежской дорогою, на основаніи общаго соглашенія, была 450 вагоновъ въ сутки, а максимальная 500, сверхъ вагоновъ срочнаго возврата и цистернъ,—а размѣръ дѣйствительнаго оборота вагоновъ по отдѣльнымъ направленіямъ въ среднемъ въ день за годъ:

	Пріемъ и сдача въ совокупности.
1. На чужія дороги и съ чужихъ	758
2. По направленію на Сарны и обратно	408
3. По направленію на Фастовъ и обратно	1.124
Всего	2.290
а во время усиленнаго движенія	
1. На чужія дороги и съ чужихъ	879
2. По направленію на Сарны и обратно	456
3. По направленію на Фастовъ и обратно	1.263
Всего	2.598

Для преодолѣнія этой работы ст. Кіевъ располагала путями:

а) На пассажирской станціи: числомъ—72, протяженіемъ . . . . . 37.778 в.

б) На товарной станціи: числомъ—70, протяженіемъ 37.154 —

Всего: числомъ 142, протяженіемъ 74.932 в.

Допуская, что при вышеуказанномъ неуклонномъ ростѣ движенія размѣръ дѣйствительнаго оборота по всѣмъ направленіямъ достигнетъ на ст. Кіевъ предполагаемаго къ концу 1912 года числа въ среднемъ за годъ въ день 3.939 вагоновъ,—а въ періодъ усиленнаго движенія въ сутки даже 4.741 вагона, то переустройство, произведенное на отпущенные въ теченіе послѣднихъ годовъ, до 1908 года включительно, кредиты до 3-хъ милліоновъ рублей на расширеніе и развитіе Кіевскаго узла, должно бы удовлетворять всѣмъ требованіямъ предъявляемыхъ перевозокъ. Сравнительно со ст. Кіевъ Юго-Западныхъ ж. д. весьма тѣсна и недостаточно оборудована станція Кіевъ II Московско-Кіево-Воронежской дороги, благодаря чему хронически задерживается регулярный пріемъ передачи отъ Юго-Западныхъ дорогъ. Для устраненія этого обстоятельства необходимо соединеніе отдѣльными передаточными путями станціи обѣихъ дорогъ, что и предвидѣно въ проектѣ развитія Кіевскаго узла, и коренное расширеніе станціи

Кіевъ II, но такъ какъ послѣднее весьма ограничено условіями мѣстности, то Московско-Кіево-Воронежской дорогѣ придется устроить въ пунктѣ раздѣла своей линіи на Полтаву и на Курскъ, а именно, на ст. Дарница, на лѣвомъ берегу Днѣпра, новую сортировочную станцію или изыскать иной способъ для упорядоченія работы на узловой станціи.

Ближайшій къ пассажирской станціи паркъ I-й, примыкающій къ воинской площадкѣ длиною въ 150 саж., служитъ въ южной своей части для пріема и сортировки вагоновъ съ Юго-Западныхъ дорогъ, а на сѣверной его части производится составленіе и отправка на Кіево-Воронежскую желѣзную дорогу.

Къ востоку отъ парка I, отдѣляемый отъ него главными путями, расположенъ частью подъ Протасовскимъ віадукомъ паркъ II, служащій въ южной части для пріема и составленія поѣздовъ Московско-Кіево-Воронежской, а въ сѣверной его части для сортировки на Юго-Западныя желѣзныя дороги. Тутъ же примыкаетъ около берега р. Лыбедь вторая воинская площадка длиною въ 150 саж. Въ паркѣ I, между путями отправки на Московско-Кіево-Воронежскую дорогу, расположена перегрузочная платформа длиною въ 150 саж., а къ сѣверу отъ послѣдней, за главными товарными путями, двѣ товарныя платформы, отдѣленныя другъ отъ друга тремя путями. Изъ нихъ ближайшая къ главнымъ товарнымъ путямъ длиною въ 160 саж., на протяженіи 100 саж. прикрыта навѣсомъ, а 60 саж.,—открытой платформы. Другая же платформа, ближайшая къ сторонѣ, города длиною въ 140 саж., вся крытая. Въ небольшомъ разстояніи отъ этихъ платформъ, въ сторону города, расположены два ряда отдѣленныхъ другъ отъ друга пакгаузовъ, крытыхъ, хорошо построенныхъ и цѣлесообразнаго типа. Первый рядъ пакгаузовъ длиною въ 100 саж., къ которымъ въ сторону пассажирской станціи примыкаютъ четыре пакгауза, въ планѣ зубчатаго очертанія, служитъ для отправокъ изъ Кіева. Второй рядъ, съ такими же примыкающими къ нему четырьмя пакгаузами зубчатаго расположенія, предназначенъ для грузовъ, прибывающихъ въ Кіевъ. Каждый изъ этихъ восьми зубчатыхъ пакгаузовъ такой длины, что въ каждый зубецъ подается одновременно по 4 вагона. Вблизи этихъ пакгаузовъ находится вновь выстроенная товарная контора, просторная и свѣтлая, доставляющая удобный доступъ грузоотправителямъ къ отправочнымъ конторно-расчетнымъ мѣстамъ. Тутъ же устроена большая столовая и буфетная для общаго пользованія какъ служащихъ на дорогахъ, такъ и всѣхъ частныхъ лицъ. За товарной конторой, вдоль дороги подъ Байковскій віадукъ, протекаетъ рѣка Лыбедь, берега которой въ полосѣ отчужденія регулированы, а мосты черезъ Лыбедь на Караевской и Мало-Жилянской улицахъ, для сооруженія которыхъ въ 1908 году отпущенъ кредитъ въ 10.000 рублей, находятся въ постройкѣ.

Станція Кіевъ снабжается водою отчасти изъ городского водопровода, отчасти изъ водопровода Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, что вызываетъ значительные ежегодные расходы по уплатѣ за воду, превышающіе 35.000 рублей въ годъ. Вслѣдствіе развитія Кіевскаго узла, казалось цѣлесообразнымъ для водоснабженія новой товарной станціи и усиленія водоснабженія пассажирской станціи, главныхъ мастерскихъ и продовольственнаго пункта, расположеннаго вблизи Караваевскаго віадука, во избѣжаніе значительныхъ ежегодныхъ расходовъ по уплатѣ за воду, устроить изъ рѣки Днѣпра новое водоснабженіе. На производство работы по сооруженію сего водоснабженія, полная стоимость которой по укладкѣ трубъ, постройкѣ и оборудованію водоподъемнаго зданія, устройству на берегу р. Днѣпра водопріемниковъ исчислялась въ суммѣ 258.180 рублей, до 1908 года включительно, отпущено было 125.000 рублей. На продолженіе работы по устройству сего водоснабженія по смѣтѣ Управленія ж. д. вновь испрашивалось 50.000 рублей. Къ производству работы еще не приступлено, потому что проектъ водоснабженія станціи Кіевъ ко дню осмотра линіи, т. е. 28 Августа 1909 г., находился еще на разсмотрѣніи Управленія желѣзныхъ дорогъ.

По возвращеніи со станціи Дарницы Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги и попутномъ осмотрѣ моста черезъ рѣку Днѣпръ, подкомиссія прослѣдовала черезъ станцію Кіевъ до „Постъ Волынскій“ на 142 верстѣ Кіевской линіи. Мѣсто расположенія поста при развѣтвленіи линій на Казатинъ и Ковель выбрано весьма удачно и устройство поста вполнѣ цѣлесообразно. Зданіе поста возведено не совсѣмъ тщательно въ отношеніи столярныхъ работъ и потому потребуетъ въ скоромъ времени ремонта.

Осмотръ Кіевскихъ мастерскихъ.

Во время пребыванія въ Кіевѣ 24 августа 1909 г. подкомиссіею Высочайше учрежденной Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла, были осмотрѣны Кіевскія главныя мастерскія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ (черт. 54137).

Мастерскія эти производятъ ремонтъ паровозовъ, пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.

Осмотръ былъ начатъ съ территоріи, занятой путями; на которыхъ производится ремонтъ товарныхъ вагоновъ. Раньше, какъ доложилъ начальникъ тяги, ремонтъ товарныхъ вагоновъ производился въ мастерской (И), построенной еще частнымъ Обществомъ на 8 путей, вмѣщающей 35—40 товарныхъ вагоновъ. Въ настоящее время въ ней производится почти исключительно ремонтъ классныхъ вагоновъ, вслѣдствіе чего ремонтъ товарныхъ вагоновъ производится на открытыхъ путяхъ, расположенныхъ по другую сторону телѣжки, обслуживающей мастерскую (И), на коихъ можетъ помѣститься одновременно около 50 вагоновъ; если же пользоваться для этой цѣли и сосѣдними съ этими

путями, устроенными, главнымъ образомъ, для подачи и уборки платформъ и вагоновъ съ лѣсомъ, обслуживающихъ лѣсосушилку (73), устроенной по усовершенствованной американской системѣ и складъ (54) для храненія лѣсныхъ матеріаловъ, то всего одновременно по другую сторону телѣжки можетъ быть поставлено до 100 товарныхъ вагоновъ.

Всѣ ремонтные пути сплошь заставлены вагонами почти безъ промежутковъ между ними. Тѣснота, въ связи съ тѣмъ обстоятельствомъ, что на эти пути можно попасть только черезъ тѣлѣжку, и близость корпуса (И), за которымъ непосредственно слѣдуютъ непрерывной цѣпью остальныя зданія мастерскихъ,—создаютъ крайне опасное въ пожарномъ отношеніи положеніе. Посему является настоятельно необходимымъ или расширить территорію для ремонта товарныхъ вагоновъ, или вынести этотъ ремонтъ—частью или полностью изъ этого мѣста.

Площадь, занятая упомянутыми путями, примыкаетъ южной стороной къ территоріи Кіевскаго кадетскаго корпуса, съ западной стороны къ шоссе, ведущему въ корпусъ, а съ сѣверной, къ путямъ пассажирской станціи. Благодаря такому расположенію, развитіе путей для ремонта вагоновъ совершенно невозможно, и единственное возможное разрѣшеніе этого вопроса, вынести ремонтъ товарныхъ вагоновъ въ другое мѣсто, что и предположено осуществить съ постройкою мастерскихъ на ст. Бобринская, на освободившейся же площади построить мастерскую для ремонта классныхъ вагоновъ.

Затѣмъ, была осмотрѣна упомянутая выше мастерская (И), которая представляетъ изъ себя зданіе площадью 522 кв. сажени, вышиною 2,25 саж.;—это низкое помѣщеніе чрезвычайно неудобно для ремонта классныхъ вагоновъ, кои приходится вводить черезъ ворота на спеціальныхъ низкихъ телѣжкахъ и послѣ снятія съ крыши вагоновъ вентиляторовъ, трубъ и проч.; послѣднія обстоятельства, конечно, оказываютъ вліяніе и на расходы по ремонту, и на простой вагоновъ въ ремонтѣ.

Послѣ мастерской (И) была осмотрѣна старая вагоносборная Ж, построенная при сооруженій Кіево-Балтской дороги, имѣющая внутреннюю поперечную телѣжку для ввода вагоновъ и, естественно, уменьшающую площадь крытаго помѣщенія, могущаго быть утилизированнымъ для постановки ремонтируемыхъ вагоновъ. Помѣстить эту телѣжку снаружи мастерской совершенно не представляется возможнымъ за неимѣніемъ для сего мѣста, какъ это видно изъ чертежа 54137.

Эта телѣжка четыре года тому назадъ была удлинена для возможности ввода въ мастерскую 8 кол. вагоновъ, что, впрочемъ, не уменьшило общую вмѣстимость мастерской, въ коей послѣ удлиненія телѣжки, помѣщаются вагоны лишь съ нѣсколько меньшими, чѣмъ было до удлиненія телѣжки, промежутками.

Изъ мастерской Ж, подкомиссія перешла въ малярную № 53, часть коей, на пути № 20, отдѣлена для помѣщенія арматурной мастерской, бывшей раньше въ верхнемъ этажѣ зданія Е и сгорѣвшей въ октябрѣ 1907 года. Возобновленіе арматурной въ прежнемъ помѣщеніи Е представлялось опаснымъ вслѣдствіе близости его въ кузницѣ 24—25: пожаръ въ 1907 году угрожалъ распространиться на кузницу, откуда могъ перейти и на прочія зданія мастерскихъ, съ нею соединенныя.

Послѣ пожара возобновлена лишь часть перваго этажа зданія Е, а арматурная перенесена въ малярную, несмотря на громад' ныя неудобства—большое разстояніе ея отъ токарной, часть коей составляетъ арматурная.

Затѣмъ, было осмотрѣно сгорѣвшее зданіе Е и часть его 32 гдѣ помѣщается котловое отдѣленіе съ шестью котлами, число коихъ далеко недостаточно для обслуживанія всѣхъ машинъ, но въ этомъ помѣщеніи не можетъ быть болѣе установлено ни одного котла, равно какъ оно не можетъ быть расширено постройкой за неимѣніемъ мѣста на сосѣдней съ нимъ территоріи.

При дальнѣйшемъ осмотрѣ кузницы и рессорной 24—25 начальникъ тяги доложилъ о настоятельной необходимости предположеннаго перенесенія рессорной 25 въ другое помѣщеніе, ибо малая ея площадь препятствуетъ установкѣ дополнительныхъ рессорныхъ печей, вслѣдствіе чего ремонтъ рессоръ производится частью въ депо на горнахъ, а не въ печахъ, что слѣдуетъ считать совершенно недопустимымъ и практикуется какъ результатъ безвыходнаго положенія, вслѣдствіе коего рессорную предполагается перенести въ упраздненную съ мая 1909 года прокатную № 30. Это перенесеніе можетъ осуществиться лишь въ томъ, случаѣ, если получитъ положительное рѣшеніе вопросъ объ устройствѣ частными фирмами центральной электрической станціи въ Кіевѣ для снабженія энергіей всего Кіевскаго жел. дор. узла, о чемъ въ настоящее время ведутся переговоры.

Въ противномъ случаѣ помѣщеніе № 30 придется утилизировать для постановки двигателей (внутренняго сгоранія, безъ котловъ) для снабженія мастерскихъ недостающей энергіей, хотя оборудованіе этого помѣщенія и можетъ потребовать громадныхъ расходовъ, вслѣдствіе необходимости устройства бетонно-свайныхъ фундаментовъ и перестройки помѣщенія.

Изъ бывшей прокатной подкомиссія вышла въ колесный паркъ Л, чрезвычайно тѣсный, имѣющій одинъ путь для подачи и вывода колесныхъ паръ изъ токарной В и въ которомъ годные и негодные скаты скучены въ перемѣшку; управленіемъ Юго-Западныхъ дорогъ, вслѣдствіе упраздненія прокатной и освобожденія части территоріи, служившей складомъ для издѣлій прокатной, предположена укладка второго пути въ токарную В для устраненія являющейся вслѣдствіе наличія лишь одного пути чрез-

вычайно высокой стоимости рабочей силы на подачу колесъ, превышающей даже стоимость обточки колесныхъ паръ.

Къ колесному парку примыкаетъ осмотрѣнная затѣмъ подкомиссіей токарная Б, она же колесная, чрезвычайно тѣсно занятая станками, вдоль одной изъ стѣнъ коей построенъ балконъ, на которомъ установлены легкіе станки.

Изъ токарной подкомиссія перешла въ паровозосборную Б, имѣющую 22 сборныхъ стойла паровозныхъ и 12 тендерныхъ и котельныхъ; при сборной въ 1907 году на путяхъ №№ 2 и 3 построенъ на рельсовыхъ столбахъ навѣсъ, куда былъ перенесенъ ремонтъ тендеровъ, благодаря чему освобождены тендерныя стойла, для ремонта на нихъ паровозныхъ котловъ и повышена производительность паровозосборной до 60 паровозовъ въ годъ.

Вслѣдствіе недостаточности помѣщенія паровозосборной, паровозные рамы и котлы приходится выкатывать на дворовый путь, ведущій къ вѣсовому помосту. Въ день осмотра мастерскихъ подкомиссіей на этомъ пути помѣщалось 8 шт. рамъ и котловъ. Этотъ путь единственный, ведущій въ паровозосборную изъ вагонной и соединяющій ее съ вѣсами, трудно доступными вслѣдствіе неудобнаго мѣсторасположенія. Постановкою на немъ рамъ и котловъ это соединеніе уничтожается. Необходимость выкатки на телѣжкахъ въ ручную рамъ и котловъ увеличиваетъ, конечно, какъ расходы, такъ и простой паровозовъ въ ремонтѣ.

Къ паровозосборной примыкаетъ мастерская № 4 для ремонта трубъ, мѣднолитейная № 2 и малярная 71—всѣ помѣщенія чрезвычайно тѣсныя.

Около зданія проходитъ путь № 20, единственный путь, ведущій въ мастерскія и въ главный Кіевскій складъ матеріальной службы, коимъ приходится пользоваться для подачи вагоновъ съ матеріалами, колесами и проч. Онъ постоянно заставленъ вагонами, что въ значительной степени затрудняетъ организацію и подачу помощи на случай пожара, распространеніе коего можетъ принять громадные размѣры, вслѣдствіе, вообще, тѣсноты и скученности всѣхъ зданій мастерскихъ.

Въ дополненіе къ вышеприведеннымъ соображеніямъ начальникъ службы тяги доложилъ, что при инвентарномъ количествѣ 1.564 паровоза, ежегодно требуетъ капитальнаго ремонта до 260 паровозовъ, при наличіи въ главныхъ Кіевскихъ, Одесскихъ и Бобринскихъ мастерскихъ 73 сборныхъ стойлъ, между тѣмъ какъ до 1906 г. всѣ мастерскія Юго-Западныхъ дорогъ ремонтировали не болѣе 170 паровозовъ въ годъ. Съ 1906 года, когда были построены навѣсы для ремонта паровозовъ, возможно выпускать изъ капитальнаго ремонта до 200 паровозовъ. Эту цифру нѣтъ никакой возможности повысить при со-

временномъ состояніи мастерскихъ Юго-Западн. ж. д., почему изъ предусмотрѣнныхъ смѣтой 1909 года 217 капитальныхъ ремонтовъ паровозовъ, 17 паровозовъ назначено для ремонта въ мастерскихъ чужихъ дорогъ.

Капитальныхъ ремонтовъ классныхъ вагоновъ предвидѣно на 1909 годъ въ количествѣ 66 шт., между тѣмъ какъ въ среднемъ за пять лѣтъ 1903—1907 мастерскими произведено 58 ремонтовъ.

Ремонтъ товарныхъ вагоновъ производится почти исключительно на открытыхъ путяхъ, т. к. для этой цѣли имѣется всего 7 стойлъ въ Одесскихъ мастерскихъ и 8—въ Жмеринскихъ. Въ этомъ послѣднемъ пунктѣ въ непродолжительномъ времени будетъ всего 29 стойлъ, въ виду предстоящей постройки добавочныхъ стойлъ на разрѣшенные для этой цѣли кредиты.

Осмотръ Кіевскихъ главныхъ мастерскихъ выяснилъ необходимость расширенія и развитія ихъ. Непланомѣрность расположенія, тѣснота и скученность порождаютъ неимовѣрныя затрудненія и громадные расходы по выводкѣ ремонтированнаго подвижного состава изъ сборныхъ мастерскихъ,—по подачѣ матеріаловъ и изготовленныхъ частей изъ одного отдѣленія въ другое, создавая при этомъ чрезвычайно опасное въ пожарномъ отношеніи положеніе. Но расширеніе Кіевскихъ мастерскихъ на мѣстѣ нынѣшняго ихъ расположенія, за невозможностью пріобрѣсти необходимую для того площадь, представляется неосуществимымъ впредь до переноса вагоннаго пасс. парка на мѣсто нынѣ существующаго временнаго пассаж. зданія, что связано, въ свою очередь, съ постройкою новаго пассаж. зданія.

Нельзя не замѣтить, что вмѣсто тѣсной колесной въ токарной Б предположено построить новую колесную и при ней зданіе для бандажной. На возведеніе этихъ сооруженій въ 1907 году былъ отпущенъ кредитъ въ 61.000 руб. и на продолженіе работъ въ 1908 году еще 45.000 руб.—всего 106.000 руб. Но эти кредиты были испрошены преждевременно, ибо они не могли быть использованы, потому что мѣсто, на которомъ имѣлось въ виду возвести означенныя зданія, было занято и по сіе время остается занятымъ паркомъ пассажирскихъ вагоновъ, который можетъ быть перенесенъ на свое мѣсто лишь съ постройкою новаго пассажирскаго зданія.

О расходахъ. При обзорѣ Кіевскихъ главныхъ мастерскихъ членомъ-экспертомъ Н. А. Масловымъ замѣчено, что на 1 апрѣля 1909 г. по Кіевскимъ главнымъ мастерскимъ числится:

Администрація, состоящая изъ начальника мастерскихъ и его помощника,

Канцелярія—1-го дѣлопроизводителя и 4-хъ конторщиковъ,

Техническое отдѣленіе—2-хъ инженеровъ и 6 чертежниковъ,

Бухгалтерія, счетоводство и личный столъ 1-го бухгалтера,

1 помощника бухгалтера, 3-хъ старшихъ счетоводовъ и 18 счетоводовъ и конторщиковъ.

По цехамъ:	Администр. Мастеровъ.	Администр. Пом. мастеровъ.	Монтеровъ.	Качегаровъ.	Машинистовъ.	Конторщиковъ.	Счетоводовъ.	Кладовщиковъ.	Рабочихъ и мастеровъ.
Паровозный	1	3	4	—	—	1	4	—	306
Котельный						—	2	—	153
Колесный	1	3	1	—	—	2	1	1	72
Литейный									31
Малярный	1	1	—	—	—	—	1	—	99
Кузнечный	1	2	1	—	—	1	2	—	157
Токарный	1	3	1	4	5	1	3	—	225
Вагонный пасс.	1	2	10	—	—	3	7	1	325
» товарн.									170
Деревообдѣлочн.	1	—	1	—	—	—	1	—	116
Конвенціон. скл.	1	1	—	—	—	2	—	—	7
Контрольн. будка	1	—	—	—	—	2	—	—	—
	8	15	18	4	5	12	21	2	1.661

Общій расходъ по Кіевскимъ главнымъ мастерскимъ (по всѣмъ статьямъ расхода) за весь 1908 годъ выразился въ суммѣ 2.501.151 руб. и за 7 мѣсяцевъ 1909 года въ суммѣ 1.170.840 р.

Въ теченіе 1908 года окончены премированные заказы:

		Съ прибылью.	Съ убыткомъ.
По преміи № 11 за счетъ матеріальной службы на сумму	572.536 р.	11.376 р.	—
По преміи № 11 за счетъ другихъ службъ и участк. сл. тяги	324.985 „	469 „	—
По преміи № 6 и 11 по ремонту паровозовъ (капит.—59, спец.—23)	457.359 „	—	73.828 р.
По преміи № 6 и 11 по ремонту тендеровъ (капит.—58, спец.—23)	66.905 „	—	14.295 „
По преміи № 7 и 8 по постройкѣ и ремонту вагоновъ пассажир. 249 ед.	406.742 „	—	23.062 „
По преміи № 9 по возобновл. и ремонту вагоновъ товарн. 1.262 ед.	294.549 „	—	63.238 „
По преміи № 1 заказ. № 102 плата рабочимъ за переноску, нагрузку и выгрузку	53.867 „	—	2.887 „

		Съ прибылью.	Съ убыткомъ
По преміи № 1 зак. 105—150 отопленіе мастерскихъ	2.425 „	—	295 „
По преміи № 1 зак. 106, 156 и 158 освѣщеніе помѣщеній .	2.013 „	551 „	—
По преміи № 1 зак. 107 содержаніе и возобновл. инвентарн. имущ. конт.	845 „	—	95 „
По преміи № 1 заказы 110—112, 114, 115, 118—122, 124, 125, 127—136, 138, 139, 141, 142, 145—147 ремонт., возобновл. машинъ, станковъ и ручныхъ инструмент.	73.152 „	6.197 „	—
По преміи № 1 заказы 148, 149 канцелярск. принадлежн. . .	2.825 „	—	735 „
По преміи № 1 зак. 152 отопленіе котловъ и постоян. машинъ.	51.432 „	—	8.712 „
По преміи № 1 зак. 159 содержаніе мастерскихъ и дворовъ въ чистотѣ	4.263 „	—	233 „
По преміи № 1 зак. 161 матеріал. для чистки и смазки машинъ.	6.055 „	—	2.315 „
По преміи № 1 зак. 164 разные расходы	1.182 „	—	122 „

Работы производятся исключительно сдѣльно по утвержденному для каждаго цеха тарифу.

О полученіи и сдачѣ матеріаловъ.

Матеріалъ для производства работъ получается изъ мѣстнаго главнаго склада матеріальной службы по требованіямъ, фактически или документально, если матеріалъ, какъ, напр., ломъ желтой мѣди и красной топочной мѣди, передается изъ паровознаго цеха въ литейный. Сдача въ складъ оставшихся отъ работъ матеріаловъ какъ новыхъ, такъ и старыхъ производится или фактически въ складахъ матеріальной службы, или производится документально, если поступаетъ для переработки въ мастерскія, причемъ сдача производится по цѣнамъ, установленнымъ номенклатурою; сдача стараго негоднаго матеріала, значащагося во II отдѣлѣ номенклатуры, производится безъ цѣны. Вновь взятый старый матеріалъ со склада для производства работъ отпускается опять по цѣнѣ; безденежнаго матеріала для производства работъ въ мастерскихъ не поступаетъ.

Нѣкоторые предметы, не имѣющіеся въ складѣ, пріобрѣтаются Кіевскими мастерскими путемъ наличной покупки, на что каждый разъ имѣется разрѣшеніе начальника службы тяги.

Объ учетѣ матеріаловъ, хранящихся въ кладовыхъ цеховъ Кіевскихъ гл. мастерскихъ.

Въ каждомъ цехѣ Кіевскихъ главныхъ мастерскихъ имѣются или кладовки или шкафы и лари, гдѣ хранятся взятые матеріалы на ремонтъ подвижного состава; учетъ ихъ, т. е. ежедневный расходъ не ведется, между тѣмъ какъ матеріалъ бываетъ взятъ въ большемъ количествѣ, чѣмъ требуется для ремонта, такъ какъ при повѣркѣ обойнаго отдѣленія вагоннаго цеха на 1/I—1909 г. обнаружено матеріала на 3.848 руб. (какъ, напр., тесьмы пружинной 460 арш. на 46 руб.), сарпинки 300 арш. на сумму 45 руб., трика малиноваго I класса 30 арш. на сумму 96 руб., тоже II класса 100 арш. на сумму 275 руб., клеенки 450 арш. на сумму 495 руб., волоса конскаго 10 пуд. на 280 руб., тику 750 арш. на 337 руб., тоже 600 арш. на 390 руб., матеріи бумажной 115 арш. на 78 руб., кожи буйволовой на 1.050 руб., шнура толстаго 638 арш. на 127 руб., нитокъ 276 катушекъ на сумму 24 руб., и 276 катушекъ на 90 руб. и проч.

При повѣркѣ литейнаго цеха на 1 іюля 1909 года оказалось металла, хранящагося въ ларяхъ, на 2.727 руб., а именно: цинка въ чушкахъ 3 п. 34 ф. на 15 руб., 98 к., очистителя фосфорическаго 2 п. на 48 руб., мѣди красной ломъ 55 п. 05 ф. на 441 руб., стружки красной мѣди 44 п. 34 ф. на 269 руб., мѣди желтой ломъ 203 п. 35 ф. на 1.223 руб. 25 к., стружки смѣшанной желтой мѣди 110 п. 24 ф. на 442 руб. 40 к., олово штыковое 5 п. 13 ф. на 122 руб. 47 к., цинкъ въ чушкахъ 2 п. 18 ф. на 10 руб. 17 к., мѣдь красная штыковая 9 п. 18 ф. на 153 руб. 92 коп.

О конвенціонномъ складѣ при Кіевскихъ главныхъ мастерскихъ.

Въ конвенціонномъ складѣ сохраняются запасныя части вагонныя (буфетные стаканы, стержни, буксы, подшипники, колодки тормазныя и башмаки) и колесныя пары 34 чужихъ дорогъ и кромѣ того еще Юго-Западной жел. дор. въ количествѣ, установленномъ общимъ соглашеніемъ Россійскихъ жел. дор. для станціи Кіевъ.

Ежемѣсячно каждой чужой дорогѣ конвенціоннымъ складомъ отправляется отчетъ о приходѣ и расходѣ запасныхъ частей и колесныхъ паръ, составляемый изъ приходо-расходной книги (бл. П. С. № 209-а) каждой дороги, которая ведется въ конвенціонномъ складѣ.

О новыхъ колесныхъ парахъ.

Новыя колесныя пары, получаемыя отъ поставщиковъ, послѣ того какъ приняты комиссіею склада матеріальной службы, передаются въ Кіевскія главныя мастерскія, гдѣ таковыя клеймятся №№ Ю.-З. ж. д., и ведется въ колесномъ цехѣ учетъ по книгѣ П. С. № 109 по приходу и расходу, но только не въ отдѣльности отъ поступающихъ для ремонта колесныхъ паръ, такъ что выясненіе наличности по книгамъ затрудняется.

Въ I участкѣ службы тяги учетъ имѣющимся колеснымъ па-

рамъ какъ годнымъ, такъ и выкаченнымъ изъ-подъ вагоновъ не ведется, а составляются одни лишь бюллетени о подкаткѣ годныхъ подъ вагоны. Учетъ запаса дымогарныхъ трубъ, рессоръ и напильниковъ въ I уч. службы тяги ведется по приходу и расходу.

Кромѣ того, Н. А. Масловымъ указано, что вообще въ отношеніи главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо Юго-Западныхъ ж. д., какъ это видно изъ циркулярнаго распоряженія по службѣ подвижного состава и тяги отъ 28 февраля 1907 года за № 16, до изданія этого распоряженія какъ учетъ рабочей силы, такъ и требуемаго и отпускаемаго складами матеріала, а также общая отчетность главныхъ мастерскихъ велись недостаточно правильно и требовали значительнаго упорядоченія.

Осмотръ матеріальныхъ складовъ.

Затѣмъ 26 августа подкомиссіею былъ произведенъ осмотръ Кіевскаго главнаго склада матеріаловъ, лѣсного склада и склада угля. Помѣщенія складовъ весьма просторны, частью сводчатыя, и матеріалы въ нихъ размѣщены въ полномъ порядкѣ. Запасы заготовляются, по заявленію помощника начальника матеріальной службы, въ трехмѣсячной пропорціи управленіемъ матеріальной службы, а запасныя части для подвижного состава заказываются Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ въ Петербургѣ. Запасныхъ частей подвижного состава, въ особенности для паровозовъ, очень много, причемъ имѣется значительное количество такихъ частей, которыя мастерскими не требуются, потому что онѣ не соотвѣтствуютъ типамъ подвижного состава. Ярлыковъ, показывающихъ наличное состояніе, при самыхъ матеріалахъ не оказалось, но они имѣлись въ столахъ смотрителей складовъ. По нѣкоторымъ отпускамъ матеріаловъ для главныхъ мастерскихъ, производившихся во время бытности подкомиссіи на дворѣ матеріальныхъ складовъ, былъ провѣренъ порядокъ отпуска сопоставленіемъ требованій начальника мастерскихъ, ордера матеріальной службы, квитанціи пріемщика и т. д.

При осмотрѣ подкомиссіею складовъ по устройству и веденію матеріальнаго управленія возбуждены были нѣкоторые вопросы, на которые представителю отъ Государственнаго Контроля Н. А. Маслову представлены были письменныя объясненія представителемъ Государственнаго Контроля расходовъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ П. Шульцемъ слѣдующаго содержанія.

По вопросу: въ чьемъ вѣдѣніи находится конвенціонный складъ колесъ, скатовъ, полускатовъ и т. п.?

Конвенціонный складъ колесъ, скатовъ, полускатовъ и т. п. находится не въ вѣдѣніи матеріальной службы, а на учетѣ подвижного состава тяги при 1 участ. сл. тяги и при Кіевскихъ главныхъ мастерскихъ. Счетоводство главныхъ мастерскихъ и контора участка тяги ведутъ учетъ по приходу и расходу всѣмъ

конвенціоннымъ запасамъ. Въ Кіевскомъ главномъ складѣ хранятся лишь запасы колесъ, скатовъ, полускатовъ, напр., № 984 номенклатуры колеса паровозн. (бѣгуны) 985—тѣ же ведущія, № 986 тѣ же сцѣпныя, 987—тѣ же чугунныя, № 988 колеса телѣжныя для быстроходныхъ паровозовъ, № 989 номенклатуры тѣ же тендерныя, 1014—колесныя пары полускаты, № 1015 колеса центра нормальнаго типа и № 1016 тѣ же усиленнаго типа. Всѣ вышеперечисленныя колеса поступили въ складъ отъ разныхъ заводовъ, по заказамъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, приняты и испытаны на заводахъ г.г. инженерами по освидѣтельствованію и испытанію заказовъ Министерства Путей Сообщенія и приняты Кіевскимъ главнымъ складомъ на храненіе лишь въ количественномъ отношеніи; главнымъ складомъ Юго-Западн. ж. д. этимъ вышеуказанымъ колесамъ ведется какъ приходъ, такъ и расходъ на общемъ основаніи, какъ вообще другимъ матеріаламъ и запаснымъ частямъ (См. далѣе).

По вопросу: какъ устанавливается время заготовки матеріала, поступившаго въ складъ, въ виду отсутствія въ приходо-расходномъ ярлыкѣ надлежащей графы?

Для того, чтобы точно установить время заготовки какого либо матеріала и предмета, согласно особаго ярлыка, наприм., за текущій годъ, для этой цѣли слѣдуетъ прибѣгнуть къ разсмотрѣнію подобныхъ ярлыковъ за минувшіе годы. Въ настоящее время магазины главнаго склада при наступленіи новаго года переносятъ въ ярлыки новые лишь остатокъ на 1-ое января, не указывая времени заготовки матеріала. По мнѣнію Шульца, въ интересахъ дѣла было бы цѣлесообразно, чтобы въ каждомъ ярлыкѣ была еще отдѣльная графа, которая указывала бы, съ какого времени года, числа, подобный остатокъ матеріала образовался; кромѣ того, въ каждомъ ярлыкѣ было бы обозначено, какой годовой расходъ былъ средній за послѣднія три или пять лѣтъ для того, чтобы ревизующій своевременно могъ бы обратить вниманіе на продолжительное храненіе безъ оборота матеріала Управленія дорогъ и во избѣжаніе убытковъ казны понудить службы-потребительницы, заказавшія подобные матеріалы, въ скорѣйшемъ израсходованіи таковыхъ.

Вслѣдствіе отсутствія подобныхъ отмѣтокъ въ ярлыкахъ, очень затруднительно слѣдить ревизующему за расходомъ матеріаловъ, благодаря чему съ теченіемъ времени въ Кіевскомъ главномъ складѣ образовался большой запасъ матеріаловъ, запасныхъ частей и инвентарныхъ предметовъ, несоотвѣтствующихъ вошедшимъ въ дѣйствительную номенклатуру изд. 1909 года. Несмотря на переоцѣнку и перечисленіе вышеупомянутыхъ матеріаловъ на №№ 20.000 номенклатуры, службы-потребительницы всетаки отказываются выписывать со склада эти матеріалы, требуя со склада матеріалы подъ дѣйствующими №№ номенклатуры, а при

подобныхъ условіяхъ въ будущемъ неизбѣженъ крупный убытокъ казны.

Во избѣжаніе подобнаго ненормальнаго явленія въ интересахъ казны было бы цѣлесообразно обратить вниманіе на заготовителей большихъ запасовъ матеріаловъ. Излишне заказаннымъ матеріаламъ въ складахъ продолжительное время не слѣдуетъ давать залеживаться, а ежегодно таковые продавать съ торговъ или аукціоновъ и разницу, полученную отъ заготовочныхъ цѣнъ и продажныхъ съ аукціона, относить за счетъ виновныхъ агентовъ желѣзной дороги—заготовителей матеріаловъ—или относить на преміи, получаемыя ежегодно главными мастерскими Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

По вопросу: почему химическая лабораторія находится въ вѣдѣніи матеріальной службы, а не въ вѣдѣніи службы подвижного состава и тяги?

Химическая лабораторія Юго-Западныхъ жел. дорогъ при частномъ о-вѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и три года при казенномъ управленіи тѣми же дорогами была въ вѣдѣніи службы подвижного состава и тяги и въ 1896/97 году передана въ вѣдѣніе матеріальной службы. Одновременно была передана въ вѣдѣніе той же службы опытная станція по испытанію всѣхъ строительныхъ матеріаловъ, которая до этого времени была въ вѣдѣніи службы пути и зданій. По испытанію матеріаловъ лишь одна механическая лабораторія осталась въ вѣдѣніи службы подвижного состава тяги. Передача химической лабораторіи и опытной станціи въ вѣдѣніе матеріальной службы была вызвана тѣмъ, что послѣднія два учрежденія обслуживаютъ исключительно матеріальную службу, получая лишь для работъ частные заказы отъ другихъ службъ справочнаго характера. Между тѣмъ, на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ при г. начальникѣ дорогъ А. П. Бородинѣ былъ выработанъ для всѣхъ испытательныхъ учрежденій, какъ-то: химическая лабораторія, механическая лабораторія, лабораторія телеграфа, опытная станція, одинъ общій планъ постройки этихъ зданій въ одномъ мѣстѣ, для которыхъ отведено было опредѣленное мѣсто въ желѣзнодорожной колоніи,—ст. Кіевъ I, оставшееся и понынѣ не застроеннымъ. По проекту г. бывшаго начальника дорогъ инженера А. П. Бородина всѣ лабораторіи и испытательныя станціи матеріаловъ должны были быть выдѣлены въ отдѣльный отдѣлъ, ничего не имѣющій общаго въ административномъ отношеніи съ начальниками службъ Управленія дорогъ и, такимъ образомъ, вышеупомянутый отдѣлъ по испытанію матеріаловъ могъ бы находиться въ вѣдѣніи г. начальника дорогъ. Проектъ этотъ остался почему-то по настоящее время неисполненнымъ и новое учрежденіе, испытательная механическая лабораторія для Юго-Западныхъ ж. д., въ настоящее время почему-то выстроена не по плану, а въ

совершенно противоположномъ мѣстѣ [1]). Въ интересахъ дѣла было бы цѣлесообразно выяснить, почему Управленіе дорогъ впослѣдствіи не согласилось съ планомъ и проектомъ начальника дорогъ инженера А. П. Бородина. Въ интересахъ казны было бы желательно, чтобы всѣ лабораторіи по испытанію матеріаловъ были выдѣлены въ отдѣльную единицу и не были подчинеы г.г. начальникамъ службъ—потребителямъ матеріаловъ.

По вопросу: есть ли въ главномъ складѣ матеріалы, хранящіеся безъ расхода и въ значительномъ запасѣ (указать примѣрно)?

Въ Кіевскомъ главномъ складѣ хранится очень много матеріаловъ и запасныхъ частей для службы подвижного состава тяги, хранящихся въ теченіи многихъ лѣтъ безъ оборота или имѣющихъ значительный спросъ.

Для того, чтобы точно опредѣлить, какое количество имѣется подобныхъ матеріаловъ, нужно пересмотрѣть всѣ ярлыки не только текущаго года, но и минувшихъ лѣтъ, а подобная работа займетъ значительное время. Въ виду этого приводится лишь нѣсколько примѣровъ, а именно:

	№№ номенклатуры.	Названіе матеріаловъ.	Время поступленія матеріаловъ въ складъ, годъ, число и актъ Главной Пріем. Комиссіи.	По ярлыку 1909 г. числится количество матеріаловъ.			Един. цѣны стоимости по цѣннику. 1909 года.		Общая сумма.		Расходъ текущаго года.	
				Шт.	Пуд.	Фун.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Пуд.	Фун.
6 мѣсяч. расх.= =310 п. 24 ф. 3 мѣсяч. расх.= =155 п. 12 ф.	3406	Мѣдь красная штыковая . .	23/III, 8/VI, 13/VIII 1905 г. 4000 п. акты №№ 867. 1.610, 2.285.	—	2.551	31	16	50	42104	27	1	38
Годовой расходъ металла въ 1908 г.=1612 п. 32 ф. 3 мѣсяч. рлсх.= =403 п. 06 ф.	2905	Антифрикаціонный металлъ для пассажирск. вагоновъ № 1 .	23/I 1908 г. актъ № 276—760 п. и 21/III 1900 года актъ №107/106— 2.387 п. 11 ф. и 994 п. 31 ф.	—	на 1 сентяб. 1909 г. числится остатокъ. 3.545	26	16	00	53730	40	на 1 сен. 1230	38

[1]) Позднѣе начальники службъ пути и тяги объяснили, что механическая лаборлторія выстроена около мастерскихъ и матеріальнаго склада потому, что подача матеріаловъ, какъ напр., цѣлыхъ комплектовъ рессоръ, изъ коихъ нѣкоторыя вѣсятъ до 12 пудовъ, къ мѣсту нахожденія химической лабораторіи, гдѣ по проекту должна быть и механическая, стоила бы большихъ денегъ, ибо ихъ пришлось бы перевозить черезъ всю станцію изъ мастерскихъ въ лабораторію и обратно.

	№№ номенклатуры.	Названіе матеріаловъ.	Время поступленія матеріаловъ въ складъ, годъ, число и актъ Главной Пріем. Комиссіи.	По ярлыку 1909 г. числится количество матеріаловъ.			Един. цѣны стоимости по цѣннику. 1909 года.		Общая сумма.		Расходъ текущаго года.	
				Шт.	Пуд.	Фун.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Пуд.	Фун.
	2689	Отливы изъ желт. мѣди, части и предметы непоименованные . .	Остатокъ 1908 г.	—	на 1 233	Іюля 20	8	20	1919	70	расх. по 18	1 сен. 12
	2687	Отливы изъ желт. мѣди, подшипники осев. тендер.	Остатокъ 1908 г.	—	98	03	8	20	804	20	не	было
6 мѣсяч. расх.= =5 п. 31 ф. 3 мѣсяч. расх.= =2 п. 36 ф.	1139	Диски поршн. желѣз. для паров. безразл. прав. и лѣв.	Остатокъ 1908 г. 1 января—128 п. 26 ф.	—	на 1 я 117	нваря 03	7	—	819	53	не	было
6 мѣсяч. расх.= =3 шт. 3 мѣсяч. расх.= =2 шт.	1173	Инжект. фридм. № 9 лѣв. для паровозовъ .	Остатокъ 1907 г.=20 шт. 1908 » =23 » 1909 » =38 »	37	1 Ап —	рѣля —	86	—	3203	—	2 шт	уки.
Расходовъ въ 1908 г. не было	1170	Инжект. фридм. № 7 лѣв. для паровозовъ. .	Расхода въ 1908 г. не было	22	—	—	49	50	1189	00	не	было
6 мѣсяч. расх.= =15 шт. . . 3 мѣсяч. расх.= =8 шт. . . .	1492	Трубы желѣз. дымог. т. № 25	Остатокъ 1908 г.	344	—	—	3	90	1344	60	по 1 сен. всего 27	шт.

Итого всего на сумму . . . 105.114 р. 70 к.

По вопросу: въ чемъ состоитъ учетъ матеріаловъ и инвентарныхъ предметовъ, поступившихъ въ главные склады, какъ по приходу, такъ и по расходу.

Относительно прихода и расхода, и вообще веденія отчетности Кіевскаго главнаго склада по учету матеріаловъ инвентарныхъ предметовъ П. Шульцъ доложилъ, что Кіевскій главный складъ предназначенъ какъ для отпуска всѣхъ матеріаловъ и предметовъ мѣстнымъ главнымъ мастерскимъ и всѣмъ мѣстнымъ частямъ остальныхъ службъ, такъ равно для снабженія всѣхъ службъ на линіи матеріалами и предметами и для пополненія запасовъ, расположенныхъ по линіи расходныхъ складовъ.

Учетъ матеріаловъ и инвентарныхъ предметовъ, поступившихъ въ Кіевскій главный складъ:

А. по приходу.

Матеріалы и предметы поступаютъ въ складъ отъ поставщиковъ, а также и отъ службъ (по заказамъ матеріальной службы) или какъ остатокъ отъ работъ, а также старые бывшіе въ дѣлѣ матеріалы, а равно и негодные, или непосредственно на подводахъ, или по желѣзной дорогѣ, и въ послѣднемъ случаѣ, либо цѣлыми вагонами и тогда эти вагоны доставляются службой движенія прямо въ складъ для разгрузки — либо частями (при попудныхъ отправкахъ)—и въ такомъ случаѣ получаются складомъ черезъ артельщика.

Полученный въ складъ тѣмъ или другимъ путемъ грузъ заносится смотрителемъ наружныхъ работъ склада, по провѣркѣ въ количественномъ отношеніи, въ книгу предварительнаго поступленія грузовъ—бл. сер. М. С. № 7 и затѣмъ сдается на храненіе или въ пріемочный магазинъ, если грузъ цѣнный и негромоздкій, какъ, напр., инвентарные предметы, мануфактурные товары и проч., или же, въ виду малой вмѣстимости пріемочнаго магазина, въ большинствѣ случаевъ непосредственно въ одинъ изъ расходныхъ магазиновъ, соотвѣтственно роду матеріала. Матеріалъ, поступившій непосредственно въ пріемочный магазинъ, записывается симъ послѣднимъ въ книгу предварительнаго поступленія матеріаловъ сер. М. С. № 257, а о матеріалѣ, поступившемъ въ расходные магазины, эти послѣдніе увѣдомляютъ на бл. сер. М. С. № 74 справкой пріемный магазинъ, для занесенія въ указанную книгу № 257. Пріемочный магазинъ о всякомъ записанномъ въ книгѣ предварительнаго поступленія матеріалѣ дастъ свѣдѣніе въ контору склада на бл. сер. № 423. Контора склада заноситъ въ свою очередь полученныя на бланкѣ № 423 свѣдѣнія въ свою книгу предварительнаго поступленія матеріаловъ бл. сер. М. С. № 257[a] и составляетъ ежедневно вѣдомость поступившихъ въ складъ матеріаловъ на бл. сер. М. С. № 210.

Поступившіе отъ поставщика матеріалы или предметы ранѣе ихъ расходованія и оплаты, подлежатъ освидѣтельствованію пріемочной комиссіи, причемъ, если матеріалъ для опредѣленія его качества долженъ быть испытанъ въ химической или механической лабораторіи или въ мiстерскихъ, то предварительно представленія его на заключеніе этой комиссіи, контора склада посылаетъ на испытаніе по принадлежности „пробы“ матеріала, взятыя при участіи представителя контроля при запросахъ на бл. сер М. С. № 561, на коемъ прилагаются и отвѣтные результаты испытанія.

Во время засѣданія главной пріемочной комиссіи предъявляются всѣ относящіеся къ пріемкѣ данныхъ матеріаловъ или пред-

метовъ документы: отзывы лабораторій, мастерскихъ, наряды, накладныя, счета, заказы, договоры и т. п.

Въ засѣданіи комиссіи смотрителемъ пріемочнаго магазина ведется журналъ на бл. сер. М. С. № 234 о результатахъ освидѣтельствованія.

Заключенія комиссіи оформливаются актами на бл. сер. М. С. № 209-а, копія и корешокъ этихъ актовъ на бл. сер. М. С. № 209 или на бл. сер. М. С. № 429 (209-а для всѣхъ матеріаловъ и инвентаря № 429 на желтой бумагѣ — для запасныхъ частей службы тяги),

Результаты освидѣтельствованія заносятся непосредственно предсѣдателемъ комиссіи (завѣдывающ. глав. складомъ) въ книгу конторы склада сер. М. С. № 257а, а пріемочнымъ магазиномъ, на основаніи журнала № 234, выписываются въ книгу сер. М. С. № 257; расходные же магазины увѣдомляются о результатахъ освидѣтельствованія поступившаго непосредственно въ эти магазины матеріала на отрѣзкѣ вышеозначеннаго бланка сер. М. С. № 74.

Матеріалъ, поступившій первоначально въ пріемочный магазинъ, послѣ пріемки комиссіей передается изъ него въ подлежащій расходный магазинъ при фактурѣ (о фактурахъ см. ниже въ учетѣ расхода матеріаловъ).

Окончательно принятый матеріалъ записывается конторою склада въ приходный журналъ бл. сер. М. С. № 213, расходными же магазинами заприходываются по ярлыкамъ бл. сер. М. С. № 206 и 206-а (№ 206-а на матеріалы, кои по израсходованіи не подлежатъ заготовкѣ), по коимъ магазинами и ведется учетъ матеріаловъ какъ по приходу, такъ и по расходу хотя для раздатчиковъ имѣется приходо-расходная книга № 211, но она, такъ сказать, оффиціальнаго значенія не имѣетъ, и провѣрка склада агентами управленія и контроля производится по ярлыкамъ, инвентарь записывается въ книгу бл. сер. М. С. № 556-а.

О записи на приходъ матеріала контора склада увѣдомляетъ ежедневно центральную бухгалтерію матеріальной службы посредствомъ отсылки „суточнаго перечня“ на бл. сер. М. С. № 214, 214-а.

Приходованіе матеріаловъ и предметовъ въ книгѣ сер. М. С. № 257 производится по цѣнѣ заказа, приходованіе же по книгѣ № 257-а по номенклатурной цѣнѣ.

Оприходованные матеріалы и инвентарь разносятся конторою склада по сортовымъ книгамъ склада—бл. сер. М. С. № 14 Ежемѣсячно сортовыя книги свѣряютя съ ярлыками № 206 и 206а и ежемѣсячно же производится сводка прихода и расхода. Полученныя при сводкѣ данныя даютъ матеріалъ для составленія ежемѣсячныхъ отчетовъ по складу бл. сер. М. С. № 22, 24 (№ 22—для складовъ съ большимъ оборотомъ матеріаловъ, № 24 съ

малымъ оборотомъ). Отчетъ объ оборотѣ матеріаловъ для собственнаго употребленія на бл. сер. М. С. № 554 и инвентаря на бл. 555.

Изготовленные мастерскими по заказамъ Матер. службы матеріалы и предметы, а равно запасныя части подвижного состава поступаютъ въ магазины складовъ при фактурахъ счетоводства мастерскихъ бл. П. С. № 150а (см. альбомъ бланокъ по сл. тяги и подвижного состава). Смотритель магазина, росписавшись на этихъ фактурахъ въ принятіи значащихся въ нихъ матеріаловъ и предметовъ, сдаетъ эти фактуры въ контору склада, которой по освидѣтельствованіи этихъ матеріаловъ и предметовъ комиссіей составляются пріемочные акты на бланк. сер. М. С. №№ 428 и 430 (бл. № 428 для годныхъ къ употребленію матеріаловъ, № 430 для запасныхъ частей подвижного состава).

Въ полученіи матеріаловъ и предметовъ отъ мастерскихъ таковыя извѣщаются конторой склада отрѣзной квитанціей отъ фактуры бл. П. С. № 150-а.

Кромѣ новыхъ матеріаловъ и предметовъ приходнымъ журналомъ конторы склада ведется учетъ всѣмъ матеріаламъ и предметамъ, поступившимъ отъ службъ или за ненадобностью для таковыхъ, или же за негодностью для употребленія.—По удостовѣреніи пріемочной комиссіей, что означенные матеріалы соотвѣтствуютъ указаннымъ въ фактурахъ номерамъ номеклатуры, составляются пріемочные акты на бл. сер. М. С. №№ 428, 430 и 233 (№ 233 для негоднаго имущества).

По записи на приходъ по журналу означенныхъ матеріаловъ и проведеніи ихъ по сортовымъ книгамъ пріемочные акты отсылаются при суточномъ перечнѣ М. С. 214 въ бухгалтерію матеріальной службы.

Результаты фактической провѣрки магазиновъ, производимой агентами управленія и чинами контроля, излагаемые на бл. сер. М. С. № 232, заносятся ежемѣсячно въ сортовыя книги.

Забракованный матеріалъ записывается въ книгу бл. сер. М. С. № 63 и объ уборкѣ таковаго поставщикъ увѣдомляетъ на бл. сер. № 61; въ полученіи забракованнаго матеріала отбирается росписка на корешкѣ акта и затѣмъ складомъ дается разрѣшеніе на бл. сер. М. С. № 62; на выдачу забракованнаго матеріала соотвѣтствующимъ магазиномъ, а этимъ послѣднимъ, вмѣстѣ съ матеріаломъ—пропускъ на бл. сер. М. С. № 226 на вывозъ изъ склада.

Б. по расходу.

Расходъ матеріаловъ и инвентаря прозводится магазинами по ордерамъ, получаемымъ изъ конторы склада на бл. сер. М. С. №№ 244, 244-а, 244-б и 244-в; ордера жа составляются конторою

склада на основаніи требованій службъ и приказовъ матеріальной службы на бл. сер. М. С. № 35, основанныхъ на этихъ требованіяхъ. Эти требованія, по мѣрѣ полученія, заносятся складомъ въ книгу за № 250, послѣ предварительной записи во входящій журналъ сер. М. С. № 208.

Ордера, по исполненіи ихъ, возвращаются въ контору склада для составленія фактуръ накладныхъ на отправленные матеріалы, съ росписками отъ нихъ для получателей на бл. сер. М. С. № 201 фактура на матеріалы, бл. М. С. № 202 красный—на инвентарные предметы, 203-а желтый на запасныя части, 203-б зеленый на матеріалы старые, бывшіе въ дѣлѣ, № 237 на матеріалы, отпускаемые для своей службы, т. е. матеріальной въ запасъ складовъ, № 224 для матеріаловъ, нужныхъ матеріальной службѣ для собственныхъ потребностей, № 511 на канцелярскія принадлежности.

На накладныхъ фактурахъ проставляются цѣны отпускаемыхъ предметовъ по номенклатурной стоимости, за исключеніемъ бланка № 237, по которому отпущеннымъ матеріаламъ цѣны не проставляются.

Затѣмъ конторою склада ордера подклеиваются къ подлиннымъ требованіямъ.

Отпущенный изъ расходныхъ магазиновъ матеріалъ или забирается со склада непосредственно службой потребительницей по пропуску бл. сер. М. С. № 226 или доставляется по желѣзной дорогѣ чрезъ спеціальныхъ развозчиковъ или черезъ товарную экспедицію.

Для учета отпуска матеріаловъ контора склада ведетъ книгу объ отпущенныхъ матеріалахъ сер. М. С. № 221 и 7 книгъ по учету оставленныхъ фактуръ на бл. сер. М. С. № 230, 1) для матеріаловъ 2) бланковъ, 3) инвентаря, 4) канцелярскихъ принадлежностей, 5) запасныхъ частей, 6) матеріаловъ, отправляемыхъ для пополненія складовъ и 7) матеріаловъ, отпускаемыхъ главнымъ мастерскимъ. По записи въ эти книги корешковъ фактуръ таковыя передаются для разноски (въ отдѣлъ расхода) въ упомянутую выше сортовую книгу № 14 и затѣмъ поступаютъ на храненіе.

По полученіи матеріала и фактуры служба - потребительница подписываетъ („акцептуетъ") приложенную къ фактурѣ росписку и возвращаетъ ее складу.

Эти акцептованныя росписки служатъ главнымъ документомъ, для учета расхода, почему контора склада слѣдитъ неукоснительно за своевременнымъ полученіемъ ихъ, для каковой цѣли имѣется въ счетоводствѣ склада особый столъ. Полученные кон-

торою склада акцептованныя росписки по записки въ вышеупомянутый суточный перечень бл. сер. М. С. № 214, 214-а отсылаются при немъ въ матеріальную службу управленія.

В. по возобновленію запасовъ матеріаловъ.

Главный Кіевскій складъ не только ведетъ учетъ матеріаловъ и инвентаря по приходу и расходу, но и слѣдитъ за тѣмъ, чтобы запасы имѣющихся матеріаловъ, вмѣстѣ съ ожидаемыми, были достаточны для нуждъ дорогъ, съ каковою цѣлью ведетъ книгу бл. сер. М. С. № 421.

Для выполненія этой задачи матеріальная служба сообщаетъ складу въ копіяхъ всѣ заказы и договоры съ поставщиками, а изъ ведущихся конторою склада суточныхъ перечней сер. М. С. № 214 и вѣдомостей бл. сер. М. С. № 210 въ связи съ поступающими отъ службъ требованіями и состояніемъ запасовъ, ежемѣсячно выводимыхъ по сортовой книгѣ сер. № 14, дѣлаетъ заключенія о необходимости или новыхъ заказовъ, или о понужденіи поставщиковъ, въ случаѣ опозданія въ поставкѣ, къ скорѣйшей поставкѣ. Въ этомъ дѣлѣ контора склада, ведущая учетъ и переписку съ центральнымъ управленіемъ своей службы имѣетъ помощниковъ въ лицѣ смотрителей магазиновъ. Послѣдніе, видя на ярлыкахъ истощеніе запасовъ, а также, получая ордера изъ склада, которыхъ они не могутъ выполнить цѣликомъ или частью,—подаютъ въ контору склада требованіе на пріобрѣтеніе матеріаловъ (а зависимые склады на доставку изъ главнаго склада) на бл. сер. М. С. № 517.

Имѣя въ виду это требованіе и отчеты объ оборотѣ матеріаловъ, а также, слѣдя за поступленіемъ ежедневно матеріаловъ въ складъ, о неисправности поставщиковъ складъ увѣдомляетъ ежемѣсячно службу на бл. сер. М. С. № 60, и на основаніе требованій службъ контора склада составляетъ общее требованіе на матеріалы на бл. сер. М. С. № 562 и на матеріалы, требуемые службами въ запасъ, на бл. сер. М. С. № 29-а и отсылаютъ его въ управленіе службы.

Складъ топлива. По осмотрѣ главнаго склада матеріаловъ, подкомиссіею былъ осмотрѣнъ складъ топлива со штабелями каменнаго угля какъ Донецкаго бассейна, такъ и Домбровскаго происхожденія. Складъ для угля на ст. Кіевъ-Пассажирская, располагающій самъ по себѣ достаточною площадью, частью въ скоромъ времени необходимо перенести на ст. Кіевъ-Товарная, для которой требуется устройство самостоятельнаго склада топлива. Устройство такого склада необходимо для устраненія непроизводительнаго пробѣга паровозовъ съ товарной на пассажирскую станцію для снабженія ихъ углемъ.

Вслѣдъ затѣмъ подкомиссіею были осмотрѣны жилые дома для служащихъ, расположенные въ обширной колоніи между рощей кадетскаго корпуса и дровянымъ складомъ —Принимая во вниманіе, что кромѣ этой колоніи для служащихъ, постоянное пребываніе коихъ вблизи станціи представляется безусловно необходимымъ, на станціи, а равно въ особо выстренномъ зданіи за кадетскимъ шоссе имѣется соотвѣтственное число квартиръ и, имѣя въ виду, что по сравнительной близости предмѣстій и самого города нѣтъ настоятельной неотложной надобности въ постройкѣ еще особыхъ жилыхъ домовъ на станціи Кіевъ, подкомиссія пришла къ заключенію, что врядъ ли потребуется въ ближайшемъ будущемъ отпускъ кредита на сей предметъ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Расположенная въ сосѣдствѣ съ колоніею подчиненная въ своихъ отправленіяхъ начальнику матеріальной службы химическая лабораторія была тщательно осмотрѣна подкомиссіею и признана какъ по устройству, такъ и оборудованію, а равно и штату служащихъ вполнѣ соотвѣтствующею своему назначенію. Для механической испытательной станціи зданіе выстроено, но ко дню посѣщенія подкомиссіею еще не было оборудовано, а потому и не открыто.

Наконецъ, подкомиссія перешла къ жилому дому начальника 14 участка службы пути, расположеннаго въ хорошо содержанномъ садикѣ. Въ этомъ же домѣ, кромѣ просторной квартиры начальника участка помѣщается и квартира конторщика участка. Рядомъ съ жилымъ домомъ начальника участка находится особый домъ для довольно просторной конторы начальника участка. Здѣсь была произведена провѣрка порядка выдачи заказовъ ассигнованія кредитовъ на производство работъ, составленіе расчетовъ и отчетовъ по пріемкѣ произведенныхъ работъ, найденные, съ формальной стороны, въ порядкѣ.

30-го августа 1909 года въ 7 час. 25 мин. пополудни подкомиссія выѣхала изъ Кіева для осмотра сѣти Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и прослѣдовала ночью черезъ Фастовъ-Казатинъ-Здолбуново и Дубно до пограничной станціи Радзивилловъ, на которую она прибыла 31-го августа въ 6 час. пополуночи.

Станція Радзивилловъ, расположенная на 86 верстѣ отъ узловой станціи Здолбуново, на границѣ съ Австро-Венгріею, отстоитъ на разстояніи 7 верстъ отъ австрійскаго города и желѣзнодорожной станціи Броды. Торговые обороты съ Австріею сосредоточиваются на вывозѣ хлѣба, шерсти, скота и т. п.—Грузооборотъ за 1908 годъ выражается въ 1.399.038 пудахъ нагруженныхъ, 1.360.467 пудахъ перегруженныхъ и 1.128.863 пудахъ выгруженныхъ товаровъ малой скорости,—въ оба направленія. Оборотъ вагоновъ составлялъ въ 1908 году:

Прибывшихъ со стороны Рудня-Почаевская.			
„ „ „	груженыхъ. .	11.005	
„ „ „	порожнихъ. .	642	11.647
„ „ станцiи Броды.			
„ „ „	груженыхъ. .	1.802	
„ „ „	порожнихъ. .	9.342	11.144
	Всего		22.791
Отправленныхъ по направленiю къ			
	Рудня-Почаевская.		
„ „ „	груженыхъ .	3.819	
„ „ „	порожнихъ .	7.643	11.462
„ „ на	Броды.		
„ „ „	груженыхъ .	9.342	
„ „ „	порожнихъ .	1.802	11.144
	Всего		22.606

При этомъ движенiи пересыпано разнаго зерна изъ вагоновъ русскихъ жел. дор. въ австрiйскiе 1.288.290 пудовъ и передано въ Австрiю разныхъ прочихъ частныхъ грузовъ въ вагонахъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ 3.838.398 пудовъ. Изъ сего явствуетъ, что и въ 1908 году главное теченiе грузовъ,—преимущественно хлѣба,—было по направленiю на Броды, тогда какъ по направленiю къ Рудня - Почаевская вагоны слѣдовали въ большей части порожнякомъ. Для этой работы на станцiи Радзивилово имѣется путей русской колеи 5.224,63 пог. саженей и Австрiйской колеи 2036 пог. саженей, а потому дальнѣйшаго развитiя, произведеннаго, главнымъ образомъ, по требованiю военнаго вѣдомства, въ ближайшемъ будущемъ не потребуется. Вслѣдствiе усиленнаго спроса хлѣба на Черноморскiе порты движенiе на станцiю Радзивиловъ въ августѣ мѣсяцѣ 1909 года было сравнительно незначительное, и складочныя помѣщенiя на станцiи въ день посѣщенiя подкомиссiею были почти пусты.

Отправленiе таможенныхъ обрядностей происходитъ безъ затрудненiй и производится особеннымъ коммерческимъ агентомъ Юго-Западныхъ жел. дор., въ распоряженiи котораго для этой цѣли имѣется отъ дороги авансъ въ размѣрѣ 5.000 руб.—Агентство, контора котораго была осмотрѣна подкомиссiею, ведетъ таможенныя операцiи и частныхъ экспедиторскихъ конторъ, уплачиваетъ пошлинъ до 240.000 руб. въ годъ.—Агентство, содержимое на кредиты Юго-Западныхъ жел. дор., имѣетъ цѣлью привлеченiе грузовъ на дорогу доставленiемъ всякаго рода облегченiй таможенныхъ отправокъ грузоотправителямъ и, казалось бы, должно оказывать свое содѣйствiе непосредственно торговому люду удешевленiемъ перехода товаровъ черезъ границу. Между

тѣмъ, таможенное агентство въ Радзивиловѣ ведетъ операціи только экспедиторскихъ конторъ, для которыхъ это представляетъ выгоду, такъ какъ плата, взимаемая ими съ ихъ кліентовъ превышаетъ плату, взимаемую съ нихъ за тѣ же отправки таможеннымъ агентствомъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Во время пребыванія подкомиссіи на станціи Радзивилово главнымъ контролеромъ Сызрано-Вяземской дороги Н. А. Масловымъ при участіи представителя контроля на IV участкѣ Юго-Западныхъ жел. дор. Дебѣлый была произведена провѣрка денежной отчетности станціи по доходу, причемъ оказалось, что:

а) при свѣркѣ за 29/VIII книги сдачи документовъ дежурнымъ по станціи съ книгой прибытія грузовой кассы, порядковая нумерація ихъ согласуется;

б) наличіе документовъ на остаткѣ опредѣлено путемъ исключенія изъ послѣдняго порядковаго № книги прибытія, также порядковыхъ №№ книгъ выдачи мѣстнаго, прямого и международнаго сообщеній, причемъ остатокъ документовъ къ 31/VIII на грузы не расчитанные оказался вѣренъ;

в) просмотрѣна книга выгрузки у вѣсовщика съ провѣркою на выдержку предъявленныхъ грузовымъ кассиромъ документовъ съ грузами, находящимися на складѣ;

г) за то же 29/VII провѣренъ денежный оборотъ станціи въ кассовомъ отношеніи и дѣлопроизводство по грузовымъ операціямъ.

Неправильностей въ дѣлопроизводствѣ станціи не обнаружено, если не считать оказавшейся разницы въ суммѣ 50 коп., при составленіи отчета выдачи мѣстнаго сообщенія съ суточнымъ кассовымъ отчетомъ этой станціи (такъ, по отчету выдачи показано и сдано кассиромъ начальнику станціи 80 руб. 83 коп., въ кассовомъ же отчетѣ проведено 80 руб. 33 коп.).

Станціонныя постройки, состояніе стрѣлокъ и путей найдены въ порядкѣ.

Въ 7 час. 20 мин. по полуночи подкомиссія отбыла со станціи Радзивилово и прослѣдовала по направленію къ станціи Дубно, на которую прибыла въ 8 час. 24 мин. по полуночи.

Станція Дубно. Грузовой оборотъ станціи Дубно въ 1908 году равнялся 2.727,792 пудамъ. Протяженіе путей на станціи, не считая двухъ главныхъ путей 9.336 верстъ. При провѣркѣ кассоваго оборота за 30 августа 1908 года въ отношеніи распредѣленія наличныхъ денегъ и денежныхъ документовъ (извѣщенія и свидѣтельства о наложенныхъ платежахъ) съ отчетностью по выдачѣ грузовъ мѣстнаго, прямого и международнаго сообщеній неправильностей не замѣчено.

Слѣдуя далѣе по направленію къ станціи Здолбуново, подкомиссія прибыла на означенную станцію въ 9 час. 35 мин. пополуночи. Полотно и путь дороги на всемъ протяженіи отъ

Радзивилова до Здолбуново оказались въ хорошемъ состояніи. Часть пути до ст. Дубно, гдѣ имѣется мелкій нижній балластъ, покрыта щебнемъ.

Станція Здолбуново. Станція Здолбуново узловая, принимающая поѣзда съ направленій на Казатинъ, Радзивилово и Ковель. Движеніе на станціи Здолбуново опредѣляется слѣдующимъ числомъ паръ поѣздовъ, прослѣдовавшихъ черезъ станцію въ 1907 году:

По направленію отъ станціи Печановка за весь годъ

въ сутки паръ пассажирскихъ поѣздовъ	5,0
„ „ „ товарныхъ „	20,5
Всего паръ	25,5

Въ періодъ усиленнаго движенія.

въ сутки паръ пассажирскихъ поѣздовъ	5,1
„ „ товарныхъ „	23,5
Всего паръ	28,6

По направленію на Ровно за весь годъ

въ сутки паръ пассажирскихъ поѣздовъ	5,0
„ „ товарныхъ „	20,3
Всего паръ	25,3

За время усиленнаго движенія

въ сутки паръ пассажирскихъ поѣздовъ	5,0
„ „ товарныхъ „	24,4
Всего паръ	29,4

Въ 1908 году оборотъ вагоновъ ст. Здолбуново былъ слѣдующій:

Отправлено	457.428	вагоновъ
Прибыло	459.936	„

причемъ число поѣздовъ равнялось:

поѣздовъ большой скорости, въ томъ числѣ и воинскихъ.	9.794
поѣздовъ малой скорости	27.754

Грузооборотъ станціи Здолбуново за 1908 годъ составлялъ:

Нагружено.	1.733,450	пудовъ
Перегружено.	1.826,112	„
Выгружено	1.630,686	„
Всего . . .	5.190,248	пудовъ.

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ за 1909 годъ предусмотрѣно со станціи Здолбуново и по направленію къ ней, за сутки:

	Число товарныхъ поѣздовъ съ числомъ вагоновъ.	
Отъ Здолбуново на Дубно	26	1.040
„ Дубно на Здолбуново	26	1.040
„ Здолбуново на Ровно	27	1.242
„ Ровно на Здолбуново	25	1.150
„ Здолбуново на Печановку.	25	1.150
„ Печановки на Здолбуново	27	1.242

Для отправленія сего движенія на станціи Здолбуново имѣется путей:

1) разъѣздныхъ . . . . . 7,998 верстъ
2) запасныхъ . . . . . 11,550 „
3) для надобностей службы тяги . . . 6,167 „

Всего . . . . 25,715 верстъ.

Удовлетворяя нынѣ всѣмъ требованіямъ движенія, станція Здолбуново при быстромъ возрастаніи грузооборота, вѣроятно, черезъ нѣсколько лѣтъ будетъ нуждаться въ частичномъ развитіи.

Во время стоянки служебнаго поѣзда подкомиссіей на станціи была обревизована билетная касса станціи Здолбуново, причемъ при ревизіи неправильностей не обнаружено, но замѣчено, что кассирами ведутся книги, офиціально не установленныя, для записи перваго и послѣдняго проданныхъ билетовъ въ день дежурства каждаго, чѣмъ осложняется дѣлопроизводство по билетной кассѣ.

На станціи Здолбуново расположено основное депо службы тяги съ мастерскими для малаго ремонта паровозовъ и вагоновъ

Отбывъ со станціи Здолбуново въ 9 час. 55 мин. подкомиссія прибыла на ст. Ковель въ 12 час. 55 мин. пополудни.

Ст. Ковель. Станція Ковель является узловою станціею по примыканію къ Привислинскимъ и Ковель-Владиміръ-Волынской желѣзнымъ дорогамъ, служа въ то же время конечною станціею для Юго-Западныхъ дорогъ, по двухпутной магистрали отъ Одессы черезъ Здолбуново и однопутной линіи отъ Кіева черезъ Сарны. По ней проходитъ все движеніе отъ Варшавы черезъ Ивангородъ и Люблинъ на югъ и юго-востокъ и обратно отъ Одессы и Кіева на западъ и сѣверо-западъ Россіи. Соотвѣтственно сему движенію станція Ковель по своимъ, Юго-Западнымъ дорогамъ, пропускала въ 1907 году въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

	Въ среднемъ за годъ.			Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пар. пас. поѣздовъ.	Пар. тов. поѣздовъ.	Всего.	Пар. пас. поѣздовъ.	Пар. тов. поѣздовъ.	Всего.
По направл. на Сарны	2	5,2	7,2	2	5,8	7,8
„ „ „ Ровно	4,1	16,1	20,2	4,1	19,0	23,1
Итого паръ . . .	6,1	21,3	27,4	6,1	24,8	30,9

При этомъ, размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1907 году на станціи Ковель, по отдѣльнымъ направленіямъ, былъ въ среднемъ въ сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности.	
	Въ среднемъ за годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
Въ сторону Люблина и обратно	710	807
По направленію на Брестъ и обратно	668	850
„ „ „ Сарны „ „	354	426
„ „ „ Ровно „ „	1151	1381
Итого	2883	3464

Для преодолѣнія этой работы на станціи Ковель служатъ пути числомъ 64 и протяженіемъ въ 36,747 верстъ.

Въ 1908 году вагоно-оборотъ станціи Ковель выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

1) По обмѣну съ Привислинскими дорогами
Принято 241869 вагоновъ
Сдано 242347 „

2) Отправлено со станціи . . . . . 256884 вагона
Прибыло на станцію . . . . . 254475 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1908 годъ
поѣздами большой скорости и воинскихъ . 4838
поѣздами малой скорости . . . . . 14824.

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ вагоновъ по направленію къ ст. Ковель и отъ станціи Ковель въ сутки:

	товарн. поѣздовъ	съ числомъ вагоновъ
1) Отъ Ковеля къ Ровно	25 „	1150 вагон.
2) Отъ Ровно къ Ковелю	27 „	1242 „
3) Отъ Ковеля къ Сарны . . .	11 „	440 „
4) Отъ Сарны къ Ковелю . . .	12 „	480 „
5) Отъ Ковеля къ Бресту . . .	13 „	546 „
6) Отъ Бреста къ Ковелю . . .	12 „	504 „

Грузооборотъ за 1908 годъ былъ:

1) Нагружено на станціи	1086598 пудовъ
2) Перегружено	7336706 „
3) Выгружено	3172859 „
Всего	11796163 пуда

Въ виду неуклоннаго изъ года въ годъ проявляющагося роста движенія, который при опредѣлившемся процентѣ прироста къ 1912 году можетъ довести число паръ поѣздовъ въ сутки на станціи Ковель въ среднемъ за весь годъ:

			Въ періодъ усиленнаго движенія.	
	пар. пассажирскихъ.	пар. товар. поѣздовъ.	пар. пассаж. поѣздовъ.	пар. товарн. поѣздовъ.
Въ сторону Сарны до	3,0	10,6	3	11,7
„ „ Ровно „	4,0	18,9	4	22,4

при оборотѣ товарныхъ вагоновъ до предполагаемаго управленіемъ дороги числа въ среднемъ за сутки за весь годъ въ 4658 ваг., а въ періодъ усиленнаго движенія въ сутки въ 4930 вагоновъ—необходимо было озаботиться своевременно уширеніемъ и развитіемъ этой важной узловой станціи. Въ соотвѣтствіи съ симъ было приступлено къ переустройству ст. Ковель Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и на производство работъ отпущено кредитовъ въ 1907 году 75.000 руб., въ 1908 году 147.000 руб. и въ 1909 году 20.000 руб. Ко времени посѣщенія станціи подкомиссіею работы по кредитамъ, отпущеннымъ въ 1907 и 1908 годахъ, были исполнены. Кредитъ, открытый на 1909 г. для продолженія работъ по переустройству станціи, еще не использованъ, а постройка проектированныхъ обширныхъ кондукторскихъ дежурныхъ, по кредиту въ 72.300 руб., отпущенному на 1909 годъ, находилась въ производствѣ. Предпринятыми въ весьма крупныхъ размѣрахъ работами по развитію товарной станціи, она будетъ доведена до состоянія способной удовлетворить требованіямъ ожидаемаго увеличенія движенія на продолжительное время. Начиная отъ входныхъ стрѣлокъ на 805-й верстѣ расположенъ въ сторону пассажирскаго зданія станціи Ковель (на 808 верстѣ) паркъ отправленія четныхъ поѣздовъ и рядомъ съ нимъ паркъ прибытія нечетныхъ поѣздовъ, направленія на Ровно, отдѣленные другъ отъ друга паровозными путями. Поверхъ ихъ проходитъ трехпролетный путепроводъ шоссейной дороги изъ Житоміра въ Брестъ-Литовскъ. Къ этимъ паркамъ прилегаютъ въ соотвѣтственномъ къ нимъ расположеніи весьма прекрасные сортировочные парки для четнаго и нечетнаго направленій съ перегрузочною товарною платформою въ концѣ сортировочнаго парка четнаго направленія, длиною въ 75 саженей, неудовлетворяющей дѣйствительной потребности. Къ вполнѣ цѣлесообразнымъ сортировочнымъ паркамъ, съ горками соотвѣтственной продольной профили, примыкаютъ, далѣе, паркъ прибытія четныхъ и паркъ отправленія нечетныхъ поѣздовъ, съ двумя товарными платформами, каждая въ 100 саж. длины, и прилегающей къ нимъ товарной конторой, довольно просторной. За товарной конторой расположены паровозныя зданія съ мастерскими для мелкаго ремонта. Въ концѣ 807-й версты развѣтвляются пути для пассажирскихъ поѣздовъ Юго-Западныхъ и Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, для образованія островной площадки, на которой возведенъ новый, весьма просторный, не безъ роскоши, вокзалъ, стоимостью, по заявленію начальника службы пути, въ 130.000 руб.

Къ постройкѣ паровознаго депо съ мастерскими для текущаго ремонта, въ которыхъ на станціи Ковель имѣется, дѣйствительно, настоятельная надобность, потому что существующее депо располагаетъ всего 12 стойлами для обслуживанія всѣхъ собирающихся здѣсь паровозовъ, иногда свыше 80 штукъ,—по испрошенному лишь въ 1909 году кредиту въ 35.000 руб.,—еще не приступлено. Вообще подкомиссія не могла не отмѣтить, что въ сравненіи съ затратами на гражданскія сооруженія, нужды мастерскихъ и тяги, а равно и другихъ нѣкоторыхъ отраслей надѣлены менѣе достаточными отпусками. Такъ, напримѣръ, кромѣ указаннаго недостатка въ помѣщеніяхъ для паровозовъ, перегрузочная платформа, на которой производится, главнымъ образомъ, перегрузка болѣе цѣнныхъ, мануфактурныхъ товаровъ, слѣдующихъ изъ фабричнаго города Лодзь черезъ Привислинскія дороги на Юго-Западныя и далѣе по различнымъ направленіямъ, представляется неудовлетворяющею предъявляемымъ къ ней требованіямъ. Перегрузка означенныхъ товаровъ до нѣкоторой степени вызывается выдачею премій станціоннымъ агентамъ Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ цѣлью достиженія возможно полной нагрузки вагоновъ. Полнѣйшее достиженіе послѣдней цѣли, конечно, ведетъ къ лучшей утилизаціи подвижного состава на Привислинскихъ желѣзныхъ дорогахъ, но можетъ повести, какъ это выяснилось при обслѣдованіи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, къ чрезмѣрному увеличенію сортировки и задержки грузовъ на сосѣднихъ дорогахъ. И, дѣйствительно, вагонъ Привислинскихъ дорогъ, полно нагруженный товаромъ попудной отправки по назначенію на Кіевъ, смѣшанно съ товаромъ по направленію на Одессу, Могилевъ на Днѣстрѣ, или Кишиневъ, непремѣнно требуетъ перегрузки для распредѣленія по означеннымъ направленіямъ и составленія изъ вагоновъ, прибывшихъ съ такою же смѣшанною нагрузкою, сборныхъ сквозныхъ поѣздовъ. Такимъ образомъ, сбереженіе по этой статьѣ на одной дорогѣ можетъ повлечь за собою значительные убытки на другой, которые вмѣстѣ съ затратами на преміи могутъ и превысить сбереженія на первой. Обративъ вниманіе начальниковъ службъ движенія Привислинскихъ и Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ на необходимость урегулировать эту перевозку особымъ между дорогами соглашеніемъ, подкомиссія почла своимъ долгомъ предложить предсѣдателю Кіевскаго пораіоннаго комитета подвергнуть этотъ вопросъ тщательному изученію и разрѣшенію урегулированіемъ между дорогами, взвѣсивъ, насколько выгоды одной дороги окупаютъ убытки другой.

Жителями гор. Ковеля подкомиссіи было представлено заявленіе о неудобствахъ, испытываемыхъ мѣстными обывателями, вслѣдствіе закрытія переѣздовъ въ уровень черезъ пути на ст. Ковель. Представителемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ

представлены были объясненія, провѣренныя подкомиссіею на мѣстѣ, которыми выяснилось, что, дѣйствительно, при устройствѣ станціи Ковель взамѣнъ существовавшихъ въ предѣлахъ станціи двухъ переѣздовъ съ Южной ея стороны устроенъ нынѣ віадукъ, Кіево-Брестскаго шоссе, для переѣзда надъ путями почти по серединѣ между прежними переѣздами.

Съ сѣверной стороны станціи недалеко отъ р. Турія взамѣнъ переѣзда въ уровень рельсовъ устраивается путепроводъ для переѣзда подъ путями. Вполнѣ обезпеченное этими сооруженіями удобное сообщеніе города Ковеля съ прилегающими поселками нѣсколько ухудшилось по постройкѣ станціи Ковель II Владиміръ-Волынской желѣзной дороги, такъ какъ проѣзжающимъ, переѣхавшимъ по віадукамъ черезъ пути Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, приходится переѣзжать, параллельно къ ея путямъ, расположенные станціонные пути Владиміръ-Волынской дороги, по переѣзду въ уровень рельсовъ.

За время пребыванія на станціи Ковель представителемъ Государственнаго Контроля Н. А. Масловымъ, при участіи представителя контроля, на IV участкѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, была обревизована билетная касса, причемъ неправильностей ревизіею не обнаружено, но замѣчено такъ же, какъ и на станціи Здолбуново, что кассиры ведутъ книги оффиціально не установленныя, для записи перваго и послѣдняго проданныхъ билетовъ въ день дежурства каждаго.

При этомъ также выяснено, что на ст. Ковель багажъ и грузы пассажирской и большой скорости находятся на попеченіи артели.

Въ 2 часа 55 мин. подкомиссія отбыла черезъ Шепетовку Казатинъ, Вапнярку, Кодыму и Бирзулу на Одессу. Путь на этомъ протяженіи въ вполнѣ удовлетворительномъ состояніи, за исключеніемъ части линіи отъ станціи Здолбуново до станціи Шепетовка, гдѣ онъ не вполнѣ исправенъ, но толчки могутъ быть отчасти объяснены короткими рельсами, и отъ станціи Кодыма до станціи Бирзула, гдѣ путь не совсѣмъ удовлетворителенъ. Путь отъ Бирзулы до Раздѣльной вполнѣ удовлетворительный, такъ же какъ и отъ Раздѣльной до Одессы.

Подкомиссія прибыла на станцію Одесса 1-го сентября въ 9 час. 50 мин. пополуночи.

Одесса. Станція Одесса.

Для отправленія всей работы, предъявляемой къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ городомъ Одесса, въ Одессѣ существуютъ станціи: Одесса-Главная, Одесса-Малая, Одесса-Товарная, Одесса-Застава, Одесса-Пересыпь и Одесса-Портъ. Отправленіе пассажирскихъ поѣздовъ дальняго направленія происходитъ со станціи Одесса-Главная, расположенной на Куликовомъ полѣ

въ концѣ Пушкинской улицы, одной изъ главныхъ улицъ города Одессы.

Одесса—главная. Пассажирское зданіе станціи Одесса - Главная, построенное бывшимъ обществомъ Юго-Зададныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ 1883 г. съ весьма просторнымъ вестибюлемъ, въ которомъ помѣщаются удобнодоступныя для публики пассажирскія и багажныя кассы, имѣетъ вполнѣ соотвѣтственныя помѣщенія для пассажировъ I и II классовъ. Помѣщеніе для пассажировъ III класса нѣсколько тѣсное. Въ этомъ же зданіи размѣщены служебныя помѣщенія, удовлетворяющія своему назначенію. Для освѣщенія всей станціи въ зданіи вокзала устроена электрическая станція. Около пассажирскаго зданія устроена двухэтажная паровая прачешная и рядомъ съ нею мастерскія для текущаго ремонта, доступныя для подвижного состава только черезъ поворотный кругъ. Къ пассажирскому вокзалу примыкаетъ довольно вмѣстительное, хорошо построенное, помѣщеніе для склада грузовъ пассажирской скорости и не въ далекомъ разстояніи двухэтажный домъ для дежурныхъ кондукторскихъ бригадъ пассажирскихъ поѣздовъ, съ большою столовою и кухнею, отпускающей до 50 обѣдовъ въ день по 25 коп. за обѣдъ.

Одесса—малая. Между предмѣстьями Молдаванка и Мельницы, лежащими въ сторону бывшей Тираспольской карантинной заставы, устроена станція Одесса-Малая для обслуживанія пассажирскаго движенія съ означенныхъ предмѣстій. Пассажирское движеніе съ Одессы-Малая однако незначительное, судя по тому, что даже въ періодъ болѣе оживленнаго движенія, а именно 1-го сентября 1909 года, по словесному докладу начальника станціи Министру Путей Сообщенія, осматривавшему въ этотъ день станцію, суточный сборъ съ проданныхъ пассажирскихъ билетовъ былъ всего 7 рублей [1]). Между тѣмъ, тутъ возведено сравнительно большое, не лишенное роскоши пассажирское зданіе стоимостью около 32.000 руб., съ тоннелемъ для сообщенія съ крытою платформою по другую сторону путей. Потребностямъ такого, сравнительно, небольшого движенія удовлетворило бы болѣе дешевое устройство. Блокъ-постъ на станціи Одесса-Малая по отпущенному на 1907 годъ кредиту въ 10.000 руб. устроенъ.

Со станціи Одесса-Малая отвѣтвляются пути къ главному матеріальному складу и къ Одесскимъ главнымъ мастерскимъ

---

[1]) Представитель службы движенія обратилъ однако вниманіе подкомиссіи на то, что большинство пассажировъ, сходящихъ съ этой станціи, слѣдуютъ по городскимъ вѣтвямъ и покупаютъ свои билеты въ самомъ поѣздѣ (котушечные билеты). Кромѣ того, на этой станціи садятся и высаживаются многіе служащіе, живущіе въ предмѣстіи Дальнія Мельницы.

Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, рядомъ съ которыми расположена станція Одесса-Товарная.

Главный складъ. По осмотрѣ главнаго склада матеріаловъ подкомиссіею отмѣченъ образцовый порядокъ въ распредѣленіи и складываніи матеріаловъ по родамъ. Вмѣстимость складовъ, несмотря на постройку новаго каменнаго магазина стоимостью около 40.000 р. по кредитамъ 1907 и 1908 годовъ, не вполнѣ соотвѣтствуетъ современному обороту въ нихъ матеріаловъ, почему нѣкоторые цѣнные матеріалы хранятся на воздухѣ. Складъ топлива тоже не соотвѣтствуетъ условіямъ правильнаго размѣщенія и расходованія запасовъ топлива. Стоимость запасовъ въ день посѣщенія главнаго склада подкомиссіею, по заявленію завѣдывающаго складомъ, достигала двухъ милліоновъ рублей. При произведенномъ одновременно главнымъ контролеромъ Сызрано-Вяземской желѣзной дороги Н. А. Масловымъ обзорѣ и ознакомлѣніи съ порядкомъ заготовки храненія и расходованія матеріаловъ и разсмотрѣнія отчетности склада было замѣчено слѣдующее:

Заготовка нѣкоторыхъ матеріаловъ производится въ количествѣ, превышающемъ дѣйствительную въ нихъ потребность; по принятому на дорогахъ порядку нормальный запасъ большинства матеріаловъ исчисляется въ размѣрѣ средняго трехмѣсячнаго расхода, изъ ярлыковъ же расходныхъ магазиновъ на нѣкоторые матеріалы усматривается, что имѣющіеся запасы въ большей или меньшей мѣрѣ превышаютъ указанную норму, вслѣдствіе чего матеріалы извѣстное время лежатъ безъ употребленія. Въ единичныхъ случаяхъ запасъ не расходовался 1—2 года.

Аналогичное явленіе замѣчается и по отношенію къ запаснымъ частямъ подвижного состава; такъ, напримѣръ, запасъ золотниковъ для паровозовъ нѣкоторыхъ серій составляетъ 6—8 шт., что, судя по записямъ ярлыковъ, не вызывается необходимостью. Характернымъ представляется запасъ котловъ паровозныхъ, которыхъ на учетѣ въ складѣ числится 29 шт. (фактически хранятся въ главныхъ мастерскихъ), изъ нихъ 9 шт. заготовки 1904 г., 7 шт. 1905 г. и 6 шт. 1906 г.

Заготовленіе запасныхъ частей подвижного состава находится въ исключительномъ вѣдѣніи службы тяги, матеріальный же складъ является только приходо-расходчикомъ и хранителемъ таковыхъ, причемъ въ исключительныхъ случаяхъ неотлагательной необходимости, изготовляемыя мастерскими части, фактически, въ складъ не поступаютъ и пріемочной комиссіи не предъявляются, а непосредственно обращаются въ дѣло. Въ такихъ случаяхъ оборотъ ихъ по складу проводится на основаніи документовъ; неотвѣчающимъ дѣйствительному расходу оказывается сосредоточенный въ Одесскомъ складѣ запасъ частей

тормазовъ Вестингауза, заготовка которыхъ производилась распоряженіемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Всѣ поступающіе въ запасъ склада матеріалы свидѣтельствуются и принимаются особой пріемочной комиссіей, въ составъ которой, помимо постоянныхъ членовъ, входятъ и представители службъ потребительницъ съ линіи.

Относительно порядка храненія матеріаловъ замѣчено, что въ виду отсутствія отдѣльнаго пріемочнаго магазина, нѣкоторые матеріалы еще до освидѣтельствованія и пріемки ихъ пріемочной комиссіей, поступаютъ въ расходные магазины, гдѣ и складываются вмѣстѣ съ принятыми уже матеріалами. Во время осмотра склада, такимъ образомъ, складывался подлежащій пріемкѣ цементъ, что исключило возможность произвести повѣрку наличія хранившагося въ магазинѣ запаса его.

При разсмотрѣніи книгъ конторы склада оказалось, что таковыя ведутся исправно, согласно документамъ. Отрицательнымъ качествомъ сортовыхъ книгъ склада, равно какъ и ярлыковъ расходныхъ магазиновъ, является переносъ остатковъ матеріаловъ на первое января каждаго отчетнаго года общимъ количествомъ, безъ указанія времени заготовки этихъ остатковъ. При такихъ условіяхъ затрудняется наблюденіе за запасами матеріаловъ и устраненіемъ залежей ихъ.

Матеріалы, отпускаемые службамъ въ концѣ мѣсяца (приблизительно съ 25 числа), фактуруются службамъ-потребительницамъ, а, слѣдовательно, выводятся въ расходъ по отчетности склада, лишь перваго числа слѣдующаго отчетнаго мѣсяца. Такой порядокъ, неправильный по существу, какъ обусловливающій несоотвѣтствіе наличія запасовъ матеріаловъ въ послѣднія числа мѣсяца съ данными отчетности склада, представляетъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, существенныя неудобства въ смыслѣ учета и повѣрки матеріаловъ при ревизіяхъ.

Растворъ хлористаго цинка для пропитки шпалъ не пріобрѣтается въ готовомъ видѣ, а изготовляется самими шпалопропиточными заводами (въ Фастовѣ и Киверцахъ).

Отпускъ керосина линейнымъ станціямъ производится согласно нормамъ, установленнымъ для мѣсячной потребности каждой станціи, внѣ зависимости отъ остатковъ его на станціяхъ на первое число каждаго отчетнаго мѣсяца; прочимъ службамъ керосинъ отпускается по мѣрѣ надобности.

Номеклатурная стоимость мытой тряпки изъ грубаго холста (№ номеклат. 6631) составляетъ 6 р. 80 коп. за пудъ.

Помимо общаго обзора склада была произведена повѣрка наличія нѣкоторыхъ матеріаловъ, причемъ оказалось:

а) бѣлилъ свинцовыхъ въ наличіи на 2 пуда менѣе противъ записи ярлыка; номенклатурная стоимость (№ 7077) 7 руб. за пудъ,

б) лаку спиртоваго бѣлаго въ наличіи на 1 фунтъ менѣе противъ записи ярлыка; номеклатурная стоимость (№ 7130) 35 к. фунтъ,

и в) наличіе стеколъ цвѣтныхъ двойныхъ (номенкл. № 6944 и № 7412) соотвѣтствовало записямъ ярлыковъ.

Одесскія главныя мастерскія.

Затѣмъ подкомиссіею были осмотрѣны главныя мастерскія, общая площадь которыхъ составляетъ около 14, 2 десятины, на которыхъ расположены зданія и пути мастерскихъ.

Помѣщенія (см. черт. 54.162, начиная съ лѣвой стороны), распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

Одноэтажное зданіе (10), расположенное около склада матеріальной службы, предназначено для модельной, площадь его 54 кв. саж. Подъ частью этого зданія имѣется подвальный этажъ, площадью 14 кв. саж., гдѣ установлены котлы для отопленія модельной и приводы къ ея станкамъ. Рядомъ съ модельной расположены: литейная (3), площадь которой 139 кв. саж., сушилка (1), кладовая (2), контора мастера (4) и машинное отдѣленіе (5), которыя занимаютъ площадь 40 кв. саж. Во второмъ этажѣ, надъ конторой мастера, имѣется вторая кладовая (4-а), площадью 5 кв. саж. Въ литейной имѣется 2 вагранки и 2 ручныхъ мостовыхъ крана подъемной силы по 7,5 тоннъ каждый, съ пролетами по 14 метровъ. Кромѣ того, при литейной имѣются: 1) навѣсъ для формовочной земли, обрубки издѣлій и сарай (6, 6-а, 6-в, 8-а). Площадь этихъ помѣщеній составляетъ 25 кв. саж. 2) Отдѣленіе ковкаго чугуна (№ 7), площадью 2 кв. саж. 3) Отдѣленіе для гидравлической пробы трубъ (8), площадь котораго 4 кв. саж. 4) Складъ моделей (11), помѣщающійся въ 2-хъ этажномъ зданіи; площадь обоихъ этажей 220 кв. саж. Вдоль помѣщенія литейнаго цеха проходитъ путь, по которому литье на вагонеткахъ можетъ доставляться въ токарный цехъ для дальнѣйшей обработки, или въ складъ матеріальной службы, если издѣлія не требуютъ обработки.

Въ зданіи подъ лит. Р, въ помѣщеніи № 12 находится мастерская для ремонта и сборки котловъ; площадь этого помѣщенія 199 кв. саж. При этой мастерской имѣются помѣщенія: 1) для напайки, наварки наконечниковъ и пробы дымогарныхъ трубъ (13, 14), площадью 53 кв. саж., 2) для мѣдницкой (15), площадью 36 кв. саж. Механическая мастерская котельнаго цеха помѣщается въ части зданія Г, (въ помѣщенія (16, 16-а, 17, 18); площадь этихъ помѣщеній 206 кв. саж. Тутъ же имѣется навѣсъ (19), площадью 18 кв. саж, для нагрѣва котельныхъ листовъ. Между зданіями Р и Г проходитъ котлованъ, по которому ходятъ двѣ паровыя телѣжки. Канава телѣжекъ пересѣкаетъ мастерскія во всю ихъ ширину. При помощи прилегающихъ путей и телѣжекъ, мастерскія для ремонта котловъ соединены съ

остальными цехами. Котлы, поступающіе для ремонта, на вагонеткахъ подаются въ зданіе Р, гдѣ, при помощи ручного мостового крана, размѣщаются на продольномъ пути, на которомъ одновременно можетъ быть установлено 10 котловъ. Второй мостовой кранъ имѣется въ отдѣленіи 16-а для подачи тяжелыхъ частей къ станкамъ.

Кузнечный цехъ расположенъ въ части зданія Г и въ зданіяхъ Е и Д. Зданіе Е. (20), имѣющее площадь 92 кв. саж., занято рессорной мастерской; помѣщеніе (23) занято кузницей, площадь ея 263 кв. саж. При кузнечномъ цехѣ имѣется: 1) контора мастера (21)—15 кв. саж., 2) мастерская для насѣчки напильниковъ (22, 26)—39 кв. саж., 3) помѣщеніе для парового котла (24)—10 кв. саж., 4) инструментальная (24-а) 12 кв. саж. и помѣщеніе для угля (27-а)—15 кв. саж.

Рядомъ съ кузнечнымъ цехомъ расположена тендерная мастерская, помѣщающаяся въ бывшемъ полукругломъ депо (зданіе 3), гдѣ имѣется 8 вѣерныхъ стойлъ (№ 39), изъ коихъ одно занято вѣсами и не служитъ для установки тендеровъ. Площадь тендерной 180 кв. саж. и, кромѣ того, въ помѣщеніи 40-в, площадью 2 кв. саж., находится контора помощника тендернаго мастера. Пути тендерной мастерской выходятъ къ поворотному кругу, соединенному съ остальными путями мастерскихъ.

Помѣщенія 25 и 30, имѣющія площадь 42 кв. саж., заняты машинами, приводящими въ движеніе станки токарнаго цеха и освѣщающими лѣвую половину мастерскихъ; котлы для этихъ машинъ установлены въ помѣщеніи 29, площадь котораго 41 кв. саж. Тутъ же имѣется помѣщеніе (29-а), площадью 20 кв. саж., служитъ для подачи и разгрузки угля. Помѣщеніе 30-а, площадью 9 кв. саж., занято кубомъ для кипятка. Частью въ зданіи 3-мъ, частью въ двухъ-этажномъ зданіи Г и въ помѣщеніи 28 расположены мастерскія токарнаго цеха. Мастерскія эти состоятъ изъ: 1) механическихъ (32, 36), площадь которыхъ 504 кв. саж., 2) размѣточной (28), площадь которой 21 кв. саж., 3) электролитейной мастерской для сварки металловъ (32-а), площадь ея 15 кв. саж., 4) инструментальной (35, 36-а), площадь 48 кв. саж., 5) аккумуляторной (38-ав), площадь ея 26 кв. саж. и 6 кладовыхъ, конторъ мастера и его помощника и проч., общею площадью (31, 33, 34, 37, 38) 20 кв. саж.

Паровозный цехъ расположенъ въ зданіи Ж (42), гдѣ помѣщается мастерская для ремонта и сборки паровозовъ; площадь этого помѣщенія 760 кв. саж. Внутри зданія имѣется 6 путей для установки паровозовъ, на этихъ путяхъ можетъ быть установлено 40 паровозовъ. Въ мастерскую паровозы подаются при помощи 8 кол. паровой телѣжки. По вводѣ паровоза въ зданіи при помощи мостовыхъ крановъ, паровозъ переносится на то мѣсто, гдѣ его предположено ремонтировать. Рядомъ среднихъ колоннъ

зданіе это дѣлится вдоль на двѣ половины. Въ каждой половинѣ имѣется по 2 мостовыхъ электрическихъ крана, подъемной силы каждый по 35 тоннъ. Кромѣ указанной мастерской, къ паровозосборному цеху относятся слѣдующія вспомогательныя мастерскія и помѣщенія: 1) помѣщеніе въ томъ же зданіи, гдѣ и тендерная, для обшивки котловъ, ремонта переводныхъ валовъ и сборки трубъ (40); площадь этого помѣщенія 57 кв. саж.; 2) механическая и инструментальная (41); площадь ихъ 146 кв. саж.; 3) мастерская для ремонта движущаго и парораспредѣлительныхъ механизмовъ (43); площадь ея 169 кв. саж.; 4) контора мастера (45), площадь ея 6 кв. саж. и 5) кладовая (46), площадь 44 кв. саж.

Между помѣщеніями паровозосборной и кладовой (46), съ одной стороны, механической и мастерской для ремонта парораспредѣлительныхъ механизмовъ съ другой,—расположена поперекъ мастерскихъ вышеупомянутая паровая телѣжка, служащая для подачи паровозовъ въ сборную мастерскую и изъ сборной въ малярную.

Вторымъ боковымъ фасадомъ зданіе Ж выходитъ на дорогу къ переѣзду черезъ пути, которая дѣлитъ мастерскія на двѣ части. Въ первой (лѣвой) части, какъ мы видѣли, сосредоточены мастерскія по ремонту паровозовъ и вспомогательные цеха, какъ литейный, токарный и проч. Въ правой части сосредоточенъ, главнымъ образомъ, ремонтъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.

По другую сторону дороги расположено зданіе К, въ которомъ помѣщается колесный цехъ, который состоитъ изъ слѣдующихъ помѣщеній: 1) колесная мастерская (47), площадь которой 508 кв. саж., 2) инструментальной (49), 3) машиннаго отдѣленія (48), 4) контора мастера (50), площадь каждаго изъ трехъ послѣднихъ помѣщеній 6 кв. саж., 5) кладовой (51), которая имѣетъ площадь 7 кв. саж. Внутри, между станками, проложено три ряда продольныхъ путей и два поперечныхъ; при пересѣченіи между собой пути эти имѣютъ поворотные кружки. Внутренніе пути соединяются съ путями, идущими на телѣжки паровозосборнаго цеха, въ вагонныя мастерскія и въ колесный паркъ.

Въ томъ же зданіи К находится малярный цехъ, который состоитъ изъ слѣдующихъ помѣщеній: 1) мастерской для окраски подвижного состава (52), площадь которой—707 кв. саж., 2) отдѣленія для терки красокъ (53), площадь его—11 кв. саж., 3) конторы мастера (54), площадь 7 кв. саж., 4) кладовой (55), площадью 8 кв. саж., 5) масловарки (56), помѣщающейся въ отдѣльномъ зданіи, имѣющемъ площадь 4 кв. сажени. Малярная мастерская (52) имѣетъ 6 путей, посрединѣ раздѣленныхъ телѣжкой, приводимой въ движеніе канатной передачей. Пути №№ 1—7 предназначены для окраски паровозовъ; остальные обыкновенно заняты окраскою пассажирскихъ вагоновъ, и потому, вслѣдствіе

недостатка мѣста, товарные вагоны приходится красить въ вагонномъ цехѣ. Для подачи въ окраску паровозовъ имѣется путь, идущій отъ телѣжки паровозосборнаго цеха вдоль стѣнъ сборной мастерской и проходящій въ тамбуръ малярной. Далѣе этотъ путь подходитъ къ наружной электрической вагонной телѣжкѣ, черезъ которую подаются вагоны изъ вагоннаго цеха.

Рядомъ съ этой послѣдней телѣжкой расположено зданіе (84) конторы главныхъ мастерскихъ. Зданіе это двухэтажное, имѣющее площадь 126 кв. саж. Верхній этажъ занятъ конторою, а въ нижнемъ этажѣ находятся запасныя части вагоннаго цеха (67) и жилыя помѣщенія (92).

Вагонный цехъ расположенъ въ зданіи И. Кромѣ мастерской для ремонта вагоновъ (57), площадь котораго 1.374 кв. саж., при вагонномъ цехѣ находятся: 1) отдѣленіе для заливки подшипниковъ (58), площадью 11 кв. саж., 2) жестянницкая (59), площадью 19 кв. саж., 3) машинное отдѣленіе (60), площадью 12 кв. саж., 4) отдѣленіе для ремонта электрическихъ приборовъ (61), площадью 4 кв. саж., 5) никелировочная (62) площадью 7 кв. саж. 6) слесарная (63), площадью 28 кв. саж., 7) инструментальная (64) площадью 19 саж., 8) обойная (65), площадью 36 кв. саж., 9) складъ запасныхъ частей (67), расположенный подъ конторою мастерскихъ и занимающій 60 кв. саж.

Во второмъ этажѣ надъ слесарной помѣщаются: 10) складъ, быв. обойная мастерская (68) и контора мастера (69), занимающіе площадь 49 кв. саж.

Въ срединѣ вагонной мастерской (57) проходитъ телѣжка съ канатнымъ приводомъ; по обѣимъ сторонамъ телѣжки расположены 23 пути, изъ коихъ №№ 10 и 11 заняты станками, а на остальныхъ ремонтируются пассажирскіе вагоны. Пути №№ 1 и 2 были предназначены для провѣрки ходовыхъ частей вагоновъ, но вслѣдствіе недостатка мѣста приходится производить на мѣстѣ ремонта вагоновъ, на путяхъ же 1 и 2 тоже устанавливаются вагоны для ремонта.

Пути вагонной мастерской соединены съ остальными путями при помощи наружной телѣжки, о которой говорилось выше. Путь, проходящій черезъ тамбуръ мастерской недалеко отъ телѣжки, имѣетъ вагонные вѣсы, на которыхъ перевѣшиваются вагоны, выходящіе изъ ремонта.

Въ помѣщеніяхъ 99 и 100 находятся: мастерская для ремонта вѣсовъ и мастерская для исправленія и испытанія частей тормоза Вестингауза. Площадь каждаго изъ этихъ помѣщеній 34 кв. саж.

Деревообдѣлочный цехъ состоитъ изъ: 1) мастерской (70), гдѣ помѣщаются станки для обработки дерева, площадь этой мастерской 220 кв. саж., 2) столярной мастерской (70-а), площадь

ея—72 кв. саж., 3) машиннаго отдѣленія (71), его площадь—3 кв. саж., 4) конторы мастера (82) и его помощника (72), площадь обѣихъ конторъ—13 кв. саж., 5) помѣщенія для паровыхъ котловъ (73), площадь котораго—221 кв. саж., 6) сарая для склада лѣсныхъ матеріаловъ (74), его площадь 68 кв. саж., 7) лѣсосушилокъ (75 и 76), площадь которыхъ 47 кв. саж., 8) подвальнаго этажа подъ деревообдѣлочной, гдѣ расположены приводы къ станкамъ 1-го этажа и гдѣ производится уборка стружекъ и опилокъ отъ станковъ, при помощи ручныхъ вагонетокъ, подвозящихъ эти опилки и стружки къ паровымъ котламъ деревообдѣлочной, площадь подвальнаго этажа—100 кв. саж.

Помѣщенія этого цеха связаны между собой и территоріей мастерскихъ и со станціей путями, такъ, что какъ сырой матеріалъ, такъ и издѣлія, въ случаѣ сдачи въ складъ, перевозятся на вагонахъ.

Въ зданіи О помѣщается кромѣ конторы мастера деревообдѣлочнаго цеха, также отдѣлъ ревизіоннаго цеха: 1) кузница (83), площадь которой 96 кв. саж., 2) помѣщеніе для пробы тяговыхъ приборовъ (83-а), площадь котораго—12 кв. саж.

Въ зданіи М (79 и 79-а) расположены мастерская и инструментальная ревизіоннаго цеха, площадь которыхъ—176 к. саж., и въ зданіи 80 помѣщается складъ матеріаловъ.

По обзору, произведенному одновременно главнымъ контролеромъ Сызрано-Вяземской желѣзной дороги Н. А. Масловымъ при участіи помощника контролера Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ Гловкова, было замѣчено:

1) Число мастеровыхъ и рабочихъ разныхъ спеціальностей . . . . . 1.798 человѣкъ.

2) Счетоводство мастерскихъ . . . . . 44 „ (счетоводъ цеха имѣетъ нѣсколько помощниковъ, исполняющихъ обязанности табельщиковъ—входятъ въ число 44 человѣкъ).

3) Работы по возможности стараются распредѣлить такимъ образомъ, чтобы мастеровой или цѣлая бригада могли бы закончить въ теченіе двухъ недѣль.

4) Въ тѣхъ цехахъ, гдѣ производятся мелкія работы по разнымъ заказамъ (токарный, кузнечный и малярный цеха), расчетъ прибыли по условію сдѣльныхъ работъ выводится общій.

5) Расцѣнки тарифныя настолько преувеличены (послѣ 1905 г.), что прибыль по условіямъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ достигаетъ 200%.

6) Монтеры (бригадиры) выбираются честные, такъ что несмотря на то, что они участвуютъ въ прибыляхъ по условіямъ, пользуются довѣріемъ со стороны завѣдывающихъ и мастеровъ цеховъ съ смыслѣ правильнаго показанія настоящаго времени по опредѣленнымъ заказамъ.

7) Подвижной составъ при поступленіи въ ремонтъ осматри-

вается администраціей мастерскихъ совмѣстно съ представителемъ Государственнаго Контроля и при обнаруженіи недостающихъ частей или ненормально изношенныхъ составляется актъ и стоимость исправленія, согласно §§ 69 и 94 положенія № 136, относится за счетъ виновныхъ участковъ тяги.

8) Отвѣтственность за исправное состояніе паровозовъ возлагается на мастерскія до пробѣга 1.000 вер. послѣ выхода изъ ремонта (§ 55 положенія № 136) и за исправное состояніе вагоновъ въ теченіе 2-хъ мѣсяцевъ послѣ выхода изъ ремонта (§ 93 положенія № 136).

9) Нормы по окраскѣ пассажирскихъ вагоновъ въ Одесскихъ мастерскихъ нѣсколько ниже противъ Кіевскихъ, вслѣдствіе того, что въ Кіевскихъ мастерскихъ встрѣчается больше служебныхъ вагоновъ, гдѣ требуется болѣе аккуратная и чистая работа.

10) Въ виду отдаленности матеріальнаго склада отъ нѣкоторыхъ цеховъ и отсутствія спеціальныхъ путей для подвозки матеріаловъ, является необходимость дѣлать нѣкоторые запасы, и отчетность хотя и ведется въ настоящее время, но тѣмъ не менѣе вырабатывается проектъ болѣе точной записи полученія и отпуска; проектъ находится въ контролѣ для пересмотра и согласованія.

Одесса-товарная. За симъ подкомиссіею была осмотрѣна прилегающая къ Одесскимъ главнымъ мастерскимъ станція Одесса-Товарная.

Эта станція располагаетъ, сравнительно, многочисленными помѣщеніями для грузовъ, всего площадью: открытыхъ платформъ болѣе 1.163 кв. саж., крытыхъ платформъ около 988 кв. саж. и пакгаузовъ 1.171 кв. саж. Кромѣ того, для легковоспламеняющихся веществъ устроены особые погреба. Помѣщеніе находящейся на станціи товарной конторы просторное и удобное. При обходѣ подкомиссіею было обращено вниманіе начальника станціи на то, что станція Одесса-Товарная не соблюдаетъ положенія желѣзнодорожнаго устава, по которому списки о переборахъ должны вывѣшиваться въ товарныхъ конторахъ. Около товарной конторы находится помѣщеніе для склада невостребованныхъ грузовъ, съ весьма практично устроеннымъ аукціоннымъ заломъ Аукціонъ невостребованныхъ товаровъ производится, по заявленію представителя Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, разъ въ мѣсяцъ, что, очевидно, недостаточно, потому что въ день посѣщенія склада подкомиссіею не только пакгаузъ былъ переполненъ разнообразнѣйшимъ невостребованнымъ грузомъ, но еще и четыре вагона конструкціи Фоксъ-Арбеля стояли возлѣ склада, занятые невостребованнымъ грузомъ, находясь подъ охраною стражниковъ, которыхъ на Юго-Западныхъ ж. д. имѣется двѣ дружины (Кіевская и Одесская) съ общимъ числомъ 170 чел. стражниковъ.

Отъ станціи Одесса-Товарная сворачиваетъ вѣтвь къ станціямъ

Одесса-Застава I, II и III, расположеннымъ на 9 верстѣ отъ станціи Одесса-Главная, около хлѣбныхъ магазиновъ Тираспольской заставы. Къ станціоннымъ путямъ Одесса-Застава I примыкаютъ рельсовые пути, соединяющіе станцію съ элеваторомъ, а, съ другой стороны, элеваторъ и станціонные пути съ путями, обслуживающими цѣлый рядъ хлѣбныхъ магазиновъ, такъ называемый „хлѣбный городокъ", расположенный параллельно „Столбовой улицѣ".

Одесскій элеваторъ, состоящій изъ двухъ отдѣльныхъ корпусовъ, каждый корпусъ по 240 закромовъ и общей вмѣстимости около 160.000 четвертей хлѣба, собственно, ничто иное, какъ зернохранилище, въ закромы котораго зерно поступаетъ автоматически взвѣшенное и хранится тамъ до его продажи. Выгрузка хлѣба изъ вагона въ пріемный люкъ, если зерно находится въ мѣшкахъ, длится ½ часа, при перевозкѣ же зерна въ насыпную, на выгрузку вагона требуется отъ 20 до 25 минутъ. Независимо отъ этого зернохранилища для той же цѣли, ссыпки хлѣба, служитъ вышеупомянутый рядъ магазиновъ „хлѣбный городокъ", въ которые поступаетъ на храненіе около 60% всего количества прибывающаго въ Одессу по желѣзной дорогѣ хлѣба.

Работа на участкѣ по направленію къ Одессѣ и всего Одесскаго узла находится, какъ выше упомянуто, въ полной зависимости отъ пріемоспособности Одесскаго порта. Въ годы чрезвычайнаго урожая, какъ, напр., 1903 годъ, Одесскій портъ оказывается неспособнымъ переработать то количеество вагоновъ, которое ему подается жалѣзною дорогою. Въ 1906 году на складахъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ осталось на 1-е февраля 1907 года не вывезенныхъ 19.122 вагона хлѣбныхъ грузовъ. Исходя изъ того положенія, что этотъ остатокъ слѣдовало бы вывезти въ шестимѣсячный періодъ, т. е. съ 1-го августа по 1-е февраля и принимая во вниманіе общій приростъ движенія для участковъ, прилегающихъ къ станціи Одесса-Застава, на предстоящіе годы опредѣляется слѣдующая работа:

Отъ станціи Одесса-Застава паръ поѣздовъ:

	въ сутки въ среднемъ за годъ, паръ поѣздовъ:			и въ періодъ усиленнаго движенія, паръ поѣздовъ:		
	пассажир.	товарн.	всего.	пасажир.	товарн.	всего.
По направленію къ ст. Раздѣльной	9,5	22,8	32,3	9,5	23,7	33,2
По направленію къ городскимъ вѣтвямъ .	—	21,2	—	—	22,5	—
Съ размѣромъ дѣйствительной передачи вагоновъ.						
По направленію къ ст. Раздѣльной	—	1.582	—	—	1.672	—
Къ городскимъ вѣтвямъ	—	1.776	—	—	1.877	—
	Всего. . .	3.358			3.549	
По направленію отъ ст. Раздѣльной къ Одессѣ.		1.548				

Для этой работы на станціи Одесса-Застава потребуется путей протяженіемъ около 87 верстъ. Но такому движенію, какъ уже сказано, Одесскій портъ въ нынѣшнемъ его состояніи удовлетворить не можетъ, а потому Одесскій узелъ, несмотря на недостатки въ отдѣльныхъ его частяхъ, не нуждается въ большомъ развитіи, пока переустройство Одесскаго порта не будетъ доведено до такого состоянія, чтобы онъ удовлетворялъ всѣмъ требованіямъ быстрой и безостановочной передачи грузовъ на пароходы. До тѣхъ поръ всякія крупныя затраты на переустройство Одесскаго узла будутъ напрасными, неокупающимися расходами и потому слѣдуетъ ограничиться тѣми работами, которыя вызываются сортировочнымъ хозяйствомъ съ цѣлью лучшаго использованія подвижного состава. Но и по переустройствѣ Одесскаго порта надлежитъ быть крайне осмотрительнымъ при разрѣшеніи расширенія Одесскаго узла Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Во первыхъ, потому, что въ раіонѣ, обслуживаемомъ Юго-Западными желѣзными дорогами, имѣется весьма мало земельныхъ участковъ, не использованныхъ для воздѣлыванія злаковъ, и потому нельзя съ достовѣрностью расчитывать на неуклонный приростъ хлѣбныхъ грузовъ въ будущемъ по направленію къ Одессѣ. Во вторыхъ, строющаяся новая желѣзная дорога Бахмачъ-Одесса, несомнѣнно, отвлечетъ значительную часть грузовъ, слѣдующихъ нынѣ отъ станціи Ново-Украинка на Елисавеградскомъ участкѣ черезъ Бирзулу на Одессу. Съ другой стороны, дорога Бахмачъ-Одесса привлечетъ къ себѣ часть грузовъ съ Южныхъ и Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, направлявшихся по сіе время черезъ Знаменку на Николаевъ, и повезетъ ихъ на Одессу. Этимъ загруженность Одесскаго порта, конечно, увеличится, но работа Одесскаго узла Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ облегчится. Если эта неопредѣленность и заставляетъ придержаться полнымъ переустройствомъ Одесскаго узла, то все же въ виду необходимости привести станцію Одесса-Товарная въ соотвѣтствіе съ ея мѣстнымъ грузооборотомъ, независимымъ отъ урожая, т. к. на эту станцію, центральную въ городѣ Одессѣ, хлѣбъ не прибываетъ, а прибываютъ по преимуществу мелочные цѣнные и навалочные грузы для всего города, и въ виду того, что станція эта формируетъ сборные вагоны и сборные поѣзда для всей линіи по отправленію изъ Одессы какъ свои, такъ и прибывающіе изъ порта, и является главной отправочной станціей Одессы, требуется закончить начатое ея переустройство съ вынесеніемъ главныхъ путей на край станціи. Потребное для сего отчужденіе произведено за счетъ кредита въ 60.000 руб., отпущеннаго по смѣтѣ на 1907 г., а работы переустройства исполнены въ размѣрѣ кредитовъ, отпущенныхъ по смѣтѣ на 1907 г. въ 30.000 руб. и на 1908 г. въ 75.000, руб. и продолжаются за счетъ кредита въ 40.000 руб., открытаго по смѣтѣ на 1909 г. (Въ виду такихъ значительныхъ

затратъ, отпускъ новыхъ кредитовъ для станціи Одесса-Товарная представляется преждевременнымъ). Что касается станціи Одесса-Застава, то она тоже не вполнѣ удовлетворяетъ современнымъ требованіямъ какъ по недостаточной длинѣ путей, такъ и несоотвѣтствію всего устройства станціи условіямъ работы. Но въ виду вышеизложеннаго относительно недостаточной пріемоспособности Одесскаго порта и неопредѣленности будущаго теченія грузовъ, по окончаніи постройки желѣзной дороги Бахмачъ-Одесса, необходимо отложить ея переустройство. Независимо отъ общаго переустройства ст. Одесса-Застава, въ ближайшемъ будущемъ на этой станціи необходимо будетъ построить товарную контору, въ которой, при обширныхъ грузовыхъ операціяхъ, здѣсь производящихся, ощущается недостатокъ.

Тутъ же подкомиссіею былъ осмотрѣнъ расположенный около станціи Одесса-Застава „лѣсной транзитный складъ", въ которомъ хранятся лѣсные матеріалы, слѣдующіе изъ Австріи черезъ ст. Новоселицы въ Одессу и далѣе моремъ за границу. Сбытъ этихъ лѣсныхъ матеріаловъ направляется въ Италію, Сѣверную Африку, Грецію и Турцію, а потому, естественно, ближайшій путь для нихъ лежитъ по румынскимъ желѣзнымъ дорогамъ на Галацъ. Для Юго-Западныхъ же дорогъ привлеченіе этихъ грузовъ имѣетъ большое значеніе, какъ грузъ обратный. Лѣсной транзитный складъ открылъ свое дѣйствіе въ 1893 году. Лѣсной матеріалъ хранится на складѣ шесть мѣсяцевъ безъ взиманія особаго сбора, и агентствомъ дорогъ совершаются всѣ таможенныя обрядности, производится выгрузка и страхованіе матеріаловъ, поступающихъ на складъ, и вообще всѣ операціи, вызываемыя отправкою лѣсныхъ матеріаловъ изъ Одессы моремъ. Операціи лѣсного транзитнаго склада сначала развивались довольно быстро и въ 1903 г. отправка ихъ достигла 16.500 вагоновъ. Съ 1904 года отправка стала понижаться и въ 1908 г. упала до 5.000 вагоновъ, а въ 1909 г. отправка лѣсныхъ матеріаловъ не обѣщаетъ болѣе благопріятныхъ результатовъ. Причину сокращенія отправокъ нужно искать отчасти въ пожарахъ, сопровождавшихъ бывшіе въ Одессѣ въ 1905 г. безпорядки, а, главнымъ образомъ, въ пониженіи тарифной платы для австрійскаго лѣса на румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ съ цѣлью привлечь этотъ грузъ на его естественное направленіе черезъ Галацъ на низовья Дуная.

Ревизія коммерческихъ операцій ст. Одесса-товарная.

При произведенной главнымъ контролеромъ Сызрано-Вяземской желѣзной дороги Н. А. Масловымъ ревизіи коммерческихъ операцій станціи Одесса-Товарная были провѣрены слѣдующія операціи:

1) Приходованіе грузовъ по книгамъ прибытія.

2) Сдача изъ кассы документовъ на прибывшіе грузы.

3) Веденіе книгъ и отчетовъ по выдачѣ грузовъ прямого и мѣстнаго сообщеній.

4) Пунктировка (отмѣтка) книгъ выдачи грузовъ съ книгами прибытія.

5) Отчеты о выдачѣ грузовъ по имѣвшимся налицо дубликатамъ накладныхъ (отчеты за 2 сентября, заготовленные къ отсылкѣ въ службу сборовъ).

6) Заприходованіе по кассовому отчету выручки по выдачѣ грузовъ мѣстнаго, прямого и заграничнаго сообщеній за 2 сентября.

7) Сдача ярлыковъ привратниками въ контору смотрителя грузовыхъ дворовъ; запись ихъ по книгамъ сдачи и подборка къ дубликатамъ за соотвѣтствующее число.

8) Взысканіе сбора за храненіе грузовъ до выдачи и послѣ выдачи (на выдержку).

9) Храненіе (наличіе) грузовъ не разсчитанныхъ, а также разсчитанныхъ, но еще не взятыхъ получателями (на выдержку).

10) Правильность вѣса товарныхъ мѣстъ изъ числа повѣренныхъ отправокъ.

11) Веденіе книгъ выгрузки, а также вспомогательныхъ книгъ записей распредѣленія вагоновъ по рампамъ и отдѣленіямъ.

12) Дѣлопроизводство по извѣщеніямъ о наложенныхъ платежахъ какъ взысканныхъ на ст. Одесса-Товарная, такъ и на другихъ станціяхъ мѣстнаго и прямого сообщеній.

13) Ярлыки у станціоннаго привратника на грузы, выпущенные черезъ ворота № 1.

При этой ревизіи, дѣлопроизводство и отчетность по всѣмъ указаннымъ операціямъ оказались въ порядкѣ. Только при провѣркѣ книгъ прибытія грузовъ прямого сообщенія въ таковыхъ не оказалось росписокъ кассира въ полученіи имъ документовъ за 2—4 сентября. Затѣмъ, при повѣркѣ книгъ выдачи грузовъ прямого сообщенія по двумъ отправкамъ были обнаружены невѣрныя отмѣтки порядковыхъ номеровъ книги прибытія.

Къ сему начальникомъ станціи Одесса-Товарная было заявлено о слѣдующихъ неудобствахъ въ коммерческихъ бланкахъ:

1) Необходимость писать въ свидѣтельствахъ о наложенныхъ платежахъ наименованіе груза, не представляя никакой практической цѣнности, крайне затрудняетъ работу по изготовленію документовъ и сдачѣ ихъ въ поѣзда.

2) Требуемое формою извѣщенія о наложен. платежѣ троекратное указаніе суммы платежа также безъ надобности обременяетъ работу какъ станцій отправленія, такъ и станцій назначенія.

3) Шестизначная нумерація дубликатовъ, замедляя общую работу по составленію накладныхъ, дорожныхъ вѣдомостей, раздаточныхъ списковъ, передаточныхъ вѣдомостей, разныхъ отчетовъ и книгъ, служитъ въ то же время причиною многочислен-

ныхъ описокъ и путаницъ, тормозящихъ работу не только станцій, но и ревизіонныхъ учрежденій.

По близости товарной конторы станціи Одесса-Товарная находятся осмотрѣнные подкомиссіею 2 сентября 1909 года жилой домъ и контора начальника 1 участка службы пути.

1-й участокъ службы пути обнимаетъ Одесскій узелъ и Куяльницкую вѣтвь, со всѣми многочисленными и обширными постройками. Въ жиломъ домѣ, расположенномъ въ хорошо содержимомъ саду, имѣется 8 комнатъ въ квартирѣ, занимаемой начальникомъ участка. При домѣ находится большая оранжерея съ казенными тропическими растеніями и парники, обслуживаемые садовникомъ, получающимъ 25 рублей жалованья въ мѣсяцъ. На попеченіи этого же садовника находятся, по заявленію начальника участка, всѣ сады и цвѣтники всѣхъ станцій Одесскаго узла. Одновременно главнымъ контролеромъ Сызрано-Вяземской желѣзной дороги Н. А. Масловымъ въ конторѣ 1-го участка службы пути Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ была разсмотрѣна техническая отчетность, а равнымъ образомъ и тѣ виды отчетности, которые служатъ основаніемъ для составленія счетовъ заказовъ, а именно:

1) Вѣдомость распредѣленія кредитовъ.

2) Памятныя книжки старшихъ рабочихъ.

3) Суточные рапорта дорожныхъ мастеровъ.

4) Краткія описанія работъ.

5) Предварительныя и исполнительныя смѣты на работы.

6) Вѣдомость матеріаловъ, оставшихся послѣ производства работъ (бланкъ № 173) и

7) Книги учета кредитовъ и заказовъ.

При разсмотрѣніи установлено слѣдующее:

1) По заказу 1907 года за № 41397, выданному на расширеніе зданія электрической станціи Одесса-Портъ, было первоначально отнесено по фактурамъ за №№ 165 и 166—12.000 кирпича; впослѣдствіи рѣшено было замѣнить кирпичъ-камнемъ, въ виду этого 12.000 кирпича были перечислены съ заказа № 41397 на заказъ № 50537 въ количествѣ 4.000 и на заказъ № 40030 — 8.000 шт. Заказомъ № 50537 предусмотрѣна постройка типовой каменной будки надъ механизмомъ вѣсовъ Фербенкса въ главномъ матеріальномъ складѣ на ст. Одесса-Товарная, согласно смѣтѣ, приложенной къ этому заказу, кирпичной кладки слѣдовало сдѣлать 0,59 куба, на что по утвержденнымъ нормамъ могло быть употреблено не болѣе 1.947 шт. кирпича (3.300×0,59) и другіе разные матеріалы, фактически же числятся на данномъ заказѣ лишь перечисленные съ заказа № 41397—4.000 кирпича; такимъ образомъ, излишне отнесено на этотъ заказъ 2.053 шт. кирпича и вовсе не выписаны въ расходъ другіе употребленные на работу матеріалы. Заказомъ № 40030 предусмотрѣно

устройство 8 русскихъ и 2 голландскихъ печей, на кои могло быть употреблено не болѣе 6.000 шт. строевого кирпича; въ дѣйствительности же раньше было выписано на этотъ заказъ 5 642 кирпича да перечислено съ заказа № 41397—8.000, а всего 13.642, т. е. болѣе, чѣмъ допускается максимальными нормами на 7.642 шт. [1]).

2) Въ памятныхъ книжкахъ старшихъ рабочихъ не всегда заполняется „журналъ работъ", обозначаются лишь одни мѣсяца, имена и фамиліи рабочихъ; книжки выдаются безъ росписокъ; листы ихъ не пронумерованы; свѣдѣнія о рабочихъ заносятся карандашомъ; донесенія дорожнымъ мастерамъ съ поименованіемъ поденныхъ дѣлаются не на офиціальныхъ бланкахъ, а на клочкахъ бумаги. Такъ какъ памятныя книжки и донесенія старшихъ рабочихъ служатъ основаніемъ для составленія дорожными мастерами суточныхъ рапортовъ о произведенныхъ работахъ и ихъ стоимости, то при описанномъ порядкѣ составленія этихъ основныхъ документовъ возможна приписка излишнихъ рабочихъ, неправильное разнесеніе рабочей силы по работамъ и использованіе ея для частныхъ надобностей.

3) Для работъ текущаго ремонта пути начальникъ участка назначаетъ дорожнымъ мастерамъ кредитъ не по дѣйствительной надобности, а на мѣсяцъ впередъ, опредѣленную сумму [2]), изъ предѣловъ коей дорожный мастеръ выходить не долженъ; отсюда могутъ вытекать два послѣдствія: при недостаточности ассигнованія—путь не будетъ содержаться въ надлежащемъ видѣ, при излишкѣ же ассигнованія—дорожный мастеръ можетъ использовать остатки по своему усмотрѣнію.

4) Въ „краткихъ описаніяхъ работъ" по III отдѣлу смѣты не имѣется точнаго наименованія исполненныхъ работъ, мѣста ихъ производства и, хотя бы, приблизительнаго количества, а указываются лишь №№ смѣты, наименованіе кредита и общія суммы расходовъ [3]), вслѣдствіе чего для опредѣленія правильности

1) Позднѣе начальникъ сл. пути А. А. Абрагамсонъ объяснилъ, что такія временныя отнесенія излишнихъ матеріаловъ на имѣющіеся заказы, чтобы ихъ не возвращать въ матеріальный складъ въ виду ожидаемыхъ другихъ заказовъ, для которыхъ этотъ матеріалъ потребуется,—вытекаютъ изъ системы отсутствія при участкахъ службы пути съ 1887 г. складовъ.

2) По послѣдовавшему объясненію начальника сл. пути, эта сумма, назначаемая на мѣсяцъ впередъ—минимальная. Если на должное содержаніе пути она не хватила, то начальникъ участка, по заявленіи дорожного мастера, входитъ въ расмотрѣніе причинъ и, при необходимости, доассигновываетъ кредитъ. Использовать же остатки по своему усмотрѣнію дорожный мастеръ можетъ лишь путемъ злоупотребленія.

3) По впослѣдствіи высказанному мнѣнію начальника сл. пути, эти указанія вполнѣ достаточны. Болѣе подробныя, несомнѣнно, облегчатъ контроль, но сильно затруднятъ органы участковой службы, и безъ того обремененные излишнею перепиской, вытекающей изъ все возрастающихъ со стороны контроля формальныхъ ограниченій и требованій.

расцѣнки работъ необходимо обращаться къ первоисточникамъ, т. е. суточнымъ рапортамъ дорожныхъ мастеровъ, дѣлать изъ нихъ весьма сложныя выборки и такимъ только путемъ подходить къ цифрамъ „краткихъ описаній".

5) Какъ въ предварительныхъ, такъ и въ исполнительныхъ смѣтахъ перечисляются отдѣльные виды работъ, ихъ количества и расцѣнки на единицу работы, заключающія въ себѣ совокупную стоимость рабочей силы и матеріала; поэтому, сдѣланное на одной работѣ сбереженіе было учтено не точно—цѣна была уменьшена по одному изъ тѣхъ параграфовъ смѣты, который по предположенію могъ обойтись въ дѣйствительности нѣсколько дешевле.

6) Предварительныя матеріальныя смѣты, служащія основаніемъ для соотвѣтствующаго потребнаго истребованія матеріаловъ и выборки изъ суточныхъ рапортовъ дорожныхъ мастеровъ, служащіе переходнымъ документомъ отъ суточныхъ рапортовъ къ краткимъ описаніямъ работъ,—I участкомъ составляются, но не въ видѣ офиціальной отчетности, а лишь въ видѣ справочныхъ документовъ для самой конторы участка, и потому контролю вообще не предъявляются; безъ этихъ же данныхъ провѣрить, насколько хозяйственно расходуются матеріалы—весьма затруднительно.

7) Въ вѣдомости остатковъ матеріаловъ (бл. № 173) не имѣется указаній—съ какой работы получились остатки и на какихъ мѣстахъ они сохраняются, что лишаетъ начальника участка возможности утилизировать матеріалъ наиболѣе хозяйственно, а контроль—наблюдать за правильнымъ ихъ учетомъ, что и подтвердилось при провѣркѣ числящихся на вѣдомости № 173 гранитныхъ ступеней, коихъ значилось на 1-ое августа 96,25 погонныхъ аршина, донесеніями же дорожныхъ мастеровъ было оправдано до 60 аршинъ.

Нѣкоторые матеріалы числятся на вѣдомости № 173 весьма продолжительное время: строительные съ 1901—1905 г., а мостовыя фермы съ 1895 г., т. е. со времени перехода дорогъ въ казну, что создаетъ излишній запасъ на участкѣ.

Къ сему главнымъ контролеромъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ А. А. Желябужскимъ по реформѣ отчетности участковъ службы пути представлены были соображенія нижеслѣдующаго содержанія:

Техническая отчетность только въ томъ случаѣ можетъ удовлетворить своему назначенію, если она заключаетъ въ себѣ данныя, по коимъ можно судить, что расходъ и рабочей силы, и матеріаловъ по количеству и сорту не превышаетъ утвержденныхъ нормъ.

Техническая отчетность Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ видно изъ нижеизложеннаго, такому требованію не отвѣчаетъ.

Отчетность эта состоитъ лишь изъ слѣдующихъ документовъ: а) счета заказа, гдѣ указываются документы по рабочей силѣ и выписанный на работу матеріалъ, и б) предварительной смѣты, которая заключаетъ въ себѣ отдѣльные виды работы, ихъ количества и стоимость вмѣстѣ и рабочей силы, и матеріаловъ по каждому § смѣты.

Предварительныхъ матеріальныхъ смѣтъ не имѣется и потому нельзя провѣрить, не выписываютъ ли начальники участковъ лишнихъ матеріаловъ. Между тѣмъ, это обстоятельство весьма существенно, такъ какъ при исполненіи работъ хозяйственнымъ способомъ, начальники участковъ сплошь и рядомъ выводятъ въ расходъ весь данный имъ кредитъ, получаемыя же въ дѣйствительности сбереженія расходуютъ на неразрѣшенныя работы, какъ, напр.: оранжереи, сады, театры, ротонды, на излишнюю роскошь въ отдѣлкѣ квартиръ старшихъ служащихъ и пр.

Въ дѣйствительности предварительныя исчисленія потребныхъ для работъ матеріаловъ у начальниковъ участковъ имѣются, такъ какъ безъ нихъ они не могли бы оріентироваться въ томъ, какое количество и какихъ именно матеріаловъ имъ нужно выписать на каждый заказъ, но исчисленія эти дѣлаются не въ видѣ матеріальныхъ смѣтъ и не являются офиціальными данными и потому ни контролю, ни службѣ для провѣки не предъявляются.

Далѣе расходъ рабочей силы оправдывается, такъ называемыми, краткими описаніями: эти послѣднія содержатъ въ себѣ указанія на № кредита, его наименованіе и сумму расхода. Ни именованія работы, которое могло бы дать о ней представленіе, ни количества ея, въ немъ нѣтъ; слѣдовательно, провѣрить краткихъ описаній безъ посредства другихъ документовъ также невозможно. Такими другими документами, дающими возможность свести расходъ краткаго описанія съ дѣйствительностью, служатъ суточные рапорта дорожныхъ мастеровъ и смотрителей зданій; но и тутъ провѣрка осложняется отсутствіемъ переходнаго документа отъ суточныхъ рапортовъ къ краткому описанію. Въ дѣйствительности и этотъ переходный документъ—выборки изъ суточныхъ рапортовъ—также существуетъ, такъ какъ безъ него участки не могли бы распредѣлить своихъ расходовъ по кредитамъ, но и онъ, какъ и матеріальныя смѣты, не офиціаленъ и потому въ большинствѣ случаевъ начальники участковъ отказываются его предъявлять контролю. Насколько же сложно сличеніе краткихъ описаній съ суточными рапортами безъ посредства выборки, указываетъ то обстоятельство, что для повѣрки расхода по одной лишь какой либо работѣ нужно сдѣлать выборки изъ всѣхъ суточныхъ рапортовъ, коихъ на участкѣ за каждый мѣсяцъ имѣется не менѣе 250, и при томъ повторить ту же работу, которая сдѣлана уже конторой участка. О сплошномъ сличеніи нельзя и говорить, потому что оно заняло бы

слишкомъ много времени. Такимъ образомъ, повѣрка рабочей силы, если и не невозможна, то въ высшей степени затруднительна.

Еще слабѣе оправдывается расходъ матеріаловъ: по существующему положенію никакихъ запасовъ матеріаловъ въ участкахъ не допускается и потому начальники участковъ весь выписанный матеріалъ, тотчасъ же по его полученіи сносятъ на заказъ, какъ израсходованный, т. е. раньше чѣмъ матеріалъ фактически употребленъ въ дѣло. Затѣмъ, въ заказѣ матеріалъ не группируется по сорту и количеству, а выписывается враздробь по мѣрѣ полученія, поэтому, чтобы провѣрить какой либо сортъ матеріала необходимо исполнить слѣдующія манипуляціи; выбрать изъ исполнительной смѣты тѣ параграфы, въ кои можетъ входить данный матеріалъ, расчленить по каждому изъ этихъ параграфовъ общую стоимость, на стоимость рабочей силы и отдѣльно матеріала, вывести общую стоимость матеріала по всѣмъ этимъ параграфамъ, опредѣлить по утвержденнымъ нормамъ, сколько должно быть употреблено матеріала даннаго сорта, сдѣлать изъ счета заказа выборку этого матеріала и полученныя такимъ путемъ количества сличить.

Такая работа такъ сложна и обширна, что произвести ее контроль не имѣетъ возможности. Вмѣстѣ съ тѣмъ, участокъ не можетъ обойтись безъ производства этой работы, и весь вопросъ въ томъ, чтобы эта работа произведена была участкомъ своевременно, и тогда для контроля и для самой службы явится возможность повѣрки. Въ настоящее же время техническая отчетность сплошь не провѣряется не только контролемъ, но и самою службою.

Кромѣ того, начальникамъ участковъ предоставлено право перечислять расходъ съ заказа на заказъ, съ заказа на вѣдомость № 173 (остатки матеріаловъ) и обратно. Въ дѣлахъ участковъ мотивированныхъ объясненій этихъ перечисленій нѣтъ и, стало быть, судить о ихъ цѣлесообразности нельзя. Насколько же эти перечисленія опасны, могутъ служить слѣдующіе примѣры: начальникъ участка сдѣлалъ на заказѣ перерасходъ такого свойства, который не можетъ быть санкціонированъ службой, тогда перерасходъ этотъ онъ перечисляетъ на другой заказъ, гдѣ есть сбереженія; или, если начальникъ участка, по какимъ либо причинамъ, захотѣлъ бы не удержать съ подрядчика полной стоимости отпущенныхъ ему казенныхъ матеріаловъ, то онъ можетъ часть ихъ перечислить на другой заказъ или на вѣдомость № 173. Необходимо сказать, что вѣдомость № 173 является въ отчетности большимъ зломъ: она способствуетъ не только неправильнымъ перечисленіямъ, но прямо укрыванію расходовъ, такъ какъ ни документально, ни фактически не можетъ быть провѣрена даже въ концѣ строительнаго періода, ибо числя-

щіеся на ней матеріалы могутъ переноситься изъ года въ годъ. Документально она не можетъ быть провѣрена потому, что за отсутствіемъ матеріальныхъ смѣтъ нельзя свѣрить истребованія матеріаловъ съ дѣйствительнымъ расходомъ и потому количество матеріаловъ на участкѣ можетъ быть произвольно, а фактически—потому, что матеріалы, числящіеся на вѣдомости № 173, сохраняются не особо, а вмѣстѣ съ другими строительными матеріалами и обыкновенно размѣщены по всему участку. При такихъ дефектахъ этой вѣдомости, на коей матеріалы къ тому же могутъ числиться произвольно долгое время, возможенъ даже сбытъ казенныхъ матеріаловъ на сторону.

Изложенное, по мнѣнію контроля, достаточно характеризуетъ отрицательныя стороны существующей отчетности.

Если принять во вниманіе тѣ очень большіе расходы (до 10 милліоновъ въ годъ), кои оправдываются такой отчетностью, то нельзя не высказать, что улучшеніе ея безусловно необходимо и при томъ въ самомъ ближайшемъ будущемъ, тѣмъ болѣе, что измѣненія не потребуютъ введенія какихъ либо новыхъ документовъ, а лишь узаконятъ и упорядочатъ существующіе.

Упорядоченіе отчетности должно выразиться въ слѣдующемъ:

По рабочей силѣ:—старшіе рабочіе должны вести учетъ по книжкамъ съ перенумерованными листками, получать ихъ на опредѣленный срокъ и подъ расписки, что лишитъ ихъ возможности измѣнять записи по своему желанію. Введеніе такихъ книжекъ не усложнитъ работы старшихъ рабочихъ, такъ какъ въ нихъ можетъ быть пропечатана номенклатура наиболѣе употребительныхъ работъ, а, наоборотъ, облегчитъ работу и вмѣстѣ съ тѣмъ упорядочитъ дѣло. Донесенія свои дорожнымъ мастерамъ они должны дѣлать не на клочкахъ бумаги, какъ нынѣ, а на офиціальныхъ документахъ.

Выборки изъ суточныхъ рапортовъ должны быть документами строгой отчетности.

Краткія описанія должны заключать въ себѣ свѣдѣнія, дающія полную возможность критически отнестись къ расходу, т. е. точное описаніе работы, количества ея и стоимость.

По матеріаламъ:—необходимо введеніе матеріальныхъ смѣтъ, уничтоженіе вѣдомости № 173 и допущеніе перечисленій съ заказа на заказъ лишь черезъ посредство матеріальной службы, какъ того требуетъ § 5 В. Общ. Правилъ однообразнаго учета расходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (утверждены по соглашенію вѣдомствъ 30 ноября 1901 года).

Въ заключеніи контроль считаетъ необходимымъ еще разъ указать на возможность и крайнюю необходимость упорядоченія отчетности, какъ равно и на то, что все это можетъ быть достигнуто безъ всякихъ обремененій участковъ и осложненія ихъ отчетности и требуется только лишь добрая воля со стороны

подотчетныхъ лицъ сдѣлать отчетность вполнѣ ясной и удобной для провѣрки.

Жителями предмѣстья „Ближнія Мельницы,“ прилегающаго къ станціи Одесса-Товарная, было представлено подкомиссіи заявленіе о неудобствахъ сообщенія означеннаго предмѣстья съ прилегающимъ съ другой стороны къ станціи предмѣстьемъ Молдованка и съ городомъ Одесса, вызванныхъ закрытіемъ въ 1868 году, существовавшаго до того переѣзда въ уровнѣ рельсовъ у главныхъ мастерскихъ, на что въ то время городское Одесское управленіе изъявило согласіе съ тѣмъ, однако, что въ этомъ мѣстѣ желѣзною дорогою будетъ устроенъ пѣшеходный мостъ. Обязательство устроить пѣшеходный мостъ, принятое на себя Управленіемъ желѣзной дороги, по сіе время не исполнено, и поэтому Одесское городское общественное управленіе обратилось къ Одесскому градоначальнику съ ходатайствомъ объ оказаніи содѣйствія со стороны Министерства Внутреннихъ Дѣлъ къ скорѣйшему устройству распоряженіемъ управленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ переѣзднаго моста черезъ рельсовые пути ст. Одесса-Товарная. По сему ходатайству Министерство Внутреннихъ Дѣлъ входило въ сношеніе съ Министерствомъ Путей Сообщенія, которое въ 1909 году отозвалось, что удовлетворить ходатайство жителей предмѣстья „Ближнія Мельницы“ объ устройствѣ путепровода для экипажной ѣзды у главныхъ мастерскихъ Одессы, въ виду закрытія прежняго переѣзда съ согласія Одесскаго городского управленія, и принимая во вниманіе дороговизну постройки путепровода надъ путями,—не представляется возможнымъ. Что касается ходатайства устройства въ этомъ мѣстѣ пѣшеходнаго моста, то Министерство Путей Сообщенія, признавая съ своей стороны весьма желательнымъ скорѣйшее устройство означеннаго моста, имѣетъ въ виду принять зависящія отъ него мѣры къ тому, чтобы включенный въ проектъ смѣты на 1910 годъ кредитъ на приступъ къ работамъ по устройству вышеозначеннаго моста не былъ исключенъ изъ смѣты.—Подкомиссія не могла не признать, что ходатайство жителей предмѣстья „Ближнія Мельницы“ не лишено основанія относительно неудобствъ сообщенія съ городомъ Одесса, вслѣдствіе закрытія переѣздовъ, существовавшихъ до 1868 года.—Но съ другой стороны, сохраненіе переѣзда въ уровнѣ рельсовъ въ мѣстѣ столь оживленнаго движенія поѣздовъ и отдѣльныхъ паровозовъ представляется совершенно недопустимымъ по требованіямъ безопасности; постройка же путепровода для экипажной ѣзды надъ многочисленными лежащими здѣсь желѣзнодорожными путями причинила бы чрезмѣрные расходы. Крупные расходы на сооруженіе такого путепровода не были бы въ соотвѣтствіи съ тѣми неудобствами, которыя испытываются жителями предмѣстья „Ближнія Мельницы“, вслѣдствіе необходимости

пользоваться окольными путями черезъ вновь устраиваемые віадуки около станціи Одесса-Товарная, на которые по смѣтѣ на 1907 годъ отпущенно 35.000 руб., въ 1908 году 70.000 и въ 1909 году 15.000 рублей. Кредиты 1907 и 1908 года управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ использованы для постройки віадуковъ и тоннелей,—а на кредитъ 1909 года работы находятся въ производствѣ. Что касается сооруженія пѣшеходнаго моста около главныхъ мастерскихъ, то въ виду принятаго на себя еще въ 1869 году обязательства Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ и принимая во вниманіе настоятельную въ немъ надобность, приступъ къ симъ работамъ является безотлагательнымъ. Съ этой цѣлью Министерствомъ Путей Сообщенія въ проектъ смѣты на 1910 годъ внесенъ кредитъ вь 35.000 рублей. Общая стоимость исчисляется приблизительно въ 70 000 р.

Отъ станціи Одесса-Товарная отдѣляется карантинная вѣтвь, протяженіемъ въ 11,5 верстъ, соединенная съ станціею Одесса-Застава I и съ рельсовыми путями, обслуживающими хлѣбные магазины „Хлѣбнаго Городка". Пройдя посты Одесса-Застава II и Одесса-Застава III, карантинная вѣтвь, отъ которой на 7-й верстѣ отвѣтвляется транзитная вѣтвь къ станціи Пересыпь, направляется къ станціи Одесса-Портъ и, пройдя къ Бакалейной набережной карантинной гавани, заканчивается у таможенныхъ пакгаузовъ противъ карантиннаго мола Одесскаго порта. Станція Одесса-Портъ, расположенная на берегу моря, между практическою гаванью и карантиннымъ моломъ у подножія Николаевскаго бульвара города Одессы, служитъ товарною станціею для передачи грузовъ съ желѣзной дороги на пароходы и обратно, но въ то же время пассажирскою станціею для отправки пассажирскихъ поѣздовъ по Куяльницкой вѣтви черезъ станцію Пересыпь на Куяльницкій лиманъ.

Зданіе станціи Одесса-Портъ, расположенное на Приморской улицѣ противъ Новой набережной между Новымъ и Платоновскимъ моломъ, довольно просторное и удобное, построено вновь послѣ уничтоженнаго въ 1905 году пожаромъ пассажирскаго зданія. Служа, главнымъ образомъ, пассажирскому движенію на Куяльницкій лиманъ во время лѣтняго сезона, т. е. съ 15 мая до сентября мѣсяца, зданіе это, казалось бы, могло быть возведено болѣе скромныхъ размѣровъ и съ меньшими затратами.

Въ 1864 году для доставленія на нынѣшнюю станцію Одесса-Товарная грузовъ, прибывавшихъ моремъ, рельсъ, паровозовъ и вагоновъ и т. п. изъ заграничныхъ портовъ а равно и лѣсныхъ матеріаловъ изъ Херсона, по заказамъ строившейся Одесса-Балтской желѣзной дороги положены были, сначала временные, рельсовые пути отъ Карантинной мимо Практической гавани до соединительной съ Тираспольскою заставою вѣтви. При этомъ морской берегъ отъ практической гавани до платоновскаго мола

пришлось защитить отъ размыва морскими волнами деревяннымъ больверкомъ „набережная Дьяченко“, потому что въ то время ни Каботажной и Новой набережной, ни волнолома на рейдѣ не существовало. Къ этимъ временнымъ путямъ, расположеннымъ на узкой полосѣ отъ карантинной гавани, вдоль „набережной Дьяченко“, обращенными въ постоянные, послѣ открытія движенія въ 1865 году, постепенно, по мѣрѣ возникновенія въ томъ надобности, вслѣдствіе прилива грузовъ и уширенія полосы сооруженіемъ новыхъ набережныхъ, прибавлялись не совсѣмъ планомѣрно рельсовые пути. Затѣмъ въ 1872 году устроена эстакада, предназначенная для погрузки хлѣба на пароходы съ помощью конвееровъ. Такимъ образомъ, нынѣ для подачи въ портъ существуютъ два главныхъ направленія: часть грузовъ въ вагонахъ обыкновеннаго устройства поступаетъ въ портъ по путямъ въ уровнѣ набережныхъ и распредѣляется по моламъ, смотря по роду грузовъ и ихъ назначенію; другая часть, исключительно хлѣбныхъ грузовъ, передается въ особо къ тому приспособленныхъ вагонахъ по эстакадѣ. Первые рельсовые пути, уложенные постепенно по мѣрѣ надобности, распредѣлены не совсѣмъ удачно и стѣснены, съ одной стороны, разновременно сооруженными новыми набережными и молами, а, съ другой стороны, эстакадою и разными другими сооруженіями. Вслѣдствіе сего сортировочные парки противъ эллинговъ Андросовскаго переѣзда при Андросовскомъ молѣ и Военнаго мола, а равно у начала Карантиннаго мола недостаточно развиты и потому не удовлетворяютъ требованіямъ быстраго составленія поѣздовъ и распредѣленія вагоновъ по соотвѣтственнымъ моламъ и набережнымъ. Неизбѣжнымъ слѣдствіемъ такого стѣсненнаго положенія является частое прекращеніе свободнаго движенія гужевой перевозки по набережной съ одной стороны и загруженности путей съ другой стороны, такъ что случаи переполненія всѣхъ путей на набережной и въ сортировочныхъ паркахъ, въ періодъ усиленнаго движенія, не рѣдки.

Другая часть хлѣбныхъ грузовъ, какъ выше упомянуто, подается въ портъ по деревянной эстакадѣ, общая длина которой 1552 пог. саж., изъ которыхъ пожаромъ во время безпорядковъ въ Одессѣ 15 іюня 1905 года было уничтожено 600 саженей, возстановленныхъ въ прежнемъ видѣ къ 25 августа того же года. Начиная отъ земляной насыпи противъ Андросовскаго мола, около полустанціи „Эстакада“, она тянется параллельно набережной на высотѣ трехъ саженей до самаго конца Карантиннаго мола. Эстакада состоитъ изъ ряда пролетовъ отъ 1,5 до 3 саженей съ одиннадцатью прорѣзами для пропуска подъ ней желѣзной дороги въ уровнѣ набережной. Хлѣбъ для погрузки съ эстакады подвозится въ спеціальныхъ эстакадныхъ вагонахъ, имѣющихъ воронкообразное дно съ люкомъ. Для нагрузки на пароходы люки ва-

гоновъ открываются и зерно высыпается въ особые люки въ полотнѣ эстакады, между рельсами, а затѣмъ передается посредствомъ четырехъ конвееровъ въ трюмы пароходовъ, причальная линія которыхъ протяженіемъ всего въ 200 пог. саж. находится на Бакалейной набережной карантинной гавани. Часть зерна вслѣдствіе недостатка конвееровъ спускается съ эстакады внизъ на брезенты, откуда переносится вручную мѣшками на пароходы. Наконецъ, часть зерна выгружается еще помощью, такъ называемыхъ, головныхъ трубъ самотекомъ прямо въ пароходы. Кромѣ того, пароходамъ, грузящимъ хлѣбъ помощью конвееровъ и головныхъ трубъ, передающимъ зерно самотекомъ изъ вагоновъ, на эстакадѣ, отведено нѣсколько мѣстъ причала у Карантиннаго мола. Къ недостаткамъ подачи хлѣбныхъ грузовъ по эстакадѣ слѣдуетъ отнести, во первыхъ, то, что она производится въ вагонахъ спеціальнаго устройства, оборотъ которыхъ ограничивается станціями города Одессы, а во вторыхъ, малая вмѣстимость этихъ вагоновъ,—всего 500 пуд. Къ этимъ недостаткамъ за послѣднее время прибавилось еще то обстоятельство, что въ Одессу стали приходить высокобортные пароходы увеличеннаго тоннажа, погрузка которыхъ съ эстакады существующими конвеерами можетъ начаться лишь тогда, когда около $^1/_3$ парохода загружено и вслѣдствіе этого бортъ его понизится на высоту ниже уровня эстакады.

Для устраненія указанныхъ затрудненій по сортировочному хозяйству, впредь до переустройства Одесскаго порта и постройки новыхъ хлѣбной и угольной гаваней, необходимо будетъ произвести частичное развитіе путей на Военномъ молѣ и Андросовскаго сортировочнаго парка, на что по проекту смѣты Министерства Путей Сообщенія на 1910 годъ испрашиваются кредиты, въ 20.000 рублей для первой и въ 15.000 рублей для второй работы. Что касается недостатка въ погрузкѣ съ помощью конвееровъ, то для устраненія его оказалось необходимымъ приступить къ перестройкѣ конвееровъ такъ, чтобы они могли грузить высокобортные пароходы съ нижнихъ путей въ порту. Вся стоимость работы по перестройкѣ конвееровъ исчислена въ 40.000 руб. и по смѣтѣ на 1909 годъ въ счетъ этой стоимости ассигновано 20.000 рублей. По смѣтѣ на 1910 годъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ испрашиваетъ на перестройку конвееровъ 20.000 рублей, которые подлежали бы ассигнованію.

Но этими расширеніями и переустройствами ни загруженность путей, ни недостаточная пріемоспособность Одесскаго порта не устраняются, потому что застаиваніе вагоновъ на путяхъ и неуспѣшная перегрузка на пароходы являются послѣдствіемъ общаго неустройства Одесскаго порта и нѣкоторыхъ особенностей въ хлѣбной торговлѣ на Одесскомъ рынкѣ.

О несоотвѣтствіи размѣровъ и общаго устройства Одесскаго

порта требованіямъ грузооборота города Одессы, даны были разными лицами весьма подробныя указанія въ совѣщаніяхъ подкомиссіи съ Кіевскимъ пораіоннымъ комитетомъ 27 августа и Одесскимъ биржевымъ комитетомъ 2-го сентября 1909 года. Подробное же описаніе состоянія порта имѣется въ пояснительной запискѣ къ проекту переустройства Одесскаго порта, составленному въ 1909 году особою комиссіею, подъ предсѣдательствомъ Одесскаго градоначальника генералъ-маіора И. Н. Толмачева. Главнѣйшіе недостатки нынѣшнихъ портовыхъ устройствъ въ Одессѣ заключаются въ слѣдующемъ:

1) Недостаточность территоріи для свободнаго оборота грузовъ, производящагося какъ по вывозной, такъ и по ввозной торговлѣ перевозкою въ вагонахъ желѣзной дороги и гужемъ по всему протяженію морского берега.

2) Недостаточность площадей въ гаваняхъ для оборота и стоянки судовъ.

3) Недостаточная длина линіи причала, вслѣдствіе чего пароходы, ожидая очереди для погрузки, стоятъ у волнолома отъ 30 до 45 дней, тогда какъ у причала для нагрузки парохода требуется отъ 5 до 6 дней.

4) Недостаточность складочныхъ крытыхъ помѣщеній.

Указанные недостатки сказываются преимущественно по отношенію къ главнымъ грузамъ привоза и вывоза, т. е. хлѣба и каменнаго угля. Погрузка хлѣба производится на большіе пароходы, втиснутые въ карантинной гавани на промежуткѣ набережной между стоянкою пароходовъ русскаго общества пароходства и торговли и стоянкою пароходовъ добровольнаго флота, съ грузами, идущими въ Владивостокъ и оттуда прибывающими— тогда какъ выгрузка разнаго рода зерновыхъ продуктовъ, прибывающихъ въ Одесскій портъ на каботажныхъ судахъ, совершается въ Практической гавани. Къ тому же начало карантиннаго мола, вслѣдствіе дугообразнаго его очертанія, не допускаетъ причала длинныхъ пароходовъ новѣйшей конструкціи для нагрузки съ борта. Между тѣмъ, въ урожайные годы, во время усиленнаго вывоза хлѣба, т. е. съ августа по январь мѣсяцъ включительно, привозъ хлѣба въ Одесскій портъ и вывозъ его принимаютъ размѣры, о которыхъ можно судить по результатамъ за 1906 годъ. Въ означенномъ году привозъ въ каботажную часть порта былъ 14.440.000 пудовъ, а вывозъ 856.000 пудовъ, при общемъ отпускѣ зерновыхъ продуктовъ изъ Одесскаго порта въ 96.518.000 пудовъ, въ томъ числѣ пшеницы, ржи, ячменя и овса 89.309.000 пудовъ [1]). Для подвозки части сего количества хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнодорожнымъ путямъ въ портъ потребовалось 84.451 ва-

---

[1]) Отчетъ Одесскаго Комитета Торговли и мануфактуръ за 1906 г. стр. 47—73 и табл. I.

гонъ.—Въ менѣе урожайный 1908 годъ вся отправка зерновыхъ грузовъ изъ Одесскаго порта составляетъ всего 47.264.000 пудовъ [1]), причемъ для этого грузооборота подавалось въ Одесскій портъ въ мѣсяцъ груженыхъ хлѣбомъ отъ 921 до 7.178 вагоновъ. Всего за 1908 годъ подано вагоновъ съ разнаго рода грузомъ въ Одесскій портъ 92.381 вагонъ, въ томъ числѣ 43.491 вагонъ груженый хлѣбомъ, изъ которыхъ нагруженныхъ на Одесскихъ городскихъ станціяхъ обыкновенныхъ товарныхъ вагоновъ 2.543 и эстакадныхъ 15.508 вагоновъ [2]).—Максимальная подвозка грузовъ по числу вагоновъ въ Одесскій портъ въ 1908 году была:

1. Нагруженныхъ на станціяхъ сѣти дороги . . . . . 8492 въ мартѣ мѣсяцѣ
2. Нагруженныхъ на Одесскихъ городскихъ станціяхъ:
   а) обыкновенныхъ товарныхъ. . 448 въ январѣ мѣсяцѣ
   б) эстакадныхъ . . . . . 2670 „ „

Наименьшая подвозка по числу вагоновъ оказалась:

1. Нагруженныхъ на станціяхъ сѣти дороги . . . . . 4696 въ октябрѣ мѣсяцѣ
2. Нагруженныхъ на Одесскихъ городскихъ станціяхъ:
   а) обыкновенныхъ товарныхъ. . 0 въ августѣ и сентябрѣ мѣсяцахъ.
   б) эстакадныхъ . . . . . 263 въ іюнѣ мѣсяцѣ.

Если данныя по грузообороту зерновыхъ продуктовъ свидѣтельствуютъ о дѣйствительной необходимости переустройства Одесскаго порта, то вящшимъ тому доказательствомъ служатъ условія ввоза и выгрузки каменнаго угля. Привозъ каменнаго угля возрастаетъ изъ года въ годъ и въ 1908 году доставка его изъ Донецкаго бассейна моремъ превысила 38.000.000 пудовъ. Почти вся площадь территоріи, прилегающей къ Каботажной набережной, занята каменноугольными складами разныхъ фирмъ, окружая пакгаузы для сахара, москательныхъ и бакалейныхъ товаровъ.

Существующимъ неустройствомъ, рядомъ съ нѣкоторыми особенностями хлѣбной торговли въ Одессѣ, порождаются невыгодныя условія, ведущія къ значительному повышенію накладныхъ расходовъ и морскихъ фрахтовъ. Накладные расходы въ Одессѣ составляютъ отъ 4 до 5 коп. на пудъ, а въ Николаевѣ всего 3 коп. на пудъ. При этомъ довольно страннымъ образомъ морской фрахтъ на Одессу на 2 коп. съ пуда дороже, чѣмъ на Николаевъ.

---

[1]) Отчетъ Одесскаго Ком. Тор. и мануфакт. за 1908 г. таб. I.

[2]) Отчетъ Кіевскаго Пораіоннаго Комитета за 1908 г. таб. XII стр. 41.

Всѣ эти явленія отчасти должны быть приписаны тому, что Одесская экспортная торговля хлѣбомъ изъ рукъ, пользовавшихся европейскою извѣстностью крупныхъ фирмъ, какъ Массъ, Родоканаки, Тработти и др., перешла къ мелкимъ комиссіонерамъ, которые, не располагая достаточными оборотными капиталами, находятся въ полной зависимости отъ банковъ. Вслѣдствіе этого часто происходитъ, причиняющій Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ лишніе расходы, застой вагоновъ на путяхъ, потому что получатели уже послѣ подачи вагоновъ розыскиваютъ по банковымъ учрежденіямъ денежныя средства для выкупа хлѣбнаго груза. Независимо отъ сего по существующимъ въ Одесской хлѣбной торговлѣ пріемамъ пересыпки, приготовки, уравниванія сортовъ и т. п., установился отзывающійся на ней вредно завозъ прибывающаго въ Одессу хлѣба въ магазины Одесской-Заставы и Пересыпи. Отъ этого, какъ и отъ завоза прибывающаго съ линіи хлѣба на станцію Одесса-Застава происходитъ, дѣйствительно, повышеніе стоимости провоза хлѣба, ибо это ведетъ къ примѣненію завознаго тарифа, что составляетъ 18 коп. съ четверти хлѣба. Но при этомъ необходимо имѣть въ виду, что завозный тарифъ установленъ по обоюдному соглашенію между Юго-Западными желѣзными дорогами и городомъ Одесса и что за перевозку хлѣба гужемъ изъ магазиновъ Заставы отправители платятъ отъ 22 до 24 коп. за четверть.

Въ частности, подкомиссія при осмотрѣ эстакады въ Одесскомъ портѣ не могла не отмѣтить неудовлетворительнаго состоянія нѣкоторыхъ эстакадныхъ вагоновъ, послѣдствіемъ чего является утрата хлѣба.

Для упорядоченія положенія Одесскаго порта единственнымъ раціональнымъ средствомъ представляется проектированное сооруженіе новаго волнолома для прикрытія морского берега у Пересыпи, устройство новой отдѣльной хлѣбной гавани подъ защитой новаго волнолома вдоль берега у Пересыпи и, наконецъ, перенесеніе угольной гавани на пристройку къ Потаповскому молу.— Согласно расцѣночной вѣдомости, приложенной къ пояснительной запискѣ проекта переустройства Одесскаго порта, стоимость работъ хлѣбной гавани исчислена въ 860.620 руб., угольной гавани въ 147.860 руб. и новаго волнолома 300.000 руб.. всего 1.308.480 руб.,—а сверхъ того еще на устройство вольной гавани 104.270 руб.. Предположенное въ связи съ переустройствомъ Одесскаго порта переустройство станціи Одесса-Портъ, съ желѣзобетонной эстакадой и другими сооруженіями, исчисляется въ 4.892.000 руб.

Въ настоящее время Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ на станціи Одесса-Портъ принадлежатъ 4 пакгауза, хорошо построенныхъ, изъ которыхъ два, каждый въ два этажа и площадью въ 320 кв. саж., служатъ преимущественно для склада сахара, от-

правляемаго въ Константинополь и другія мѣста Ближняго Востока. Подъ этими двумя пакгаузами, расположенными въ первой линіи около набережной Новой гавани, устроены погреба. Изъ этихъ пакгаузовъ нагрузка и выгрузка пароходовъ, приставшихъ къ набережной, довольно удобна. Въ подвалѣ одного изъ этихъ пакгаузовъ, при произведенномъ 4 сентября 1909 года осмотрѣ, оказались бутылки вина, разлитаго подъ надзоромъ таможенныхъ чиновъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ комиссіонномъ порядкѣ, по порученію частныхъ отправителей. Въ городѣ, на Николаевскомъ бульварѣ, съ этою же цѣлью нанимается помѣщеніе для охраненія винъ торговаго дома Раухъ въ Вѣнѣ. Въ подвальномъ этажѣ второго изъ этихъ пакгаузовъ складываются фрукты, по прибытіи изъ Италіи и Южной Франціи. Третій изъ упомянутыхъ, пакгаузовъ, такъ называемый новый пакгаузъ, тоже двухэтажный, но безъ подвальнаго этажа, хорошо и раціонально построенный, расположенъ въ удаленіи отъ берега противъ Практической гавани. Во время осмотра станціи этотъ пакгаузъ былъ пустъ. Четвертый пакгаузъ предназначенъ преимущественно для товаровъ, требующихъ переупаковки.

Недалеко отъ сего послѣдняго пакгауза находятся два большихъ, 3-хъ этажныхъ, роскошно возведенныхъ, зданія для помѣщенія служащихъ желѣзной дороги, и лѣтомъ 1909 года приступлено къ сооруженію третьяго небольшого двухъ-этажн. зданія. Въ виду того, что служащіе могутъ найти помѣщеніе въ городѣ или на Пересыпи, правильнѣе бы было отпускать имъ квартирныя деньги, а суммы, отпускаемыя на сооруженіе жилыхъ домовъ, расходовать на тѣ станціи по линіи, близъ которыхъ не имѣется ни городовъ, ни селеній и на которыхъ по необходимости нужно строить жилыя помѣщенія.

Отъ станціи Одесса-Портъ отдѣляется Куяльницкая вѣтвь къ станціи Пересыпь, расположенной на 6-й верстѣ отъ мѣста развѣтвленія Куяльницкой и Карантинной вѣтвей. Станція Пересыпь обслуживаетъ движеніе грузовъ отъ хлѣбныхъ магазиновъ Пересыпи и цѣлаго ряда фабрикъ и заводовъ, къ которымъ проложены рельсовые пути по Московской, Николаевской и Балтской улицамъ предмѣстья Пересыпи. На станціи Пересыпь проектируется примыканіе строющейся желѣзной дороги Москва-Бахмачъ-Одесса, полотно которой отъ полустанціи Жевахово на 8 верстѣ Куяльницкой вѣтви, слѣдуетъ параллельно сей послѣдней до входа въ станцію Пересыпь около Балтской улицы. Станцію Одесса-Московская товарную и пассажирскую предположено устроить независимо отъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ изгибѣ Куяльницкой вѣтви на площади между Щелаковой и Церковною улицами предмѣстья Пересыпь, соединивъ ихъ съ транзитною вѣтвью около путепровода вѣтви Хаджибеевской конножелѣзной дороги. Сортировочную станцію Бахмачъ-Одесской желѣзной дороги

предполагается устроить между вѣтвью къ старому Куяльнику и каналомъ Куяльницкаго лимана, около Николаевскаго шоссе.

Отъ станціи Пересыпь Куяльницкая вѣтвь слѣдуетъ далѣе мимо полустанціи Жевахово до станціи старый Куяльникъ, гдѣ она развѣтвляется на вѣтвь къ солянымъ промысламъ на Куяльницкомъ лиманѣ и вѣтвь къ станціи Новый Куяльникъ на 11-й верстѣ отъ станціи Одесса-Портъ. Какъ станціонное зданіе, такъ и длинная крытая при ней платформа на ст. Новый Куяльникъ вполнѣ удовлетворяютъ требованіямъ пассажирскаго движенія, вызываемаго посѣщеніемъ находящагося здѣсь городского лечебнаго заведенія и купальнями въ лиманѣ, на берегу котораго построена станція съ широко раскинутымъ паркомъ. По сосѣдству со станціею новый Куяльникъ построена санаторія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ для низшихъ и среднихъ служащихъ, нуждающихся въ лиманномъ леченіи. Зданіе двухэтажное, въ которомъ каждому, помѣщающемуся въ санаторіи, отводится меблированная комната съ особымъ крытымъ балкономъ. При санаторіи имѣется просторная столовая.

Пути на вѣтвяхъ и станціяхъ Одесскаго узла найдены въ вполнѣ удовлетворительномъ состояніи, за исключеніемъ стрѣлокъ у станціи Одесса-Застава II, около элеватора, и при входѣ на станцію Одесса-Портъ. Пути къ магазинамъ „хлѣбнаго городка“ содержатся въ состояніи, соотвѣтствующемъ ихъ назначенію.

Для обсужденія нуждъ торговли и промышленности по отношенію къ устройству Одесскаго порта и Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ состоялось 2 сентября 1909 г. засѣданіе при участіи членовъ Одесскаго биржевого комитета, о чемъ составленъ особый журналъ.

4-го сентября въ 9 час. пополудни подкомиссія отбыла изъ гор. Одессы черезъ станцію Раздѣльная, Кишиневъ и Корнешты на станцію Унгени, куда она прибыла 5 сентября 1909 года въ 6 час. пополуночи.

Станція Унгени. Осмотръ станціи Унгени, расположенной въ долинѣ рѣки Прута и составляющей конечный пунктъ Бессарабской вѣтви Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, начался въ 6 час. 5 мин. пополуночи 5 сентября 1909 года и продолжался до 7 час. 40 мин. За это время осмотрѣны были всѣ станціонныя сооруженія и путевыя устройства. Пассажирское зданіе ст. Унгени съ служебными въ немъ помѣщеніями удовлетворяетъ нынѣшнимъ требованіямъ движенія. Паровозное зданіе на 4 стойла, служа оборотнымъ депо, не вполнѣ удовлетворительно, и помѣщеніе для службы тяги, въ виду нахожденія на станціи Унгени шести бригадъ паровозной прислуги, нѣсколько тѣсное. Въ мастерскихъ при депо, для производства текущаго ремонта, работаютъ 14 человѣкъ. Расположенная на границѣ Румынскаго королевства станція Унгени служитъ передаточною станціею для грузовъ, слѣ-

дующихъ въ Румынію и далѣе, преимущественно хлѣбъ, и обратно оттуда соль, лѣсъ и овчина. Этотъ грузооборотъ совершается вагонооборотомъ станціи, который въ 1908 году составлялъ 2.182 вагона принятыхъ и 2.182 вагона сданныхъ. Весь оборотъ вагоновъ въ 1908 году былъ: отправленныхъ 4.921 ваг., прибывшихъ 5.167 ваг. Для болѣе удобной перевозки грузовъ путь широкой колеи русскихъ желѣзныхъ дорогъ продолженъ за Румынскую границу до города Яссы, ближайшей станціи на Румынской желѣзной дорогѣ. На станціи Унгени имѣется

разъѣздныхъ путей	2,735	вер.
запасныхъ путей	3,494	„
путей для надобностей службы тяги	1,612	„
Всего	7,840	вер.

Это количество путей соотвѣтствуетъ нынѣшнимъ потребностямъ движенія на Бессарабской линіи.

На станціи производится постройка новаго пакгауза за счетъ сбора въ $^1/_5$ коп.

Станція Кишиневъ. Слѣдуя черезъ станціи Корнешты и Каларашъ, подкомиссія прибыла на станцію Кишиневъ и приступила къ ея осмотру въ 10 час. 59 мин. по полуночи. Пассажирское зданіе станціи Кишиневъ, выстроенное русскимъ обществомъ пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги, содержится въ удовлетворительномъ состояніи. Пассажирское движеніе на станціи Кишиневъ доходитъ до выдачи 1.000 пассажирскихъ билетовъ, при продажѣ 154 перонныхъ билеговъ въ сутки. Въ дни усиленнаго притока пассажировъ, въ особенности въ ненастную погоду, соотвѣтствовало бы болѣе просторное помѣщеніе, чѣмъ нынѣшнее пассажирское зданіе, но настоятельной потребности къ перестройкѣ его въ настоящее время не ощущается. Служебныя помѣщенія удовлетворяютъ требованіямъ службы. Работа станціи Кишиневъ опредѣляется оборотомъ около 38.000 вагоновъ въ годъ, при слѣдованіи грузовъ преимущественно со стороны Тирасполя по направленію къ станціямъ Унгени и Рени, причемъ, однако, мануфактурные товары, идущіе изъ Лодзи, назначаются, главнымъ образомъ, для Кишинева. Размѣръ дѣйствительной передачи вагоновъ въ среднемъ со станціи Бендеры въ сторону къ станціи Кишиневъ въ 1907 году былъ: за весь годъ 334 вагона въ день, а въ періодъ усиленнаго движенія 406 вагоновъ;—а число поѣздовъ въ сутки отъ станціи Бендеры къ станціи Кишиневъ:

	за весь годъ.	въ періодъ усиленнаго движенія.
паръ пассажирскихъ поѣзд. .	4,00	4,00
паръ товарныхъ поѣздовъ . .	6,7	8,3

Въ 1908 году оборотъ вагоновъ станціи былъ за весь годъ:

отправлено.	55.917	ваг.
прибыло	56.684	„

О работѣ станціи Кишиневъ въ іюлѣ мѣсяцѣ 1909 года начальникомъ станціи были предъявлены подкомиссіи нижеслѣдующія свѣдѣнія:

Общей выручки за іюль . . . . . 336.924 р. 54 к.
Продано билетовъ (всѣхъ 4 классовъ) . . . . 31.427 шт.
Выдано багажныхъ квитанцій . 2.100 шт.
Прибыло пассажир. и бол. скор. . 1.500 накл.
Отправлено „ „ „ „ . 1.700 „
Прибыло малой скорости . . . . 8.137 „ (271 въ день).
Отправлено малой скорости . . . 3.742 „ (125 въ день).
Претензій разныхъ за грузъ въ годъ 130 на 50.000 отправокъ.

По техническому движенію:

прибыло груженыхъ вагоновъ 4.585
„ порожнихъ „ 2.120

Итого . . 6.705

На станціи Кишиневъ (по отчету Управлен. за 1908 годъ) имѣется путей разъѣздныхъ . . . . . 4,150 вер.
„ „ запасныхъ . . . . . 4,321 „
„ „ для службы тяги . . . . 0,725 „

Всего . . 9,196 вер.

Два маневровыхъ паровоза работаютъ въ сутки вмѣстѣ 44 часа.

Пріемочные пути:

Для нечетныхъ поѣздовъ:

Путь № 5 . . . . . 50 ваг.
„ „ 7 . . . . . 40 „
„ „ 9 . . . . . 30 „ оба подъ нагрузку и выгрузку.
„ „ 11 . . . . . 40 „
„ „ 4 . . . . . 40 „
„ „ 6 . . . . . 20 кл. и воинскихъ.
„ „ 8 вѣсовой . 16 в.
„ „ 10 дровяной . 35 „ по выгрузкѣ лѣсн. матеріаловъ.

Для четныхъ поѣздовъ:

Путь № 2 помѣщ. . . . . 50 ваг.
Тупикъ городского пути . . . . . 70 „

Всего до . . 400 ваг.

Товарная контора на товарной станціи Кишиневъ недостаточно просторна и требуетъ расширенія въ ближайшемъ будущемъ.

Существующее оборотное депо на 6 стойлъ, съ маленькой мастерской для текущаго ремонта вполнѣ удовлетворяетъ дѣйствительной потребности.

Водоснабженіе станціи Кишиневъ вполнѣ обезпечено по количеству воды, черпаемой изъ прудовъ, дающихъ годную воду, жесткостью около 38 гр. фран.; для питья безусловно не годится. Вода получается желѣзною дорогою изъ городского водопровода и вслѣдствіе сего водоснабженіе обходится сравнительно дорого. Въ виду сего, предположено устроить на станціи Кишиневъ артезіанскій колодезь и вмѣстѣ съ тѣмъ развить разводящую сѣть для обезпеченія станціи въ пожарномъ отношеніи. Полная стоимость сихъ работъ исчислена въ 20.000 рублей и на производство ихъ отпущенъ кредитъ по смѣтѣ на 1909 годъ въ 10.000 рублей. Къ производству работъ лѣтомъ 1909 года еще приступлено не было, а составлялся проектъ. Между тѣмъ по проекту смѣты на 1910 годъ на эти работы испрашивается остальная сумма въ 10.000 рублей. Безусловной надобности въ устройствѣ артезіанскаго колодца на станціи Кишиневъ нѣтъ, такъ какъ водоснабженіе станціи вполнѣ обезпечено и сосѣднія станціи— Мирены въ 18 вер. и Страшены въ 23 верстахъ, а затѣмъ станціи: Каларашъ въ 24 верстахъ, Карнешты въ 20 вер., Пырлицы въ 18 вер. и, наконецъ, Унгени въ 15 вер., послѣдовательно одна отъ другой, тоже обезпечены водою, и въ томъ числѣ Каларашъ достаточнымъ, а послѣднія три неограниченнымъ количествомъ воды.

По осмотрѣ станціи Кишиневъ подкомиссія отбыла въ 12 час. 12 мин. по полудни къ станціи Бендеры I,—а оттуда на станцію Бендеры II, на которую она прибыла въ 1 час. 30 мин. по полудни. Станція Бендеры принадлежитъ къ числу внутреннихъ узловыхъ станцій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ съ направленіемъ движенія: къ Раздѣльной (два пути), къ Рени на Дунайской линіи (одинъ путь) и Унгени на Бессарабской линіи (одинъ путь). Пассажирское зданіе станціи Бендеры съ высокими и просторными пассажирскими залами—лучшій вокзалъ на Бессарабской линіи и вполнѣ удовлетворяетъ всѣмъ требованіямъ пассажирскаго движенія, размѣръ котораго за 1908 опредѣлялся продажею 187.095 пассажирскихъ билетовъ. Грузооборотъ станціи Бендеры за тотъ же 1908 годъ составлялъ:

По нагрузкѣ	3.940.233	пуда.
„ перегрузкѣ	288.652	„
„ выгрузкѣ	2.380.148	„
Всего .	6.609.033	пуда.

Оборотъ товарныхъ вагоновъ за 1908 годъ:

1. Прибыло на станцію . . . 128.698 ваг.
2. Отправлено со станціи . . 129.370 „

тогда какъ въ 1907 году оборотъ вагоновъ былъ:

1. Прибыло на станцію . . . 146.680 ваг.
2. Отправлено со станціи . . 148.684 „

Для сего оборота вагоновъ въ 1907 г. служили 15.655, а въ 1908 г. 13.364 товарныхъ поѣзда. Размѣръ дѣйствительной передачи вагоновъ въ 1907 году былъ средній за сутки со станціи Бендеры:

	Прибытіе и отправленіе въ совокупности.	
	Средній за годъ.	Средній въ періодъ усиленн. движенія.
1. По направленію къ Раздѣльной и обрат.	486 ваг.	619 ваг.
2. „ „ „ Кишиневу и обрат.	334 „	406 „
3. „ „ „ Рени и обратно . .	157 „	175 „
Всего .	977 ваг.	1.200 ваг.

Движеніе поѣздовъ за это время было:

	Среднее число паръ въ сутки за весь годъ.			Среднее число паръ въ сутки въ періодъ ус. движ.		
	пас.	товар.	всего.	пас.	товар.	всего.
Отъ Раздѣльной къ Бендерамъ	4,1	8,8	12,9	3,9	10,3	14,2

Для сихъ отправокъ на станціи Бендеры I имѣется:

а) разъѣздныхъ путей . . . . . 2,968 верстъ.
б) запасныхъ „ . . . . . 1,839 „

Всего . 4,800 верстъ.

и на станціи Бендеры II:

а) разъѣздныхъ путей . . . . . 2,24 версты.
б) запасныхъ „ . . . . . 11,307 „
в) для надобностей службы тяги . . . 3,783 „

Всего . 17,330 верстъ.

Такое протяженіе станціонныхъ путей на станціи Бендеры II достигнуто по окончаніи ея развитія, а по смѣтѣ на 1909 годъ испрашивался кредитъ въ 7.000 руб. для соединенія особымъ путемъ ст. Бендеры I со станціею Бендеры II, для устраненія пробѣга по передачѣ поѣздовъ черезъ стрѣлку на 54 верстѣ. Съ постройкою этой соединительной вѣтви явилась бы возмож-

ность упразднить станцію Бендеры I. Кредитъ этотъ, исключенный Государственною Думою по государственной росписи за 1909 годъ, подлежитъ отпуску въ ближайшемъ будущемъ.

Въ Бендерахъ при участкѣ тяги имѣются мастерскія для ремонта подвижного состава: паровозосборная 336 кв. саж., токарная 74 кв. с., кузница 25 кв. с., инструментальная съ кладовыми и конторою 14 кв. с , мастерская для ремонта вагоновъ и тендеровъ 720 кв. с. Въ мастерской около 30 различныхъ станковъ при одной паровой машинѣ. Число приписанныхъ къ участку паровозовъ до 125.

Источникомъ водоснабженія какъ станціи Бендеры I, такъ и станціи Бендеры II служитъ рѣка Днѣстръ. Вода при жесткости въ 12 гр. фр. вполнѣ годная для паровозовъ, годна и для питья и имѣется въ неограниченномъ количествѣ.

Отвѣтвляющаяся отъ станціи Бендеры I Варницкая вѣтвь, протяженіемъ въ 3,79 верстъ, ведущая къ пристани около села Варницы на рѣкѣ Днѣстрѣ, служитъ для пріема, преимущественно, хлѣбныхъ грузовъ, спускающихся сплавомъ по Днѣстру. На пристани имѣется станціонныхъ путей:

разъѣздныхъ	0,404 вер.
запасныхъ	1,879 „
Всего . .	2,283 вер.

вполнѣ достаточныхъ для удовлетворенія предъявляемыхъ перевозокъ.

Во многихъ мѣстахъ Бессарабской линіи, въ особенности на перевалѣ между станціею Унгени и Каларашъ и далѣе до станціи Корнешты явилась необходимость произвести значительныя работы для улучшенія первоначальнаго устройства полотна дороги съ укрѣпленіемъ ползущихъ откосовъ и защиты ихъ отъ разрушительныхъ дѣйствій весеннихъ водъ и ливневыхъ потоковъ. Работы на отпущенный для сего по смѣтѣ на 1907 годъ кредитъ въ 15.000 руб. (всего 45.000, изъ которыхъ 15.000 на Бессарабскую и 30.000 на Дунайскую линіи) исполнены. Работы на кредитъ въ 45.000 р. по смѣтѣ на 1908 годъ ко времени проѣзда подкомиссіи находились въ производствѣ, тогда какъ на ассигнованный по смѣтѣ на 1909 годъ кредитъ въ 10.000 руб. къ производству работъ приступлено еще не было. На продолженіе сихъ работъ по проекту смѣты на 1910 годъ испрашивается кредитъ въ 10.000 руб., отпускъ которыхъ могъ бы быть отложенъ. Въ нѣкоторой связи съ этими работами находится перестройка нѣкоторыхъ искусственныхъ сооруженій на Бессарабской линіи, пролегающей на значительномъ протяженіи по долинамъ рѣкъ Быка, Бычка и ихъ притоковъ, переходя мѣстами съ одного

склона этихъ долинъ на противоположный. Разливами этихъ рѣкъ и рѣчекъ подмывается полотно дороги и образуются съ другой стороны отложенія ила. Послѣдствіемъ такихъ наносовъ явилось во многихъ мѣстахъ повышеніе дна логовъ искусственныхъ сооруженій, повлекшее за собою уменьшеніе просвѣта въ ихъ отверстіяхъ. Вызванное этимъ стѣсненіе протока воды, въ особенности въ весеннее время, при быстромъ таяніи снѣга на промерзшей землѣ, производитъ поврежденія искусственныхъ сооруженій. Для устраненія выяснившихся на линіи недостатковъ явилась необходимость перестроить для свободнаго пропуска воды подъ полотномъ дороги нѣкоторыя изъ существующихъ искусственныхъ сооруженій, увеличивъ ихъ пролеты. На означенныя работы по смѣтѣ на 1907 годъ было ассигновано (включая Дунайскую линію) 35.000 и работы, по сколько онѣ относились къ Бессарабской линіи, исполнены. Для той же цѣли по смѣтѣ на 1908 годъ (включая Дунайскую линію) отпущено было 30.000 рублей и по смѣтѣ на 1909 годъ, собственно для работъ Бессарабской линіи, еще 10.000 рублей. Послѣдніе кредиты не использованы, такъ какъ для продолженія работъ на эту сумму въ 40.000 рублей лѣтомъ 1909 года еще составлялся проектъ. Между тѣмъ, по проекту смѣты на 1910 годъ вновь испрашивается на эти работы кредитъ въ 10.000 руб. Послѣдній кредитъ подлежалъ бы отклоненію, — если онъ не вызывается значительными поврежденіями отъ размыва весенними высокими водами рѣки Кучургана, надъ которой, при постройкѣ дороги, сооружена была каменная труба съ слишкомъ малымъ отверстіемъ, въ 3,10 саж., съуженнаго затѣмъ еще до 2,70 саж. подведеннымъ подпорнымъ плоскимъ сводомъ.

Въ 2 час. 01 мин. по полудни 5-го сентября подкомиссія продолжала слѣдованіе черезъ станцію Тирасполь и Кучурганъ къ станціи Раздѣльной на главной магистрали, на которую она прибыла въ 3 час. 45 мин. по полудни.

Пассажирское зданіе станціи Раздѣльной, построенное въ 1865 году для надобностей движенія Одесса-Балтской жел. дор. и расширенной по развитіи движенія, вслѣдствіе открытія дорогъ на Кіевъ и черезъ Елисаветградъ на Харьковъ, при нынѣшнихъ условіяхъ чрезвычайно развившагося пассажирскаго движенія какъ черезъ Кіевъ въ Петербургъ, такъ и на линіяхъ къ пограничнымъ станціямъ, становится неудобнымъ и тѣснымъ. Служебныя помѣщенія, несмотря на произведенныя въ 1904 г. пристройки, недостаточны. Грузооборотъ станціи Раздѣльной являющейся узловою станціею по направленіямъ на Одессу, Бирзулу и Бендеры, — за 1908 годъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

1) Нагружено . . . . . 312.104 пуда
2) Перегружено. . . . . 566.188 „
3) Выгружено . . . . . 112.933 „

Оборотъ товарныхъ вагоновъ въ 1908 году:

1) Отправлено со станціи . . 382.820 вагоновъ

2) Прибыло на станцію. . . . 393.639 „

Размѣръ дѣйствительной передачи вагоновъ въ 1907 году былъ средній за сутки:

	Прибытіе и отправленіе въ совокупности.	
	За весь годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отъ Раздѣльной къ Одесса-Застава и обратно.	1.339 ваг.	1.556 ваг.
Отъ Раздѣльной къ Бендерамъ и обратно.	466 „	546 „
Отъ раздѣльной къ Бирзулѣ и обратно.	1.273 „	1.464 „

Въ 1907 г. размѣръ дѣйствительной передачи вагоновъ въ среднемъ за сутки былъ:

Отъ Одесса-Застава къ Раздѣльной и обратно	1.353 ваг.	1.575 ваг.
Отъ Бендеры къ Раздѣльной и обратно.	486 „	619 „
Отъ Бирзулы къ Раздѣльной и обратно.	1.213 „	1.413 „

Въ началѣ сентября 1909 года число поѣздовъ, слѣдовавшихъ черезъ станцію Раздѣльная, было:

Со станціи Бендеры 16 поѣздовъ и по направленію къ Бирзулѣ 18 поѣздовъ въ сутки.—По отчету Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1908 годъ общее число поѣздовъ за годъ было:

1) Поѣздовъ большой скорости, въ томъ числѣ и воинскихъ. 14.808

2) Поѣздовъ малой скорости 25.504

А въ 1907 году среднее число паръ поѣздовъ въ сутки было:

	Среднее за годъ паръ.			Среднее въ періодъ усиленнаго движенія паръ.		
	Пасс.	Товар.	Всего.	Пасс.	Товар.	Всего.
Отъ Раздѣльной къ Одессѣ .	9,3	17,6	26,9	9,4	18,6	28,0
Къ Бирзулѣ	7,0	15,8	22,8	7,0	17,6	24,6
Къ Бендерамъ	4,1	8,8	12,9	3,9	10,3	14,2

Для обслуживанія такого движенія поѣздовъ на станціи Раздѣльная существуетъ путей:

1) Разъѣздныхъ протяженіемъ въ . . . . . 5,144 вер.

2) Запасныхъ „ „ . . . . . 5,088 „

3) Для надобностей службы тяги въ . . . . . 2,100 „

Всего. . . . . 12,332 вер.

Указанныхъ путей для работы станціи Раздѣльной достаточно, но нельзя не признать желательнымъ частичное ихъ развитіе для образованія со стороны Одессы пріемочнаго парка для поѣздовъ дальняго направленія. Съ этою цѣлью Министерство Путей Сообщенія въ проектѣ смѣты на 1909 годъ испрашивало для начала работъ кредитъ въ 15.000 рублей. Нынѣ Министерство Путей Сообщенія для продолженія работъ по переустройству станціи Раздѣльной, стоимостью въ 60.000 рублей, испрашиваетъ по смѣтѣ на 1910 годъ кредитъ въ 25.000 руб., который подлежалъ бы ассигнованію.

На станціи Раздѣльная существуетъ оборотное депо съ малыми мастерскими для текущаго ремонта вагоновъ. Старое паровозное зданіе на 4 стойла и новое на 6 стойлъ, недостаточны для 16 паровозовъ, собирающихся одновременно изъ другихъ депо, и 5 паровозовъ, приписанныхъ къ оборотному депо Раздѣльная.

Водоснабженіе станціи Раздѣльная вполнѣ обезпечено неограниченнымъ количествомъ воды, частью изъ собирательнаго пруда усадьбы Велизаріевка, а частью изъ Днѣстра, вторично перекачиваемой. Вода по жесткости въ 39° фр. годная для паровозовъ, не годна для питья. Въ виду настоятельной необходимости поднять водоснабженіе ст. Раздѣльной дополнительнымъ оборудованіемъ, Министерство Путей Сообщенія испрашиваетъ по проекту смѣты на 1910 годъ кредитъ въ 18.000 руб., который подлежалъ бы ассигнованію.

Относительно жилыхъ помѣщеній на станціи Раздѣльной подкомиссія не могла не отмѣтить, что при томъ громадномъ числѣ служащихъ на этой станціи, по службѣ движенія 151 человѣкъ, а всѣхъ служащихъ 400 человѣкъ, въ помѣщеніяхъ, несмотря на то, что для служащихъ по службѣ тяги и конторщиковъ имѣется большое зданіе, ощущается нѣкоторый недостатокъ, такъ какъ, по заявленію представителей дороги, нѣкоторые конторщики и 39 стрѣлочниковъ живутъ не на станціи. Для дежурныхъ поѣздныхъ бригадъ выстроенъ просторный новый домъ, со всѣми удобствами, какъ-то: сушильной, ванной и кухней. Помѣщеніе для дежурной паровозной прислуги (52 человѣка) старое, нѣсколько неудобное, но удовлетворяющее насущной потребности.

Что касается пропускной способности отдѣльныхъ участковъ Бессарабской линіи отъ станціи Раздѣльной черезъ станціи Тирасполь, Бендеры и Кишиневъ до станціи Унгени, то, сопоставляя всѣ приведенныя данныя съ числомъ поѣздовъ максимальнаго графика на лѣтній періодъ 1909 года, усматривается, что нынѣшняя пропускная способность линіи вполнѣ достаточна для удовлетворенія требованій усиленнаго движенія, за исключеніемъ перегона Раздѣльная - Кучурганъ и отчасти загруженнаго перегона Кишиневъ-Унгени. Мѣры, необходимыя для устраненія этой частичной загруженности, упомянуты при разсмотрѣніи путе-

устройства отдѣльныхъ станцій Бессарабской линіи и въ дополненіе къ сему надлежитъ лишь указать на то, что на перегонѣ Раздѣльная-Кучурганъ протяженіемъ 13 верстъ имѣется почти сплошной 0,011 уклонъ. Вслѣдствіе сего по этому перегону нельзя пропустить отъ станціи Кучурганъ по направленію къ Раздѣльной болѣе 17 поѣздовъ въ составѣ отъ 20 до 22 вагоновъ, или около 340 вагоновъ въ сутки. Между тѣмъ въ періодъ усиленнаго движенія, съ Бессарабской линіи требуется выводить болѣе 450 вагоновъ въ сутки, какъ это явствуетъ изъ вышеуказаннаго размѣра дѣйствительной передачи вагоновъ въ 1907 г. отъ Бендеръ къ Раздѣльной. Чтобы удовлетворить этому требованію, является необходимость отправлять поѣзда въ составѣ 40 груженыхъ вагоновъ при подталкивающемъ паровозѣ. Но станція Кучурганъ имѣетъ пути, полная длина коихъ не допускаетъ поѣздовъ съ такимъ составомъ, и поэтому они требуютъ удлиненія. На производство означеннаго частичнаго усиленія на станціи Кучурганъ отпущенъ на 1909 годъ кредитъ въ 7.000 р. Независимо отъ сего для усиленія пропускной способности Бессарабской линіи, въ виду постояннаго прироста движенія, въ ближайшемъ будущемъ потребуется укладка добавочныхъ запасныхъ и обгоночныхъ путей и увеличеніе полезной длины существующихъ станціонныхъ путей съ расходомъ, приблизительно, въ 1.200 до 1.800 рублей.

Верхнее строеніе отъ ст. Бендеръ до станціи Унгени въ вполнѣ удовлетворительномъ состояніи. На перегонѣ отъ станціи Тирасполь до станціи Раздѣльной, въ особенности между станціею Кучурганъ и полустанціей Ново-Савицкая [1]), путь не совсѣмъ исправный. Балластъ прекраснаго качества изъ тираспольскаго карьера повсюду достаточнаго, а мѣстами даже излишне толстаго слоя.

Станція Бирзула. Прибывъ на станцію Бирзула, подкомиссія въ 7 час. 15 мин. по полудни приступила къ осмотру станціи, начиная съ пассажирскаго зданія. Пассажирское зданіе, возведенное въ 1865—66 г.г., вскорѣ затѣмъ оказалось неудовлетворяющимъ условіямъ быстро возросшаго пассажирскаго движенія на такой важной узловой станціи. Въ виду этого, въ 1897 году пассажирское зданіе было подвергнуто капитальной перестройкѣ, вполнѣ соотвѣтствующей возникшей потребности. Залъ I и II класса занимаетъ площадь въ 38,40 кв. саж. и залъ III класса—площадь въ 40,78 кв. саж. Кромѣ просторныхъ и удобно расположенныхъ служебныхъ помѣщеній, въ пассажирскомъ зданіи отведены квартиры начальнику станціи, двумъ его помощникамъ и кассиру по продажѣ пассажирскихъ билетовъ.

---

[1]) Здѣсь, по позднѣйшему объясненію начальника сл. пути А. А. Абрагамсона, полотно насыпи повреждено вмѣстѣ съ трубою весенними водами 1909 г. и путь лежитъ безъ балласта на обходной вѣткѣ.

Грузооборотъ станціи Бирзула, являющейся внутреннею узловою станціею Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ по направленіямъ: 1) черезъ Раздѣльную на Одессу, 2) черезъ Балту на Елисаветградъ и 3) черезъ Слободку на Жмеринку и далѣе. Въ 1908 году на станціи Бирзула

Нагружено	1.052.556	пудовъ
Перегружено	1.052.671	„
Выгружено	454.091	„

При оборотѣ вагоновъ:

Отправленныхъ со станціи	386.213	вагоновъ
Прибывшихъ на станціи	397.964	„

При общемъ числѣ поѣздовъ за 1908 годъ:

1. Большой скорости и воинскихъ . .	11.950
2. Малой скорости	25.183

О размѣрѣ дѣйствительной передачи вагоновъ за сутки можно судить по даннымъ за 1907 годъ. Она была въ среднемъ за сутки.

	Прибыло и отправлено вагоновъ.	
	За весь годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отъ Бирзулы по направленію къ Раздѣльной (Одесса)	1.213	1.413
Къ Балтѣ (Елисаветграду) . . .	429	436
„ Слободкѣ (Жмеринка) . . .	983	1.161
А въ обратномъ направленіи:		
Отъ Раздѣльной къ Бирзулѣ . .	1.273	1.464
„ Балты	382	407
„ Слободки	982	1.158

Между тѣмъ, по максимальному графику на лѣтній періодъ 1909 года предположено поѣздовъ малой скорости, могущихъ прослѣдовать по означеннымъ перегонамъ къ станціи Бирзула, способныхъ перевезти опредѣленное количество вагоновъ въ сутки, а именно:

къ станціи Веселый-Кутъ:

	Поѣздовъ.	Вагоновъ.
Отъ Бирзулы по направленію къ Раздѣльной . .	28	1.260
„ „ „ „ „ Балтѣ	11	550
„ „ „ „ „ Слободкѣ . . .	32	1.440
а въ обратномъ направленіи къ Бирзулѣ:		
Отъ ст. Веселый-Кутъ (Раздѣльная)	28	1.260
„ „ Балта	19	912
„ „ Слободка	34	1.530

Вся работа станціи Бирзула въ 1908 году совершалась на путяхъ протяженіемъ:

1. Разъѣздныхъ	10,058	вер.
2. Запасныхъ	7,846	„
3. Для надобностей службы тяги	7,031	„
Всего	24,935	вер.

Для храненія грузовъ ст. Бирзула располагаетъ пакгаузами и платформами:

1. На грузовомъ дворѣ, грузовая крытая платформа площадью въ 224 кв. саж., изъ которыхъ полезной площади 180 кв. саж. Платформа обнимаетъ два пакгауза (№ 7): одинъ въ 23,60 кв. саж. и другой въ 48 кв. саж.

2. Деревянный пакгаузъ въ 44,44 кв. саж., обнимаемый платформою, въ которой свободныхъ 28 кв. саж. полезной площади. Къ этой грузовой платформѣ примыкаетъ крытая платформа площадью въ 24,45 кв. саж. для склада матеріаловъ службы матеріаловъ.

3. Каменный пакгаузъ въ два этажа, изъ которыхъ нижній этажъ площадью въ 11,2 кв. саж., а верхній въ 10,80 кв. саж.

4. Каменный пакгаузъ (№ 97) площадью въ 12 кв. саж.

Сверхъ сего загонъ для скота съ нагрузочною при немъ платформою.

Для пріема хлѣбныхъ грузовъ въ такой урожайный годъ, какъ 1909 годъ, крытыхъ помѣщеній на ст. Бирзула оказалось недостаточно, но все же на этой станціи недостатокъ такихъ помѣщеній ощущался въ меньшей мѣрѣ, чѣмъ на станціяхъ другихъ дорогъ, обслуживающихъ вывозъ хлѣбныхъ грузовъ.

Что касается провозоспособности участка, то служба тяги и на станціи Бирзула поставлена въ менѣе благопріятныя условія, чѣмъ другія службы. На станціи Бирзула устроено основное депо и въ то же время оборотное депо для пассажирскихъ паровозовъ сосѣднихъ участковъ. Для сего имѣется 18 стойлъ для товарныхъ и 9 стойлъ для пассажирскихъ паровозовъ, всего 27 стойлъ, а паровозовъ причислено къ Бирзульскому депо 130 штукъ. Въ день пребыванія подкомиссіи на станціи Бирзула, т. е. 5-го сентября 1909 года, 13 паровозовъ, въ томъ числѣ 7 неисправныхъ, стояли подъ открытымъ небомъ, за неимѣніемъ помѣщенія вообще, а въ частности и для производства текущаго ремонта. Вслѣдствіе такого положенія ежегодно около 20 паровозовъ не додѣлывается. Существующія на станціи Бирзула паровозныя мастерскія не располагаютъ достаточными крытыми помѣщеніями для ремонта паровозовъ, такъ что ремонтъ ихъ производится въ имѣющихся стойлахъ для стоянки и промывки паровозовъ, причемъ сокращается и безъ того незначительное число этихъ стойлъ и въ значительной мѣрѣ смѣняется хозяйство депо. Въ виду этого рѣшено было расширить паровозныя мастерскія ст. Бирзула, для чего въ 1909 году отпущенъ кредитъ

въ 32.000 рублей; къ расширенію мастерскихъ предполагается приступить въ 1910 году.

Водоснабженіе ст. Бирзула, отстоящей отъ сосѣднихъ, не совсѣмъ надежныхъ станцій водоснабженія—Чубовки на 13 верстъ и Борщи на 11 верстъ, вполнѣ обезпечено количествомъ воды изъ двухъ совершенно надежныхъ сборныхъ прудовъ, съ водою жесткостью въ 21 гр. фр. годною для паровозовъ, но для питья не годною. Въ виду, однако, слабости напора разводящей сѣти и, дѣйствительно, изношеннаго состоянія механическаго оборудованія, по смѣтѣ на 1909 годъ отпущенъ кредитъ въ 20.000 рублей для приступа къ переустройству его. Работа производится, и по проекту смѣты на 1910 годъ Министерство Путей Сообщенія испрашиваетъ кредитъ въ 26.000 рублей для завершенія оборудованія. Въ виду того, что количество воды водоподъемнаго зданія Бирзула не соотвѣтствуетъ потребностямъ станціи, и принимая во вниманіе ненадежное въ отношеніи водоснабженія положеніе обѣихъ сосѣднихъ станцій, этотъ кредитъ, по мнѣнію подкомиссіи, подлежалъ бы ассигнованію,

Вмѣстимость угольнаго склада на станціи Бирзула составляетъ 640.000 пудовъ, при мѣсячномъ расходѣ въ зимніе мѣсяцы около 400.000 пудовъ,—а потому расширеніе означеннаго склада для помѣщенія запаса угля въ размѣрѣ, приблизительно, до 1.500.000 пудовъ стало необходимостью. Для продолженія работъ по расширенію склада, къ которымъ приступлено было за счетъ отпущеннаго кредита въ 30.000 рублей по смѣтѣ на 1909 годъ, ассигновано дополнительно еще 30.000 рублей, съ тѣмъ, однако, чтобы на эти же суммы производилось и расширеніе угольнаго склада на станціи Голта.—Подача угля на паровозы производится на станціи Бирзула съ помощью эстакады.

Общее число служащихъ на станціи Бирзула—567 человѣкъ, въ томъ числѣ по службѣ движенія 180 человѣкъ и по службѣ тяги 278 человѣкъ. Большей части изъ этихъ лицъ, кромѣ квартиръ въ пассажирскомъ зданіи, отведены квартиры въ 35 каменныхъ домахъ разныхъ размѣровъ и типовъ, 11 казармахъ и 3 полуказармахъ. Въ одномъ изъ этихъ зданій помѣщается весьма просторная дежурная для поѣздной прислуги на 39 человѣкъ, а въ другомъ особомъ зданіи имѣется помѣщеніе для дежурныхъ смазчиковъ. Для дежурной паровозной прислуги находится въ постройкѣ новое зданіе на кредитъ въ 17.600 рублей, отпущенный по смѣтѣ на 1908 годъ. Изъ числа упомянутыхъ зданій одно занято начальникомъ участка службы пути и другое, съ садомъ и оранжереею, начальникомъ участка службы тяги. Въ одномъ изъ домовъ помѣщаются 32 семейства служащихъ службы тяги. Затѣмъ все таки остается 231 служащихъ, которымъ не отведено квартиръ и въ числѣ ихъ служащіе по службѣ тяги, между тѣмъ какъ на станціи живутъ завѣдыва-

ющій складомъ обмундированія, завѣдывающій училищемъ, семь учителей и учительница. Независимо отъ упомянутыхъ зданій, на станціи Бирзула выстроены хорошо устроенный пріемный покой, просторная баня и многочисленныя службы для всѣхъ квартиръ. Кромѣ училищнаго дома на станціи построено деревянное зданіе общежитія для 15 дѣвочекъ и 25 мальчиковъ съ квартирами для надзирательницы и другихъ лицъ,—и, наконецъ, особое зданіе подъ названіемъ аудиторіи со сценою въ 15,28 кв. саж., мѣстомъ для оркестра, залою въ 20,33 кв. саж. и залою засѣданія въ 5,92 кв. саж.—Изъ этого перечисленія усматривается, что станція Бирзула надѣлена, какъ вообще Юго-Западныя желѣзныя дороги, сравнительно богато помѣщеніями для служащихъ и потому средства казны для этихъ цѣлей надлежитъ въ ближайшемъ будущемъ обращать на другія болѣе нуждающіяся дороги.

Изъ приведенныхъ выше данныхъ о размѣрѣ передачи вагоновъ и числа поѣздовъ усматривается общая пропускная способность двухпутной линіи отъ Бирзулы къ Раздѣльной и далѣе до Одессы. Но необходимо имѣть въ виду, что пропускная способность на участкѣ отъ Бирзулы до Раздѣльной не одинаковая на всемъ протяженіи, а различна между перегонами отъ Раздѣльной къ станціи Веселый-Кутъ и отъ станціи Веселый Кутъ къ станціи Бирзула. По максимальному графику на перегонѣ Раздѣльная — Веселый-Кутъ имѣется возможность пропустить въ нечетномъ направленіи 37 товарныхъ поѣздовъ съ 1.850 вагонами въ сутки, а въ четномъ направленіи 34 поѣзда съ 1.700 вагонами, между тѣмъ какъ на перегонѣ Веселый-Кутъ—Бирзула какъ въ нечетномъ, такъ и въ четномъ нельзя пропустить болѣе 28 товарныхъ поѣздовъ съ 1.260 вагонами въ сутки. Съ этимъ неудобствомъ приходится считаться при составленіи росписанія, но оно не вызываетъ немедленнаго расширенія или переустройства станцій.

Отъ станціи Бирзула подкомиссія прослѣдовала безъ осмотра черезъ станцію Слободка къ пограничной станціи Новоселицы, на которую она прибыла 6-го сентября 1909 года въ 7 час. 46 мин. пополуночи.

Ст. Новоселицы. Пассажирское зданіе станціи Новоселицы, построенное въ 1895 году, вполнѣ соотвѣтствуетъ потребностямъ какъ проѣзжающихъ, такъ и службы движенія. Нѣкоторое неудобство ощущается въ помѣщеніи при таможенномъ осмотрѣ багажа, такъ какъ здѣсь пассажиры, прибывающіе изъ-за границы, смѣшиваются съ пассажирами мѣстнаго движенія.

Грузооборотъ станціи Новоселицы за 1908 годъ выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

1) Нагружено на станціи . . . . . 1.055.315 пудовъ
2) Перегружено „ . . . . . 57.678 „
3) Выгружено „ . . . . . 1.002.747 „

Главный предметъ перевозки, поступающій съ Австрійской желѣзной дороги, составлялъ транзитный лѣсъ, отправлявшійся черезъ Одессу за границу, но за послѣдніе годы, начиная съ 1905 года, отправка лѣса значительно упала, вслѣдствіе разныхъ причинъ, главнымъ же образомъ вслѣдствіе льготъ, предоставленныхъ отправителямъ Румынскими желѣзными дорогами съ цѣлью привлечь этотъ грузъ къ Галацкой пристани. Такому грузообороту станціи Новоселицы соотвѣтствовалъ въ 1908 году оборотъ вагоновъ:

1) Отправлено со станціи . . . . . 19.968 вагоновъ.
2) Прибыло на станцію . . . . . 20.447 „

а обмѣнъ вагоновъ съ Черновицкой желѣзной дорогой былъ:

1) Принято . . . . . 14.539 вагоновъ.
2) Сдано . . . . . 14.541 „

Весь оборотъ обмѣна . . . 29.080 вагоновъ.

О размѣрѣ дѣйствительной передачи вагоновъ по Новоселицкой вѣтки можно судить по даннымъ за 1907 г.; она была въ означенномъ году средняя за сутки отъ станціи Окницы къ Новоселицѣ: средняя за весь годъ 206 вагоновъ, средняя въ періодъ усиленнаго движенія 227 вагоновъ въ сутки.

Для обмѣна безперегрузочныхъ вагоновъ Брейтшпрехера съ Австрійскими желѣзными дорогами на станціи Новоселицы устроено соотвѣтственное приспособленіе. Обмѣнъ вагоновъ по соглашенію съ Лембергъ-Черновицкою желѣзною дорогою не долженъ превышать 40 вагоновъ въ день. Въ присутствіи подкомиссіи былъ произведенъ опытъ передачи означенныхъ вагоновъ Брейтшпрехера. Результатомъ опыта оказалось, что на передачу 5 вагоновъ шестью рабочими потребовалось 10 минутъ, причемъ однако необходимо упомянуть, что производству опыта предшествовала подготовительная постановка вагоновъ.

Число поѣздовъ на станціи Новоселица за 1908 годъ было:

1) Большой скорости и воинскихъ 1.470
2) Малой скорости 2.326

По максимальному графику на лѣтній періодъ 1909 года значится товарныхъ поѣздовъ съ перевозимыми ими числа вагоновъ:

1) Отъ Окницы къ Новоселицѣ 7 поѣзд. съ 224 ваг. въ сутки.
2) Отъ Новоселицы къ Окницѣ 8 „ „ 256 „ „ „

Путеустройство станціи Новоселица вполнѣ удовлетворяетъ всѣмъ требованіямъ движенія и состоитъ изъ:

1) Разъѣздныхъ путей . . . . . 4,028 верстъ.
2) Запасныхъ . . . . . 9,641 „
3) Для надобностей службы тяги . . . . 1,390 „

Всего . . . . 15,059 верстъ.

Таможенные пакгаузы недостаточны и вызываютъ нѣкоторое затрудненіе по отправленію таможенныхъ обрядностей, осложняемыхъ недостаточнымъ освѣщеніемъ станціи.

Водоснабженіе станціи изъ довольно обильнаго колодца вполнѣ обезпечено водою годною по жесткости въ 33 гр. фр. для паровозовъ, годною и для питья.

Вся обширная площадь отчужденія станціи Новоселица обнесена оградою, построенною за счетъ сбора въ $^1/_5$ коп.

Депутація отъ мѣстныхъ жителей представила ходатайство объ устройствѣ завозного склада, въ которомъ, дѣйствительно, ощущается надобность. Это ходатайство можетъ быть удовлетворено за счетъ сбора въ $^1/_5$ коп.

Ст. Ларга. Отбывъ со станціи Новоселица въ 8 час. 36 мин. по полуночи, подкомиссія прослѣдовала по Новоселицкой вѣтви черезъ станцію Ларга къ станціи Окница. Проѣздомъ было осмотрѣно пассажирское зданіе станціи Ларга, которое, въ виду продажи отъ 200 до 1.000 пассажирскихъ билетовъ въ сутки, не имѣетъ достаточно просторныхъ пассажирскихъ помѣщеній. Грузооборотъ станціи Ларга въ среднемъ 20 вагоновъ въ сутки.

Ст. Окница. Ст. Окница служитъ соединеніемъ Новоселицкой вѣтви съ Могилевскою вѣтвью, связывая Бессарабію съ Жмеринскимъ узломъ. Значеніе станціи Окница, какъ пересадочной для пассажировъ и узловой по направленіямъ на Флорешты, Новоселицу и Могилевъ на Днѣпрѣ, а въ то же время одною изъ главныхъ пунктовъ отправленія свекловицы на сахарные заводы, въ періодъ собиранія ея, заставляетъ обратить на ея пропускную способность особенное вниманіе. Вслѣдствіе пересадки пассажировъ по временамъ въ извѣстные часы дня въ пассажирскихъ залахъ скопляется много ожидающихъ пассажировъ. Грузооборотъ станціи Окница за 1908 годъ былъ:

Нагружено на станціи	1.070.005	пудовъ.
Перегружено	727.920	„
Выгружено	473.802	„

Въ день пребыванія подкомиссіи на станціи Окница грузилось 105 вагоновъ хлѣба, причемъ нарядъ на станцію, по распредѣленію Кіевскаго пораіоннаго комитета, для перевозки свекловицы былъ 30 вагоновъ въ сутки. Весь свезенный на станцію хлѣбный грузъ былъ сложенъ въ пакгаузы особыхъ складовъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и на очереди новаго груза не значилось.

Оборотъ вагоновъ станціи Окница за 1908 годъ былъ:

1) Отправлено со станціи. . . . . 82.122 вагона.
2) Прибыло на станцію. . . . . 82.599 „

Размѣръ дѣйствительной передачи вагоновъ за 1907 годъ обозначается слѣдующими данными:

	Въ среднемъ за сутки. За весь годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
1. По направленію отъ Окницы къ Флорешты и обратно.	246	333
2. По направленію отъ Окницы къ Новоселицѣ и обратно.	206	227
3. По направленію отъ Окницы къ Жмеринкѣ и обратно	232	309

Все движеніе на станціи Окница обслуживалось въ 1908 году числомъ поѣздовъ:

1. Большой скорости, включая и воинскіе . . . 9.729
2. Малой скорости. 11.630

По максимальному же графику на лѣтній періодъ 1909 года предусмотрѣно число товарныхъ поѣздовъ съ перевозимыми ими вагонами:

1. По направленію Окница-Новоселицы 7 поѣздовъ съ 224 вагонами.

2. По направленію Новоселицы-Окница 8 поѣздовъ съ 256 ваг.

Отправленію сего движенія служитъ путеустройство ст. Окница слѣдующаго протяженія:

1. Разъѣздныхъ путей. . . . . 4,342 вер.
2. Запасныхъ путей . . . . . 5,826 „
3. Путей для надобностей сл. тяги . . . . . 2,998 „

Всего . . .13,166 вер.

На станціи Окница имѣется депо въ 13 стойлъ, изъ которыхъ 8 старыхъ и 5 построенныхъ вновь. Мастерскія на станціи Окница предназначены для малаго и средняго ремонта паровозовъ и вагоновъ.

Водоснабженіе станціи вполнѣ обезпечено изъ пруда, снабжающаго станцію водою въ неограниченномъ количествѣ, жесткостью въ 21 гр. фр., годною для паровозовъ и для питья.

Квартира начальника 28-го участка службы пути просторная, въ особомъ зданіи, расположенномъ въ прекрасномъ паркѣ, пріобрѣтенномъ при постройкѣ отчужденіемъ земли для надобностей дороги, и служащемъ мѣстомъ лѣтняго отдыха для служащихъ. Для остальныхъ служащихъ нѣтъ достаточныхъ квартиръ на станціи.

Управленіе желѣзныхъ дорогъ по смѣтѣ на 1909 годъ испрашивало кредитъ въ 25.000 рублей на приступъ къ работамъ по развитію станціи Окница стоимость коихъ исчисляется въ 70.000 р. Означенный кредитъ былъ разрѣшенъ законодательными учрежденіями и управленіе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, не приступая пока къ производству работъ, представивъ лишь проектъ развитія станціи на утвержденіе Управленія желѣзныхъ

дорогъ, ходатайствуетъ объ ассигнованіи на 1910 годъ новаго кредита въ 25.000 рублей. Управленіе желѣзныхъ дорогъ въ оправданіе сихъ испрашиваемыхъ кредитовъ указываетъ на то, что оборотъ вагоновъ станціи Окница за десятилѣтіе съ 1897 до 1907 года возросъ на 74 процента, а грузооборотъ даже на 302 процента. Но такого поразительнаго возростанія ни по грузообороту, ни по обороту вагоновъ на станціи Окница послѣднія 7 лѣтъ не замѣчается. Размѣръ дѣйствительной передачи вагоновъ по различнымъ направленіямъ къ станціи Окница къ сосѣднимъ станціямъ въ среднемъ за день съ 1901 до 1907 года включительно былъ слѣдующій:

1. По направленію отъ ст. Окница къ Флорешты	Въ среднемъ за годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
въ 1901 году	231 ваг.	336 ваг.
„ 1902 „	230 „	243 „
„ 1903 „	244 „	263 „
„ 1904 „	227 „	266 „
„ 1905 „	175 „	197 „
„ 1906 „	255 „	332 „
„ 1907 „	246 „	333 „

2. По направленію отъ ст. Окница къ Новоселицѣ		
въ 1901 году	208 ваг.	243 ваг.
„ 1902 „	223 „	253 „
„ 1903 „	246 „	261 „
„ 1904 „	241 „	368 „
„ 1905 „	195 „	267 „
„ 1906 „	218 „	227 „
„ 1907 „	206 „	227 „

3. По направленію отъ Окницы къ Жмеринкѣ		
въ 1901 году	178 ваг.	320 ваг.
„ 1902 „	181 „	237 „
„ 1903 „	170 „	221 „
„ 1904 „	208 „	259 „
„ 1905 „	131 „	157 „
„ 1906 „	125 „	310 „
„ 1907 „	232 „	309 „

Изъ приведенныхъ данныхъ явствуетъ, что никакого существеннаго прироста по обороту вагоновъ ст. Окница нѣтъ. Это вполнѣ подтверждается свѣдѣніями годовыхъ отчетовъ управленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, по которымъ со станціи

Окница въ 1903 году отправлено вагоновъ	. . . . .	104.313
прибыло „	. . . . .	105.344
Въ 1907 году отправлено вагоновъ	. . . . .	104.625
прибыло „	. . . . .	105.565
Въ 1908 году отправлено вагоновъ	. . . . .	82.122
прибыло „	. . . . .	82.599

То же самое слѣдуетъ отмѣтить по грузообороту ст. Окница.

На станціи въ 1903 г. нагружено	. . . .	1.741.246 пуд.
перегружено	. . .	636.945 „
выгружено	. . .	223.899 „
Всего	. . .	2.602.090 п.
Въ 1907 году нагружено	. . . . .	1.636.227 „
перегружено	. . . . .	845.861 „
выгружено	. . . . .	359.068 „
Всего	. .	2.841.156 п.
Въ 1908 году нагружено	. . . . .	1.070.005 „
перегружено	. . . . .	727.920 „
выгружено	. . . . .	473.802 „
Всего	. .	2.271.727 п.

Такимъ образомъ, нельзя утверждать, что развитіе станціи Окницы вызывается значительнымъ возростаніемъ грузооборота, или оборота вагоновъ [1]). Дѣйствительно, весьма значительное возростаніе замѣчается въ количествѣ поѣздовъ, прослѣдовавшихъ по участку Флорешты-Окница, а именно:

---

[1]) Позднѣе помощникъ начальника сл. движенія С. А. Печковскій объяснилъ, что развитіе ст. Окница вызывается не возростаніемъ грузооборота, а тѣмъ обстоятельствомъ, что ст. Окница—единственный узелъ всѣхъ Новоселицкихъ вѣтвей, въ которомъ поэтому всѣ прибывающіе хотя бы и транзитомъ вагоны должны подвергаться переработкѣ для формированія поѣздовъ сквозныхъ, дальняго хода и мѣстныхъ. Для этого нужно имѣть достаточно сортировочныхъ путей и еще путь для выжиданія вагоновъ до формированія полнаго поѣзда данной категоріи. Для этой работы путей не имѣется. Результаты—весьма плохая работа поѣздовъ на прилегающихъ участкахъ. Всѣ поѣзда дѣлаются съ неизбѣжными мѣстными вагонами, т. е. съ задержками по станціямъ, это влечетъ за собой плохой оборотъ паровозовъ и бригадъ и недостаточно полные составы въ среднемъ: получается движеніе, лишенное всякой системы и возможности правильной регулировки. Разгрузить Окницкій узелъ возложеніемъ работы по сортировкѣ на другія станціи нельзя, потому что весь грузъ идетъ съ Новоселицкой линіи къ Жмеринкѣ, Слободкѣ и Новоселицамъ, а не обратно—къ Окницѣ, и Окница—единственное мѣсто, гдѣ эту сортировку можно дѣлать. Развитіе ст. Окница крайне необходимо, и безъ него на сколько нибудь успѣшную утилизацію подвижного состава на Новоселицкихъ вѣтвяхъ разсчитывать, по мнѣнію С. А. Печковскаго, нельзя. Между тѣмъ, расходы на развитіе станціи окупятся въ одинъ урожайный годъ сбереженіями на бригадахъ, паровозахъ и вѣсѣ поѣздовъ.

	Паръ поѣздовъ въ сутки.					
	Въ среднемъ за годъ.			Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.
Въ 1901 г. паръ . . .	2	2,7	4,7	2	4,0	6,0
„ 1902 „ „ . . .	2	3,7	5,7	2	4,0	6,0
„ 1903 „ „ . . .	2	3,9	5,9	2	4,4	6,4
„ 1904 „ „ . . .	2	3,7	5,7	2	4,1	6,1
„ 1905 „ „ . . .	2	3,2	5,2	2	3,7	5,7
„ 1906 „ „ . . .	2	3,8	5,8	2	4,9	6,9
„ 1907 „ „ . . .	2	4,3	6,3	2	5,6	7,6
На лѣтній періодъ 1909 г. по максимальному графику предусмотрѣно . . .	—	—	—	—	7,5	—

По участкамъ Окница—Новоселицы.

	Въ среднемъ за годъ.			Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.
1901 г.	1,3	2,6	3,9	1,0	3,5	4,5
1902 „	1,0	4,1	5,1	1,0	4,5	5,5
1903 „	1,0	4,9	5,9	1,0	6,0	7,0
1904 „	1,0	4,7	5,7	1,0	6,5	7,5
1905 „	1,0	4,2	5,2	1,0	5,6	6,6
1906 „	2,0	4,7	6,7	2,0	5,8	7,8
1907 „	1,0	5,7	6,7	1,0	6,5	7,5
Уч. Окница—Жмеринка.						
1901 г.	2,0	3,5	5,5	2,0	6,7	8,7
1902 „	2,0	3,9	5,9	2,0	5,4	7,4
1903 „	2,0	3,8	5,8	2,0	4,8	6,8
1904 „	2,0	3,4	5,4	2,0	4,3	6,3
1905 „	2,0	3,2	5,2	2,0	3,7	5,7
1906 „	2,0	4,6	6,6	2,0	7,1	9,1
1907 „	2,0	5,6	7,6	2,0	7,4	9,4

Такое увеличеніе числа поѣздовъ, при весьма незначительномъ возростаніи оборота вагоновъ и грузооборота станціи, свидѣтельствуетъ о нѣкоторомъ возростаніи транзитнаго движенія, но въ то же время указываетъ на то, что поѣзда отправлялись неполногрузные. При такихъ обстоятельствахъ нельзя признать неотложной необходимости къ развитію ст. Окница, а потому надлежитъ, испрашиваемый по проекту смѣты на 1910 годъ кредитъ въ 25.000 рублей, исключить и кредитъ въ 25.000 рублей, ассигнованный по смѣтѣ на 1909 годъ, но еще не использованный, обратить на болѣе необходимыя устройства по Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Что же касается кредита въ 64.000 руб., ассигнованнаго по смѣтѣ на 1909 годъ на постройку станціонныхъ зданій на 8 разъѣздахъ участка Флорешты-Окница-Новоселица, то къ сооруженію ихъ приступлено.

Ст. Жмеринка. Станція Жмеринка, будучи исходнымъ пунктомъ Волочиской и Новоселицкой вѣтвей, принадлежитъ къ главнѣйшимъ внутреннимъ узловымъ станціямъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Здѣсь сходятся линіи съ направленіемъ на Одессу, на Казатинъ-Кіевъ и Казатинъ-Граево, на Волочискъ и на Могилевъ-Новоселица. Вслѣдствіе этого на станціи Жмеринка сосредоточивается все движеніе пассажировъ и весь грузооборотъ востока и юго-востока Россіи съ Привислинскимъ краемъ и за границею, съ одной стороны, и Волынской, Подольской и Кіевской губерній съ Одессою, съ другой стороны. При этомъ станцію Жмеринку можно признать грузораздѣльнымъ пунктомъ для хлѣбныхъ грузовъ между Одессою и заграничными рынками, который однако перемѣщается то болѣе къ югу, то болѣе къ сѣверу, смотря по тому, гдѣ большій спросъ и выше цѣны—на Одесскомъ ли хлѣбномъ рынкѣ, или германскихъ портахъ Балтійскаго моря.

Въ соотвѣтствіи съ такимъ узловымъ положеніемъ станціи Жмеринки транзитное пассажирское движеніе на ней довольно значительное при мѣстномъ движеніи, выражающемся продажею отъ 800 до 900 пассажирскихъ билетовъ въ сутки при перонномъ сборѣ отъ 3 до 4 рублей въ день. Такому постоянно возростающему пассажирскому движенію выстроенная при сооруженіи Кіево-Балтской желѣзной дороги пассажирская станція удовлетворить не могла, необходимо было озаботиться развитіемъ станціонныхъ путей и постройкою новаго вокзала. Въ этихъ видахъ станція Жмеринка въ теченіе послѣднихъ лѣтъ была капитально переустроена и нынѣ вполнѣ соотвѣтствуетъ всѣмъ потребностямъ движенія въ отношеніи оборудованія путями и грузовыми приспособленіями, за исключеніемъ лишь недостатка въ централизаціи стрѣлокъ и блокировки между пассажирскою и товарною станціями. При постройкѣ новаго пассажирскаго зданія задались достиженіемъ двухъ цѣлей,—пріема одновременно возможно большаго числа пассажирскихъ поѣздовъ и устраненія перехода черезъ станціонные пути пересаживающихся пассажировъ, служащихъ, рабочихъ и посторонихъ лицъ изъ мѣстечка Жмеринка. Соотвѣтственно сему новое обширное и раскошное пассажирское зданіе построено островнымъ расположеніемъ, съ цѣлою системою тоннелей различнаго назначенія. Главное зданіе длиною въ 82 саж. окружено со всѣхъ сторонъ крытыми платформами, просторный вестибюль изящной отдѣлки ведетъ въ удободоступныя для публики служебныя помѣщенія. Зала I и II класса въ два свѣта, роскошной отдѣлки, площадью въ 117 кв. саж. достаточныхъ размѣровъ, съ прилегающими уборными, при которыхъ устроены ванны, а залъ III класса площадью въ 164 кв. саж. можетъ въ

скоромъ времени оказаться несоотвѣтствующимъ размѣрамъ движенія, если не будутъ приняты мѣры къ удаленію праздныхъ посѣтителей изъ мѣстечка, наводняющихъ и залъ I класса. Для отправленія пассажирскихъ поѣздовъ на Волочискъ и Новоселицы устроены три отдѣльныя промежуточныя платформы, дающія возможность одновременно отправлять шесть пассажирскихъ поѣздовъ. Сообщеніе между этими платформами и главнымъ пассажирскимъ зданіемъ совершается по тремъ тоннелямъ съ соотвѣтствующими имъ павильонами на платформахъ, одному для пассажировъ I и II класса, другому для пассажировъ III класса и третьему служебному и для передачи багажа, съ помощью элеватора, движимаго электричествомъ. Четвертый тоннель устроенъ для сообщенія станціи съ мѣстечкомъ Жмеринка. Нельзя однако не выразить, что вся эта великолѣпная въ частностяхъ постройка не вызывается дѣйствительною потребностью на станціи Жмеринка. Если постройка пассажирскаго зданія сопряжена была съ непомѣрными затратами, то переустройство товарной станціи съ сортировочною и вообще все путеустройство станціи произведено цѣлесообразно и дѣлаютъ эту станцію одною изъ наилучше оборудованныхъ станцій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

По отчету за 1908 годъ на станціи Жмеринка имѣлось путей:

Разъѣздныхъ	4,428 верстъ.
Запасныхъ	42,952 „
Для надобностей службы тяги .	12,737 „
Всего . . .	60,117 верстъ,

чѣмъ вполнѣ удовлетворяются всѣ требованія движенія.

Грузооборотъ станціи Жмеринка за 1908 годъ составлялъ:

1. Нагружено	684.991 пуд.
2. Перегружено	2.243.924 „
3. Выгружено	1.542.692 „
Всего . . .	4.471.607 пуд.

Размѣръ дѣйствительной передачи вагоновъ въ 1907 году былъ средній въ сутки:

	Прибыло и отправлено.	
	За весь годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
1. Отъ Казатина къ Жмеринкѣ	1.020 ваг.	1.080 ваг.
2. Отъ Окницы къ Жмеринкѣ .	232 „	309 „
3. Отъ Жмеринки къ Вапняркѣ	840 „	936 „

Оборотъ вагоновъ за 1908 годъ выражается слѣдующими данными:

1. Отправлено со станціи . . . . . 340.689 ваг.
2. Прибыло на станцію . . . . . 341.142 „

Всего . . . 681.831 ваг.

Причемъ число поѣздовъ было:

1. Поѣздовъ большой скорости и воинскихъ . . 11.791.
2. Поѣздовъ малой скорости . . . . . 22.295.

По максимальному графику на лѣтній періодъ 1909 года предусмотрѣно слѣдущее число поѣздовъ съ могущимъ быть въ нихъ числомъ вагоновъ:

	Поѣздовъ.	Вагоновъ.
Отъ Жмеринки къ Вапняркѣ . . .	30	1.500
„ „ „ Казатину. . . .	27	1.134
„ „ „ Волочиску . . .	26	1.066
„ „ „ Могилеву . . .	12	420
„ Вапнярки „ Жмеринкѣ . . .	28	1.400
„ Казатина „ Жмеринкѣ . . .	27	1.134
„ Волочиска „ Жмеринкѣ . . .	8	328
„ Могилева „ Жмеринкѣ . . .	13	455

Только на участкѣ Волочискъ-Жмеринка для увеличенія его пропускной способности потребуется въ ближайшемъ времени укладка добавочныхъ, обгоночныхъ и разъѣздныхъ путей на сумму, приблизительно, въ 1.500 рублей.

На станціи Жмеринка расположено основное депо съ 36 стойлами стараго образца въ двухъ паровозныхъ зданіяхъ и 6 стойлъ новаго типа для $^4/_5$ паровозовъ, пристроенныхъ на кредитъ въ 40.000 рублей, отпущенный по смѣтѣ на 1907 годъ. По смѣтѣ на 1909 годъ испрашивался кредитъ въ 12.000 рублей для постановки новаго поворотнаго круга діаметромъ въ 72 фута для $^4/_5$ паровозовъ, но кредитъ этотъ былъ исключенъ Законодательными Учрежденіями. Управленіе желѣзныхъ дорогъ по проекту смѣты на 1910 годъ вновь ходатайствуетъ объ отпускѣ на этотъ предметъ кредита въ 12.000 рублей, который, въ виду безусловной необходимости устройства поворотнаго круга, подлежитъ ассигнованію.

Для расширенія малыхъ вагонныхъ мастерскихъ при депо по смѣтѣ на 1909 годъ былъ ассигнованъ кредитъ въ 110.600 руб., но онъ не могъ быть использованъ за неокончаніемъ отчужденія необходимой для сего площади земли. По производствѣ этого расширенія потребуется переложить старые и уложить нѣкоторые новые дополнительные пути, на что по смѣтѣ на 1909 годъ уже открытъ кредитъ въ 5.000 рублей и по смѣтѣ на 1910 годъ испрашивается вновь 5.000 рублей. Отпускъ послѣдняго кредита во всякомъ случаѣ можетъ быть отсроченъ въ виду того, что къ

расширенію мастерскихъ въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1909 года еще не было приступлено [1]).

Водоснабженіе станціи Жмеринка производится изъ рѣки Ровъ и ключей, и, по исполненіи всѣхъ работъ на кредитъ въ 30.000 р., отпущенный по смѣтѣ на 1907 годъ, вполнѣ обезпечено водою жесткостью въ 21 гр. фр., годною для паровозовъ, а равно и для питья. По отпущенному на постройку водоподъемнаго зданія и разводящей сѣти кредиту въ 20.000 рублей по смѣтѣ на 1909 г., въ сентябрѣ сего года къ исполненію работъ приступлено не было, а составлялся еще только проектъ. Въ виду такого положенія, ассигнованіе, испрашиваемаго по смѣтѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ на 1910 годъ кредита въ 15.000 рублей на продолженіе сихъ работъ представляется преждевременнымъ и подлежало бы отсрочкѣ до 1911 года, а, слѣдовательно, исключенію изъ смѣты на 1910 годъ.

За паровозными зданіями расположенъ вполнѣ устроенный и окруженный заборомъ матеріальный складъ. Старый негодный матеріалъ, вышедшій изъ употребленія, препровождается къ Ковель для продажи, а чугунъ направляется въ Одессу для переплавленія. На складѣ имѣлся весьма большой запасъ угля. Въ центрѣ склада для нагрузки угля на тендеры устроена угольная эстакада, на которой вагонетки, вмѣщающія 50 пудовъ угля подымаются электричествомъ. Вмѣстимость закромовъ эстакады 200 пудовъ, а всей эстакады 8.300 пудовъ угля.

При станціи находится большая электрическая станція для освѣщенія своей станціи и обслуживанія всѣхъ службъ электрической энергіею, отпускаемою имъ по 6 коп. за килоуатъ-часъ.

Какъ выше упомянуто, на станціи Жмеринка не устроены централизація стрѣлокъ и блокировка между пассажирскою и товарною станціями, а таковая существуетъ отъ товарной станціи къ Винницѣ и Проскурову. Работы по централизаціи на участкѣ Жмеринка-Казатинъ на кредитъ въ 50.000 руб., отпущенный для сей цѣли по смѣтѣ на 1907 г., исполнены. По смѣтѣ на 1909 годъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ испрашивало кредитъ въ 60.000 р. для начала работъ по устройству централизаціи стрѣлокъ и сиг-

---

[1]) Позднѣе начальникъ службы пути заявилъ, что управленіемъ Юго-Западныхъ ж. д. ожидается утвержденіе проекта Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ. По заявленію начальника службы тяги существующая на ст. Жмеринка вагонная мастерская, вмѣщающая всего 8 товарныхъ вагоновъ, съ разрѣшенія Управленія желѣзныхъ дорогъ, расширяется путемъ увеличенія площади крытыхъ помѣщеній до возможности помѣстить въ нихъ 29 товарныхъ вагоновъ, для чего произведено необходимое отчужденіе за счетъ 30.000 руб., разрѣшенныхъ въ 1907 году; для расширенія-же крытыхъ помѣщеній и устройства соотвѣтствующаго путевого устройства по 1909 годъ Управленіемъ жел. дорогъ разрѣшено 218.000 рублей; къ производству работъ предполагается приступить въ 1910 году.

наловъ по системѣ Сименсъ и Гальске на станціи Жмеринка, но кредитъ этотъ былъ исключенъ Зак. Учр. При такомъ густомъ движеніи, которое имѣетъ мѣсто на станціи Жмеринка централизація стрѣлокъ и сигналовъ является безусловно необходимой для избѣжанія крушенія поѣздовъ, какъ это произошло на станціи съ курьерскимъ поѣздомъ во время пребыванія подкомиссіи въ Кіевѣ. Между тѣмъ, Управленіе желѣзныхъ дорогъ на этотъ предметъ по проекту смѣты на 1910 годъ кредита не испрашиваетъ, потому что нельзя же считать занесенный по № 11, гл. I, ст. I, § 9 кредитъ въ 25.000 руб. удовлетворяющимъ настоятельную необходимость устройства централизаціи и блокировки на ст. Жмеринка.

Для помѣщенія служащихъ имѣется цѣлый рядъ домовъ съ садами и домъ для низшаго желѣзнодорожнаго училища, въ которомъ обучаются дѣти желѣзнодорожныхъ служащихъ. При училищѣ 3 учителя и одна учительница, содержимые на счетъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Существующая на станціи Жмеринка больница на 20 кроватей оказалась переполненной. На расширеніе помѣщеній этой больницы по смѣтѣ на 1909 годъ открытъ кредитъ въ 25.000 руб. и во время пребыванія подкомиссіи на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ къ производству работъ приступлено еще не было, а составлялся проектъ.

Ст. Казатинъ. Станція Казатинъ, къ осмотру которой подкомиссія приступила 7-го сентября въ 6 час. утра, превышаетъ грузооборотомъ станцію Жмеринку. Она является узловою станціею на линіи Одесса-Кіевъ по направленіямъ на Одессу, на Кіевъ и на Ковель, служа при томъ исходнымъ пунктомъ для Уманской вѣтви. Вслѣдствіе этого, станція Казатинъ является центральнымъ пунктомъ по сортировкѣ главныхъ грузовыхъ теченій и составленія поѣздовъ дальняго назначенія. Пассажирское зданіе станціи островнаго типа, построенное бывшимъ Обществомъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ въ 1889 г., довольно просторное, роскошной постройки, съ крытыми перронами. Залъ III класса можетъ въ скоромъ времени оказаться недостаточнымъ для пріема пассажировъ III и IV классовъ.

По грузообороту станціи Казатинъ за 1908 годъ, согласно годовому отчету управленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, значится:

1) Нагружено	927.264	пуд.
2) Перегружено	2.334.977	„
3) Выгружено	1.945.919	„
Всего	5.208.160	пуд.

Размѣръ дѣйствительной передачи вагоновъ въ 1907 году выражается за сутки въ среднемъ:

	Прибытіе и отправленіе въ совокупности.	
	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отъ Казатина по направленію къ Жмеринкѣ и обратно.	1.020 ваг.	1.080 вагоновъ.
„ Казатина къ Христиновкѣ и обратно	357 „	434 „
„ Казатина къ Фастову и обратно	1.175 „	1.284 „
„ Казатина къ Печановкѣ и обратно	1.475 „	1.736 „
Къ Казатину отъ Христиновки и обратно	315 „	364 „
„ Казатину отъ Фастово и обратно	1.133 „	1.259 „
„ Казатину отъ Печановки и обратно	1.427 „	1.651 „
„ Казатину отъ Жмеринки и обратно	1.018 „	1.197 „

Оборотъ вагоновъ въ 1908 году былъ:

Отправлено со станціи 573.278

Прибыло на станцію. 570.909

ему соотвѣтствовало число поѣздовъ:

1) Большой скорости и воинскихъ. 15.757

2) Малой скорости 33.263

По максимальному графику на лѣтній періодъ 1909 г. предусмотрѣно число товарныхъ поѣздовъ, могущихъ перевезти слѣдующее количество товарныхъ вагоновъ:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Вагоновъ.
По направленію:		
отъ Казатина къ Жмеринкѣ и обратно	27	1134
„ „ „ Христинов. „ „	6	252
„ „ „ Фастово „ „	20	860
„ „ „ Печановкѣ „ „	25	1050
По направленію:		
къ Казатину отъ Жмеринки и обратно	27	1134
„ „ „ Христинов. „ „	8	336
„ „ „ Фастово „ „	18	756
„ „ „ Печановки „ „	25	1050

Для отправленія сего движенія на станціи Казатинъ имѣется путей:

1. Разъѣздныхъ . . . . . 15,146 верстъ.
2. Запасныхъ . . . . . 13,618 „
3. Для надобностей сл. тяги . 11,578 „

Всего . . . 40,342 версты.

Путеустройство станціи хотя и допускаетъ переработку поступающее въ оборотъ число вагоновъ, все таки отражается на пересоставленіи поѣздовъ, вслѣдствіе недостаточнаго развитія сортировочныхъ путей. При томъ значеніи, которое станція Казатинъ занимаетъ въ теченіи грузовъ по всѣмъ направленіямъ, платформа для перегрузки представляется недостаточно просторною. Крытая асфальтовая товарная платформа—удовлетворительныхъ размѣровъ.

Основное депо на станціи Казатинъ располагаетъ только 31 стойломъ на весь участокъ тяги и вслѣдствіе этого, въ день проѣзда подкомиссіи, 31 запасный паровозъ дороги за неимѣніемъ помѣщеній стоялъ подъ открытымъ небомъ. Для паровозовъ типа 4/5 нѣтъ совершенно мѣста въ депо. Четырнадцать паровозовъ, находившихся въ день пребыванія подкомиссіи на станціи въ ремонтѣ, были подъ крышею. Вагонныя мастерскія при депо, выпускавшія до сихъ поръ до 250 товарныхъ вагоновъ въ годъ изъ ремонта, предполагаютъ за 1909 годъ отремонтировать около 350 вагоновъ.

Для подачи угля на тендеры устроена на матеріальномъ складѣ эстакада, внизу каменная, а вверху деревянная.

Водоснабженіе станціи Казатинъ производится изъ двухъ водопроводовъ, устроенныхъ на отдѣльныхъ источникахъ: 1) стараго, устроеннаго въ 1870 году и расположеннаго въ одной верстѣ отъ станціи на прудахъ, и 2) новаго, устроеннаго въ 1903 году на рѣчкѣ Раставицѣ, отстоящей отъ станціи Казатинъ въ 12 верстахъ. Первый источникъ, вслѣдствіе необезпеченности, считается запаснымъ. Второй источникъ вполнѣ надеженъ. Вода обоихъ источниковъ годна для техническихъ цѣлей, но не годна для питья.

Всѣхъ служащихъ и рабочихъ съ ихъ семействами на ст. Казатинъ, по заявленію представителей Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, насчитываютъ до 800 человѣкъ, проживающихъ въ обширной колоніи ряда домовъ, при которой устроена столовая для общаго пользованія. Для удобнаго сообщенія этой колоніи и жителей мѣстечка Казатинъ съ островнымъ вокзаломъ станціи, во избѣжаніи несчастныхъ случаевъ съ людьми, постоянно проходящихъ черезъ пути станціи къ пассажирскому зданію, Управленіе желѣзныхъ дорогъ испросило по смѣтѣ на 1909 годъ кредитъ въ 10.000 руб. на постройку пѣшеходнаго моста и ходатайствуетъ по проекту смѣты на 1910 годъ объ отпускѣ отальныхъ 20.000 рублей до полной стоимости сооруженій въ 30.000 рублей. Послѣдній кредитъ подлежитъ ассигнованію.

Площадь отчужденія для станціи Казатинъ весьма обширная.

Отъ станціи Казатинъ подкомиссія прослѣдовала черезъ ст. Погребище и Христиновку по Уманьской вѣтви.

Ст. Зарудница. На ст. Зарудница пассажирское зданіе съ довольно просторными помѣщеніями; путеустройство станціи общаго протяженія въ 1,842 версты (1,186 разъѣздныхъ и 0,656 запасныхъ). Хотя вагонооборотъ станціи Зарудница сравнительно незначительный, такъ какъ въ 1908 году отправлено 3.858 вагоновъ и прибыло ихъ 3.826 на станцію, а всего 7.685 вагона или въ среднемъ 21 вагонъ въ сутки,—но все же въ виду пропуска черезъ станцію въ 1908 году 1.648 поѣздовъ большой скорости и 3.172 поѣзда малой скорости, при грузооборотѣ станціи въ 2.116.254 пуда, протяженіе путей представляется не совсѣмъ достаточнымъ.

Ст. Погребище. Подкомиссія прибыла на ст. Погребище въ 9 час. 11 мин. пополудни 7 сентября. Пассажирское зданіе этой станціи съ квартирами для служащихъ, расположенными во второмъ и третьемъ этажѣ, выстроенномъ въ видѣ мезонина, довольно просторное, въ ремонтѣ нѣсколько запущенное. Товарное движеніе весьма развито, вслѣдствіе богатаго раіона сахарныхъ заводовъ, которыхъ насчитываютъ въ окружающей мѣстности до 40. Годовая выручка по товарной кассѣ превышаетъ 2 мил. рублей. Грузооборотъ станціи Погребище въ 1908 году былъ:

1. Нагружено . . . . . 1.462.665 пуд.
2. Выгружено . . . . . 30.764 „
3. Перегружено . . . . . 1.245.577 „

Всего . . 2.739.006 пуд.

Оборотъ вагоновъ станціи за 1908 годъ былъ:

1. Отправлено . . . . . 5.376 ваг.
2. Прибыло . . . . . 5.299 „

Въ сутки въ среднемъ черезъ станцію проходитъ 34 вагона съ сахаромъ.

Поѣздовъ пропущено черезъ станцію Погребище за 1908 годъ:

а) Большой скорости и воин. . 1.482 поѣзда.
б) Малой скорости . . . . . 3.232 „

пропуску которыхъ едва удовлетворяетъ путеустройство станціи, состоящее изъ путей:

1. Разъѣздныхъ . . . . . 1,622 вер.
2. Запасныхъ . . . . . 1,162 „

Всего . . 2,784 вер.

При такомъ положеніи путеустройства проявляется потребность въ укладкѣ добавочныхъ путей и удлиненіи существующихъ до 235 пог. саж., для принятія поѣздовъ большого состава, тѣмъ болѣе, что быстро разрастающееся движеніе грузовъ отъ Цвѣтково черезъ Христиновку и Погребище угрожаетъ загроможденіемъ всей сѣверной части Уманьской вѣтви.

Ст. Христиновка. Наибольшее значеніе, однако, изъ станцій Уманьской вѣтви занимаетъ станція Христиновка, являющаяся узловою станціею по направленіямъ: 1) черезъ Вапнярку на Жмеринку и Одессу, 2) черезъ Погребище на Казатинъ и 3) черезъ Цвѣтково на Знаменку въ одну и на Фастовъ, въ другую сторону, будучи исходною станціею на вѣтви къ уѣздному городу Умань. Вслѣдствіе такого центральнаго расположенія черезъ станцію Христиновку въ 1908 году прослѣдовало поѣздовъ:

1. Большой скор. и воин. . . . 6.608 поѣзд.
2. Малой скорости . . . . . 10.688 „

Грузооборотъ станціи въ 1908 году былъ:

1. Нагружено . . . . . 1.255.626 пуд.
2. Перегружено . . . . . 974.097 „
3. Выгружено . . . . . 1.135.325 „

Всего . . 3.365.048 пуд.

при вагонооборотѣ:

1. Отправленныхъ . . . . . 127.172 ваг.
2. Прибывшихъ . . . . . 127.742 „

По максимальному графику на лѣтній періодъ 1909 года предполагалось по направленіямъ:

	Число поѣздовъ.	Число единицъ.
1. Христиновка—Вапнярка	9	378
2. Вапнярка—Христиновка	8	336
3. Христиновка—Казатинъ	6	252
4. Казатинъ—Христиновка	6	252
5. Христиновка—Цвѣтково	8	336
6. Цвѣтково—Христиновка	9	378
7. Христиновка—Умань	5	210
8. Умань—Христиновка	8	336

При этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что размѣръ дѣйствительной передачи вагоновъ на ст. Христиновкѣ по отдѣльнымъ направленіямъ въ 1907 году былъ въ среднемъ:

	За весь годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
1. Къ Вапняркѣ	246	224
2. „ Казатину	315	364
3. „ Цвѣтково	386	459
4. „ Умани	64	86
и обратно къ Христиновкѣ:		
1. Отъ Казатина	357	434
2. „ Цвѣтково	450	408
3. „ Вапнярки	236	298
4. „ Умани	123	154

Для переработки такого движенія станція Христиновка располагаетъ путеустройствомъ:

1. Разъѣздныхъ путей	5,309 вер.
2. Запасныхъ	4,973 „
3. Для надобностей службы тяги	2,603 „
Всего . . .	12,885 верстъ.

Въ виду возростающаго движенія грузовъ по всѣмъ четыремъ направленіямъ, скрещивающимся въ узлѣ Христиновка, въ ближайшемъ будущемъ настанетъ необходимость развитія станціонныхъ путей и устройства двухъ отдѣльныхъ парковъ. Если же будетъ устроенъ второй путь отъ Цвѣткова до Фастова или сооружена новая дорога отъ Цвѣткова на станцію Погребище, то развитіе станціи Христиновка можетъ быть отсрочено на болѣе продолжительное время. На кредитъ въ 10.000 рублей, отпущенный по смѣтѣ 1907 года для развитія путей промежуточныхъ станцій Уманьской вѣтви, произведено развитіе путей станціи Фастовъ.

Пассажирское зданіе станціи Христиновка удовлетворяетъ требованіямъ нынѣшняго движенія. На станціи Христиновка расположено основное депо службы тяги на 12 стойлъ съ домомъ для машинистовъ, а равно и вновь построенной дежурной для поѣздной прислуги на 40 кроватей. Въ послѣднемъ зданіи въ 1909 году производилась сплошная передѣлка половъ, разъѣденныхъ грибкомъ, причемъ вмѣсто дерев. балокъ сдѣланы желѣзо-бетонныя.

На станціи Христиновка построенъ домъ общежитія, въ которомъ нынѣ находится 20 человѣкъ, а прежде помѣщалось до 60 служащихъ. Начальнику участка тяги квартира на станціи не отведена, вслѣдствіе чего онъ вынужденъ жить въ деревнѣ, отстоящей отъ станціи на три версты, что, конечно, отзывается невыгодно на порядкахъ службы тяги.

Въ виду значительнаго скопленія служащихъ и рабочихъ при мастерскихъ на станціи Христиновка, явилась необходимость постройки пріемнаго покоя на станціи, для чего по смѣтѣ на 1909 годъ отпущенъ кредитъ въ 15.000 рублей.

Водоснабженіе станціи Христиновка производится изъ пруда недостаточной емкости и вода при жесткости въ 24 гр. фр. годна какъ для техническихъ цѣлей, такъ и для питья. Въ виду увеличившагося расхода воды на станціи, явилась необходимость устройства добавочныхъ водоемныхъ бассейновъ и установка новыхъ насосовъ и котловъ, для чего по смѣтѣ на 1909 годъ ассигновано 18.000 рублей.

Продолжая объѣздъ сѣти Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, подкомиссія, посѣтивъ станцію Умань, отъ станціи Христинов-

ка, направилась къ станціи Цвѣтково, на которую она прибыла въ 8 час. 18 мин. по полудни 7-го сентября, подвергнувъ бѣглому осмотру станцію Звенигородку съ вполнѣ соотвѣтствующимъ пассажирскимъ зданіемъ, особымъ домомъ для помѣщенія начальника 23-го участка службы пути и конторы участка. При квартирѣ начальника участка находится огородъ, оранжерея и парники.

Ст. Цвѣтково. На ст. Цвѣтково, какъ пунктѣ развѣтвленія Фастово-Знаменской линіи по направленіямъ на Фастово, Казатинъ и Вапнярку, сосредоточивается весьма значительное пассажирское и товарное движеніе. По пассажирскому движенію продажа билетовъ доходитъ до 200 шт. въ сутки, а грузооборотъ станціи въ 1908 году выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

1. Нагружено	945.780	пудовъ
2. Перегружено	467.412	„
3. Выгружено	573.105	„
Всего . .	1.986.297	пудовъ,

т. е. на 1.378.751 пуд. менѣе, чѣмъ на станціи Христиновка, но число товарныхъ поѣздовъ, прослѣдовавшихъ черезъ станцію Цвѣтково въ 1908 году, а именно 15.628 поѣздовъ, превышающее на 4.940 поѣздовъ. Число поѣздовъ малой скорости ст. Цвѣтково по сравненію со ст. Христиновка указываетъ на то, какое значеніе станція Цвѣтково имѣетъ для транзитнаго движенія.

Это выражается въ вагонооборотѣ станціи за 1908 годъ:

1. Отправлено	284.792	вагона.
2. Прибыло	284.107	„

а размѣръ дѣйствительной передачи вагоновъ въ 1907 году былъ въ среднемъ въ сутки:

	За весь годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленіямъ:		
1. Къ Христиновкѣ	450	408
2. Къ Корсуни	636	614
3. Къ Бобринской	959	1110
По направленіямъ къ Цвѣтково:		
1. Отъ Христиновки	386	459
2. Отъ Корсуни	655	741
3. Отъ Бобринской	962	1118

тогда какъ по максимальному графику на лѣтній періодъ 1909 года предполагалось:

	Поѣздовъ.	Число вагоновъ.
по направленіямъ:		
1. Цвѣтково—Христиновка	9	378
2. Христиновка—Цвѣтково	8	336
3. Цвѣтково—Корсунь	10	290
4. Корсунь—Цвѣтково	8	232
5. Цвѣтково—Бобринская (2 пути) . .	22	880
6. Бобринская—Цвѣтково (2 пути) . .	17	680

По путеустройству станціи Цвѣтково слѣдуетъ отмѣтить, что въ настоящее время протяженіе путей слѣдующее:

1. Разъѣздныхъ путей	4,545	вер.
2. Запасныхъ	5,170	„
3. Для надобностей службы тяги	1,377	„
Всего . . .	11,092	вер.

Изъ приведенныхъ о движеніи данныхъ явствуетъ, что на участкѣ Цвѣтково-Фастово коэффиціентъ густоты движенія составляетъ $\frac{22}{23} = 0,95$,— наибольшій по всей сѣти Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, указывающій на то, что загруженность этого участка требуетъ принятія мѣръ къ устраненію такого ненормальнаго положенія. Мѣра эта можетъ состоять либо въ постройкѣ второго пути отъ Цвѣтково до Фастово, либо въ сооруженіи новой дороги отъ Цвѣтково на Погребище, захватывающей семь сахарныхъ заводовъ. Желѣзная дорога отъ Цвѣтково на Погребище значительно разгрузила бы Уманьскій участокъ на перегонѣ къ Христиновкѣ. Независимо отъ той или другой изъ упомянутыхъ мѣръ частичное развитіе станціи Цвѣтково является необходимостью и въ настоящее время.

Источникомъ водоснабженія станціи Цвѣтково служитъ прудъ, лѣтомъ пересыхающій и потому ненадежный. Вода годна для техническихъ цѣлей, годна и для питья. Въ настоящее время это, однако, не составляетъ предмета заботъ въ виду того, что водоснабженіе сосѣдней станціи Воронцовка, отстоящей отъ Цвѣтково на 14 верстъ, вполнѣ надежно, а если сосѣдняя въ другую сторону на 17 верстъ станція Владимировка и не вполнѣ обезпечена, то слѣдующая затѣмъ станція Бобринская обезпечена водою въ неограниченномъ количествѣ.

Постройка дома для дежурной паровозной бригады на станціи Цвѣтково, для которой былъ отпущенъ по смѣтѣ на 1907 годъ кредитъ въ 15.000 рублей, произведена. Устройство блокировки на участкѣ Цвѣтково—Знаменка не произведено, потому что кредитъ, ассигнованный для этой цѣли по смѣтѣ на 1909 годъ въ размѣрѣ 25.000 рублей, израсходованъ на постройку холернаго барака.

Состояніе пути отъ ст. Христиновка до станціи Цвѣтково неудовлетворительное, подбивка шпалъ и рихтовка не произведены съ достаточною тщательностью.

На станціи Звенигородка поданы жалобы на допущенныя, будто бы, начальникомъ 23-го участка службы пути Левицкимъ, неправильности и злоупотребленія по уплатамъ рабочимъ.

Ст. Бобринская. Отбывъ со станціи Цвѣтково въ 8 час. 33 мин. по полудни, подкомиссія прибыла на станцію Бобринская въ 9 час. 13 мин. по полудни 7-го сентября и приступила къ осмотру станціи 8-го сентября въ 6 час. утра. Пассажирское зданіе станціи Бобринская просторное, удовлетворяющее всѣмъ требованіямъ движенія. Недостатокъ ощущается въ помѣщеніяхъ для служащихъ, которые, большею частью, живутъ въ мѣстечкѣ Смѣла и пріѣзжаютъ для отправленія служебныхъ обязанностей въ особо для сего заведенныхъ служебныхъ поѣздахъ. Послѣднее обстоятельство, удорожая администрацію, крайне неудобно для обслуживанія довольно значительнаго движенія на станціи Бобринская. Станція Бобринская занимаетъ весьма важное мѣсто по отправкѣ хлѣба къ южнымъ портамъ, распредѣленію каменно-угольныхъ отправокъ изъ Донецкаго бассейна и руды по направленію на сѣверозападъ, будучи въ то же время центромъ всего движенія, вызываемаго богатымъ раіономъ сахарнаго производства и примыканіемъ вѣтви къ Черкасской пристани на Днѣпрѣ. Со станціи Бобринская въ 1908 году отправлено поѣздовъ:

1. Большой скорости и воинскихъ . . . 13.668 поѣзд.
2. Малой скорости . . . . . 20.841 „

при грузообороте станціи:

1. Нагружено . . . . . 1.503.309 пудовъ.
2. Перегружено . . . . . 605.258 „
3. Выгружено . . . . . 2.163.749 „

Всего . . . 4.272.316 пудовъ.

и оборотѣ вагоновъ:

1. Отправлено . . . . . 288.655 вагоновъ.
2. Прибыло . . . . . 285.606 „

Размѣръ дѣйствительной передачи вагоновъ за 1907 годъ былъ средній за сутки:

По направленіямъ:	За весь годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
1. Отъ Бобринской къ Черкассамъ . . .	413	408
2. „ „ „ Знаменкѣ. . . .	964	1.080
3. „ „ „ Цвѣтково	962	1.118
4. Къ Бобринской отъ Знаменки	925	1.169
5. „ „ „ Цвѣтково	959	1.110
6. „ „ „ Черкасъ	79	104

По максимальному-же графику на лѣтній періодъ 1909 года предполагалось:

	Поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
По направленіямъ:		
1. Отъ Бобринской къ Черкассамъ . . .	14	560
2. „ „ „ Знаменкѣ	14	560
3. „ „ „ Цвѣтково	17	680
4. Къ Бобринской отъ Черкассъ	14	560
5. „ „ „ Знаменки	22	880
6. „ „ „ Цвѣтково	22	880

Для обслуживанія сего движенія на станціи Бобринской, по производствѣ развитія путей на кредиты, отпущенные до 1907 года включительно въ размѣрѣ 33.000 рублей, имѣется путей протяженіемъ:

1. Разъѣздныхъ	2,390	верстъ.
2. Запасныхъ	12,014	„
3. Для надобностей службы тяги	11,013	„
Всего . .	25,013	верстъ.

Къ сему предстоитъ развитіе путеустройства, на ассигнованный по смѣтѣ на 1909 годъ кредитъ въ 20.000 рублей, согласно проекту, представленному Управленію желѣзныхъ дорогъ.

На станціи Бобринской, Фастовская вѣтвь Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ будетъ пересѣчена вновь строющейся линіей Одесса-Бахмачъ. Вопросъ объ этомъ пересѣченіи былъ разсмотрѣнъ Комиссіей по вопросу о примыканіи этой линіи въ засѣданіяхъ 9 и 10 января 1909 года и состоялось соглашеніе на основаніяхъ, изложенныхъ въ представленномъ Высшей Комиссіи протоколѣ.

Осмотръ Бобринскихъ мастерскихъ.

Находящіяся на станціи Бобринская мастерскія до присоединенія къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ Фастовской линіи были главными мастерскими Фастовской дороги. Послѣ перехода Фастовской дороги въ казну въ Бобринскихъ мастерскихъ былъ сохраненъ капитальный ремонтъ паровозовъ и вагоновъ, во первыхъ, потому, что расположеніе ихъ было очень удобно въ отношеніи прилегающихъ линій Юго-Западныхъ дорогъ, во вторыхъ, вслѣдствіе ихъ близости отъ Черкассъ, откуда получается лѣсной матеріалъ и, въ третьихъ, вслѣдствіе большого количества постоянныхъ мастеровъ и рабочихъ, которое создалось благодаря цѣлой сѣти сахарныхъ заводовъ, расположенныхъ въ этомъ раіонѣ.

Какъ бывшія мастерскія небольшой дороги, онѣ не имѣютъ того рѣзкаго раздѣленія по цехамъ, какъ это бываетъ въ крупныхъ мастерскихъ, и здѣсь почти всѣ цехи соединены въ одномъ зданіи. Вся территорія, занимаемая Бобринскими мастерскими,

составляетъ всего 5.710 кв. саж., изъ нихъ 1.813 заняты крытыми помѣщеніями, частью деревянными, въ большинствѣ дряхлыми, но оборудованными наряду со старыми и новѣйшими станками, совершенно несоотвѣтствующими самымъ мастерскимъ; помѣщенія очень тѣсны, частью не отапливаются и нѣкоторыя мастерскія цѣликомъ вынесены на дворъ.

Помѣщенія распредѣляются слѣдующимъ образомъ (см. прилагаемый черт. 54104).

I. Контора начальника мастерскихъ и XI уч. тяги, при которомъ числятся мастерскія, занимающія 8 кв. саж.

II. Помѣщеніе паровозосборной мастерской, выпускающей ежегодно около 26 (1908 г.) паровозовъ, занимаетъ 538 кв. саж.; мастерская имѣетъ посрединѣ телѣжку, приводимую въ движеніе воротомъ, для установки паровозовъ, и по 8 путей съ каждой стороны телѣжки для ремонта паровозовъ; изъ этихъ путей, № 1 служитъ для ввода паровозовъ въ мастерскую, по немъ перекатываются колесныя пары въ токарную мастерскую и обратно, такъ что путь этотъ по обѣ стороны не можетъ быть занимаемъ для ремонта паровозовъ, такимъ образомъ, для ремонта имѣется только 14 стойлъ.

III. Контора сборнаго мастера, занимающая 4 кв. саж.

IV. Токарная мастерская, занимающая 256 кв. саж., помѣщается въ средней части зданія. Кромѣ пути № 1, прорѣзывающаго токар. маст. вдоль и переходящаго затѣмъ въ вагонную мастерскую, имѣется еще поперечный путь № 3, идущій въ кузницу. Пути №№ 1 и 3 соединены между собой при пересѣченіи поворотнымъ кругомъ.

При токарной мастерской имѣется контора токарнаго мастера (V), имѣющая площадь въ 4 кв. саж., и инструментальная (VI). Въ помѣщеніи VII, имѣющемъ 33 кв. саж., находятся котлы. Мѣдно-литейная расположена въ отдѣленіи VIII, площадь ея 25 кв. саж. Кузница, расположенная въ помѣщеніи IX, находится рядомъ съ токарной и соединена съ ней, какъ выше было указано, путемъ № 3, который, въ свою очередь, благодаря пути № 2, соединяетъ кузницу съ паровозосборной и съ путями остальной территоріи мастерскихъ. Площадь кузницы—95 кв. саж. Въ той же пристройкѣ, гдѣ кузница, помѣщаются: мѣдницкая (X), имѣющая площадь 15 кв. саж., и рессорная (XI) такой же площади. Далѣе, въ той же пристройкѣ расположена чугунно-литейная (XII), площадью 90 кв. саж.

Вагонный цехъ (XIII) помѣщается въ зданіи, прилегающемъ къ токарной; площадь этого зданія—450 кв. саж. Сарай для ремонта вагоновъ имѣетъ 7 путей, длиною 17 саж. каждый; изъ нихъ путь № 1 служитъ для подачи колесъ въ токарную изъ парка и изъ-подъ вагоновъ и для ремонта вагоновъ не можетъ быть зани-

маемъ. Отъ сарая отдѣлены помѣщенія: для жестянницкой (XIV), обойной (XV), конторы мастера (XVI) и кладовой (XVII).

Въ помѣщеніи (XVIII) находится деревообдѣлочная, которая имѣетъ площадь 120 кв. саж.

Рядомъ съ деревообдѣлочной помѣщается модельная (XIX) площадью 30 кв. саж.

Малярная помѣщается въ отдѣльномъ зданіи (XX), отапливаемомъ недостаточнымъ количествомъ печей, что, разумѣется, отражается на качествѣ окраски; площадь зданія—130 кв. саж.; оно имѣетъ 2 пути по 25 саж. каждый. Въ окраску одновременно можетъ быть поставлено 8 вагоновъ,

Между зданіемъ вагоннаго цеха и малярной мастерской расположена телѣжка; со станціи на нее идетъ путь, по которому подаются вагоны; съ нея вагоны и колесныя пары изъ колеснаго парка подаются въ мастерскія. На дворѣ мастерскихъ имѣется 17 путей для установки ремонтируемыхъ товарныхъ вагоновъ, которые всѣ ремонтируются на дворѣ. На 17 путяхъ одновременно можно установить 33 вагона.

Ремонтъ паровозныхъ котловъ производится подъ навѣсомъ Н, бока коего обшелеваны; котельно-механическія работы всѣ производятся, за неимѣніемъ крытаго помѣщенія, на дворѣ.

При осмотрѣ мастерскихъ на ст. Бобринской, начальникъ службы тяги, указавъ на общее неудовлетворительное состояніе мастерскихъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, заявилъ, что въ виду невозможности расширить Кіевскія или Одесскія мастерскія, единственнымъ, по его мнѣнію, выходомъ изъ этого положенія является постройка новыхъ Бобринскихъ мастерскихъ, которыя обойдутся около 2 милл. рублей.

Дѣйствительно, вопросъ устройства мастерскихъ для Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ требуетъ безотлагательнаго и радикальнаго рѣшенія, потому что ни Одесскія, ни Кіевскія, а въ еще меньшей мѣрѣ Бобринскія мастерскія не отвѣчаютъ требованіямъ развившагося движенія. Если вопросъ разрѣшится въ пользу постройки мастерскихъ на станціи Бобринская, для которыхъ потребуется произвести дополнительное отчужденіе земель на сумму около 295.000 рублей и строеній на сумму 204.000 руб.,—то необходимо ассигновать соотвѣтствующіе кредиты, въ виду того, что занесенный Министерствомъ для этой цѣли въ смѣту 1908 года кредитъ былъ исключенъ Государственную Думою, а по смѣтѣ на 1910 годъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ кредита не испрашивается.

Если бы ассигнованіе кредитовъ въ достаточной мѣрѣ для постройки крытыхъ помѣщеній Бобринскихъ мастерскихъ въ ближайшемъ будущемъ было невозможно, и эти ассигнованія ограничивались бы ежегодно небольшими суммами, то тѣмъ не менѣе ассигнованіе кредита на отчужденіе земли необходимо, по

мнѣнію начальника службы тяги, безотлагательно полностью, дабы всѣ постройки по частямъ могли бы производиться планомѣрно и послѣдовательно по мѣрѣ ассигнованія на нихъ кредитовъ.

При станціи находится въ отдѣльномъ домѣ пріемный покой съ 4 кроватями, квартирою для доктора, амбулаторіею, операціонною комнатою и аптекою.

Для отвода шоссе около станціи Бобринской потребовалась постройка віадука, стоимостью въ 40.000 рублей,—на производство которой по смѣтѣ уже 1908 года отпущено 25.000 руб., а лишь въ 1909 году вызвана конкуренція на эту работу.

Прослѣдовавъ далѣе по Фастовской линіи черезъ станціи Фундуклеевку и Хировку (бывшая Богдановка), подкомиссія прибыла на станцію Знаменка въ 10 час. 12 мин. по полуночи. Какъ для Юго-Западныхъ, такъ и для Южныхъ дорогъ станція Знаменка является внѣшнею узловою станціею для передачи товарнаго движенія по направленіямъ на Елисаветградъ, Николаевъ, Кременчугъ и Фастово. Обмѣнъ вагоновъ на станціи Знаменка между примыкающими здѣсь другъ къ другу дорогами былъ въ 1908 году по Юго-Западнымъ дорогамъ:

1. Принято	195.655 вагоновъ
2. Сдано	196.917 „
При чемъ на станцію со стороны Юго-Западныхъ дорогъ прибыло	199.064 вагона
со станціи на Юго-Западныя дороги отправлено	195.529 „

Поѣздовъ Юго-Западныхъ дорогъ, прошедшихъ черезъ станцію Знаменка въ 1908 году, насчитывается:

1. Большой скорости и воинскихъ	5.441 поѣздъ.
2. Малой скорости	12.736 „

Нѣкоторое затрудненіе въ движеніи испытывается въ излишнемъ пробѣгѣ отъ захода на станцію Знаменка поѣздовъ, слѣдующихъ отъ станціи Хировки къ Елисаветграду. Для устраненія этого неудобства предположено развить станцію Хировку и проложить обходную вѣтвь въ сторону Елисаветграда, на что по смѣтѣ 1909 года отпущенъ кредитъ въ 35.000 рублей.

Путь отъ станціи Бобринской до станціи Знаменка мѣстами не совсѣмъ удовлетворителенъ, съ балластомъ плохого качества.

На станціи Треповка Елисаветградскаго участка, для осмотра котораго подкомиссія отбыла со станціи Знаменка Южныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 10 час. 27 мин. пополуночи, требуется улучшеніе водоснабженія, производящагося изъ пруда съ водою, годною для техническихъ цѣлей, но ненадежною въ томъ отношеніи, что прудъ пересыхаетъ и заносится иломъ притекающею водою. Вслѣдствіе этого для работъ по устройству отстойныхъ бассейновъ, увеличенія площади пруда и механическаго оборудо-

ванія, стоимость которыхъ исчислена въ 38.000 рублей, но смѣтѣ 1909 года отпущено 15.000 рублей, а на 1910 годъ испрашивается остальная сумма въ 23.000 рублей. Къ работамъ въ 1909 году, ко времени объѣзда подкомиссіи, приступлено не было, но составлялся проектъ; тѣмъ не менѣе въ виду необходимости обезпечить водоснабженіе станціи Треповка въ скорѣйшемъ времени испрашиваемый на 1910 годъ кредитъ подлежитъ ассигнованію.

Ст. Елисаветградъ. Пассажирское зданіе станціи Елисаветградъ, построенное цѣлесообразно, и внутри перестроенное въ 1908 и 1909 годахъ съ цѣлью увеличенія пассажир. помѣщеній удовлетворяетъ нынѣшнимъ требованіямъ движенія. Квартира начальника станціи помѣщается во второмъ этажѣ пассажирскаго зданія. Грузовыя помѣщенія потребуютъ въ ближайшемъ будущемъ нѣкотораго расширенія въ виду быстраго развитія торговаго и промышленнаго значенія города Елисаветграда и окружающей его мѣстности. Въ 1908 году со станціи Елисаветградъ было отправлено поѣздовъ:

1. Большой скорости и воинскихъ	5.615	поѣздовъ.
2. Малой скорости	8.291	„

съ вагонооборотомъ:

1. Отправленныхъ	127.403	вагона.
2. Прибывшихъ	126.883	„

при грузооборотѣ:

1. Нагружено.	6.014.928	пудовъ
2. Перегружено.	739.454	„
3. Выгружено	9.283.183	„
Всего	16.037.565	пудовъ

По максимальному графику на лѣтній періодъ 1909 года предположено:

По направленію:	Тов. поѣзд. съ единицами:	
1. Отъ Елисаветграда къ Знаменкѣ . .	11	473
2. „ „ „ Голтѣ. . . .	9	243
3. „ Знаменки къ Елисаветграду . .	11	539
4. „ Голты „ „ . .	7	189

Путеустройство послѣ частичнаго его развитія на кредитъ въ 10.000 рублей, отпущенный по смѣтѣ на 1907 годъ, не вполнѣ соотвѣтствуетъ требованіямъ перевозки. Оно въ настоящее время на станціи Елисаветградъ обнимаетъ пути:

1. Разъѣздные	4,511	верстъ.
2. Запасные.	8,821	„
3. Для надобностей службы тяги . . .	1,722	„
Всего .	15,054	версты.

Водоснабженіе станціи Елисаветградъ I и II изъ рѣки Ингулъ вполнѣ обезпечено количествомъ воды, годной послѣ очистки какъ для техническихъ цѣлей, такъ и для питья.

Для выясненія потребностей мѣстной торговли и промышленности подъ предсѣдательствомъ члена Государственной Думы Д. И. Герценвицъ состоялось 8-го сентября совѣщаніе съ представителями Елисаветградскаго биржевого комитета, о чемъ составленъ особый журналъ, при семъ прилагаемый.

Замѣченное на станціи Елисаветградъ быстрое возрастаніе движенія является послѣдствіемъ развитія движенія на всемъ Елисаветградскомъ участкѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ до станціи Голта и въ особенности на станціи Ново-Украинка, которая уже въ 80-хъ годахъ прошлаго столѣтія стала центромъ крупныхъ передвиженій хлѣбныхъ грузовъ. Въ послѣднее время, вслѣдствіе болѣе низкихъ морскихъ фрактовъ и накладныхъ расходовъ на хлѣбные грузы въ Николаевѣ, вывозъ таковыхъ направляется преимущественно къ Николаеву, начиная отъ Ново-Украинки, тогда какъ со станцій болѣе къ западу хлѣбные грузы направляются черезъ Голту и Бирзулу къ Одесскому порту. Такому проявляющемуся усиленію движенія пропускная способность на перегонахъ Шестаковка—Плетеный-Ташлыкъ, Глиняная-Бандурка и Подгородная-Голта, оказывается несоотвѣтственною, какъ по направленію на Елисаветградъ, такъ и по направленію на Голту. Первою станціею отъ станціи Елисавегтградъ по направленію къ станціи Голта, за разъѣздомъ Лелековка съ путями протяженіемъ въ 1,220 верстъ, встрѣчается станція Шестаковка съ грузооборотомъ въ 1908 году:

1. Нагруженными	650.813	пудовъ
2. Перегруженными	11.004	„
3. Выгруженными	105.531	„
Всего	767.348	пудовъ

и вагонооборотомъ въ томъ же 1908 году:

1. Отправленныхъ	2.504	вагона.
2. Прибывшихъ	2.442	„

Съ путеустройствомъ въ:

1. Разъѣздныхъ путей	1,212	верстъ
2. Запасныхъ путей	0,932	„
Всего	2,144	версты

Затѣмъ слѣдуетъ станція Плетеный Ташлыкъ съ грузооборотомъ въ 1908 году:

1. Нагружено	893.162	пуд.
2. Перегружено	7.202	„
3. Выгружено	771.109	„
Всего	1.161.473	„

съ вагонооборотомъ въ 1908 году:

1. Отправленныхъ . . . . . 5.506 вагоновъ
2. Прибывшимъ . . . . . 5.573 „

при протяженіи станціонныхъ путей:

1. Разъѣздныхъ. . . . . 1,848 верстъ
2. Запасныхъ. . . . . 1,737 „

Всего. . . 3,585 верстъ.

Ст. Ново-Украинка. Далѣе по направленію къ станціи Голта, за разъѣздомъ Новаковка съ протяженіемъ путей въ 0,604 вер., слѣдуетъ станція Ново-Украинка, являющаяся грузораздѣльнымъ пунктомъ по отправкѣ хлѣбныхъ грузовъ къ Одесскому и Николаевскому портамъ. Грузооборотъ станціи Ново-Украинка довольно значительный и въ такой урожайный годъ, какъ 1909 г., загруженность станціи хлѣбными грузами вслѣдствіе малопріемности портовъ была явленіемъ совершенно естественнымъ. Въ день проѣзда подкомиссіи на станціи Ново-Украинка въ существующемъ тамъ элеваторѣ вмѣстимостью до 42 вагоновъ находилось всего 16 вагоновъ, а особый складъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, вмѣщающій до 148 вагоновъ хлѣба, былъ полонъ.—За 1908 годъ грузооборотъ станціи Ново-Украинка выразился въ:

1. Нагруженныхъ. . . . . 2.107.199 пудахъ
2. Перегруженныхъ. . . . . 5.788 „
3. Выгруженныхъ . . . . . 1.576.401 „

Всего 3.689.388 пудовъ

при вагонооборотѣ въ 1908 году:

1. Отправленныхъ. . . . . 8.569 вагоновъ.
2. Прибывшихъ. . . . . 8.529 „

и съ путеустройствомъ въ:

1. Разъѣздныхъ путей . . . . . 2,066 верстъ.
2. Запасныхъ „ . . . . . 1,736 „
3. Для надобностей сл. тяги . . . . . 0,362 „

Всего. . . 4,164 версты.

Пассажирское зданіе станціи Ново-Украинка, двухъэтажное, несмотря на значительное увеличеніе мѣстнаго пассажирскаго движенія изъ посада Ново-Павловскъ, населеніе котораго за 40 лѣтъ возрасло съ 5.000 до 30.000 человѣкъ, удовлетворяетъ своему назначенію. Во второмъ этажѣ помѣщается квартира начальника станціи и нѣкоторыхъ другихъ служащихъ. Бывшее паровозное зданіе обращено въ пакгаузъ.

Водоснабженіе станціи Ново-Украинка не вполнѣ обезпечено, потому что рѣка Черный Ташлыкъ въ лѣтнее время пересыхаетъ.

Въ виду того, что водоснабженіе сосѣдней станціи Плетеный Ташлыкъ, отстоящей отъ Ново-Украинки на 21 версту, тоже недостаточно обезпечено колодезною водою, необходимо принять мѣры къ обезпеченію водоснабженія другой сосѣдней станціи Помошной, отстоящей отъ станціи Ново-Украинка на 17 верстъ.

Всѣ зданія станціи Ново-Украинка, построенныя въ 1865—66 гг. изъ матеріала наилучшаго качества, выведенныя образцовою кладкою и не требующія, по заявленію начальника 17-го участка службы пути, почти никакого ремонта, находятся въ превосходномъ состояніи. Искусственныя сооруженія, построенныя изъ мѣстнаго гранита, находятся также въ прекрасномъ состояніи; въ особенности отличаются мосты черезъ рѣку Ингулъ подъ Елисаветградомъ и черезъ рѣку Черный Ташлыкъ около станціи Ново-Украинка на 204-й верстѣ.—Пролетныя строенія означенныхъ мостовъ, однако, не удовлетворяютъ требованіямъ прочности при нагрузкѣ установленнымъ нормальнымъ поѣздомъ и потому подлежатъ замѣнѣ новыми. Стоимость работъ по замѣнѣ формъ сихъ двухъ мостовъ исчислена въ 65.000 рублей, въ счетъ которой по смѣтѣ на 1908 годъ отпущено 35.000 рублей и по смѣтѣ на 1909 годъ ассигнована остальная сумма въ 50.000 р.— Ко дню проѣзда подкомиссіи къ этимъ работамъ приступлено не было, потому что изъ кредита, отпущеннаго въ 1908 году, 20.000 р. употреблены были на постройку холерныхъ бараковъ,—а затѣмъ въ 1909 году только приступлено къ составленію проектовъ.

Въ разстояніи 17 верстъ отъ станціи Ново-Украинка въ сторону Одессы находится станція Помошная съ сравнительно небольшимъ грузооборотомъ.

Въ 1908 году на станціи Помошной:

1. Нагружено . . . . . 214.581 пуд.
2. Перегружено . . . . . 1.800 „
3. Выгружено . . . . . 176.215 „

Всего . . . 392.596 пуд.

при вагонооборотѣ въ 1908 году въ числѣ:

1. Отправленныхъ . . . . . 1.677 вагоновъ.
2. Прибывшихъ . . . . . 1.717 „

Протяженіе путей на станціи Помошной составляетъ:

1. Разъѣздныхъ . . . . . 1,213 верстъ.
2. Запасныхъ . . . . . 0,628 „

Всего . . . 1,841 верстъ.

Водоснабженіе станціи Помошная производится изъ пруда, изобилующаго водою, годною для техническихъ цѣлей и для питья, но та часть пруда, къ которой прилегаетъ водоподъемное

зданіе, недостаточно глубока и потому пересыхаетъ. Для углубленія бассейна и на необходимое отчужденіе по смѣтѣ на 1909 годъ отпущено 15.000 рублей.

Путеустройство станціи и пропускная способность всего Елисаветградскаго участка, какъ выше указано, не удовлетворяютъ требованіямъ нынѣшняго движенія, но это, конечно, значительно измѣнится съ открытіемъ движенія по строющейся желѣзной дорогѣ Одесса-Бахмачъ, примыкающей къ Елисаветградскому участку Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ на станціи Помошная, Вслѣдствіе значительнаго сокращенія протяженія линіею Помошная - Одесса новой дороги въ сравненіи съ протяженіемъ по Юго-Западнымъ дорогамъ отъ ея станціи Помошная черезъ Бирзулу на Одессу, грузораздѣлъ между Одессою и Николаевымъ, находящійся нынѣ на станціи Ново-Украинка, по всему вѣроятію, отодвинется болѣе на востокъ, т. е. до Елисаветграда, а быть можетъ и до ст. Знаменка. Вмѣстѣ съ тѣмъ уменьшится подвозъ хлѣбныхъ грузовъ не только къ станціи Помошная, но и къ станціи Ново-Украинка, потому что они будутъ отвлечены дорогою Одесса-Бахмачъ, которая заберетъ ихъ изъ такихъ центровъ, какъ посадъ Злынка и станція Помошная. Въ то же время и транзитное движеніе отъ станціи Ново-Украинка къ Елисаветграду и отъ станціи Помошная Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ черезъ станцію Бандурка къ станціи Голта значительно уменьшится. Въ виду сего жители посада Ново-Павловскъ (онъ же и Ново-Украинка), сознавая, что примыканіе новой дороги Одесса-Бахмачъ къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ не на станціи Ново-Украинка, а на станціи Помошная угрожаетъ перенесеніемъ сосредоточенной нынѣ въ посадѣ хлѣбной торговли всей окружающей мѣстности въ иные центры, возбудили передъ управленіемъ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги ходатайство о примыканіи дороги Одесса-Бахмачъ на станціи Ново-Украинка. Управленіе Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги въ этомъ ходатайствѣ отказало, вслѣдствіе техническихъ затрудненій, встрѣтившихся при таковомъ направленіи, какъ заявляютъ уполномоченные разночинцевъ и крестьянскаго сельскаго общества посада Ново-Украинка въ докладной запискѣ, поданной ими предсѣдателю подкомиссіи 8 сентября 1909 года.

Нельзя не признать, что опасенія жителей посада Ново-Украинка относительно ущерба, наносимаго всей торговой жизни посада перенесеніемъ всѣхъ оборотовъ въ другіе центры, вполнѣ обоснованны, но нельзя, съ другой стороны, не согласиться съ доводами строителей желѣзной дороги Одесса-Бахмачъ, что примыканіе линіи на станціи Ново-Украинка сопряжено съ большими техническими затрудненіями, преодолѣніе которыхъ причинило бы весьма значительные расходы. Удобному подходу къ станціи Ново-Украинка со стороны Елисаветграда мѣшаетъ расположенное близъ входа

на станцію кладбище, обходъ котораго вызвалъ бы обширныя земляныя работы, если примкнуть съ сѣверной стороны, либо дорого стоющія отчужденія по сносу зданій, въ случаѣ примыканія съ южной стороны,—не говоря о затрудненіяхъ, возникающихъ относительно перехода черезъ глубокую долину рѣки Черный-Ташлыкъ. Докладная записка уполномоченныхъ посада Ново-Украинка приложена къ подлинному журналу.

Примыканіе желѣзной дороги Одесса-Бахмачъ къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ на станціи Помошная предполагается устоить на основаніи схемы, согласованной въ засѣданіи особой узловой комиссіи, состоявшейся въ Кіевѣ 9-го января 1909 года. Постановленіями означенной комиссіи опредѣлены всѣ данныя примыканія, изложенныя въ особомъ протоколѣ. Согласно сему протоколу, примыканіе желѣзной дороги Одесса—Бахмачъ, проведенной по восточному склону того же хребта, отдѣляющаго долину рѣки Ташлыкъ отъ Помошной балки, по западному склону котораго пролегаетъ линія Юго-Западныхъ дорогъ отъ пересѣченія рѣки Черный-Ташлыкъ до станціи Помошная, предполагается съ южной стороны поименованной станціи. Схема примыканія, сохраняющая полную возможность развитія въ будущемъ путеустройства узловой станціи, не вызываетъ какихъ либо возраженій, но съ постройкою новаго пассажирскаго зданія на станціи Помошная для Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ [1]), казалось бы, надлежало не спѣшить. Пассажиры, слѣдующіе отъ Харькова въ Одессу и обратно изъ Одессы на Елисаветградъ, будутъ на станціи Помошная переходить на дорогу Одесса-Бахмачъ и обратно и переходъ этотъ свободно можетъ происходить на пассажирской станціи желѣзной дороги Одесса-Бахмачъ и необходимо только соорудить крытую платформу для соединенія обоихъ пассажирскихъ зданій. Что касается мѣстнаго пассажирскаго движенія, то оно само по себѣ весьма незначительное и съ открытіемъ движенія по дорогѣ Одесса-Бахмачъ большею частью перейдетъ на станцію этой дороги.

Если принять въ соображеніе всѣ вышеизложенныя обстоятельства, вопросъ объ увеличеніи пропускной способности участка Елисаветградъ—Голта теряетъ свое значеніе и необходимость устройства предположенныхъ трехъ разъѣздовъ на перегонахъ Голта—Подгорная, Бандурка—Глиняная и Плетеный-Ташлыкъ—Шестаковка для чего по смѣтѣ на 1909 годъ отпущено 35.000 рублей,—а равно частное развитіе промежуточныхъ станцій, для чего по смѣтѣ на 1909 годъ ассигновано 50.000 рублей, становится сомнительнымъ. Въ виду сего, казалось бы, правильнѣе отложить эти работы, къ которымъ понынѣ еще не приступлено,

---

[1]) По позднѣйшему заявленію Начальника службы пути для Юго-Западныхъ дорогъ не предполагается особаго зданія.

до того времени, когда выяснившіяся условія движенія по передачѣ въ эксплоатацію дороги Одесса-Бахмачъ укажутъ въ томъ необходимость.

Станція Голта. Расположенная на берегу рѣки Южный Бугъ, на границѣ Херсонской и Подольской губерній, станція Голта занимаетъ весьма важное мѣсто въ движеніи грузовъ, вызываемомъ мѣстною торговлею и промышленностью.

Со станціи въ 1908 году отправлено поѣздовъ:

1. Большой скор. и воин. . . . 4.784 поѣзда.
2. Малой скорости . . . . . 9.118 „

Грузооборотъ станціи въ 1908 году выражается въ:

1. Нагруженныхъ . . . . . 3.601.474 пуд.
2. Перегруженныхъ . . . . . 118.366 „
3. Выгруженныхъ . . . . . 1.856.610 „

Всего . . 5.576.450 пуд.

при вагонооборотѣ въ:

1. Отправленныхъ . . . . . 121.615 ваг.
2. Прибывшихъ . . . . . 121 599 „

Работа станціи производилась на путяхъ протяженіемъ:

1. Разъѣздныхъ путей . . . . . 3,254 вер.
2. Запасныхъ „ . . . . . 3,735 „
3. Для надобностей сл. тяги . . . 3,407 „

Всего . . 10,396 вер.

Въ виду того, что на станціи Голта должны составляться сквозные поѣзда изъ груженныхъ вагоновъ, прибывающихъ съ обѣихъ сторонъ промежуточныхъ станцій, означенное протяженіе путей оказывается недостаточнымъ. Вслѣдствіе этого предполагается уложить для развитія станціи 1.200 п. с. путей и 15 стрѣлокъ общею стоимостью 35.000 руб., въ счетъ коихъ по смѣтѣ на 1909 годъ для начала работъ отпущенъ кредитъ въ 15.000 рублей. Пассажирское зданіе станціи Голта удовлетворяетъ всѣмъ требованіямъ движенія и для служащихъ имѣются въ особомъ домѣ достаточныя помѣщенія.

Мастерскія на станціи Голта вполнѣ соотвѣтственны, оборудованы хорошими станками. Кузница развиваетъ 13 огней и котельная соотвѣтствуетъ потребностямъ ремонта. Депо имѣетъ 15 стойлъ.

Водоснабженіе станціи Голта изъ рѣки Бугъ вполнѣ обезпечено водою, жесткостью въ 21 гр. фр., годною для техническихъ цѣлей и для питья. Матеріальный складъ устроенъ цѣлесообразно и на потребное расширеніе угольнаго склада для помѣщенія въ немъ до 700.000 пудовъ, по смѣтѣ на 1909 годъ, отпущенъ необходимый кредитъ.

Состояніе пути на Елисаветградскомъ участкѣ удовлетворительное, несмотря на балластъ весьма неудовлетворительнаго достоинства.

Въ 8 час. 20 м. по-полудни осмотръ станціи Голта,—а вмѣстѣ съ тѣмъ и Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ былъ оконченъ.

При объѣздѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ было обращено вниманіе на состояніе рельсъ, шпалъ и балласта, причемъ представителями Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ были даны объясненія, помѣщенныя отчасти въ описаніи обсужденія вопроса 58 общей программы, и кромѣ того, въ особомъ приложеніи, представленномъ Высшей Комиссіи начальникомъ службы пути Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Предсѣдатель подкомиссіи *фонъ-Экеспарре.*

Члены подкомиссіи { *Д. И. Герценвицъ.*
П. В. Синадино.
П. П. Мигулинъ.

Членъ-экспертъ *Н. Масловъ.*

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ.*
Сер. Вощевъ.

IV.

Приложенія.

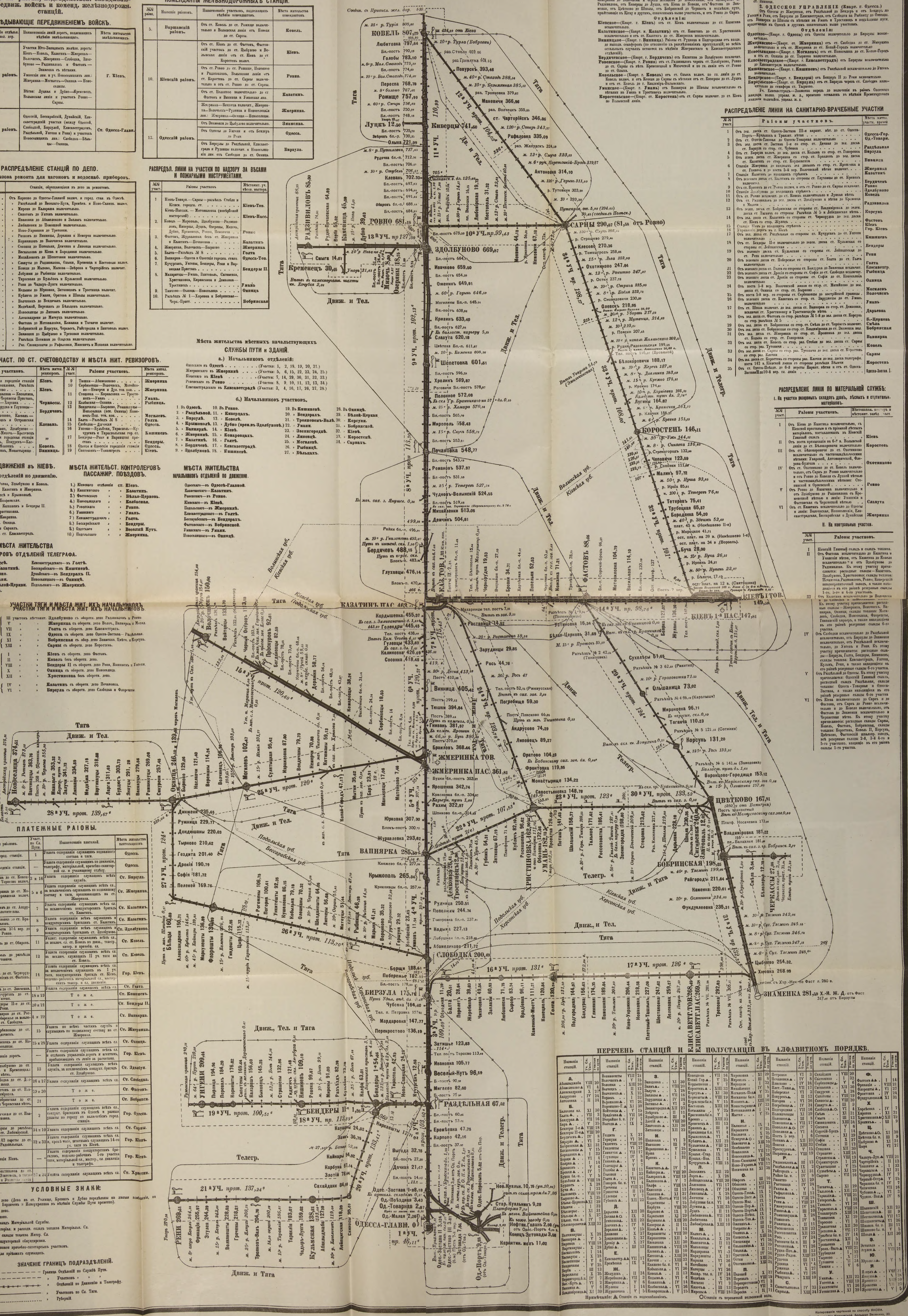
СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІИ.

Приложеніе I.

М. П. С.
Ю.-З. Ж. Д.
Служба Пути и Зданій.
Техническій Отдѣлъ.

СХЕМА РАЗДѢЛЕНІЯ ЛИНІИ ЮГО-ЗАПАДНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОР. ВЪ АДМИНИСТРАТИВНОМЪ ОТНОШЕНІИ.

Листъ № 1
1909 года.



Раздѣленіе на раіоны, подвѣдомствен. завѣдывающимъ передвиж. войскъ и коменд. желѣзнодорожн. станцій.

ЗАВѢДЫВАЮЩІЕ ПЕРЕДВИЖЕНІЕМЪ ВОЙСКЪ.

№№ по порядк.	Наименованіе отдѣльн. группъ жел. дор.	Наименованіе линій дорогъ, подлежащихъ вѣдѣнію завѣдывающаго.	Мѣста жительства завѣдывающихъ.
10.	**Кіевскій раіонъ.**	Участки Юго-Западныхъ желѣзн. дорогъ: Кіевъ—Ковель, Казатинъ—Жмеринка—Волочискъ, Жмеринка—Слободка, Здолбуново — Радзивиловъ и Фастовъ — Знаменка съ вѣтвями. Уманскія лин. и уч. Новоселицкихъ лин.: Жмеринка—Могилевъ—Окница — Новоселицы. Вѣтви: Луцкая и Дубно—Кременецъ, Волынская линія и участокъ Ровно—Сарны.	**Г. Кіевъ.**
13.	**Одесскій раіонъ.**	Одесскій, Бессарабскій, Дунайскій, Елисаветградскій участки (между Одессой, Слободкой, Бирзулой, Елисаветградомъ, Раздѣльной, Унгени и Рени) и участокъ Новоселицкихъ лин.: Слободка—Бѣльцы—Окница.	**Ст. Одесса-Главн.**

КОМЕНДАНТЫ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ СТАНЦІЙ.

№№ раіон.	Названіе раіоновъ.	Наименованіе участковъ, подлежащихъ вѣдѣнію комендантовъ.	Мѣста жительства комендантовъ.
5.	**Варшавскій раіонъ.**	Отъ ст. Ковель до ст. Рожище включительно и Волынская линія отъ Ковеля до ст. Сарны.	**Ковель.**
10.	**Кіевскій раіонъ.**	Отъ ст. Кіевъ до ст. Фастовъ, Фастовскій участокъ до ст. Цыбулево и Волынская линія отъ ст. Кіевъ до ст. Коростень включ.	**Кіевъ.**
		Отъ ст. Ровно до ст. Рожище, Полонное и Радзивиловъ, Волынская линія отъ ст. Коростень до ст. Сарны включительно и отъ ст. Ровно до ст. Сарны.	**Ровно.**
		Отъ ст. Полонное включительно до ст. Фастовъ и Винница и Уманская лин.	**Казатинъ.**
		Жмеринка—Винница включит., Жмеринка—Волочискъ—Рудница и Новоселицкія лин.: Жмеринка—Окница—Новоселицы.	**Жмеринка.**
13.	**Одесскій раіонъ.**	Отъ Знаменки до Цыбулево включительно.	**Знаменка.**
		Отъ Одессы до Унгени и отъ Бендеръ до Рени	**Одесса.**
		Отъ Бирзулы до Раздѣльной, Елисаветграда и Рудницы включит. и Новоселицкія лин. отъ Слободки до ст. Окница.	**Бирзула.**

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ СТАНЦІЙ ПО ДЕПО.

Относит. вызова ремонта для вагоновъ и водоснаб. приборовъ.

Названіе депо.	Станціи, обращающіяся въ депо за ремонтомъ.
Одесса	Отъ Карпово до Одессы-Главной включ. и город. стан. въ Одессѣ.
Раздѣльная	» Раздѣльной до Веселаго-Кута, Еремѣев. и Ново-Савицк. включ.
Кишиневъ	» Мирени до Калараша включительно.
Унгени	» Сипотенъ до Унгенъ включительно.
Бирзула	» Ивановки до Абамелеково и Заплазъ включительно.
Голта	» Любашевки до Помошной включительно.
Елисаветградъ	» Ново-Украинки до Треповки.
Жмеринка	» Рахновъ до Винницы, Деражни и Немерчи включительно.
Волочискъ	» Коржевцовъ до Волочиска включительно.
Казатинъ	» Сосонки до Попельни, Демчина и Липовца включительно.
Кіевъ	» Василькова до Кіева и Бородянки включительно.
Печановка	» Михайленокъ до Шепетовки включительно.
Здолбуново	» Славуты до Радзивилова, Олыки, Кременца и Костополя включ.
Ковель	» Ковеля до Мызово, Мызова—Звѣрова и Чарторійскъ включит.
Слободка	» Лобушни до Рыбницы включительно.
Бендеры II-е	» Тирасполя до Бульбокъ и Кульмской включительно.
Рени	» Рени до Чадыръ-Лунги включительно.
Вапнярка	» Кодымы до Юрковки, Зятковцовъ и Тростянца включит.
Христиновка	» Кубличa до Умани, Оратова и Шполы включительно.
Могилевъ	» Волчинецъ до Вендичанъ включительно.
Окница	» Медвѣжой, Вережанъ до Бѣльцовъ включительно.
Новоселица	» Новоселицы до Липканъ включительно.
Флорешты	» Александрени до Матеуцъ включительно.
Фастовъ	» Фастова до Мотовиловки, Кожанки и Таганчи включит.
Бобринская	» Бобринской до Корсуня, Черкассъ, Райгородка и Златополь включ.
Знаменка	» Знаменки до Цыбулево и Треповки включительно.
Коростень	» Разъѣзда Поташни до Олевска включительно.
Сарны	Раз. Сновидовичи до Рафаловки, Маневичъ и Моквина включительно.

РАСПРЕДѢЛ. ЛИНІИ НА УЧАСТКИ ПО НАДЗОРУ ЗА ВѢСАМИ И ПОЖАРНЫМИ ИНСТРУМЕНТАМИ.

№№ участ.	Раіоны участковъ	Мѣстожит. уч. вѣсов. мастера.
1	Кіевъ-Товарн.—Сарны—разъѣздъ Стебли и Кіевск. городск. ст.	**Кіевъ-Тов.**
	Кіевъ-Пассаж. — Мотовиловка (повѣрочной мастерской)	**Кіевъ-Пасс.**
2.	Ковель — Мирополь, Здолбуново—Радзивиловъ, Киверцы, Луцкъ, Озеряны, Мизочь, Дубно, Кременецъ, Ровно, Немовичи	**Ровно**
3.	Фастовъ, Журавлевка безъ ст. Жмеринка и Казатинъ—Печановка	**Казатинъ**
4.	Жмеринка, Волочискъ—Бырново	**Жмеринка**
5.	Балта—Разъѣздъ № 8	**Голта**
6.	Вапнярка—Одесса и Одесскія городск. станц.	**Одесса-Тов.**
7.	Кучурганъ, Унгены, Бендеры, Рени и Варницкая Пристань	**Бендеры II.**
8.	Махарицы—Умань, Златополь, Сигнаевка, Христиновка, Кирнасовка и Демковка—Тростянецъ	**Умань**
9.	Тимково—Окница—Новоселица	**Окница**
10.	Разъѣздъ № 1—Хировка и Бобринская—Черк.-Прист.	**Бобринская**

Мѣста жительства мѣстныхъ начальствующихъ СЛУЖБЫ ПУТИ и ЗДАНІЙ.

а.) Начальниковъ отдѣленій:

Одесскаго въ	**Одессѣ**	(Участки: 1, 2, 18, 19, 20, 21.)
Жмеринскаго въ	**Жмеринкѣ**	(Участки: 5, 6, 15, 22, 23, 24, 25.)
Кіевскаго въ	**Кіевѣ**	(Участки: 7, 14, 29, 30, 31, 32, 33.)
Ровенскаго въ	**Ровно**	(Участки: 8, 9, 10, 11, 12, 13, 34.)
Елисаветградскаго въ	**Елисаветградѣ**	(Участки: 3, 4, 16, 17, 26, 27, 28.)

б.) Начальниковъ участковъ.

1. Въ **Одессѣ.**
2. » **Раздѣльной.**
3. » **Бирзулѣ.**
4. » **Крыжонолѣ.**
5. » **Вапияркѣ.**
6. » **Жмеринкѣ.**
7. » **Казатинѣ.**
8. » **Бердичевѣ.**
9. » **Здолбуновѣ.**
10. Въ **Ровно.**
11. » **Киверцахъ.**
12. » **Ковелѣ.**
13. » **Дубно (врем. въ Здолбуновѣ.)**
14. » **Кіевѣ.**
15. » **Комаровцахъ.**
16. » **Голтѣ.**
17. » **Елисаветградѣ.**
18. » **Кишиневѣ.**
19. Въ **Кишиневѣ.**
20. » **Бендерахъ.**
21. » **Трояновомъ-Валѣ.**
22. » **Умани.**
23. » **Звенигородкѣ.**
24. » **Липовцѣ.**
25. » **Могилевѣ.**
26. » **Рыбницѣ.**
27. » **Бѣльцахъ.**

ГРАНИЦЫ УЧАСТ. ПО СТ. СЧЕТОВОДСТВУ И МѢСТА ЖИТ. РЕВИЗОРОВЪ.

№№ участ.	Раіоны участковъ.	Мѣста жител. ревизоровъ.	№№ участ.	Раіоны участковъ.	Мѣста жител. ревизоровъ.
1	Кіевъ и Кіевскія городскія станціи	**Кіевъ.**	9	Тюшки—Абамелеково	**Жмеринка**
2	Жуляны — Мотовиловка, Разъѣздъ № 1—Цвѣтково	**Кіевъ.**	10	Сербиновцы—Волочискъ, Матейково—Немерчи и Дун. тов. кон.	**Жмеринка.**
3	Златополь—Сигнаевка — Киселевка, Бобринская—Черкассы Пристань, Владимировка—Хировка	**Черкассы.**	11	Стецовка — Кирнасовка — Тростянецъ—Умань	**Умань.**
			12	Колбасная—Окница	**Рыбница.**
4	Фастовъ—Чернорудка и Глуховцы—Печановка	**Бердичевъ.**	13	Вендичаны—Бырново, Романкауцы—Новоселица (иск. Окница) Каменецъ-Под. тов. кон.	**Могилевъ.**
5	Мирополь — Ивачково, Клевань — Киверцы—Луцкъ и Острожская тов. кон.	**Клевань.**	14	Балта—Разъѣздъ № 8	**Голта.**
			15	Слободка—Дачная	**Одесса.**
6	Костополь — Ровно, Здолбуново—Радзивиловъ—Мизочь—Кременецъ и Кременецкая городская станція	„	16	Унгени—Бульбоки, Тирасполь—Кучурганъ и Тираспольская гор. ст.	**Кишиневъ.**
			17	Бендеры—Рени и Варницкая пристань	**Бендеры.**
7	Рожище—Ковель, Повурскъ—Клесово, Сарны, Моквинъ	**Ковель.**	18	Одесса и Одесскія городскія станціи	**Одесса.**
8	Винница—Казатинъ, Монастырище	**Винница.**	19	Святошинъ—Томашгродъ	**Кіевъ.**

РЕВИЗОРЫ ДВИЖЕНІЯ въ КІЕВѢ.

Контролеровъ отдѣленій по движенію.

Ровенскаго—на ст. Ровно, Здолбуново и Ковель.
Казатинскаго—на ст. Казатинъ и Жмеринка.
Одесскаго—въ г. Одессѣ и Крыжополѣ.
Фастовскаго—на ст. Бобринская.
Бессарабскаго—на ст. Кишиневъ и Бендеры II.
Уманскаго—на ст. Христиновка.
Подольскаго—на ст. Жмеринка.
Новоселицкаго—на ст. Окница.
Кіевскаго—въ Кіевѣ и Сарнахъ.
Елисаветградскаго—на ст. Елисаветградъ.

МѢСТА ЖИТЕЛЬСТ. КОНТРОЛЕРОВЪ ПАССАЖИР. ПОѢЗДОВЪ.

1.) Кіевскаго отдѣленія ст. **Кіевъ.**
2.) Казатинскаго » » **Казатинъ.**
3.) Фастовскаго » » **Бѣлая-Церковь.**
4.) Новоселицкаго » » **Колбасная.**
5.) Ровенскаго » » **Ровно.**
6.) Уманскаго » » **Умань.**
7.) Елисаветградскаго » » **Голта.**
8.) Бессарабскаго » » **Бендеры.**
9.) Одесскаго » » **Веселый Кутъ.**
10.) Подольскаго » » **Жмеринка.**

МѢСТА ЖИТЕЛЬСТВА НАЧАЛЬНИКОВЪ ОТДѢЛЕНІЙ ПО ДВИЖЕНІЮ.

Одесскаго—въ **Одессѣ-Главной.**
Казатинскаго—**Казатинъ.**
Ровенскаго—въ **Ровно.**
Кіевскаго—въ **Кіевѣ.**
Подольскаго—въ **Жмеринкѣ.**
Елисаветградскаго—въ **Голтѣ.**
Бессарабскаго—въ **Бендерахъ.**
Фастовскаго—въ **Бобринской.**
Уманскаго—въ **Умани.**
Новоселицкаго—въ **Окницѣ.**

МѢСТА ЖИТЕЛЬСТВА КОНТРОЛЕРОВЪ ОТДѢЛЕНІЙ ТЕЛЕГРАФА.

Одесскаго—въ **Одессѣ.**
Казатинскаго—въ **Казатинѣ.**
Ровенскаго—въ **Ровно.**
Уманскаго—въ **Умани.**
Фастовскаго—въ **Бѣлой-Церкви.**
Кіевскаго въ **Кіевѣ.**
Елисаветградскаго—въ **Голтѣ.**
Бессарабскаго—въ **Кишиневѣ.**
Дунайскаго—въ **Бендерахъ II.**
Новоселицкаго—въ **Окницѣ.**
Подольскаго—въ **Жмеринкѣ.**

УЧАСТКИ ТЯГИ И МѢСТА ЖИТ. ИХЪ НАЧАЛЬНИКОВЪ.

III участокъ мѣстожит. **Здолбуново** съ оборотн. депо Радзивиловъ и Ровно.
V » » **Жмеринка** съ оборотн. депо Волоч., Вапнярка и Могил.
VII » » **Голта** съ оборотн. депо Елисаветградъ.
IX » » **Одесса** съ оборотн. депо Одесса-Застава—Раздѣльная.

XI » » **Бобринская** съ обор. депо Знаменка, Цвѣтк. и Корсунь.
XIII » » **Сарны** съ оборотн. депо Коростень.

I » » **Кіевъ** съ оборотн. депо Фастовъ.
II » » **Ковель** безъ оборотн. депо.
VIII » » **Бендеры II** съ оборотн. депо Рени, Кишиневъ и Унгени.
X » » **Окница** съ оборотн. депо Новоселица.
XII » » **Христиновка** безъ оборотн. депо.

IV » » **Казатинъ** съ оборотн. депо Печановка.
VI » » **Бирзула** съ оборотн. депо Слободка и Флорешты.

ПЛАТЕЖНЫЕ РАЙОНЫ.

№№ раіон.	Границы раіоновъ.	Участ. по Сл. Пути.	Наименованіе платежей.	Мѣста жительства плательщиковъ.
1	Одесскія город. станціи.	1	Уплата содержанія служащимъ подвижного состава и тяги.	**Одесса.**
2	Одесскія городскія станціи.	—	Уплата содержанія служащимъ по движенію, телеграфу, матеріальной, врачебно-санитарной сл. и училищному отдѣлу.	**Одесса.**
3	Отъ ст. Бирзула до ст. Конецполь и поста Торосово включ.	3 и 16	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ службъ.	**Ст. Бирзула.**
4	Отъ ст. Жмеринка до ст. Могилевъ и Журавлевка включ.	5 и 6	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ сл., за исключеніемъ служащихъ по подвижному составу и тяги, проживающихъ на ст. Жмеринка.	**Ст. Жмеринка.**
5	Отъ ст. Казатинъ до ст. Андрусово включительно.	7	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ сл. за исключеніемъ кондукторскихъ бригадъ ст. Казатинъ.	**Ст. Казатинъ.**
6	Отъ ст. Печановка до ст. Браиловъ.	8	Уплата содержанія всѣмъ служащимъ и кондукторскимъ бригадамъ ст. Казатинъ.	**Ст. Казатинъ.**
7	Отъ блокъ-поста 554 вер. до ст. Ровно.	9	Уплата содержанія всѣмъ служащимъ и кондукторскимъ бригадамъ ст. Здолбуново.	**Ст. Здолбуново.**
8	Отъ ст. Ковель до ст. Обаровъ.	11	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ сл., за исключ. сл. ст. Ковель по движ., телегр., матер. и врачебн. сл.	**Ст. Ковель.**
9	Отъ ст. Ковель до разъѣзда Тутовичи.	12	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ сл. за исключ. служащихъ II уч. тяги на ст. Ковель.	**Ст. Ковель.**
11	Отъ ст. Кіевъ до ст. Чернорудка за исключеніемъ ст. Фастовъ.	14	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ сл. за исключеніемъ служащихъ въ 1 уч. тяги, кондукторскихъ бригадъ ст. Кіевъ, поденно-рабочихъ матеріальной сл., мастерскихъ телегр. и сл. движенія.	**Гор. Кіевъ.**
12	Отъ ст. Голта до ст. Знаменка.	17	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ сл.	**Ст. Голта.**
13	Отъ ст. Кучурганъ до ст. Унгени.	18 и 19	Тоже.	**Ст. Кишиневъ.**
14	Отъ ст. Бендеры II-е до ст. Рени.	20 и 21	Тоже.	**Ст. Бендеры II.**
15	Отъ ст. Вапнярка до ст. Роскошевка и Побережье за исключеніемъ ст. Слободка.	4 и 22	Тоже.	**Ст. Вапнярка.**
16	Отъ ст. Сербиновцы до ст. Волочискъ.	15	Уплата по всѣмъ частямъ службъ и служащимъ по подвижному составу на ст. Жмеринка.	**Ст. Жмеринка.**
17	Отъ ст. Волчинецъ до ст. Новоселицы.	25 и 28	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ сл.	**Ст. Окница.**
18	Управленіе дорогъ.	—	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ сл. и отдѣловъ управленія дорогъ и агентамъ, прибывающимъ съ линіи за расчетами.	**Гор. Кіевъ.**
19	Отъ ст. Здолбуново до ст. Радзивиловъ и Кременецкая вѣтвь.	13	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ службъ, за исключеніемъ кондукт. бригадъ ст. Здолбуново.	**Ст. Здолбун.**
20	Отъ ст. Слободка до ст. Динжени.	26 и 27	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ сл.	**Ст. Слободка.**
21	Отъ ст. Фастовъ до ст. Владиміровка.	29 и 30	Тоже.	**Ст. Фастовъ.**
22	Отъ ст. Бобринская до ст. Хировка и Черкасская вѣтвь.	31	Тоже.	**Ст. Бобринск.**
23	Отъ ст. Дачная до ст. Ивановка.	2	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ сл., кондукт. бригадамъ въ Одессѣ и разныя уплаты по городу со включеніемъ город. станціи.	**Гор. Одесса.**
24	Отъ ст. Сарны до разъѣзда Пояски и ст. Любомірской.	34 и 10	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ сл.	**Ст. Сарны.**
25	Отъ поста 142 версты до ст. Рудня-Радовѣльская.	32 и 33	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ сл. и, кромѣ того, штатнымъ служащимъ 14-го уч. тяги въ Кіевѣ.	**Гор. Кіевъ.**
26	Станція Кіевъ.	—	Уплата содержанія кондукторскимъ бригадамъ, поденно-рабочимъ 1-го участка тяги, матеріальной сл., мастер., сл. движенія и телеграфа.	**Гор. Кіевъ.**
27	Отъ ст. Христиновка до ст. Липовецъ и Златополь, а также Шполянская и Уманская линія	23 и 24	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ сл.	**Ст. Христин.**

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

● Закрытое депо (Депо на ст. Рожище, Кривинъ и Дубно передѣланы на жилыя помѣщенія, на ст. Бердичевъ и Новоукраинка въ вѣдѣніи Службы Пути временно).
◉ Оборотное депо.
⊖ Основное депо.
△ Главный складъ Матеріальной Службы.
◇ Склады матеріал. и расходн. складъ топлива Матеріальн. Сл.
⊗ Расходные склады топлива Матер. Сл.
Склады кондукторской обмундировки.
Пріемные покои врачебно-санитарныхъ участковъ.
Комнаты для пріѣзжихъ служащихъ.
✚ Больницы.

ЗНАЧЕНІЕ ГРАНИЦЪ ПОДРАЗДѢЛЕНІЙ.

— — — — Граница Отдѣленій по Службѣ Пути.
– – – – » Участковъ » » »
-o-o-o- -×-×-×- » Отдѣленій по Движенію и Телеграфу.
——— » Участковъ по Сл. Тяги.
.... » Губерній.

РАЗДѢЛЕНІЕ НА РАІОНЫ ЖАНДАРМСКИХЪ ПОЛИЦЕЙСКИХЪ УПРАВЛЕНІЙ И ОТДѢЛЕНІЙ Ж. Д.

1. КІЕВСКОЕ УПРАВЛЕНІЕ (Квар. г. Кіевъ.)

Отъ Кіева до Бреста, отъ Казатина до Жмеринки и Христиновки, отъ Жмеринки до Волочиска и черезъ Могилевъ до Новоселицы, отъ Здолбуново до Радзивилова, отъ Киверцы до Луцка, отъ Кіева до Ковеля, отъ Фастова до Знаменки, отъ Цвѣтково до Шполы, отъ Бобринской до Черкассъ и подъѣздн. пути, прилегающіе къ Кіеву и другимъ, означеннымъ выше участкамъ, и отъ Ровно до Сарнъ.

Отдѣленія:

Кіевское—(Кварт. г. **Кіевъ**) отъ ст. Кіевъ включительно до ст. Казатина исключительно.

Казатинское—(Кварт. м. **Казатинъ**) отъ ст. Казатинъ до ст. Христиновка исключительно и отъ ст. Казатинъ до ст. Жмеринка исключительно.

Винницкое—(Кварт. г. **Винница**). Раіоны ст. Рудница и Подгородная отъ входн. до выходн. семафоровъ (по отношенію къ разслѣдованіямъ преступленій; во всѣхъ остальныхъ случаяхъ остаются въ вѣдѣніи Жмеринскаго и Елисаветградскаго отдѣленій).

Бердичевское—(Кварт. г. **Бердичевъ**) отъ Казатина до Здолбуново исключит.

Ровенское—(Кварт. г. **Ровно**) отъ ст. Радзивиловъ черезъ ст. Здолбуново, Ровно до ст. Сарны съ вѣтв. Кременецкой и Мизочской и по гл. линіи отъ ст. Ровно до ст. Олыка.

Ковельское—(Кварт. г. **Ковель**) отъ ст. Олыка включ. по гл. линіи до ст. Ковель включ. и отъ Ковеля до Сарны съ вѣтвями отъ ст. Киверцы до ст. Луцкъ и отъ ст. Ковель до г. Владиміръ-Волынскаго.

Уманское—(Кварт. г. **Умань**) отъ Вапнярки до Шполы исключительно съ вѣтвями на Умань и Тростянецъ включительно.

Коростеньское—(Кварт. ст. **Коростень**) отъ ст. Сарны включит. до ст. Кіевъ по Волынской линіи.

Фастовское—(Кварт. м. **Бѣлая-Церковь**) отъ ст. Фастовъ исключительно до ст. Знаменки и вѣтви къ ст. Черкассы и Шпола.

Волочиское—(Кварт. м. **Волочискъ**) отъ ст. Волочискъ черезъ ст. Жмеринку до ст. Винница.

2. ОДЕССКОЕ УПРАВЛЕНІЕ (Кварт. г. Одесса.)

Отъ Одессы до Жмеринки, отъ Раздѣльной до Бендеръ и отъ Бендеръ до Унгени и Рени, отъ Бирзулы до Елисаветграда, отъ Слободки на Рыбницу до Окницы, отъ Вапнярки до Шполы съ вѣтвями на Умань и Тростянецъ и подъѣздные пути, прилегающіе къ Одессѣ и другимъ означеннымъ выше участкамъ.

Отдѣленія:

Одесское—(Кварт. г. **Одесса**) отъ Одессы включительно до Бирзулы исключительно.

Жмеринское—(Кварт. ст. **Жмеринка**) отъ ст. Слободка до ст. Жмеринка включительно и отъ ст. Жмеринка до ст. Копай-Городъ включительно.

Новоселицкое—(Кварт. г. **Могилевъ**) отъ ст. Новоселица до ст. Копай-Городъ и отъ ст. Окница до ст. Тырново включительно.

Елисаветградское—(Кварт. г. **Елисаветградъ**) отъ Бирзулы исключительно до Елисаветграда включительно.

Кишиневское—(Кварт. г. **Кишиневъ**) отъ Раздѣльной исключительно до Унгенъ включительно.

Бендерское—(Кварт. г. **Бендеры**) отъ Бендеръ II до Рени включительно.

Бирзульское—(Кварт. ст. **Бирзула**) отъ ст. Бирзула черезъ ст. Слободка включительно до семафора ст. Тырново.

Уч. Елисаветградъ—Знаменка впредь до включенія въ раіонъ Одесскаго жандарм. полиц. управл. ж. д., временно оставленъ въ вѣдѣніи Кременчугскаго жандарм. полицейск. управл. ж. д.

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ ЛИНІИ НА САНИТАРНО-ВРАЧЕБНЫЕ УЧАСТКИ

№№ участ.	Раіоны участковъ.	Мѣста жител. участк. врачей
1	Отъ зел. диска ст. Одесса-Застава III-я карант. вѣт. до ст. Одесса-Портъ—Куяльникъ и Транзит. вѣтви	**Одесса-Гор.**
2	Отъ ст. Одесса-Главная до Одесса-Товарная включительно	**Од.-Товарн.**
3	Отъ зел. диска ст. Застава 1-я со стор. ст. Дачная до зел. диска ст. Бирзула со стор. ст. Чубовка	**Раздѣльная**
4	Отъ ст. Бирзула включ. до зел. диска ст. Кодыма со стор. ст. Гоноровка	**Бирзула**
5	Отъ зелен. диска ст. Жмеринка со стор. ст. Браиловъ до зел. диска ст. Казатинъ со стор. ст. Кордышевка	**Винница**
6	Станція Жмеринка до входныхъ зел. дисковъ со стор. ст. Ярошенка и ст. Гнивань и до поста 5-й вер. Волочиской вѣтви включит.	**Жмеринка**
7	Станція Казатинъ до входящихъ стрѣлокъ	**Казатинъ**
8	Отъ зеленаго диска ст. Казатинъ со стороны ст. Глуховцы до ст. Кривинъ включител.	**Бердичевъ**
9	Отъ ст. Кривинъ до ст. Ровно включ. и отъ ст. Ровно до ст. Сарны исключит.	**Ровно**
10	Станція Здолбуново до входящихъ стрѣлокъ	**Здолбуново**
11	Отъ ст. Ровно исключит. до ст. Ковель включительно и Луцкая вѣтвь	**Ковель**
12	Отъ ст. Радзивиловъ до зел. диска ст. Здолбуново и вѣтви до Кременца и Мизочи	**Радзивиловъ**
13	Отъ зелен. диска ст. Бобринская со стороны ст. Владиміровка до зелен. диска ст. Таганча со стороны Разъѣзда № 5 и Лебединская вѣтвь	**Корсунь**
14	Отъ зел. диска ст. Казатинъ со стороны ст. Чернорудка до зел. диска ст. Кіевъ со стор. Жулянъ	**Фастовъ**
15	Станція Кіевъ до входящихъ стрѣлокъ	**Кіевъ**
16	Управленіе дорогъ въ г. Кіевѣ	**Гор. Кіевъ**
17	Отъ зел. диска ст. Раздѣльная со стороны ст. Кучурганъ до ст. Унгени включительно	**Кишиневъ**
18	Отъ ст. Бендеры II-е включительно до зелен. диска ст. Кульмская со стороны ст. Лейпцигская	**Бендеры**
19	Отъ зеленаго диска ст. Кульмская со стороны ст. Лейпцигская до ст. Рени включительно	**Рени**
20	Отъ зеленаго диска ст. Побережье со стороны ст. Балта до ст. Голта включительно	**Голта**
21	Отъ зеленаго диска ст. Голта со стороны ст. Бандурка до Знаменки исключит.	**Елисаветгр.**
22	Отъ зеленаго диска ст. Дрокія со стороны ст. Софія до ст. Слободка исключит.	**Рыбница**
23	Отъ зеленаго диска ст. Дрокія со стороны ст. Софія до ст. Новоселица включительно	**Окница**
24	Отъ поста 5-й вер. Волочиской линіи со стор. ст. Матейково до зел. диска ст. Окница со стор. ст. Бырново	**Могилевъ**
25	Отъ поста 5-й вер. со стороны ст. Сербиновцы до австрійской границы	**Волочискъ**
26	Отъ зеленаго диска ст. Казатинъ со стор. ст. Зарудинцы до ст. Умань включительно	**Умань**
27	Отъ ст. Шпола включит. до зел. диска ст. Вапнярка со стор. ст. Демковка, исключая ст. Христиновку и Тростянецкую вѣтвь	**Дарьевка**
28	Отъ зел. диска ст. Фастовъ со стор. разъѣзда № 1-й до зел. диска ст. Корсунь со стор. разъѣзда № 5	**Б.-Церковь**
29	Отъ зел. диска ст. Бобринская со стор. ст. Смѣла до ст. Черкассъ включит.	**Смѣла**
30	Отъ зел. диска ст. Бобринская со стор. ст. Владиміровка до ст. Знаменка вкл.	**Бобринская**
31	Отъ зел. диска ст. Жмеринка со стор. ст. Ярошенка до зел. диска ст. Кодыма со стор. ст. Гоноровка	**Вапнярка**
32	Отъ зел. диска ст. Ковель со стор. раз. Стебли до зел. диска ст. Сарны со стор. раз. Тутовичи	**Ковель**
33	Отъ зел. диска ст. Сарны со стор. раз. Тутовичи до зел. диска ст. Коростень со стор. раз. Клочки	**Сарны**
34	Отъ зел. диска ст. Коростень со стороны раз. Клочки до зел. диска телеграфн. поста 142 в. Кіевской линіи со стороны разъѣзда Бѣличи	**Коростень**
35	Отъ ст. Одесса-Поѣздн. до 6-й версты Карант. вѣтви и отъ ст. Одесса-Застава III до 10-й вер. гл. линіи	**Одесса-Застав. I.**

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ ЛИНІИ ПО МАТЕРІАЛЬНОЙ СЛУЖБѢ:

I. На участки резервныхъ складовъ дровъ, лѣсныхъ и строительн. матеріаловъ.

№№ участ.	Раіоны участковъ.	Мѣстонахож. конторъ и мѣстожит. завѣд. част.
I	Отъ Кіева до Казатина исключительно, съ Кіевской пристанью и съ пріемкой лѣсныхъ матеріаловъ, поставляемыхъ въ Кіевскій Главный складъ	**Кіевъ**
II	Отъ поста примыканія на 6-й в. Волынской линіи до ст. Бѣлокоровичи включительно	**Коростень**
III	Отъ ст. Бѣлокоровичи до ст. Охотниково исключительно съ частновладѣльческими вѣтвями: Уваровой, Антоновичской, Флерова-Булгака	**Охотниково**
IV	Отъ ст. Охотниково до ст. Ковель включительно, отъ Сарнъ до Ровно включительно и отъ Ровно до Ковеля съ Луцкой вѣтвью и частновладѣльческими вѣтвями: Степанской и Оржевской	**Ровно**
V	Отъ Ровно до Казатина включительно и отъ Здолбуново до Радзивилова съ Кременецкой вѣтвью и линіи: Уманскія и Фастовская съ Черкасской вѣтвью	**Славута**
VI	Отъ ст. Казатинъ исключительно до Одессы и линіи: Волочиская, Новоселицкія, Елисаветградская, Бессарабская и Дунайская	**Жмеринка**

II. На контрольные участки.

№№ участ.	Раіоны участковъ.
I	Кіевскій Главный складъ и складъ топлива.
II	Отъ Фастова исключительно до Казатина и Уманскія вѣтви, отъ Казатина до Ковеля исключительно и отъ Здолбунова до Радзивилова. Къ этому участку причисляются: расходные склады—Казатинъ, Здолбуново, Христиновка; склады топлива: Печановка, Радзивиловъ, Ровно; Киверецкій шпалопропиточный заводъ, а также находящіеся въ его раіонѣ резервные склады 1-го, 5-го и 4-го участковъ.
III	Отъ Казатина исключительно до Волочиска и до Слободки и Новоселицкая вѣтви. Къ этому участку причисляются: расходные склады—Жмеринка, Волочискъ, Вапнярка, Окница; склады топлива: Могилевъ, Слободка, Новоселица, Флорешты, Гниванскій карьеръ, а также находящіеся въ его раіонѣ резервные склады 6-го участка.
IV	Отъ Слободки исключительно до Раздѣльной исключительно, отъ Бирзулы до Знаменки исключительно, отъ Раздѣльной исключительно, до Унгенъ и Рени. Къ этому участку причисляются: расходные склады—Бирзула, Голта, Бендеры, Кишиневъ; склады топлива: Елисаветградъ, Унгени, Кульмъ, Рени, а также находящіеся въ его раіонѣ резервные склады 6-го участка.
V	Отъ Раздѣльной до Одессы. Къ этому участку причисляются: Одесскій Главный складъ, расходный складъ Раздѣльная, склады топлива: Одесса-Товарная и Одесса-Застава, а также находящіеся въ его раіонѣ резервные склады 6-го участка
VI	Отъ Кіева исключительно до Сарнъ и до Фастова, отъ Сарнъ до Ровно исключительно и до Ковеля включительно, отъ Фастова до Знаменки исключительно и Черкасская вѣтвь. Къ этому участку причисляются: расходные склады Сарны, Ковель, Фастовъ, Бобринская, склады топлива: Коростень, Ковель II, Корсунь, Цвѣтково, Фастовскій шпалопр. заводъ, всѣ резервные склады 2-й, 3-й 4-го и 5-го участковъ, входящіе въ его раіонъ склады 1-го участка.

ПЕРЕЧЕНЬ СТАНЦІЙ И ПОЛУСТАНЦІЙ ВЪ АЛФАВИТНОМЪ ПОРЯДКѢ.

Названія станцій.	Уч. Сл. Тяги.	Участки по пути.
А.		
Абаклыджаба	VIII	20
Абамелеково ▲	VI	4
Александрени	X	27
Андрусово	IV	24
Антоновка	II	34
Б.		
Балаклея пл.	XI	30
Балта ▲	VII	3
Бандурка ▲	VII	16
Баръ ▲	V	25
Бендеры I-е ▲	VIII	18
Бендеры II-е ▲	VIII	20
Бердичевъ ▲	IV	8
Бирзула ▲	VI	3
Бобринская ▲	XI	31
Богдановцы ▲	V	15
Бородянка ▲	I	32
Борщи ▲	VI	4
Боярка ▲	I	14
Браиловъ	V	6
Бровки ▲	IV	7
Будки бл.-п.	V	5
Бульбоки ▲	VIII	18
Бурдюгъ	X	28
Буча ▲	I	32
Быковецъ	VIII	19
Бырново ▲	X	25
Бѣлая-Церковь ▲	XI	29
Бѣличи	I	32
Бѣлозерье	XI	31
Бѣльцы ▲	X	27
Бѣлоп. тел. п.	IV	7
Бѣлокоровичи ▲	XIII	33
В.		
Ванчикауцы	X	28
Вапнярка ▲	V	5
Варница	VIII	18
Вартикауцы	X	28
Васильковъ	I	14
Васкауцы	X	28
Васютинцы	V	6
Вендичаны	V	25
Верба	III	13
Вережаны	X	25
Вернигород. б. п.	IV	7
Вес.-Кутъ ▲	VI	2
Винница ▲	V	6
Владиміровка ▲	XI	30
Волканешты	VIII	21
Волочискъ ▲	V	15
Волошки	XIII	10
Волчецкъ	II	12
Волчинецъ ▲	X	25
Ворзель	I	32
Воронково ▲	VI	26
Воронцово-Г. ▲	XI	30
Войтовцы ▲	V	15
Врадіевка ▲	VII	16
Вчерайше б. п.	IV	7
Выгода ▲	IX	2
Г.		
Гездита	X	27
Гершуня	VI	26
Гидигичъ	VIII	19
Гиндешты	VI	27
Глиняная ▲	VII	17
Глуховцы	IV	8
Гнивань ▲	V	6
Голендры ▲	V	7
Голобы ▲	II	11
Головки	I	33
Голта ▲	VII	16
Гоноров. бл. п.	VI	4
Гречены	VIII	21
Гривятка	II	12
Гулевцы	V	7
Губникъ ▲	XII	22
Д.		
Дарьевка	XII	30
Дачная ▲ ○	IX	2
Демковка ▲	XII	22
Демчинъ ▲	IV	8
Деражня ▲	V	15
Динжени	X	27
Дондюшаны ▲	X	27
Дрокія ▲	X	27
Дубно ▲	III	13
Е.		
Елисаветгр. ▲▲	VII	17
Еремѣевка	IX	2
Ж.		
Желудскъ	II	34
Жеребково ▲	VII	3
Жмеринка ▲	V	6
Жуляны	I	14
Журавлевка	V	5
З.		
Заводовка	XI	30
Заимъ ▲	VIII	20
Залучи	X	28
Заплазы ▲	VII	16
Зарудинцы ▲	IV	24
Затишье ▲	VI	3
Звенигородка ▲	XII	23
Звѣровъ	II	11
Здолбуново ▲	III	9
Злотій ▲	VIII	20
Златополь ▲	XII	30
Зятковцы	XII	22
И.		
Ивановка	VI	2
Ивачково	III	9
Израиловка ▲	V	25
Ирша	I	32
Ирпень	I	32
К.		
Казатинъ ▲▲	IV	7
Кайнары ▲	VIII	20
Калараш ▲	VIII	19
Калиновка ▲	V	7
Калфа	VIII	18
Каменица	III	13
Каменка ▲	XI	31
Камен.-Мостъ ▲	VII	16
Карачинцы	V	15
Карбуна	VIII	20
Карпово ▲	IX	2
Карапыши	XI	29
Каушаны ▲	XIII	20
Киверцы ▲	II	11
Кіевъ ▲▲	I	14
Киркаешты	VIII	20
Кирнасовка	XII	5
Киселевка	XII	30
Кишиневъ ▲	VIII	18
Клевань ▲	III	10
Клесово ▲	XIII	34
Клочки	XIII	33
Княжево бл. п.	VI	4
Кобыльня ▲	VI	26
Ковель ▲	II	12
Кодыма ▲	VI	4
Кожанка ▲	IV	14
Колбасная ▲	VI	26
Комаровцы ▲	V	15
Конецполь	VII	16
Копай-Гор. ▲	V	25
Кордышевка	V	7
Коростень ▲	XIII	33
Корсунь ▲	XI	30
Корнешты ▲	VIII	19
Коржевцы бл. п.	V	15
Костополь	XIII	10
Котюжаны	V	25
Красновка бл. п.	V	5
Кремно	XIII	33
Кременецъ ▲	III	13
Кривинъ ▲	III	9
Крикливцы б. п.	VI	4
Крыжополь ▲	VI	4
Кубличъ ▲	XII	22
Кульмская ▲	VIII	21
Кушелевка	VI	26
Куяльн.-Стар.	IX	1
Куяльн.-Нов.	IX	1
Кучурганъ ▲	VIII	18
Л.		
Ладыжинъ	XII	22
Ларга ▲	X	28
Лейпцигская ▲	VIII	20
Лелековка	VII	17
Липовецъ ▲	IV	24
Липканы ▲	X	28
Липчаны	VI	26
Лобушная бл. п.	VI	4
Лугины ▲	XIII	33
Луцкъ	II	11
Любашевка ▲	VII	16
Любитовка	II	11
Любомірская ▲	XIII	10
М.		
Малинъ ▲	I	32
Мамалыга ▲	X	28
Маневичи ▲	II	12
Маньковцы	V	6
Мардаровка	VI	3
Маркулешты	X	27
Марьяня	VI	26
Матейково	V	6
Матеуцы	VI	26
Махар. тел. п.	IV	24
Медвѣжа	X	28
Мигаево	VI	2
Мизочъ ▲	III	13
Мирены ▲	VIII	18
Мироновка	XI	29
Мирополь	III	8
Мироцкое	I	32
Михайленки	IV	8
Могилевъ-Под. ▲	V	25
Могиляны бл. п.	III	9
Моквинъ ▲	XIII	10
Монастырище ▲	IV	23
Мотовиловка ▲	I	14
Мытки	V	25
Н.		
Наливная	IX	1
Наркевичи	V	25
Наславчи	X	25
Немерчи ▲ ○	V	25
Немовичи ▲	XIII	10
Немѣшаево	I	32
Новаковка	VII	17
Новоселица ▲	X	28
Ново-Савицкая	VIII	18
Ново-Украин. ▲	VII	17
Носачевка пл.	XI	30
О.		
Обаровъ	III	10
Обозовка	XII	22
Обходная	VII	3
Одесса-Глав. ▲	IX	1
Одесса-Заст. ▲	IX	1
Одесса-Мал.	IX	1
Одесса-Пер. ▲	IX	1
Одесса-Портъ ▲	IX	1
Одесса-Поѣзд.	IX	1
Одесса-Тов. ▲	IX	1
Оженинъ ▲	III	9
Озеряны ▲	III	13
Окница ▲	X	28
Олевскъ ▲	XIII	34
Олешканы	VI	26
Ольшаница ▲	XI	29
Олыка ▲	II	11
Оратово ▲	IV	24
Остки	XIII	34
Охотниково ▲	XIII	34
П.		
Пеленей	X	27
Перевалъ	VIII	19
Перекрестово ▲ ○	VI	3
Перелѣтъ	VII	3
Переспа	II	11
Петровка	VI	3
Печановка ▲	IV	8
Плисково	IV	24
Плет.-Ташл. ▲	VII	17
Побережье	VI	3
Повурскъ ▲	II	12
Погорна	VI	26
Погребище ▲	IV	24
Подгородная	VII	16
Поленичинцы	XI	29
Полонное ▲	III	8
Помошная ▲	VII	17
Попельня ▲ ○	IV	7
Попелюхи ▲	VI	4
Постъ 5 вер.	I	6
Поташъ ▲	XII	23
Пояски	XIII	33
Проскуровъ ▲	V	15
Пырлица ▲	VIII	19
Р.		
Радзивиловъ ▲	III	13
Раздѣльная ▲▲	IX	2
Райгородъ	XI	31
Райки бл. п.	IV	8
Ракитно	XI	29
Раставица	IV	24
Рахны ▲	V	5
Рафаловка ▲	II	12
Ревека	VIII	18
Рени ▲	VIII	21
Ржевусская	IV	24
Ровно ▲▲	III	10
Романкауцы ▲	X	28
Романовъ	IV	8
Рожище ▲	II	11
Роскошевка	XII	22
Россоховатка	XII	23
Рось	IV	24
Роговичи бл. п.	III	9
Рогожены ▲	VI	26
Рудня-Поч. ▲	III	13
Рудня-Радов.	XIII	33
Рудочка	III	11
Рудница	VI	4
Ружница	X	27
Рыбница ▲	VI	26
Рѣщуцкъ	XIII	10
С.		
Савастьяновка	IV	23
Сарны ▲	XIII	34
Сахайдаки	VIII	20
Святошино	I	32
Сербиновцы ▲	V	6
Сигнаевка	XII	30
Сикурени	X	28
Сипотены	VIII	19
Скиносы ▲	VIII	20
Славута ▲	III	9
Слободка ▲ ○	VI	4
Смѣла	XI	31
Смыга	III	13
Сновидовичи	XIII	34
Сосонка	V	6
Сорочій-Бродъ	I	14
Сотники	XI	29
Софія	X	27
Стебли	II	12
Стецовка	XII	30
Страшево	XIII	34
Страшены ▲	VIII	19
Стремигородъ	I	33
Сулятыцкая	V	25
Сухолѣсы ▲	XI	29
Сырово	VII	16
Т.		
Таганча ▲	XI	29
Тальное ▲	XII	23
Тараклія ▲	VIII	21
Тетеревъ ▲	I	32
Тимковъ	VI	26
Тирасполь ▲	VIII	18
Томашгродъ	XIII	34
Томиловка	XI	29
Торосово	VI	2
Транзитная	XII	30
Треповка ▲	VII	17
Трилѣсы бл. п.	IV	14
Тростянецъ ▲	XII	5
Трояновка	II	12
Троян.-Валъ ▲	VIII	21
Трубецкая	I	32
Тырново	X	27
Тутовичи	XIII	34
Тюшки	V	6
У.		
Умань ▲	XII	22
Унгени ▲	VIII	19
Ункитешты	VI	26
Устиновка ▲	XI	29
Ф.		
Фастовъ ▲▲	I	14
Фрикація	VIII	21
Флорешты ▲	VI	27
Фронтовка	IV	24
Фундуклеевка ▲	XI	31
Х.		
Харлѣевка	IV	7
Хировка	XI	31
Христиновка ▲ ○	XII	22
Хролинъ ▲	III	9
Ц.		
Цвѣтково ▲ ○	XI	30
Цвѣтоха бл. п.	III	9
Цыбулево ▲	XI	31
Цыра	VI	27
Ч.		
Чадыръ-Лун. ▲	VIII	21
Чарторійскъ	II	12
Чеповичи ▲	I	33
Черкассы ▲	XI	31
Чернорудка ▲	IV	7
Черный-Остр. ▲	V	15
Чернявка бл. п.	IV	7
Чихачевка	VII	16
Чубовка ▲	VI	3
Чуднов.-Вол. ▲	IV	8
Ш.		
Шалашскій	XII	23
Шепетовка ▲	III	9
Шестаковка ▲	VII	17
Шолданешты ▲	VI	26
Шпанов. бл. п.	III	11
Шпиково бл. п.	V	5
Шпола ▲	XII	30
Э.		
Эстакада	IX	1
Этулея ▲	VIII	21
Ю.		
Юрковка ▲	V	5
Я.		
Янухъ ▲	VIII	21
Яноуцы ▲	X	28
Ярыновка	XIII	10
Яроватка	XII	23
Ярошенка ▲	V	5

Примѣчаніе: ▲ Станціи съ водоснабженіемъ. ○ Станціи съ перекачкой подвозимой воды.

Копированіе чертежей по способу ЯНОВА.
Фото-Альграфія Козловской, Большая Зеленина, 30.

О мѣрахъ къ достиженію благопріятныхъ результатовъ дѣятельности линейнаго личнаго состава службы пути и зданій на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Докладъ инженера А. А. Абрагамсона.

Однимъ изъ главныхъ условій успѣшнаго выполненія службою пути лежащихъ на ней обязанностей является, конечно, свѣдующій, опытный и надежный личный составъ на линіи. Поэтому, одну изъ главныхъ заботъ начальника службы составляетъ установленіе справедливыхъ и цѣлесообразныхъ нормъ какъ для пріема на службу лицъ на вакантныя линейныя должности, такъ и для регистраціи служебной дѣятельности и вознагражденія линейныхъ служащихъ соотвѣтственно ихъ заслугамъ и для движенія ихъ по службѣ.

Положенія, такимъ образомъ нормирующія служебную дѣятельность служащихъ, не только необходимы въ каждой большой организаціи, но, сокращая до возможнаго минимума произволъ и усмотрѣніе, приводятъ всегда къ благопріятнымъ результатамъ. Конечно, нормированіе дѣятельности служебнаго персонала и движенія его по службѣ не должно и не можетъ служить мертвящимъ началомъ, ибо всегда въ живомъ дѣлѣ долженъ имѣть мѣсто коррективъ, вносимый личностью начальствующаго, рѣшающаго вопросъ, и связанный съ личностью подчиненнаго, соотвѣтственно совокупности предоставленій у перваго о послѣднемъ.

Я полагаю небезъинтереснымъ краткое сообщеніе о сдѣланномъ въ этомъ направленіи въ послѣднее пятилѣтіе на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

I. *Поступленіе на службу.*

Для лицъ, выразившихъ желаніе поступить на службу на одну изъ низшихъ или среднихъ линейныхъ должностей (до помощника начальника участка включительно), заведены при Управленіи службы кандидатскіе списки. Въ списки эти кандидаты заносятся лишь по тщательномъ собраніи о нихъ свѣдѣній и по убѣжденіи путемъ документовъ, экзамена, а иногда и пробной службы, въ ихъ соотвѣтствіи данной должности. По этимъ кандидатскимъ спискамъ назначеніе на вакансію производится въ томъ лишь случаѣ, если не имѣется правильнаго на нее кандидата изъ числа уже состоящихъ на службѣ лицъ. Въ теченіе

перваго года службы вновь принятое на нее лицо считается лишь исполняющимъ обязанности своей должности и утверждается въ ней, если оно въ этотъ первый годъ службы доказало свою пригодность для занимаемаго мѣста.

II. *Регистрація служебной дѣятельности.*

Служебная дѣятельность линейныхъ служащихъ регистрируется въ отношеніи проступковъ баллами на основаніи дисциплинарной системы, установленной приказами и циркулярами, а въ отношеніи успѣшности—полугодовыми аттестаціями начальниковъ участковъ и отдѣленій, поступающими къ начальнику службы. Эти аттестаціи характеризуютъ служебную дѣятельность линейныхъ служащихъ отмѣтками „неудовлетворительно", „удовлетворительно" и „весьма удовлетворительно".

Регистрація какъ наказуемости служащаго, такъ и полугодовыхъ аттестацій о немъ ведется въ канцеляріи управленія службы, и отмѣтки заносятся въ послужной списокъ (матрикулъ) служащаго и служатъ руководствомъ при рѣшеніи вопросовъ объ увеличеніи ему содержанія, движеніи по службѣ или увольненіи отъ нея.

Для достиженія возможнаго соотвѣтствія вознагражденія служащихъ одного наименованія вытекающимъ изъ мѣстныхъ условій трудностямъ данной должности, нѣкоторыя изъ должностей (переѣздного сторожа, старшаго рабочаго, дорожнаго мастера и смотрителя зданій) подраздѣлены на разряды сообразно этимъ мѣстнымъ условіямъ.

III. *Увеличеніе жалованья на той же должности.*

Повышеніе содержанія служащихъ на линіи, въ зависимости отъ числа годовъ достойной поощренія службы при одномъ и томъ же окладѣ въ одной и той же должности, производится по нормамъ и согласно схемѣ, изложеннымъ въ прилагаемомъ къ сему приказѣ (см. приложеніе III). Порядокъ этотъ примѣнялся въ службѣ пути Юго-Западныхъ дорогъ въ видѣ опыта съ начала 1905 года, а введенъ оффиціально въ 1907 году.

IV. *Движеніе по службѣ.*

Для всѣхъ линейныхъ должностей (до помощника начальника участка включительно) заведены кандидатскіе списки, въ которые вносятся служащіе, заслуживающіе повышенія по службѣ.

Для внесенія въ кандидатскій къ высшей должности списокъ требуется, чтобы служащій прослужилъ въ занимаемой имъ должности опредѣленное минимальное время, имѣлъ баллъ наказуе-

мости не выше опредѣленнаго, имѣлъ *весьма удовлетворительную* аттестацію не менѣе опредѣленнаго числа полугодій и выдержалъ испытаніе, если таковое для занятія этой высшей должности установлено [1]).

Занесенный въ кандидатскій списокъ высшей должности служащій получаетъ впредь до назначенія на эту должность или до правомѣрнаго увеличенія содержанія особую „кандидатскую" прибавку къ жалованью.

Кандидатскіе списки служатъ руководствомъ начальникамъ службы при замѣщеніи вакансій въ порядкѣ движенія по службѣ.

V. *Удаленіе со службы.*

Дисциплинарное удаленіе служащаго со службы производится на основаніи дѣйствующаго дисциплинарнаго положенія, либо вслѣдствіе достиженія у него балла наказуемости положеннаго предѣла (28), либо вслѣдствіе проступка, лишающаго его должнаго къ нему довѣрія. Рѣшенію объ удаленіи со службы (а также смѣщенія на низшую должность) въ случаяхъ болѣе сложныхъ или вызывающихъ сомнѣнія предшествуетъ подробное разслѣдованіе мѣстною комиссіей изъ двухъ начальниковъ участковъ подъ предсѣдательствомъ начальника отдѣленія или (въ случахъ жалобы увольняемаго на начальника участка) изъ двухъ начальниковъ отдѣленій подъ предсѣдательствомъ помощника начальника службы.

Служащіе, прослужившіе менѣе двухъ лѣтъ, увольняются отъ службы въ дисциплинарномъ порядкѣ по представленію начальника службы начальникомъ дорогъ; прослужившіе же болѣе двухъ лѣтъ—по подробному докладу начальника службы Общимъ присутствіемъ управленія дорогъ.

Изложенное характеризуетъ стремленіе создать для служебной дѣятельности линейныхъ агентовъ службы пути, въ предѣлахъ имѣющихся средствъ, условія и нормы, дающія возможность привлеченія на службу подходящихъ лицъ, возможно затѣмъ справедливой оцѣнки ихъ дѣятельности и соотвѣтственнаго сему вознагражденія и движенія ихъ по службѣ или удаленія съ нея.

Результаты примѣненія описанныхъ порядковъ убѣждаютъ управленіе Юго-Западныхъ дорогъ въ правильности положенныхъ въ основаніе ихъ принциповъ и побуждаютъ его продолжать итти по намѣченному пути.

---

[1]) Испытанія по настоящее время, по опредѣленнымъ программѣ и порядку, установлены для линейнаго и переѣзднаго сторожа (и сторожихи), старшаго рабочаго, дорожнаго мастера, смотрителя зданій и конторщика участка. Предполагается въ ближайшее время ввести еще испытанія и для кладовщика, письмоводителя и счетовода участка.

Служебный приказъ по службѣ пути и зданій № 210, 4 октября 1907 г. О повышеніи содержанія служащихъ на линіи по службѣ пути и зданій въ зависимости отъ числа годовъ достойной поощренія службы при одномъ и томъ же окладѣ въ одной и той же должности.

Большинству штатныхъ должностей присвоенъ по годовой смѣтѣ окладъ жалованья, варьирующій между низшимъ и высшимъ предѣлами.

Это даетъ возможность, опредѣляя служащаго на данную должность съ низшимъ окладомъ, повышать затѣмъ его содержаніе въ той же должности въ зависимости отъ служебныхъ качествъ служащаго, продолжительности его служенія съ даннымъ окладомъ въ той же должности и свободнаго кредита.

Для соблюденія условій справедливости и планомѣрности въ такомъ повышеніи жалованья требуется опредѣленная схема, устанавливающая порядокъ повышенія для каждой должности.

Увеличеніе смѣтныхъ кредитовъ въ послѣдніе годы на содержаніе младшихъ и среднихъ служащихъ дало возможность выработать для этой категоріи линейныхъ служащихъ службы пути и зданій такую схему повышенія содержанія въ одной и той же должности, которая даетъ возможность въ предѣлахъ соотвѣтвѣтственныхъ кредитовъ III Отдѣла годовой смѣты правильно и планомѣрно повышать до опредѣленнаго предѣла оклады содержанія служащихъ въ зависимости отъ ихъ служебныхъ качествъ и числа годовъ службы при одномъ и томъ же окладѣ въ одной и той же должности.

Схема эта, однакоже, не устанавливаетъ *права* служащаго на увеличеніе оклада содержанія по прослуженіи указаннаго въ ней числа лѣтъ, а выражаетъ лишь тотъ минимумъ годовъ служенія при извѣстныхъ условіяхъ на извѣстномъ окладѣ въ одной и той же должности, который даетъ служащему основаніе считаться кандидатомъ на указанное въ схемѣ повышеніе жалованья, если на это повышеніе въ распоряженіи управленія будетъ имѣться надлежащій кредитъ.

Схема эта разсылается при семъ для свѣдѣнія и руководства.

Примѣненіе ея обусловливается нижеслѣдующимъ:

1) При назначеніи на должность служащему назначается первый окладъ содержанія, указанный для нея въ схемѣ (исключеніе допускается для линейныхъ сторожей и переѣздныхъ сторожей и сторожихъ, для которыхъ первымъ окладомъ, въ зависимости отъ мѣста служенія, можетъ быть и одинъ изъ высшихъ окладовъ, указанныхъ въ схемѣ).

2) Представленія о повышеніи затѣмъ содержанія служащихъ до слѣдующаго высшаго оклада, въ поощреніе достойнаго прослуженія ими въ той же должности при получаемомъ окладѣ показанное въ схемѣ для этого оклада число лѣтъ, дѣлаются начальниками участковъ черезъ начальниковъ отдѣленій два раза въ годъ (согласно циркуляра по службѣ пути и зданій № 2 отъ 14 января 1906 г.), къ 1 іюня и 1 декабря каждаго года.

3) Представлять къ такому повышенію жалованья надлежитъ лишь тѣхъ изъ прослужившихъ въ одной и той же должности, при получаемомъ ими окладѣ, не менѣе указаннаго въ схемѣ для этого оклада числа лѣтъ, которые за два послѣднія полугодія получили аттестаціи „весьма удовлетворительно“ и баллъ наказуемости коихъ менѣе 7.

4) Исключенія какъ въ отношеніи годовъ службы, такъ и аттестаціи допускаются лишь въ особо уважительныхъ случаяхъ подробно и основательно мотивированныхъ.

5) Если состояніе кредитовъ позволяетъ, то служащимъ, представленнымъ къ увеличенію содержанія, согласно настоящимъ правиламъ, повышается содержаніе съ наступающаго 1 іюля или 1 января, согласно приложенной къ сему схемѣ.

6) Если же для сего кредиты окажутся недостаточными, то повышеніе жалованья получаютъ тѣ изъ правильно къ сему представленныхъ служащихъ, которые по трудности условій службы и успѣшности ея наиболѣе имѣютъ на это право; остальные же зачисляются первыми кандидатами на увеличеніе содержанія въ слѣдующій срокъ.

Начальникъ дорогъ *К. Немѣшаевъ.*

Начальникъ сл. пути *А. Абрагамсонъ.*

Ю.-З. Ж. Д.

СЛУЖБА
пути и зданій.

СХЕМА

повышенія содержанія служащихъ на линіи въ зависимости отъ числа годовъ достойной поощренія службы при одномъ и томъ же окладѣ въ одной и той же должности.

Утверждаю.
Начальникъ дорогъ
К. Немѣшаевъ.
Кіевъ, 4 окт. 1907 г.

	НАИМЕНОВАНІЕ ДОЛЖНОСТИ.	Смѣтные предѣлы окладовъ содержанія.	1-й окладъ полагается.		2-й окладъ полагается.		3-й окладъ полагается.		4-й окладъ полагается.		5-й окладъ полагается.		6-й окладъ полагается.	
			Руб. въ годъ.	Въ теч. лѣтъ.	Руб. въ годъ.	Въ теч. лѣтъ.	Руб. въ годъ.	Въ теч. лѣтъ.	Руб. въ годъ.	Въ теч. лѣтъ.	Руб. въ годъ.	Въ теч. лѣтъ.	Руб. въ годъ.	Въ теч. лѣтъ.
	Отдѣленіе.													
1	Письмоводитель	720—810	720	5	780	5	810	—	—	—	—	—	—	—
2	Конторщикъ	480—600	480	3	540	5	600	—	—	—	—	—	—	—
3	Служитель конторы	180—240	180	3	204	5	228	8	240	—	—	—	—	—
	Участокъ.													
1	Счетоводъ.	720—1000 [1])	720	5	780	5	840	8	900	—	—	—	—	—
2	Письмоводитель	480—660	480	3	540	5	600	8	660	—	—	—	—	—
3	Конторщикъ	360—540	360	3	420	5	480	8	540	—	—	—	—	—
4	Конторщикъ адресныхъ свѣдѣній	480—720	480	3	540	5	600	5	660	8	720	—	—	—
5	Приходорасходчикъ	480—660	480	3	540	5	600	8	660	—	—	—	—	—
6	Служитель конторы . . .	180—240	180	3	204	5	228	8	240	—	—	—	—	—
7	Сторожъ кладовой	180—300	180	3	204	5	228	5	252	5	276	8	300	—
8	Дорожный мастеръ. . . .	420—900												
	IV разряда	420—540	420	3	480	5	540	—	—	—	—	—	—	—
	III разряда	540—660	540	3	600	5	660	—	—	—	—	—	—	—
	II разряда	660—780	660	3	720	5	780	—	—	—	—	—	—	—
	I разряда	780—900	780	3	840	5	900	—	—	—	—	—	—	—
9	Старшій рабочій.	240—420 [1])	240	1	264	2	300	5	336	5	360	8	396	—
10	Линейный сторожъ.	120—180	120	3	132	3	144	5	156	5	168	8	180	—
11	Переѣздный сторожъ. . . .													
12	Переѣздная сторожиха. . .	36— 72	36	5	48	5	60	8	72	—	—	—	—	—
13	Мостовой слесарь	360—480	360	3	384	3	408	5	444	8	480	—	—	—
14	Тоннельный сторожъ. . . .	120—144	120	3	132	5	144	—	—	—	—	—	—	—
15	Мостовой сторожъ.	120—180	120	3	132	3	144	5	156	5	168	8	180	—
16	Слесарь.	360—600	360	3	408	3	456	5	516	5	576	8	600	—
17	Кузнецъ	360—480	360	3	384	3	408	5	444	8	480	—	—	—
18	Молотобоецъ	216—300	216	2	240	3	264	5	300	—	—	—	—	—
19	Слесарь сигнализаціи. . . .	480—660	480	3	540	5	600	8	660	—	—	—	—	—
20	Столяръ и плотникъ	360 - 480	360	3	384	3	408	5	444	8	480	—	—	—
21	Печникъ	360—420	360	3	384	3	408	5	420	—	—	—	—	—
22	Трубочистъ	264—360	264	3	288	3	312	5	336	8	360	—	—	—
23	Смотритель зданій	540—900 [1])	540	3	600	3	660	5	720	5	780	8	840	—
24	Старшій рабочій по ремонту зданій.	264—420	264	1	288	2	312	5	348	5	384	8	420	—
25	Дворникъ.	144—216	144	3	156	3	168	5	180	5	192	8	216	—
26	Сторожъ продов. пункта . .	144—180	144	3	156	5	168	5	180	—	—	—	—	—
27	Ночной сторожъ.	180—216	180	3	192	5	204	5	216	—	—	—	—	—
28	Истопникъ при банѣ. . . .	120—144	120	3	132	5	144	—	—	—	—	—	—	—
29	Истопникъ-санитаръ	144—180	144	3	156	5	168	5	180	—	—	—	—	—
30	Садовникъ	300—360	300	5	324	5	348	8	360	—	—	—	—	—

Начальникъ службы пути и зданій *А. Абрагамсонъ.*

[1]) Высшіе предѣлы окладовъ этихъ должностей предназначены для мѣстъ служенія съ исключительно трудными условіями службы.

СЛУЖБА СБОРОВЪ

Юго-Западныхъ жел. дор.

Данныя, объясняющія пониженіе валового дохода, по перевозкамъ грузовъ по Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ въ 1908 году по сравненію съ 1907 г.

	1907 г.	1908 г.	Въ 1908 году противъ 1907 г. +болѣе—менѣе.
Валовая выручка (въ рубл.).			
1) Съ перевозокъ въ пассаж. и товар.-пассаж. поѣздахъ	12.460.199	12.714.924	+ 254.725
2) Съ перевозокъ больш. ск.	1.050.693	1.019.120	— 31.573
3) Съ перевозокъ малой ск.	48.426.028	41.526.333	—6.899.695
Въ томъ числѣ:			
съ перевозокъ частныхъ отправителей, кромѣ воинскихъ грузовъ, поштучныхъ предметовъ и животныхъ	48.020.892	41.167.932	—6.852.960
4) Дополнительные сборы, зависящіе отъ перевозки.	4.793.298	3.912.983	— 880.315
5) Дополнительные сборы, не зависящіе отъ перевозки	1.298.205	1.490.387	+ 192.182
Всего	68.028.423	60.663.747	—7.364.676
Перевезено грузовъ (въ пуд.).	901.775.208	823.741.540	—78.033.668
въ томъ числѣ:			
а) Служебныхъ грузовъ	175.225.846	168.905.047	—6.320.779
а) Грузовъ малой скорости частныхъ отправителей, кромѣ воинскихъ грузовъ, поштучныхъ и животныхъ	707.146.045	635.270.816	—71.875.229
Средняя выручка съ пуда груза малой скорости частн. отправ.	6,79 к.	6,48 к.	—0,31 к.
Среднее разстояніе перевозки пуда груза	324 версты.	314 верстъ.	—10 верстъ.

Изъ приведенныхъ данныхъ усматривается, что валовой доходъ за 1909 годъ по сравненію съ 1907 г. понизился, главнымъ образомъ, по перевозкамъ малой скорости частныхъ отправителей какъ вслѣдствіе уменьшенія количества этихъ перевозокъ, такъ и вслѣдствіе пониженія средней выручки съ одного пуда груза.

Если примѣнить среднюю выручку съ одного пуда груза въ 1908 г. къ количеству грузовъ, недовезенныхъ въ этомъ году, то оказывается, что недовыручка составляетъ сумму 4 657.515 р.= (71.875.229×6,48), остальная же недовыручка объясняется пониженіемъ средней выручки съ одного пуда груза, благодаря уменьшенію количества перевозокъ цѣнныхъ грузовъ, а въ зависимости отъ послѣдняго обстоятельства понизилось и среднее разстояніе перевозки одного пуда груза малой скорости съ 324 вер. въ 1907 г. до 314 верстъ въ 1908 году.

Какое же неблагопріятное вліяніе на размѣръ валового дохода оказываетъ уменьшеніе количества грузовъ, перевозимыхъ по болѣе высокимъ тарифамъ и дающихъ средній доходъ съ одного пуда (10,61 к.), т. е. значительно выше средней выручки съ одного пуда грузовъ малой скорости въ 1908 г., усматривается изъ нижеприводимыхъ данныхъ:

Уменьшеніе перевозки за 1908 г. по сравненію съ 1907 г.		Разстояніе въ предѣлахъ Юго-Западныхъ ж. д. (въ вер.)	Средній доходъ съ одного пуда груза въ копейкахъ.	Уменьшеніе валового дохода (въ рубляхъ).
РОДЪ ГРУЗА.	Количество пудовъ.			
Чай	195.000	613	50	97.500
Мануфактура	146.000	500	48	70.080
Рыба частиковая	429.000	300	16	68.640
Сѣмя свѣкловичное	247.000	500	30	74.100
Хлопокъ	315.000	800	53	166.950
Шерсть	80.000	500	40	32.000
Хлѣбные грузы	59.010.000	344	10	5.901.000
Итого	60.422.000	—	10,61	6.410.270

Паденіемъ перевозокъ грузовъ малой скорости и въ особенности цѣнныхъ объясняется также и пониженіе дополнительныхъ сборовъ, зависящихъ отъ перевозки.

ДАННЫЯ

о необходимыхъ для дорогъ размѣрахъ оборотнаго капитала.

Составлены на 1-ое января 1909 года.

Главы номенклатуры.	НАИМЕНОВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ.	Наличіе на 1-е января 1907 г.	Расходъ 1906 г.	Размѣръ необходимаго оборотнаго капитала. Согласно журнала Совѣта Юго-Западныхъ жел. дорогъ. Процентное отношеніе къ годовому расходу.	Стоимость потребнаго нормальнаго запаса въ складахъ на 1-е января 1909 г.	Процентное отношеніе къ годовому расходу.	Сумма, необходимая до возстановленія оборотному капиталу стоимости израсходованныхъ матеріаловъ.	Общее процентное отношеніе къ годовому расходу.	Всего требуется оборотнаго капитала.	Въ томъ числѣ воинскаго запаса.	Согласно заключенія хозяйственнаго отдѣла.	Согласно постановленія комитета.	ПРИМѢЧАНІЕ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
I	Топливо: дрова	535.282,21	1.205.083,04	100	1.205.083	16	192.813	116	1.397.896	—			1) Въ суммѣ наличія запасовъ на 1-ое января 1907 г. какъ равно требующагося запаса на 1-ое января 1909 г. вошла стоимость воинскихъ запасовъ на сумму 1.340.728 р. 13 к., а также требующійся въ участкахъ службы пути нормальный запасъ матеріаловъ верхняго строенія, а именно: рельсовъ на сумму 492.968 руб. 58 коп., скрѣпленій, стрѣлокъ и крестовинъ на сумму 214.549 р. 32 коп. и шпалъ и переводныхъ брусьевъ на сумму 93.465 р. 26 коп.
	камен. уголь	845.888,41	5.728.817,26	24	1.374.916	16	916.611	40	2.291.527	1.037.579,14			
	прочіе матеріалы	16.141,72	39.864,85	34	13.554	16	6.378	50	19.932	336,04			
II	Смазочные матеріалы	78.449,17	259.028,56	34	88.070	16	41.445	50	129.515	14.806,20			
III	Освѣтительн. матер.: свѣчи	52.885,44	131.236,36	34	44.620	16	20.998	50	65.618	17.832,46			
	керосинъ	41.004,25	216.286.47	24	51.909	16	34.606	40	86.515	15.237,30			
	проч. освѣт. матер.	47.920,45	88.503,00	50	44.252	16	14.160	66	58.412	5.035,07			
IV	Рельсы	1.294.043,60	1.333.718,11	100	1.333.718	16	213.395	116	1.547.113	5.458,80			
	Скрѣпленія, стрѣлки и крестовины . .	972.172,83	944.268,98	100	944.268	16	151.083	116	1.095.351	3.735,41			
V	Шпалы и переводн. брусья	1.729.530,47	1.111.778,81	154	1.712.139	16	177.885	170	1.890.024	864,00			
VI	Запасныя части подвижного состава. .	1.956.498,54	2.072.537,58	100	2.072.537	16	323.181	116	2.395.718	5.223,80			
VII	Металлы и издѣлія изъ нихъ	1.301.306,54	1.770.656,55	59	1.044.687	16	283.305	75	1.327.992	6.534,75			
VIII	Лѣсной матеріалъ, невошедшій въ другія подраздѣленія (кромѣ колодъ и плангсоновъ).	798.783,89	873.661,44	100	873.661	16	139.786	116	1.013.447	171.804,91			
	Колоды и плангсоны	29.421,99	114.332,16	200	228.664	16	18.293	216	246.957	—			
IX	Матеріалы для каменныхъ работъ. . .	200.279,20	452.656,19	50	226.328	16	72.425	66	298.753	25,48			2) Подробности, почему именно требуется имѣть исчисленный для каждой группы размѣръ запасовъ, смотр. въ приложенной къ сему расчету пояснительной запискѣ.
X	Мануфактурные, москательные, химическіе, стеклянные и другіе . .	473.272,51	898.033,31	59	529.840	16	143.685	75	673.525	16.476,03			
XI	Канцелярскія принадлежности, книги и бланки	124.520,12	174.479,26	59	102.943	16	27.917	75	130.860	—			
XII	Обмундировочные предметы.	79.184,20	594.434,14	50	297.217	16	95.109	66	392.326	1.044,00			
XIII	Инвентарные предметы	207.593,35	578.574,83	34	196.715	16	92.572	50	289.287	38.734,74			
	Предметы, невошедшіе въ другія подраздѣленія	149.946,63	159.144,40	59	93.895	16	25.463	75	119.358	—			
	Итого	10.931.123,52	18.747.095,30	—	12.479.016	—	2.991.110	—	15.470.126	1.340.728,13			

(см. на оборотѣ).

Согласно предписанія Управленія желѣзныхъ дорогъ 7-го октября 1903 года за № 14115 въ распоряженіи Ю.-З. ж. д. имѣлось оборотныхъ средствъ, принадлежащихъ оборотному капиталу безвозвратно:

1. а) перешло отъ частныхъ обществъ .	5.907.491. р.	31 к.
тоже воинскихъ запасовъ	1.322.641 „	67 „
б) оборотн. капит. Кіево-Ковельской д.	1.000.000 „	— „
2. Долгъ сборамъ	647.209 „	19 „
	8.877.342 р.	17 к.
Сверхъ того переведено по § 42 см. 1904 г.: Согласно телеграммы Упр. ж. д. 28/IV—1904 года № 1571	251.945 р.	88 к.
Тоже по § 42 см. 1905 г., согласно предписанія Упр. ж. д. 12/III—1905 г. № 10756/3712	332.911 „	46 „
Тоже, по § 31 см. 1904 г. и § 32 см. 1905 г., согласно журнала Комитета Управ. ж. д. 14 апрѣля 1906 года № 961	70.202 „	61 „
Тоже, изъ депозита Управл. ж. д. согласно жур. Комитета Упр. ж. д. 22 авг. 1906 съ 2153	38.448 „	71 „
	9.570.850 р.	83 к.
Недопереведено до нормы обор. капит. Ю.-З. ж. д. Высочайше утверж. на 1 янв. 1904 г.	291.349 „	17 „
	9.862.200 р.	к.
Сверхъ того причитается оборотному капиталу вслѣдствіе перехода участковъ:		
Знаменка—Елисаветградъ (Х. Н. ж. д.) . .	83.856 р.	— к.
Ровно—Сарны (Полѣсскихъ ж. д.)	161.382 „	— „
	10.107.438 р.	— к.
Подлежитъ отчисленію изъ оборотнаго капитала Привислинскимъ дорогамъ часть таковаго, пропорціональная протяженію участковъ Брестъ-Граево и Ковель-Брестъ, переданныхъ 1 января 1907 и 1 янв. 1908 г.	684.483 р.	— к.
	9.422.955 р.	— к.

ВѢДОМОСТЬ

распредѣленія по линіямъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ складовъ топлива для снабженія паровозовъ, съ указаніемъ вмѣстимости сихъ складовъ и состоянія наличія на 1-е августа 1909 г.

НАИМЕНОВАНІЕ СКЛАДОВЪ ТОПЛИВА.	Вмѣстимость складовъ.		Состояніе наличія на 1-е августа.	
	При укладкѣ 250 пуд. на кв. саж.	При укладкѣ 300 пуд. на кв. саж.	Угля пудовъ.	Дровъ куб. саж.
Одесса-Товарная	625.000	750.000	681.007	381
Одесса-Застава	225.000	275.000	274.089	150
Раздѣльная	350.000	420.000	523.842	199
Бирзула	750.000	1.200.000	1.016.937	173
Голта	127.000	150.000	172.425	50
Елисаветградъ	297.000	356.000	313.600	177
Вапнярка	660.000	700.000	812.034	281
Христиновка	347.000	405.000	500.144	512
Жмеринка	1.415.000	1.698.000	1.491.368	792
Казатинъ	1.715.000	2.059.000	2.394.997	844
Печановка	500.000	620.000	617.474	338
Здолбуново	926.000	1.111.000	1.195.813	542
Волочискъ	100.000	120.000	68.488	374
Бендеры	550.000	660.000	691.230	172
Кишиневъ	162.000	194.000	158.330	235
Унгени	67.000	81.000	95.239	72
Кульмская	96.000	116.000	113.275	28
Рени	80.000	100.000	102.472	42
Слободка	67.000	80.000	119.478	292
Флорешты	201.000	241.000	185.747	177

НАИМЕНОВАНІЕ СКЛАДОВЪ ТОПЛИВА.	Вмѣстимость складовъ.		Состояніе наличія на 1-е августа.	
	При укладкѣ 250 пуд. на кв. саж.	При укладкѣ 300 пуд. на кв. саж.	Угля пудовъ.	Дровъ куб. саж.
Окница	250.000	300.000	406.422	163
Могилевъ	35.000	42.000	73.622	135
Новоселица	150.000	180.000	210.487	246
Кіевъ	575.000	740.000	600.394	833
Фастовъ	210.000	252.000	276.232	156
Корсунь	225.000	270.000	215.108	84
Цвѣтково	126.000	152.000	105.990	103
Бобринская	935.000	1.122.000	1.005.573	420
Ковель	450.000	540.000	878.297	394
Ровно	97.000	117.000	37.317	1.334
Радзивиловъ	23.000	28.000	15.562	72
Киверцы	—	15.000	9.237	17
Коростень	611.000	733.000	420.156	145
Сарны	850.000	1.020.000	289.626	905
Итого	13.182.000	16.847.000	16.072.012 [1]	10.838

На резервныхъ складахъ

II участ. топлива	20.984	к. с.
III „ „	47.409	„ „
IV „ „	31.615	„ „
V „ „	9.466	„ „
Итого	109.474	к. с.
Всего	16.072.012 п. 120.312	к. с.

[1]) Въ вышеуказанной на 1-е августа наличности кам. угля заключается установленный на дорогахъ мобилизаціонный запасъ въ размѣрѣ 6.526.632 п., распредѣленный по всѣмъ складамъ вполнѣ согласно инструкціи по возстановленному расписанію № 18.

Докладъ начальника службы пути о нѣкоторыхъ сокращеніяхъ смѣтныхъ назначеній бюджетной комиссіей Государственной Думы.

Циркулярнымъ предписаніемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 11 мая с. г. за № 11589/5475/87 предложено руководствоваться для удовлетворенія эксплоатаціонной потребности на текущій годъ докладомъ бюджетной комиссіи Государственной Думы по смѣтѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ за № 79 и приложеніями къ этому докладу за №№ 1—8 включительно, въ которыхъ сокращенія по смѣтамъ отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ показаны по отдѣльнымъ номерамъ смѣты въ опредѣленныхъ суммахъ, принятыхъ Государственною Думою въ засѣданіи 10 апрѣля с. г. безъ измѣненія.

А) При исправленіи сообразно съ этими указаніями смѣты на текущій годъ по ввѣренной мнѣ службѣ выяснилось, что назначенія по очередному № 122 (стоимость шпалъ) и № 132 (стоимость стрѣлокъ) настолько сокращены, что въ виду серьезности могущихъ быть послѣдствій, вызываемыхъ сокращеніями по этимъ номерамъ, считаю необходимымъ доложить совѣту управленія слѣдующее: По смѣтѣ на 1909 годъ, согласно приведеннымъ въ ней исчисленіямъ, испрашивалось для сплошной смѣны 682 вер. = 1.023.000 новыхъ шпалъ и 100.000 такихъ же шпалъ для одиночной смѣны негодныхъ на главныхъ и станціонныхъ путяхъ; согласно же доклада бюджетной комиссіи Государственной Думы исключено 123.000 шпалъ на сумму 142.680 р. Исключеніе изъ смѣты 123.000 шпалъ не допустимо по слѣдующимъ основаніямъ: при сплошной смѣнѣ 682 верстъ шпалъ, предвидѣнныхъ по смѣтѣ на 1909 годъ, будетъ снято, считая по 1.450 шт. съ версты, 988.900 шпалъ. Въ среднемъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ получается отъ сплошной смѣны до 30% годныхъ для одиночной смѣны шпалъ, что составитъ кругло 296.600 штукъ. Согласно отчетамъ за послѣднія 5 лѣтъ, независимо отъ сплошной смѣны требуется 4,35% отъ лежащихъ въ пути шпалъ для одиночной смѣны на верстахъ, не выслужившихъ срока для сплошной смѣны. По этому разсчету на 1909 годъ требуется, принимая во вниманіе, что количество лежащихъ въ пути шпалъ равняется 9.486.127 шт.—412.600 шт. шпалъ, а такъ какъ отъ сплошной смѣны получится годныхъ 296.600 шт., то потребуется добавленіе новыхъ шпалъ въ количествѣ 116.000 шт. Если же, руководствуясь по указаніямъ Комиссіи при Управленіи желѣзныхъ дорогъ по разсмотрѣнію проекта смѣты на 1910 годъ, цифрами послѣднихъ 4-хъ, а не 5-ти лѣтъ, принять потребность для одиночной смѣны на верстахъ, не выслужившихъ срока къ сплошной смѣнѣ, въ 4% общаго количества лежащихъ въ пути шпалъ, то тогда на

1909 годъ потребуется добавленіе для этой цѣли 82.845 новыхъ шпалъ (4% отъ 9.486.127 = 379.445 — 296.600 = 82.845), и такимъ образомъ можно сократить потребность сего года лишь на 17 155 (100.000 — 82.845) шпалъ, причемъ общее количество выразится въ суммѣ 1.105.845 шпалъ, т. е. на 105.845 шпалъ болѣе, чѣмъ признано бюджетной комиссіей Государственной Думы. Исключеніе же изъ смѣты и этихъ шпалъ поставило бы ввѣренную мнѣ службу въ невозможность производить самую необходимую одиночную смѣну шпалъ. Что касается сокращенія сплошной смѣны шпалъ, то нужно замѣтить, что норма ея выработалась на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ долголѣтнею практикою и пріурочена къ максимальной продолжительности службы шпалъ. Удлиненіе срока службы шпалъ при наличныхъ условіяхъ балласта, типа верхняго строенія и количества, вѣса и скорости поѣздовъ не допустимо, по требованіямъ безопасности движенія. Замѣна же сплошной смѣны одиночною не даетъ сбереженій. Дѣйствительно, принимая во вниманіе, что и при нынѣ практикуемой нормѣ сплошной смѣны число получаемыхъ при сплошной смѣнѣ годныхъ шпалъ не достаточно для одиночной смѣны на главныхъ и станціонныхъ путяхъ,—уменьшеніе этой нормы лишь увеличило бы число новыхъ шпалъ, необходимыхъ для одиночной смѣны. Другими словами, если бы вмѣсто сплошной смѣны цѣлой версты пришлось сдѣлать на ней для 70% негодныхъ шпалъ одиночную смѣну, то взамѣнъ невынутыхъ 30% годныхъ шпалъ, идущихъ нынѣ, при смѣнѣ верстъ сплошь, на одиночную смѣну, необходимо было бы увеличить число новыхъ шпалъ для одиночной смѣны на 30% общаго количества шпалъ на верстахъ, смѣняемыхъ вмѣсто сплошной одиночною смѣною, т. е. сбереженіе въ расходѣ новыхъ шпалъ не могло бы быть достигнуто.

Изъ изложеннаго слѣдуетъ, что исключеніе изъ смѣты 1909 г. 123.000 шт. шпалъ не совмѣстимо какъ съ требованіями безопасности движенія, такъ и съ раціональностью веденія хозяйства, и сокращеніе можетъ быть лишь на 17.155 шпалъ, стоимостью 19.900 руб. Согласно того же доклада бюджетной коммиссіи Государственной Думы, испрашиваемая по № 132 сумма уменьшена на 14.366 руб. въ виду сокращенія количества стрѣлокъ и крестовинъ. Съ 1907 года случайныя поврежденія переводовъ при сходѣ съ рельсъ подвижного состава относятся на № 132 смѣты III отдѣла (въ прежнее время такого рода расходы относились на гл. I отд. VII). Вслѣдствіе сего, дабы избѣжать перерасхода по этому номеру, приходилось ежегодно производить смѣну переводовъ въ меньшемъ противъ смѣты количествѣ. Это обстоятельство послужило причиной увеличенія за послѣдніе годы наличія въ пути подлежащихъ смѣнѣ переводовъ. Почему, а также въ виду возрастающаго движенія и введенія въ обра-

щеніе на дорогахъ болѣе тяжелыхъ паровозовъ и вагоновъ, сильно вліяющихъ на износъ переводовъ, испрашиваемое къ смѣнѣ количество стрѣлокъ и крестовинъ не только не можетъ быть уменьшено, но должно быть значительно увеличено для достиженія полной безопасности движенія. Поэтому уменьшеніе кредита, испрашиваемаго по этому номеру, не можетъ быть допущено безъ значительнаго ущерба для дѣла.

Б) При сличеніи въ бюджетной комиссіи Государственной Думы испрашивавшихся по смѣтѣ III отдѣла 1909 г. суммъ съ расходами прошлыхъ лѣтъ приняты въ соображеніе не суммы денежнаго расхода, отдѣльно взятыя, а таковыя вмѣстѣ съ безденежнымъ расходомъ на старые матеріалы. Почему и сокращеніе III отдѣла смѣты 1909 г., явившееся результатомъ такого сличенія, должно коснуться какъ суммъ денежнаго ассигнованія, такъ равно и суммъ, предвидѣнныхъ на старые матеріалы, не требующіе денежнаго ассигнованія, въ соотвѣтствующей пропорціи.

Между тѣмъ въ дѣйствительности сокращеніе, минуя безденежный расходъ старыхъ матеріаловъ, пало исключительно на суммы испрашивавшагося денежнаго ассигнованія по текущему ремонту. При этомъ бюджетною комиссіею Государственной Думы стоимость старыхъ матеріаловъ, потребныхъ для текущаго ремонта и для капитальныхъ работъ, соединена въ одну сумму, вслѣдствіе чего на уменьшеніе денежнаго ассигнованія по текущему ремонту имѣли въ значительной степени вліяніе и расходы старыхъ матеріаловъ, употребленныхъ для капитальныхъ работъ, что, однако, нельзя признать правильнымъ. Результатомъ такого исчисленія расходовъ явилось то, что денежное ассигнованіе на текущій ремонтъ по отдѣльнымъ номерамъ смѣты сокращено: по № 119 на 65%, по № 129 на 50%, по № 159 на 46%, по № 162 на 33%; по остальнымъ номерамъ смѣты III отдѣла, коихъ коснулось сокращеніе, процентъ таковаго колеблется отъ 8%—12%.

По № 96 бюджетной комиссіей исключена сумма 3.840 руб., очевидно, по недоразумѣнію, такъ какъ эта сумма сочтена расходомъ на студентовъ-практикантовъ, тогда какъ въ дѣйствительности она требуется для содержанія окончившихъ курсъ въ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ и отбывающихъ въ ремонтныхъ артеляхъ свою двухлѣтнюю практику (циркулярное предписаніе Управленія ж. д. отъ 10/11 апрѣля 1906 г. за № 15301/84).

По № 97 сокращеніе можетъ имѣть мѣсто лишь въ связи съ уменьшеніемъ числа смѣняемыхъ шпалъ на 17.155 штукъ, т. е. на сумму (17.155 × 9 коп.) 1.544 руб.

По №№ 103, 159, 162, 164 сокращенія произошли по вышеизложенной ошибкѣ въ общемъ подсчетѣ матеріаловъ, не требующихъ денежнаго ассигнованія.

По № 119 по той же причинѣ сокращенъ кредитъ по текущему ремонту на 65%, вслѣдствіе чего управленіе поставлено въ совершенную невозможность исправно содержать переѣзды.

По №№ 129, 131, 145, 146, 147 и 148 имѣютъ мѣсто тѣ же причины сокращенія и та же невозможность обойтись ассигнованнымъ кредитомъ.

По № 155 съ каждымъ годомъ все возрастаютъ расходы вслѣдствіе увеличенія числа воинскихъ зданій, ежегодно строющихся за счетъ спеціальныхъ кредитовъ (Кіевъ, Ковель), почему сокращеніе внесеннаго въ проектъ смѣты кредита является невозможнымъ.

По № 161, начиная съ 1907 года, когда плата за воду въ Кіевѣ и Одессѣ увеличилась почти вдвое, расходы значительно возросли и достигли въ 1907 г.—123 т. руб., въ 1908 г.—131 т. руб. противъ 90 т. руб.—1905 г. и 96 т. руб.—1906 г., и такимъ образомъ сокращеніе кредита не можетъ имѣть мѣста.

Докладывая о вышеизложенномъ совѣту управленія и принимая во вниманіе, что стоимость рабочей силы подъ вліяніемъ общихъ условій ежегодно повышается, а равно и то, что при сокращеніи смѣтныхъ назначеній на $^2/_3$, $^1/_2$ и $^1/_3$ прежнихъ смѣтныхъ ассигнованій по перечисленнымъ номерамъ смѣты, не представляется возможнымъ содержать въ должной исправности путь, сооруженія и зданія, начальникъ службы пути и зданій имѣетъ честь просить о разрѣшеніи по сокращеннымъ бюджетной комиссіей Государственной Думы номерамъ смѣты нижеслѣдующихъ кредитовъ по денежному ассигнованію безъ стоимости старыхъ матеріаловъ:

По №	96—	958.031 р.,	т. е.	болѣе	на	3.840 р.
„ „	97—	236.956 „	„ „	„	„	9.116 „
„ „	103—	84.380 „	„ „	„	„	6.180 „
„ „	119—	39.725 „	„ „	„	„	13.125 „
„ „	122—	1.322.100 „	„ „	„	„	122.780 „
„ „	129—	7.930 „	„ „	„	„	2.500 „
„ „	131—	60.000 „	„ „	„	„	2.500 „
„ „	132—	325.147 „	„ „	„	„	14.366 „
„ „	145—	139.360 „	„ „	„	„	1.767 „
„ „	146—	196.205 „	„ „	„	„	4.637 „
„ „	147—	81.595 „	„ „	„	„	4.765 „
„ „	148—	58.280 „	„ „	„	„	1.080 „
„ „	155—	10.200 „	„ „	„	„	550 „
„ „	159—	9.300 „	„ „	„	„	4.300 „
„ „	161—	130.000 „	„ „	„	„	7.500 „
„ „	162—	43.495 „	„ „	„	„	3.000 „
„ „	164—	51.500 „	„ „	„	„	4.000 „

А всего болѣе на . . . 206.006 р.

Ю.-З. Ж. Д.

Служба пути и зданій. Техническій отдѣлъ.

ТАБЛИЦА № 1.

протяженія Юго-Западныхъ жел. дорогъ съ указаніемъ типовъ рельсовъ существующихъ и требующихся по приказу М. П. С. отъ 14 января 1903 года за № 14.

УЧАСТКИ.	Протяженіе въ верстахъ.	Двойной путь или одиночный.	Наибольшая скорость поѣздовъ.	Наибольшее давленіе осей подвижного состава, соотвѣтствующее наибольшей скорости (тоннъ).	Соотвѣтствующій типъ верхняго строенія согласно требованіямъ приказа отъ 14 января 1903 г. № 14. Вѣсъ пог. фута рельса въ фунтахъ.	Существующій типъ верхняго строенія. Вѣсъ пог. фута рельса въ фунтахъ.	Примѣчаніе.
Главная линія.							
Одесса—Раздѣльная	67,52	Двойной.	85	15,00	28½	I п. 24½ прот. 67,52 в. II п. 24½ „ 12,52 в. 28½ „ 55 в.	
Раздѣльная—Бирзула	108,19	„	85	15,00	28½	I п. 24½ прот. 108,19 в. II п. 24½ „ 33,19 в. 28½ „ 75 в.	
Бирзула—Казатинъ	287,61	„	85	15,00	28½	I п. 24½ прот. 287,61 в. II п. 24½ „ 57,61 в. 28½ „ 230 в.	
Казатинъ—Здолбуново.	206,46	„	75	15,00	24⅓	I п. 22½ прот. 16,46 в. 24⅓ „ 77 в. 24½ „ 113 в. II п. 22½ „ 203,46 в. 24½ „ 3 в.	
Здолбуново—Ковель	137,78	„	75	15,00	24⅓	I п. 22½ прот. 52,78 в 24⅓ „ 46 в. 24½ „ 38 в. II п. 22½ „ 133,78 в. 24½ „ 3 в.	
Кіевская линія.							
Казатинъ—Фастовъ	88,76	„	85	15,00	28½	I п. 24½ прот. 88,76 в. II п. 24½ „ 3,76 в. 28½ „ 85 в.	
Фастовъ—Кіевъ	59,35	„	85	15,00	28½	I п. 24½ прот. 35,35 в. 28½ „ 24 в. II п. 24½ „ 5,35 в. 28½ „ 54 в.	
Кіевъ, соединенн. съ М.-К.-В. ж. д. . .	3,86	„	85	15,00	28½	24½	
Фастовская линія.							
Фастовъ-Цвѣтково	167,80	Одиночный.	65	14,00	24⅓	21⅔ прот. 1 в. 22½ „ 99,80 в. 24⅓ „ 67 в.	
Цвѣтково—Знаменка	112,17	Двойной.	65	14	24⅓	I п. 20 прот. 7 в. 21⅓ „ 24 в. 22½ „ 87 17 в. II п. 21⅔ „ 86,17 в. 22½ „ 18 в. 24⅓ „ 8 в.	

УЧАСТКИ.	Протяженіе въ верстахъ.	Двойной путь или одиночный.	Наибольшая скорость поѣздовъ.	Наибольшее давленіе осей подвижного состава, соотвѣтствующее наибольшей скорости (тоннъ).	Соотвѣтствующій типъ верхняго строенія согласно требованіямъ приказа отъ 14 января 1903 г. № 14. Вѣсъ пог. фута рельса въ фунтахъ.	Существующій типъ верхняго строенія. Вѣсъ пог. фута рельсъ въ фунтахъ.	Примѣчаніе.
Черкасская вѣтвь.							
Бобринская—Черкассы.	27,08	Одиночный.	50	13½	22½	20	
Черкассы—Черкассы-пристань	5,22	„	50	13½	22½	20	
Радзивиловская линія.							
Здолбуново—Дубно	39,63	Двойной.	65	14	24⅓	I п. 22½ прот. 39,63 в. II п. 21⅔ „ 35,63 в. 22½ „ 4 в.	
Дубно—Каменица	5,67	„	65	14	24⅓	I п. 22½ II п. 21⅔	
Каменица—Радзивиловъ	40,00	Одиночный.	65	14	24⅓	21⅔ прот. 37 в. 22⅔ „ 3 в.	
Радзивиловъ—Австр. граница.	2,95	Двойной.	65	14	24⅓	21⅔	
Кременецкая вѣтвь.							
Каменица—Кременецъ	30,97	Одиночный.	45	14	22½	20 прот. 8 в. 21⅔ „ 5 в. 22½ „ 18 в.	
Шполянская линія.							
Вапнярка—Цвѣтково.	249,57	„	65	12½—14	24⅓	20 прот. 74 в. 21⅔ „ 151,57 в. 22½ „ 19 в. 24½ „ 5 в.	
Уманская линія.							
Казатинъ—Умань	180,31	„	65	12½—14	24⅓	20 прот. 48 в. 21⅔ „ 72,31 в. 22½ „ 25 в. 24½ „ 35 в.	
Лебединская вѣтвь.							
Сигнаевка—Златополь	12,59	„	40	13	22½	21⅔	
Тростянецкая вѣтвь.							
Демковка—Тростянецъ.	12,69	„	40	13	22½	20	

УЧАСТКИ.	Протяженіе въ верстахъ.	Двойной путь или одиночный.	Наибольшая скорость поѣздовъ.	Наибольшее давленіе осей подвижного состава, соотвѣтствующее наибольшей скорости (тоннъ).	Соотвѣтствующій типъ верхняго строенія согласно требованіямъ приказа отъ 14 января 1903 г. № 14. Вѣсъ пог. фута рельса въ фунтахъ.	Существующій типъ верхняго строенія. Вѣсъ пог. фута рельса въ фунтахъ.	Примѣчаніе.
Могилевская линія.							
Жмеринка—Окница	140,21	Одиночный.	60	15	24 1/3	22½ прот. 126,21 в. 24½ „ 14 в.	
Новоселицкая линія.							
Слободка—Новоселицы.	376,19	„	60	15	24 1/3	22½ прот. 353,19 в. 24 1/3 „ 6 в.	
Новоселицы—Австр. граница	1,41	„	60	15	24 1/3	24½ „ 17 в. 22½	
Волочиская линія.							
Жмеринка—Черный Островъ	114,42	Двойной.	75	15	24 1/3	I п. 22½ прот. 114,42 в. II п. 21 2/3 „ 69,42 в. 24 1/3 „ 45 в.	
Черный Островъ—Волочискъ	37,19	Одиночный.	75	15	24 1/3	21 2/3 прот. 22,19 в. 24 1/3 „ 15 в.	
Волочискъ—Австр. граница	3,88	Двойной.	75	15	24 1/3	21 2/3	
Бессарабская линія.							
Раздѣльная—Тирасполь	42,93	„	65	15	24 1/3	I п. 24½. II п. 21 2/3.	
Тирасполь—Кишиневъ	66,13	Одиночный.	65	15	24 1/3	24,4 прот. 28,13 в. 22½ „ 15 в. 24½ „ 23 в.	
Кишиневъ—Унгени	82,57	„	65	11,5—13	22½	21 2/3 прот. 56,57 в. 22½ „ 16 в. 24½ „ 10 в.	
Корнешты—Пырлица	17,77	„	65	11,5—13	22½	20 прот. 126 в. 21 2/3 „ 5,77 в.	
Дунайская линія.							
Бендеры I—Рени	270	„	65	12—13	22½	20 прот. 66 в. 21 2/3 „ 92 в. 22½ „ 60,5 в.	
Тирасполь—Бендеры II	11,77	„	65	12—13	22½	24½ „ 51,5 в. Съ постр. англ. 21 2/3	

УЧАСТКИ.	Протяженіе въ верстахъ.	Двойной путь или одиночный.	Наибольшая скорость поѣздовъ.	Наибольшее давленіе осей подвижного состава, соотвѣтствующее наибольшей скорости. (тоннъ).	Соотвѣтствующій типъ верхняго строенія согласно требованіямъ приказа отъ 14 января 1903 г. № 14. Вѣсъ пог. фута рельса въ фунтахъ.	Существующій типъ верхняго строенія. Вѣсъ пог. фута рельса въ фунтахъ.	Примѣчаніе.
Волынская линія.							
Кіевъ—Сарны—Ковель.	416,51	Одиночный.	65	15	24 1/3	22½	
Сарнинская линія.							
Сарны—Ровно.	90,68	„	74 54	12½ 14	22½	22½ прот. 3 в. 24 „ 76 в. 24 1/3 „ 1,68 в. 24½ „ 7 в. 32½ „ 3 в.	б. Полѣсск. дорогъ.
Елисаветградская линія.							
Бирзула—Елисаветградъ	267,75	„	75	15	24 1/3	21 2/3 прот. 151,75 в. 22½ „ 35 в. 24½ „ 81 в.	
Елисаветградъ—Знаменка.	44,41	„	74 54	12½ 14	22½	22½	
Луцкая вѣтвь.							
Киверцы—Луцкъ	12,49	„	60	14—15	24 1/3	22½	
Мизогская вѣтвь.							
Озеряны—Мизогъ.	8,86	„	30	14—15	22½	20	
Одесскія городскія вѣтви	21,54 9,68	Двойной. Одиночный.	55 55	14 14	22½ 22½	21 2/3 21 2/3 прот. 6,68 в. 22½ „ 3 в.	
Соединит. и Транзитн. вѣтви.	16,63 7,52	Одиночный. Двойной.	55 55	14 14	22½ 22½	21 2/3 прот. 10,63 в. 24½ „ 6 в. I п. 21 2/3 II п. 24,5	Съ постр. заводомъ.

ТАБЛИЦА II

количества балласта, имѣющагося на участкахъ Юго-Западныхъ ж. д. и необходимаго для пополненія существующаго слоя до размѣровъ, установленныхъ техническими условіями проектированія и сооруженія желѣзныхъ дорогъ первостепеннаго значенія.

НАЗВАНІЕ ЛИНІЙ.	Протяженіе главнаго пути.		Толщина имѣющагося балластнаго слоя подъ рельсомъ.	Потребно добавить балласта на вер. до нормальной толщины.		Всего потребно добавить балласта до нормальной толщины слоя.		
	Одиночнаго.	Двойного.		Одиночнаго пути.	Двойного пути.	Для одиночнаго пути.	Для двойного пути.	ИТОГО.
Главная	—	806,56	0,2275	46,75	85,72	—	69138,32	69138,32
Кіевская	—	151,97	0,2275	—	85,72	—	13026,87	13026,87
Фастовская	167,80	112,17	0,1964	83,80	157,80	14061,64	17700,43	31762,07
Радзивиловская	40,00	48,25	0,2275	46,75	85,72	1870	4135,99	6005,99
Шполянская	229,20	—	0,126	165,50	—	37932,6	—	37932,6
	20,37	—	0,1964	83,80	—	1707,01	—	1707,01
Уманская.	180,31	—	0,126	165,50	—	29841,31	—	29841,31
Могилевская	140,21	—	0,1486	146,90	—	20596,85	—	20596,85
Новоселицкая.	377,60	—	0,1486	146,90	—	55469,44	—	55469,44
Волочиская	37,19	118,30	0,2275	46,75	85,72	1738,63	10140,68	11879,31
Бессарабская	166,47	42,93	0,2275	46,75	85,72	7782,47	3679,96	11462,43
Дунайская	281,77	—	0,13	126,50	—	35643,90	—	35643,90
Волынская	416,51	—	0,22	57,00	—	23741,07	—	23741,07
Сарнинская.	90,68	—	0,126—0,2275	100,00	—	9068	—	9068
Елисаветградская	312,16	—	0,2275	46,75	—	14593,48	—	14593,48

Приложеніе X.

Вѣдомость о времени укладки каждаго рода шпалъ на 1-е Января 1910 года.

а) При сплошной смѣнѣ на главныхъ путяхъ.

	ЗАМѢНЕНО ШПАЛЪ ОТЪ УКЛАДКИ КАЖДАГО ГОДА.																			
Уложено шпалъ:	Въ 1900 году.				Въ 1901 году.				Въ 1902 году.				Въ 1903 году.				Въ 1904 году.			
		Сосновыхъ.				Сосновыхъ.				Сосновыхъ.				Сосновыхъ.				Сосновыхъ.		
	Дубовыхъ.	Пропитанныхъ.	Обыкновенныхъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ.	Дубовыхъ.	Пропитанныхъ.	Обыкновенныхъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ.	Дубовыхъ.	Пропитанныхъ.	Обыкновенныхъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ.	Дубовыхъ.	Пропитанныхъ.	Обыкновенныхъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ.	Дубовыхъ.	Пропитанныхъ.	Обыкновенныхъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ.
Дубовыхъ 341.026		—	—	—	81	—	—	0,02	1.442	—	—	0.42	2.135	—	—	0,62	4.211	—	—	1,23
Соснов. пропит. . 650.706			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.369	—	0,36	—	1.901	—	0,29
Обыкновенныхъ . 296.173				—	—	—	212	0,01	—	—	240	0,01	—	—	70.406	23,96	—	—	193.533	65,34
Дубовыхъ 169.596						—	—	—	813	—	—	0,48	2.196	—	—	1,29	2.804	—	—	1,65
Соснов. пропит. . 703.392							—	—	—	25	—	0,00	—	1.807	—	0,26	—	1.895	—	0,27
Обыкновенныхъ . 319.008								—	—	—	—	—	—	—	33.400	10,47	—	—	84.948	26,63
Дубовыхъ 405.937										—	—	—	—	—	—	—	328	—	—	0,09
Соснов. пропит. . 740.530											—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Обыкновенныхъ . 5.795												—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дубовыхъ 437.376														—	—	—	123	—	—	0,02
Соснов. пропит. . 754.840															—	—	—	30	—	0,00
Обыкновенныхъ . —																—	—	—	—	—
Дубовыхъ 426.546																		—	—	—
Соснов. пропит. . 799.478																			—	—
Обыкновенныхъ . —																				—

	ЗАМѢНЕНО ШПАЛЪ ОТЪ УКЛАДКИ КАЖДАГО ГОДА.																			
Уложено шпалъ:	Въ 1905 году.				Въ 1906 году.				Въ 1907 году.				Въ 1908 году.				Въ 1909 году.			
		Сосновыхъ.				Сосновыхъ.				Сосновыхъ.				Сосновыхъ.				Сосновыхъ.		
	Дубовыхъ.	Пропитанныхъ.	Обыкновенныхъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ.	Дубовыхъ.	Пропитанныхъ.	Обыкновенныхъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ.	Дубовыхъ.	Пропитанныхъ.	Обыкновенныхъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ.	Дубовыхъ.	Пропитанныхъ.	Обыкновенныхъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ.	Дубовыхъ.	Пропитанныхъ.	Обыкновенныхъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ.
Дубовыхъ 341.026	19.183	—	—	5,62	114.957	—	—	33,71	189.597	—	—	55,60	9.420	—	—	2,78	—	—	—	-
Соснов. пропит. . 650.706	—	10.625	—	1,63	—	16.514	—	2,54	—	69.281	—	10,65	—	155.116	—	23,84	—	394.900	—	60,69
Обыкновенныхъ . 296.173	—	—	29.516	9,97	—	—	—	—	—	—	153	0,00	—	—	2.113	0,71	—	—	—	—
Дубовыхъ 169.596	4.557	—	—	2,70	13.946	—	—	8,22	68,779	—	—	40,55	76.501	—	—	45,11	—	—	—	—
Соснов. пропит. . 703.392	—	6.125	—	0,87	—	7.625	—	1,09	—	24.079	—	3,42	—	90.110	—	12,81	—	124.455	—	17,69
Обыкновенныхъ . 319.008	—	—	200.660	62,90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дубовыхъ 405.937	3.041	—	—	0,75	4.804	—	—	1,18	29.831	—	—	7,35	151.217	—	—	37,25	216.716	—	—	53,38
Соснов. пропит. . 740.530	—	375	—	0,05	—	3.185	—	0,43	—	2.599	—	0,35	—	15.046	—	2,03	—	52.800	—	7,13
Обыкновенныхъ . 5.795	—	—	5.795	100,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дубовыхъ 437.376	1.587	—	—	0,36	1.030	—	—	0,24	3.174	—	—	0,73	22.345	—	—	5,11	67.080	—	—	15,33
Соснов. пропит. . 754.840	—	255	—	0,03	—	1.313	—	0,17	—	7.458	—	0,99	—	15.616	—	2,07	—	—	—	—
Обыкновенныхъ . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дубовыхъ 426.546	1.274	—	—	0,30	1.750	—	—	0,41	1.604	—	—	0,38	1.600	—	—	0,35	—	—	—	—
Соснов. пропит. . 799.478	—	2.313	—	0,29	—	2.771	—	0,35	—	400	—	0,05	—	2.750	—	0,34	—	—	—	—
Обыкновенныхъ . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дубовыхъ 346.362		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Соснов. пропит. . 618.336			—	—	—	100	—	0,01	—	463	—	0,07	—	2.500	—	0,41	—	—	—	—
Обыкновенныхъ . —				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дубовыхъ 241.381						—	—	—	300	—	—	0,12	—	—	—	—	—	—	—	—
Соснов. пропит. . 541.326							—	—	—	175	—	0,03	—	559	—	0,10	—	—	—	—
Обыкновенныхъ . —								—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дубовыхъ 249.445										—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Соснов. пропит. . 743.560											—	—	—	200	—	0,02	—	—	—	—
Обыкновенныхъ . —												—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дубовыхъ 181.435														—	—	—	—	—	—	—
Соснов. пропит. . 711.636															—	—	—	—	—	—
Обыкновенныхъ . —																—	—	—	—	—
Дубовыхъ 300.000																		—	—	—
Соснов. пропит. . 612.300																			—	—
Обыкновенныхъ .																				—

Общее число шпалъ, ежегодно уложенныхъ при сплошной замѣнѣ на главныхъ путяхъ.

Примѣчаніе. Средній срокъ службы шпалъ опредѣляется:

Годы укладки.	Лѣта службы шпалъ.		
	Дубовыхъ.	Сосновыхъ.	
		не пропит.	пропитан.
1890	6,65	4,36	9,50
1891	6,00	—	8,50
1892	6,00	—	8,50
1893	6,50	—	8,50
1894	6,50	—	8,50
1895	6,50	—	8,50
1896	6,50	—	8,50
1897	6,62	—	8,62
1898	6,47	—	8,03
1899	6,44	3,00	8,01
1900	6,50	3,89	8,22

б) Расходъ новыхъ шпалъ, считая со времени перехода дорогъ въ казну, т. е. съ 1895 г.

Годы.	На главномъ пути.				На запасныхъ путяхъ и соединительныхъ вѣтвяхъ.				ВСЕГО.	
	Сплошная смѣна.		Одиночн. смѣна.		Сплошная смѣна.		Одиночн. смѣна.			
	Дубов.	Соснов.	Дубов.	Соснов.	Дубов.	Соснов.	Дубов.	Соснов.	Дубов.	Соснов.
1895	596.723	324.946	35.696	—	—	—	8.101	61.322	640.520	386.278
1896	759.507	149.154	46.011	—	—	—	7.609	104.067	813.127	253.221
1897	793.272	533.629	64.340	—	—	—	22.774	57.086	880.386	590.715
1898	346.130	594.750	31.000	29.500	—	—	14.759	97.500	391.869	721.750
1899	321.022	831.096	2.460	32.588	—	—	24.894	52.880	348.376	916.564
1900	341.026	650.706	23.570	15.940	—	—	5.484	114.520	370.080	781.166
1901	169.596	703.392	18.744	416	—	—	34.500	96.865	222.840	800.673
1902	405.937	740.530	12.548	1.635	—	—	2.261	78.139	420.746	820.304
1903	437.376	754.840	4.278	4.615	—	—	13.374	103.015	455.028	862.470
1904	426.546	799.478	96	928	—	—	13.890	48.199	440.532	848.605
1905	346.362	618.336	127	1.236	—	—	8.392	97.735	354.881	717.307
1906	241.381	541.326	7.117	11.194	—	—	8.370	166.004	256.868	718.524
1907	249.445	743.560	300	8.766	—	—	55.118	71.844	304.863	824.170
1908	181.435	711.636	3.594	16.813	—	—	77.254	69.806	262.283	798.255

в) Расходъ полугодныхъ шпалъ:

получено отъ сплошной смѣны.

. . . . 287.790
. . . . 319.815
. . . . 636.919
. . . . 339.396
. . . . 458.460
. . . . 397.684
. . . . 311.526
. . . . 325.300
. . . . 350.500
. . . . 465.700
. . . . 94.201
. . . . 376.078
. . . . 474.357
. . . . 473.199

Количество смѣненныхъ въ 1908 г. шпалъ исправлено согласно выяснившагося дѣйствительнаго расхода.

Расходъ шпалъ 1909 г. для сплошной смѣны показанъ по смѣтному ассигнованію (1.123.000 шт. — 210.700 шт. для одиночной смѣны = 912.300 шт.).

Справка о дѣятельности техническаго отдѣла службы пути и зданій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ за послѣднія пять лѣтъ.

	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.
Входящихъ бумагъ	8120	7268	8977	9884	10395
Исходящихъ бумагъ	4768	3769	4933	5151	5495
Всего	12888	11037	13910	15035	15890

	1904 г.		1905 г.		1906 г.		1907 г.		1908 г.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Разрѣшены кредиты на работы, составленіе проектовъ по которымъ и выдача заказовъ поручены техническому отдѣлу службы пути:										
По Отд. III смѣты	709.930	—	742.938	—	762.080	—	784.720	—	813.520	—
По Отд. VII гл. 2 смѣты	547.810	—	704.405	—	758.260	77	713.890	—	672.770	—
По сбору въ $^1/_5$ коп.	613.893	—	406.974	40	404.670	—	353.460 безъ админ.	—	517.613	—
По вѣдомостямъ дополнительныхъ работъ:										
а) съ коммерческой цѣлью	970.800	—	1.548.900	—	1.218.050	64	1.676.878	—	1.619.240	—
б) со спеціальной цѣлью	208.963	—	197.425	—	80.870	09	154.680	—	138.970	—
в) за счетъ коммиссіонно-ссудныхъ операцій	—	—	—	—	—	—	—	—	350.000	—
За счетъ суммъ, вносимыхъ частными лицами, и за счетъ разныхъ кредитовъ.	34.058	43	611.617	75	187.533	44	356.871	99	311.359	29
Итого	3.085.454	43	4.212.260	15	3.411.464	94	4.040.499	99	4.423.472	29

	Выдано заказовъ.	Провѣрено смѣтъ на работы по исправленію поврежденій, причиненныхъ ливнями и передано въ счетоводство для выдачи заказовъ.	Итого.
Въ 1904 году	2217	76	2293
„ 1905 „	2246	172	2418
„ 1906 „	2600	181	2781
„ 1907 „	2559	175	2734
„ 1908 „	2797	188	2985

Состояло служащихъ въ техническомъ отдѣлѣ.

На 1 января							
Въ 1904 году . . .	91	изъ нихъ штатн.	50	за счетъ работъ и прикомандир. къ Техн. Отдѣлу . .	41
„ 1905 „ . . .	81	„ „ „	52	„ „ „ „ „ „ „ . .	29
„ 1906 „ . . .	120	„ „ „	52	„ „ „ „ „ „ „ . .	68
„ 1907 „ . . .	112	„ „ „	54	„ „ „ „ „ „ „ . .	58
„ 1908 „ . . .	136	„ „ „	53	„ „ „ „ „ „ „ . .	83

СРОКИ ПРОСТОЯ ПАРОВОЗОВЪ.

Большой ремонтъ № I.

	Число паровозовъ, выпедшихъ изъ ремонта.	Число дней ремонта.	
		Всѣхъ паровозовъ.	Средняя одного.
1906 года.			
Быстроходныхъ паровозовъ	9	2.195	244
Пассажирскихъ 8-ми и 10-ти колесныхъ	3	376	125
„ 6-ти колесныхъ	26	7.302	281
Товарныхъ 6-ти колесныхъ	62	17.443	281
Товарныхъ 8-ти колесныхъ	146	29.234	200
Танковыхъ	9	4.525	503
			239
1907 года.			
Быстроходныхъ паровозовъ	10	2.038	204
Пассажирскихъ 8-ми и 10-ти колесныхъ	7	1.304	186
„ 6-ти колесныхъ	35	7.950	227
Товарныхъ 6-ти колесныхъ	37	9.228	249
Товарныхъ 8-ми колесныхъ	98	21.423	218
Танковыхъ	3	697	232
			224
1908 года.			
Быстроходныхъ паровозовъ	14	3.169	226
Пассажирскихъ 8-ми и 10-ти колесныхъ	5	1.013	202
„ 6-ти колесныхъ	23	5.279	229
Товарныхъ 6-ти колесныхъ	48	13.721	286
Товарныхъ 8-ми колесныхъ	100	23.366	234
Товарныхъ 10-ти колесныхъ	—	—	—
Танковыхъ	5	1.065	213
			244
			236

Средній ремонтъ № 2 1908 г.

	Число паровозовъ вышедшихъ изъ средняго ремонта.	Число дней ремонта.	
		Всѣхъ паровозовъ.	Средняя одного.
Быстроходные	41	1.617	39
Пассажирскіе 8-ми и 10-ти колесные	56	1.895	34
Товаро-пассажирскіе	106	4.703	43
Товарные 6-ти колесные	158	6.310	40
Товарные 8-ми колесные	613	24.951	41
Танковые	7	309	44

Приблизительные сроки пребыванія вагоновъ въ мастерскихъ для большого и средняго ремонта нижеслѣдующіе:

Число дней нахожденія вагоновъ въ ремонтѣ.

Классные вагоны.	Средній ремонтъ съ исправлен. окраски.	Средній ремонтъ съ полуокраской.	Средній ремонтъ съ полной окраской.	Перестройка вагоновъ по нормальному типу.	Возобновленіе внутр. убранства и капитальныйремонтъ.
I, I/II и II кл. 8 кол.	30	45	60	180—200	120—150
I, I/II, II и II/III кл. 6 кол.	28	43	55	150—180	100—120
III кл. 8 кол.	28	43	55	180—200	100—120
III кл., IV кл. и арестантскіе 6 кол.	28	43	55	120—180	90—110
Почтовый	20	35	50	120—180	90—110
Багажный	20	28	35	90—120	60—90
Служебный	25	40	50	150—180	100—120

Срочный годичный осмотръ пассажирскихъ вагоновъ, безъ окраски, отъ трехъ до шести дней и производится на Юго-Западныхъ дорогахъ въ мѣстахъ причисленія вагоновъ, за счетъ заказовъ по текущему мелкому ремонту.

Товарные вагоны срочнаго осмотра, въ среднемъ, находятся въ мастерскихъ около одного мѣсяца, причемъ вагоны, требующіе, при срочномъ осмотрѣ, капитальныхъ работъ, задерживаются болѣе мѣсяца, иногда до 2-хъ мѣсяцевъ (смотря по работѣ); вагоны же исправные, требующіе только срочнаго осмотра, 8—10 дней.

Мелкій ремонтъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ производится, въ среднемъ, не болѣе сутокъ; если же задерживается болѣе сутокъ, то только въ исключительныхъ случаяхъ вслѣдствіе неимѣнія запасныхъ частей.

Сравнительная вѣдомость о стоимости капитальнаго ремонта паровозовъ въ мастерскихъ Юго-Западныхъ дорогъ со стоимостью такого ремонта въ мастерскихъ другихъ дорогъ.

(Въ мастерскихъ другихъ дорогъ производился ремонтъ паровозовъ Юго-Западн. дор. только 8-ми колесн. серіи К).

	матер.	раб. сила.	Итого.		матер.	раб. сила.	Итого.	накл. расх.	Всего.	Болѣе не включая накл. расх.	Болѣе со включ. накл. расх.
Юго-Западн.	2935	3590	6525	Екатерининск. . .	5929	3494	9423	2096	11519	2898	4994
				Либаво-Роменск. .	3077	4489	7566	2693	10259	1041	3734
				Полѣсскія	—	—	—	—	10796	—	4271
	съ тендерами										
Юго-Западн.	3253	4295	7548	Екатерининск. . .	6442	4119	10561	2471	13032	3013	5484
				Либаво-Роменск. .	3434	5308	8742	3178	11920	1194	4372
				Полѣсскія	—	—	—	—	12146	—	4598
				Среднее по дорогамъ . . .					12336		4818

Служебный приказъ № 220. 26-го октября 1907 г., г. Кіевъ.

О введеніи новыхъ правилъ № 86 формированія товарныхъ поѣздовъ. (Въ отмѣну служебныхъ приказовъ со всѣми приложеніями 1887 г. № 100, 1893 г. № 342, 1899 г. № 4 и циркуляра по службѣ движенія 1902 г. № 117).

Объявляются къ руководству и точному исполненію прилагаемыя при семъ новыя „правила формированія товарныхъ поѣздовъ въ зависимости отъ пунктовъ назначенія вагоновъ".

Съ введеніемъ этихъ правилъ отмѣняются: „правила по обезпеченію состава поѣздовъ", разосланныя при служебномъ приказѣ № 100—1887 г., „правила составленія товарныхъ поѣздовъ по пунктамъ назначенія вагоновъ", разосланныя при служебномъ приказѣ № 342—1893 г., служебный приказъ № 4—1899 г. о пользованіи резервнымъ пробѣгомъ паровозовъ для передвиженія вагоновъ, циркуляръ по службѣ движенія № 117—1902 г. о пересылкѣ документовъ на поѣзда дальняго хода, а также прочія письменныя и телеграфныя распоряженія о группировкѣ вагоновъ въ поѣздахъ и обезпеченіи ихъ состава, объявленныя до изданія настоящаго приказа, и депеши адресъ № 67; новыя депеши сер. Т №№ 57 и 55 **вводятся по мѣрѣ истощенія прежнихъ образцовъ.**

Начальникъ дорогъ, инженеръ *К. Немѣшаевъ.*
За начальника службы движенія *Печковскій.*
Начальникъ службы подвижного состава и тяги *Н. Михайловъ.*
Начальникъ службы пути и зданій *Абрагамсонъ.*
Начальникъ службы телеграфа *Геркенъ.*
За завѣдывающаго отдѣленіемъ статистики пробѣга поѣздовъ и вагоновъ *Саладинъ.*

Настоящій приказъ и правила, кромѣ лицъ, указанныхъ въ § 13 положенія № 101, долженъ быть розданъ всѣмъ помощникамъ начальниковъ станцій, запаснымъ агентамъ, составителямъ, сцѣпщикамъ и кондукторамъ товарныхъ смѣнъ какъ главнымъ, такъ и и. д. главныхъ.

Приложеніе къ прик. № 220—1907 г.

Утверждаю. 26 октября 1907 г.
Начальникъ дорогъ,
инженеръ *К. Немѣшаевъ.*

Правила № 86 формированія товарныхъ поѣздовъ (въ зависимости отъ пунктовъ назначенія вагоновъ).

Глава I. Общія основанія.

§ 1. Настоящія правила составлены съ цѣлью ускоренія доставки грузовъ и улучшенія оборота подвижного состава, кондукторскихъ и паровозныхъ бригадъ, и ими устанавливаются руководящія основанія: для составленія товарныхъ поѣздовъ въ зависимости отъ пунктовъ назначенія вагоновъ, для обезпеченія составовъ поѣздовъ и для обезпеченія своевременнаго ихъ хода, поскольку послѣдній зависитъ отъ простоя поѣздовъ на станціяхъ.

§ 2. Въ отношеніи обязанностей по составленію товарныхъ поѣздовъ въ зависимости отъ пунктовъ назначенія вагоновъ и по обезпеченію ихъ состава—станціи подраздѣляются на:

а) **распорядительныя**

и б) **промежуточныя**.

Распорядительными (постоянными) считаются всѣ станціи, на которыхъ производится смѣна паровозовъ или кондукторскихъ бригадъ, а промежуточными — всѣ прочія.

Примѣчаніе. Обязанности, возлагаемыя настоящими правилами на распорядительныя станціи, распространяются и на промежуточныя въ тѣхъ случаяхъ, когда онѣ формируютъ самостоятельные поѣзда (временныя распорядительныя станціи).

§ 3. Участокъ пути, лежащій между двумя послѣдовательными распорядительными станціями, называется распорядительнымъ участкомъ.

§ 4. Товарные поѣзда подраздѣляются на:

а) мѣстные,

б) сквозные

и в) дальняго хода.

Мѣстными поѣздами именуются поѣзда, которымъ предстоитъ работа по отцѣпкѣ или прицѣпкѣ вагоновъ на первомъ же распорядительномъ участкѣ, т. е. до прибытія на первую ближайшую постоянную распорядительную станцію.

Сквозными именуются поѣзда, которые не имѣютъ въ своемъ составѣ вагоновъ для прицѣпки или отцѣпки на промежуточныхъ (нераспорядительныхъ) станціяхъ и могутъ пройти безъ прицѣпокъ и отцѣпокъ одинъ или болѣе послѣдовательно примыкающихъ распорядительныхъ участка. Вагоны въ этихъ поѣздахъ должны быть подобраны по группамъ, согласно схемѣ группировки (см. § 8 сихъ правилъ).

Наконецъ **поѣздами дальняго хода** именуются тѣ сквозные поѣзда, за которые станціи ихъ сформированія получаютъ премію.

Поѣзда послѣдней категоріи должны, независимо сихъ правилъ, удовлетворять еще и спеціальнымъ условіямъ, объявляемымъ ежегодно особыми циркулярами по службѣ движенія одновременно съ назначеніемъ нормъ по преміямъ за утилизацію подвижного состава.

Соотвѣтственно наименованію поѣздовъ: „мѣстный", „сквозной" и „дальняго хода", вагоны такихъ же назначеній именуются: мѣстными, сквозными и дальняго хода.

§ 5. Путевые журналы для поѣздовъ дальняго хода выдаются на бланкахъ свѣтло-синяго цвѣта, для остальныхъ же поѣздовъ — на бѣлыхъ бланкахъ. Въ заголовкѣ путевыхъ журналовъ, независимо названія его, согласно § 7 правилъ № 56 объ отчетности по движенію поѣздовъ и обороту вагоновъ, должно быть указано еще и его названіе, согласно § 4 сихъ правилъ. Кромѣ того, къ названію поѣздовъ „сквозной" и „дальняго хода" станція, сформировавшая такой поѣздъ, должна прибавлять названіе послѣдней распорядительной станціи, до которой онъ можетъ слѣдовать безъ работы. Напримѣръ: „сквозной Фастовъ", „дальняго хода Ковель" и т. п.

Глава II. Составленіе товарныхъ поѣздовъ

(въ зависимости отъ пунктовъ назначенія вагоновъ).

§ 6. Товарные поѣзда должны составляться съ такимъ расчетомъ, чтобы они проходили возможно большее разстояніе безъ необходимости пересоставленія по пути своего слѣдованія. Наиболѣе, поэтому, удовлетворяющими этому правилу являются поѣзда дальняго хода и сквозные. Соотвѣтственно сему распорядительныя станціи, перерабатывая въ поѣзда наличные подлежащіе отправкѣ вагоны, должны преслѣдовать слѣдующую основную задачу: 1) вагоны дальняго хода, разъ суточное количество ихъ не менѣе состава одного поѣзда, отправлять не иначе, какъ отдѣльными поѣздами дальняго хода; 2) вагоны сквозные, разъ суточное количество ихъ не менѣе состава одного поѣзда, отправлять не иначе, какъ отдѣльными сквозными поѣздами на одинъ участокъ, а на два и болѣе участковъ по возможности, и 3) мѣстные вагоны отправлять только съ мѣстными, для сего указанными, поѣздами.

Распорядительныя станціи при составленіи сквозныхъ поѣздовъ, могущихъ пройти безъ работы два и болѣе участка, должны соблюдать правило соединять по возможности въ одинъ поѣздъ вагоны, слѣдующіе на одинъ и тотъ-же распорядительный участокъ, а при недостаткѣ такихъ вагоновъ для полнаго состава дополнять поѣздъ вагонами, слѣдующими далѣе этого распорядительнаго участка. Мѣстные поѣзда, при неимѣніи на промежуточныхъ станціяхъ вагоновъ на полный составъ, могутъ дополняться распорядительными станціями до полнаго состава сквозными вагонами. Вагоны, слѣдующіе по назначенію на одну и ту-же промежуточную станцію, въ мѣстномъ поѣздѣ должны ставиться рядомъ. Во всѣхъ остальныхъ поѣздахъ вагоны должны ставиться въ группы, соотвѣтственно требованіямъ схемы по § 8 сихъ правилъ.

Промежуточныя станціи должны ставить свои прицѣпки въ соотвѣтственныя группы въ поѣздѣ, справляясь о станціяхъ назначенія слѣдующихъ съ поѣздомъ вагоновъ по памятной книжкѣ главнаго кондуктора (сер. движ. № 44 в), который обязанъ правильно записывать туда станціи назначенія вагоновъ сопровождаемаго имъ поѣзда.

§ 7. Правильная группировка вагоновъ въ поѣздахъ одно изъ самыхъ существенныхъ условій для достиженія экономной и быстрой перевозки грузовъ и лучше нѣсколько задержать вагоны для надлежащей группировки ихъ въ поѣздѣ, чѣмъ отправить послѣдній не сгрупированнымъ, такъ какъ въ послѣднемъ случаѣ вагоны потребуютъ лишнихъ новыхъ маневровъ на послѣдующихъ распорядительныхъ станціяхъ по пути своего слѣдованія (весьма часто на нѣсколькихъ), и потраченнаго на это въ общемъ времени будетъ болѣе, чѣмъ потребовалось бы для правильной группировки вагоновъ сразу на начальной станціи поѣзда.

Поэтому, въ видахъ предоставленія возможности формировать какъ можно больше поѣздовъ дальняго хода и сквозныхъ, разрѣшается нѣсколько задерживать вагоны, однако не болѣе 24-хъ часовъ. Задержка вагоновъ сверхъ 24-хъ часовъ допускается лишь съ разрѣшенія Управленія.

§ 8. Какіе именно поѣзда или группы въ нихъ **должны обязательно формироваться** на распорядительныхъ станціяхъ, устанавливается на періодическихъ съѣздахъ, назначаемыхъ начальникомъ службы движенія при участіи подлежащихъ начальниковъ отдѣленій службы движенія и начальниковъ станцій. Выработанный на съѣздѣ порядокъ въ формѣ схемы группировки вагоновъ, по утвержденіи начальникомъ службы движенія, объявляется за симъ циркуляромъ по службѣ движенія. Измѣненія въ объявленномъ порядкѣ группировки могутъ послѣдовать лишь тѣмъ-же порядкомъ или по распоряженію начальника службы движенія.

§ 9. Для облегченія маневрной работы всѣ погрузочныя станціи, производя въ данный день нагрузку грузовъ по назначенію на одну и ту-же станцію Юго-Западныхъ дорогъ или на чужія дороги черезъ одинъ и тотъ-же передаточный пунктъ, должны, по возможности, при самой нагрузкѣ занимать порожніе вагоны такимъ образомъ, чтобы вагоны съ грузомъ для одной и той-же станціи Юго-Западныхъ дорогъ или черезъ одинъ и тотъ-же передаточный пунктъ послѣ нагрузки могли быть легко и безъ лишнихъ перекидокъ соединены и поставлены въ одну группу въ поѣздѣ.

Съ той-же цѣлью на станціяхъ съ значительными грузовыми операціями грузовыя помѣщенія должны быть распредѣлены по главнымъ грузовымъ теченіямъ для возможности загружать вагоны подрядъ грузомъ одного направленія, не смѣшивая его съ другими направленіями.

§ 10. Независимо изложеннаго въ §§ 6—9 сихъ правилъ, необходимо также соблюденіе нижеслѣдующаго:

а) порожніе вагоны во всѣхъ случаяхъ, когда это не вызываетъ нарушеній правилъ технической эксплоатаціи, ставить отдѣльно отъ груженыхъ, за исключеніемъ порожнихъ спеціальныхъ вагоновъ которые слѣдуетъ ставить въ соотвѣтственную группу груженыхъ. Такъ, напримѣръ, скотской или фруктовый порожній вагонъ ставится между гружеными одноименной группы обыкновенныхъ товарныхъ вагоновъ; если-же эта группа состоитъ изъ вагоновъ системы Фоксъ-Арбеля, то между ними этихъ порожнихъ вагоновъ поставить нельзя, такъ какъ всѣ вагоны Фоксъ-Арбеля какъ груженые, такъ и порожніе должны ставиться всѣ рядомъ во главѣ поѣзда, за паровозомъ. Равнымъ образомъ, порожній вагонъ системы Фоксъ-Арбеля можетъ быть поставленъ только во главѣ поѣзда;

б) отправляя порожніе вагоны въ поѣздахъ сквозныхъ и дальняго хода, выдѣлять платформы въ особую группу,

и в) вагоны со срочнымъ, живымъ и скоропортящимся грузомъ—ставить лишь въ поѣзда, назначенные спеціально для перевозки этихъ грузовъ; во избѣжаніе опозданій на главной линіи вышеуказанныхъ спеціальныхъ поѣздовъ, при большомъ количествѣ прицѣпокъ къ нимъ на промежуточныхъ станціяхъ, начальники отдѣленій службы движенія должны распорядиться прицѣпкой этихъ вагоновъ къ одному изъ мѣстныхъ поѣздовъ, съ такимъ расчетомъ, чтобы вагоны эти успѣли прибыть на первую распорядительную станцію ранѣе прослѣдованія черезъ таковую очередного спеціальнаго поѣзда и могли быть включены на ней въ составъ сего послѣдняго.

§ 11. Каждый формируемый поѣздъ долженъ быть снабженъ достаточнымъ числомъ тормазныхъ вагоновъ, назначеніе которыхъ по крайней мѣрѣ не ближе станціи назначенія самаго по-

ѣзда, считая таковою конечную распорядительную станцію послѣдняго распорядительнаго участка, по которому проходитъ поѣздъ безъ работы. Въ случаѣ необходимости для этого слѣдуетъ перегружать грузъ изъ нетормазныхъ въ тормазные вагоны.

§ 12. При отправленіи поѣздовъ какъ мѣстныхъ, такъ и сквозныхъ или дальняго хода, станціи формированія этихъ поѣздовъ подаютъ депеши адресъ №№ 52 или 54 (наряды), въ которыхъ указывается № поѣзда, названіе его, согласно § 4 сихъ правилъ, и станція назначенія этого поѣзда. Примѣрный текстъ депеши слѣдующій: „сегодня прослѣдуетъ поѣздъ № 000 сквозной Казатинъ“ или „сегодня прослѣдуетъ поѣздъ № 000 мѣстный Фастовъ“.

Независимо сего, при отправленіи поѣздовъ сквозныхъ и дальняго хода съ первой распорядительной станціи послѣдняго участка, проходимаго поѣздомъ безъ работы, на оконечную распорядительную станцію этого участка подаются депеши сер. Т. № 57 приложеннаго при семъ образца.

Если сквозной поѣздъ проходитъ безъ работы всего лишь одинъ участокъ, то депешу сер. Т. № 57 подаетъ первоначальная станція формированія этого поѣзда. Вообще депеши сер. Т. № 57 подаются данной распорядительной станціей на ближайшую попутную распорядительную станцію лишь о тѣхъ сквозныхъ и дальняго хода поѣздахъ, для которыхъ участокъ, примыкающій къ данной распорядительной станціи, является послѣднимъ по пути ихъ слѣдованія. Такъ, напримѣръ, о сквозномъ поѣздѣ, сформированномъ Жмеринкой до Печановки, депеша сер. Т. № 57 подается Казатиномъ въ Печановку. О мѣстныхъ поѣздахъ депеши сер. Т. № 57 не подаются вовсе. Депеши сер. Т. № 57 и наряды должны приниматься въ соображеніе получающими ихъ распорядительными станціями для подготовки вагоновъ, паровозовъ, кондукторскихъ бригадъ и проч.

§ 13. Станціи, обнаружившія неправильности въ группировкѣ вагоновъ прибывшаго къ ней поѣзда: а) даютъ объ этомъ депешу начальнику виновной станціи, въ копіи, начальнику своего отдѣленія и отдѣленія, въ вѣдѣніи котораго находится виновная станція, если послѣдняя чужого отдѣленія, и начальнику службы движенія, и б) кромѣ того, высылаютъ начальнику того отдѣленія, въ вѣдѣніи котораго находится виновная станція, выписку по номерамъ вагоновъ въ послѣдовательномъ порядкѣ нахожденія ихъ въ поѣздѣ, съ указаніемъ противъ каждаго № вагона—станціи назначенія.

Примѣчаніе. Во время дѣйствія преміи за успѣшный оборотъ вагоновъ выписки составляются на бланкахъ актовъ сер. движенія № 242 и въ нихъ еще указывается продолжительность задержки вагоновъ (въ часахъ) вслѣдствіе прибытія поѣзда съ неправильно сгруппированными вагонами.

§ 14. Начальникъ отдѣленія, получившій упомянутую въ § 13 сихъ правилъ выписку, принимаетъ мѣры къ устраненію случаевъ повторенія неправильностей, причемъ въ случаѣ, предусмотрѣнномъ въ примѣчаніи къ сему §, представляетъ съ своими замѣчаніями выписку (на бланкѣ сер. движ. № 242) въ управленіе въ отдѣленіе статистики пробѣга поѣздовъ и вагоновъ на предметъ удержанія изъ премій, а въ остальныхъ случаяхъ, оставляя выписку у себя, налагаетъ на виновныхъ взысканія въ предѣлахъ предоставленныхъ ему правъ.

Глава III. Обезпеченіе состава товарныхъ поѣздовъ.

§ 15. Станціи, формирующія поѣзда, должны заботиться о полновѣсности ихъ состава. Поѣзда какъ дальняго хода, такъ и сквозные, удовлетворяя въ отношеніи назначенія и группировки вагоновъ требованіямъ главы II сихъ правилъ, должны быть одновременно и полновѣсными, т. е. имѣть полный предѣльный составъ, допускаемый на смежномъ участкѣ для даннаго поѣздного паровоза. Что касается мѣстныхъ поѣздовъ, то распорядительныя станціи для этой-же цѣли должны оставлять промежуточнымъ станціямъ мѣстъ не больше, чѣмъ требуется по нарядамъ на отцѣпку, дополняя составъ своими мѣстными и сквозными вагонами, а самое оставленіе мѣстъ или равносильную этому отправку мѣстныхъ вагоновъ въ отцѣпку регулировать въ мѣстныхъ поѣздахъ съ такимъ разсчетомъ, чтобы поѣздъ могъ пройти по участку въ неполномъ составѣ возможно меньшее разстояніе.

Примѣчаніе. Во избѣжаніе потери на составѣ изъ-за недостатка тормазныхъ вагоновъ станціи должны вообще расчетливо и умѣло ими распоряжаться. Такъ напримѣръ, при нагрузкѣ какъ на распорядительной, такъ и на промежуточной станціи, должно въ каждой партіи даннаго направленія, по возможности, загружать одновременно соотвѣтственное ей число тормазовъ; въ первые отходящіе съ распорядительной станціи поѣзда лишнихъ тормазовъ не слѣдуетъ ставить, чтобы имѣть возможность опезпечить тормазами послѣдующіе поѣзда и т. п.

§ 16. Съ требованіями мѣста для прицѣпки своихъ вагоновъ каждая промежуточная станція обращается къ сосѣдней соотвѣтствующей распорядительной станціи своего участка. Такъ, напримѣръ, станціи,начиная отъ Браилова до Голендръ включительно, обращаются съ требованіями на мѣста для прицѣпки вагоновъ къ четнымъ поѣздамъ къ станціи Жмеринка и къ нечетнымъ поѣздамъ къ станціи Казатинъ.

Примѣчаніе. Начальники отдѣленій службы движенія должны устанавливать опредѣленное время для подачи

промежуточными станціями депешъ объ оставленіи мѣста, дабы распорядительныя станціи могли какъ своевременно, такъ и расчетливо удовлетворять получаемыя требованія.

§ 17. Требованія на мѣста въ поѣздахъ составляются на бланкахъ сер. Т. № 55, образецъ коихъ при семъ прилагается, при чемъ таковыя передаются срочно по телеграфу. Тамъ, гдѣ имѣются фонопоры или телефоны, требованія могутъ передаваться и при помощи этихъ приборовъ, при чемъ станціи, требующія мѣста, и распорядительныя, во избѣжаніе недоразумѣній, записываютъ передаваемое по телефону или фонопору на бланкахъ сер.Т. № 55.

Въ случаѣ,если подъемая сила вагоновъ,для которыхъ требуется мѣсто, превышаетъ подъемную силу обыкновеннаго вагона, т. е. 750 пуд., то въ требованіи надлежитъ указывать не только число ихъ, но и названіе, согласно примѣчанію, отпечатанному на бланкахъ сер. Т. № 55, для того, чтобы распорядительная станція могла сообразовать требованіе съ составомъ поѣзда, въ которомъ оставляетъ мѣста. Кромѣ того, въ этихъ требованіяхъ слѣдуетъ указывать еще станціи назначенія вагоновъ, для которыхъ требуется мѣсто, при чемъ для вагоновъ, слѣдующихъ съ грузомъ на чужія дороги, станціей назначенія слѣдуетъ считать передаточный пунктъ Юго-Западныхъ дорогъ. Депеши сер. Т. № 55 подаются лишь о тѣхъ вагонахъ, которые уже готовы для прицѣпки или готовность ихъ къ установленному времени прихода мѣстнаго поѣзда вполнѣ обезпечена, при чемъ должны выражать наличную потребность станціи въ моментъ подачи депеши, безразлично, требовались-ли ранѣе или нѣтъ мѣста на вагоны, ожидающіе прицѣпки, такъ что каждое послѣдующее требованіе само собой уничтожаетъ предыдущія требованія. Вслѣдствіе этого станція, подающая депешу сер. Т. № 55, должна въ ней-же указать номеръ послѣдняго мѣстнаго, прошедшаго черезъ станцію поѣзда, а распорядительныя станціи обязаны обращать особое вниманіе на таковой номеръ для исключенія изъ полученнаго требованія вагоновъ, на которые были оставлены мѣста въ отправленныхъ послѣ этого № другихъ мѣстныхъ поѣздахъ. Напримѣръ, станція Винница, требуя у станціи Жмеринки мѣсто на три груженыхъ Фоксъ-Арбеля до Шепетовки, два— порожнихъ девятисотпудовыхъ до Бердичева и одинъ порожній обыкновенный вагонъ до Голендръ, должна указать въ графѣ „а“ депеши сер. Т. № 55 „Шепетовка,“ а въ графѣ „б“ „3 Фоксъ-Арбеля,“ въ слѣдующей строкѣ въ графѣ „а“—„Бердичевъ“ и въ графѣ „е“ „2 девятисотпудовыхъ,“ и наконецъ, въ графѣ „а“ „Голендры“, а въ графѣ „е“—„1“; затѣмъ въ графѣ „и“—„№ 000“.

Въ графѣ „служебныя отмѣтки“, если депеша не передается по телеграфу, подающая станція прописываетъ, кромѣ того, „по телефону“ или „по фонопору“, и фамилію агента, принявшаго отъ нея депешу по телефону или фонопору.

§ 18. Въ случаѣ, если надобность въ оставленныхъ въ поѣздѣ мѣстахъ почему-либо отпала или измѣнилась,—станція, заявившая требованіе на оставленіе мѣстъ, должна подать о томъ срочную телеграмму по телеграфу, телефону или фонопору, начавъ таковую словами: „дополненіе или измѣненіе депеши № 000“.

§ 19. Если поѣздъ, въ которомъ оставлено мѣсто, прибылъ на подлежащую станцію, а вагоны, для которыхъ было оставлено мѣсто, уже прицѣплены этой станціей раньше къ другому поѣзду и другихъ вагоновъ для прицѣпки не имѣется, то съ цѣлью пополненія состава эта станція подаетъ депешу, что „такой-то поѣздъ слѣдуетъ не въ полномъ составѣ на столько-то единицъ“. Депеша эта адресуется сосѣдней станціи, которая, въ свою очередь, подаетъ слѣдующей станціи и т. д., пока составъ поѣзда не будетъ предѣльный. Такія депеши адресуются въ копіи, соотвѣтствующей распорядительной станціи. Станція, съ которой поѣздъ отправляется въ полномъ составѣ, такой депеши уже не подаетъ.

§ 20. Распорядительныя станціи прописываютъ свои распоряженія объ отцѣпкѣ вагоновъ, а равно и о прицѣпкѣ въ графахъ „ж“ и „з“ части I путевыхъ журналовъ противъ соотвѣтственной станціи, при чемъ, если оставлено мѣсто по требованію промежуточной станціи, то въ графѣ „з“ противъ этой станціи пишутъ число вагоновъ (вагонныхъ единицъ), на которые оставлено мѣсто, а подъ этимъ числомъ пишутъ: „по требованію № 000“ или сокращенно „треб. № 000“.

Отправку въ поѣздѣ вагоновъ, подлежащихъ отцѣпкѣ на промежуточныхъ станціяхъ, должно, конечно, разсматривать, какъ равносильное оставленіе такого же числа мѣстъ станціи отцѣпки или послѣдующимъ.

§ 21. Срокъ для исполненія распорядительными станціями требованій промежуточныхъ на оставленіе имъ мѣста не долженъ быть болѣе 24 часовъ съ момента полученія депеши. Если въ теченіе этого времени распорядительная станція все же не располагаетъ вагонами или знаетъ, что не можетъ достаточно ихъ имѣть для обезпеченія полновѣсности мѣстнаго поѣзда, то требованія на мѣста исполняются безъ задержки, и мѣстный, назначаемый для этого, поѣздъ отправляется въ неполномъ составѣ съ наличнымъ остаткомъ вагоновъ. Въ періодъ усиленнаго движенія, указанный выше максимальный срокъ долженъ быть сокращаемъ до 12 часовъ.

§ 22. Промежуточныя станціи прицѣпляютъ и отцѣпляютъ вагоны отъ проходящихъ поѣздовъ лишь согласно нарядамъ распорядительныхъ станцій, прописаннымъ въ путевыхъ поѣздныхъ журналахъ, при чемъ снабженіе порожними вагонами промежуточныхъ станцій производится распорядительными станціями на основаніи нарядовъ и указаній, которые должны имъ давать на

этотъ предметъ начальники отдѣленій. Наряды на отцѣпку порожнихъ вагоновъ даются начальниками отдѣленій непосредственно промежуточнымъ станціямъ лишь въ исключительныхъ случаяхъ. Распорядительныя станціи при отправкѣ вагоновъ для отдѣльныхъ промежуточныхъ станцій или при оставленіи для нихъ мѣстъ должны неуклонно руководствоваться требованіями §§ 30 и 31 сихъ правилъ.

§ 23. Отцѣпка вагоновъ безъ наряда распорядительной станціи допускается лишь въ слѣдующихъ случаяхъ:

а) если распорядительная станція почему-либо упустила дать нарядъ на отцѣпку вагона, слѣдующаго по документамъ на данную станцію;

б) при неисправности вагона въ техническомъ или коммерческомъ отношеніи;

в) когда вагонъ нуженъ для перегрузки: багажа, товара большой скорости, грузовъ срочныхъ, скоропортящихся или живого груза, огнеопасныхъ и взрывчатыхъ веществъ, для перегрузки сборныхъ вагоновъ и т. п.;

г) въ случаѣ измѣнившихся условій погоды или порчи паровоза, когда паровозъ не въ состояніи взять поѣздъ и имѣется письменное требованіе машиниста объ уменьшеніи его состава,

и д) когда на отцѣпку вагоновъ имѣется особое распоряженіе управленія или начальника отдѣленія по движенію.

§ 24. Прицѣпка вагоновъ безъ наряда распорядительной станціи допускается лишь въ слѣдующихъ случаяхъ и при томъ въ предѣлахъ нормальнаго состава поѣзда по табели:

а) въ мѣстномъ поѣздѣ, если случайно окажется никѣмъ незанятое мѣсто;

б) въ сквозномъ поѣздѣ или дальняго хода, если прицѣпка вполнѣ уже готовыхъ вагоновъ не выйдетъ изъ предѣловъ неизбѣжнаго по другимъ причинамъ простоя поѣзда на станціи, при чемъ, однако, допускается прицѣпка только такихъ вагоновъ, которые слѣдуютъ не ближе станціи назначенія поѣзда или, по крайней мѣрѣ, не ближе первой попутной распорядительной станціи;

и в) если на прицѣпку вагоновъ имѣется особое распоряженіе управленія или начальника отдѣленія службы движенія.

§ 25. Всякая прицѣпка или отцѣпка вагоновъ безъ наряда распорядительной станціи должна быть оговорена въ примѣчаніи въ части II путевого журнала съ указаніемъ отдѣльно груженыхъ и отдѣльно порожнихъ вагоновъ по №№ и тѣхъ распоряженій или обстоятельствъ, на основаніи которыхъ произведена отцѣпка или прицѣпка вагоновъ, а въ случаѣ, указанномъ въ пунктѣ въ § 23 сихъ правилъ, должны указываться еще въ №№ перегружаемыхъ отправокъ.

Глава IV. Обезпеченіе своевременнаго хода поѣздовъ товарнаго движенія.

§ 26. Кромѣ группировки вагоновъ въ поѣздахъ и полновѣсности послѣднихъ, не менѣе важное значеніе въ дѣлѣ утилизаціи подвижного состава имѣетъ слѣдованіе товарныхъ поѣздовъ съ наименьшими простоями по станціямъ.

Выгоднѣе задержать вагоны на станціи формированія поѣзда, т. е. безъ паровоза и кондукторской бригады, чѣмъ на промежуточныхъ станціяхъ, гдѣ задерживаются не только вагоны, но и паровозъ, и бригада. Требованія, соблюденіемъ коихъ обезпечивается сокращеніе простоя на станціяхъ, приведены ниже.

§ 27. Во избѣжаніе задержки отправленныхъ поѣздовъ изъ-за отцѣпки вагоновъ по техническимъ или коммерческимъ неисправностямъ, подлежащіе агенты службы тяги должны заботиться, чтобы отправляемые ими вагоны были исправны въ техническомъ отношеніи, а агенты службы движенія должны заботиться объ исправномъ состояніи вагоновъ въ коммерческомъ отношеніи.

§ 28. На двупутныхъ участкахъ, гдѣ установлено движеніе по таблицамъ хода, должно быть принято за правило отправлять **сквозные товарные поѣзда** черезъ промежутки времени не менѣе наибольшаго по времени хода перегона на всемъ распорядительномъ участкѣ, иначе поѣздъ, дойдя безъ задержки до этого наибольшаго перегона, долженъ будетъ непроизводительно выжидать прихода на сосѣднюю станцію впереди идущаго поѣзда, простоемъ этимъ можетъ, вызвать въ свою очередь задержку всѣхъ позади идущихъ поѣздовъ и тѣмъ загромождать позади лежащій участокъ.

Примѣчаніе. Въ случаѣ загроможденія данной распорядительной станціи допускается, какъ исключеніе и съ разрѣшенія начальника отдѣленія, отправлять сквозные товарные поѣзда и черезъ меньшіе промежутки времени, въ видахъ освобожденія этой станціи отъ вагоновъ и предоставленія возможности принимать поѣзда съ позади лежащихъ участковъ.

§ 29. Промежуточныя станціи должны принимать зависящія отъ нихъ мѣры, чтобы поѣзда сквозные и дальняго хода, по возможности, отправлялись далѣе безъ всякой задержки. Прицѣпка своихъ вагоновъ къ соотвѣтственнымъ поѣздамъ, если позволяетъ составъ, допускается, какъ исключеніе, лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда данный поѣздъ долженъ имѣть неизбѣжный простой для обгона или скрещенія съ другими поѣздами, такъ какъ лучше временно задержать отправку нѣсколькихъ своихъ вагоновъ до прихода очередного мѣстнаго поѣзда, въ которомъ затребовано

мѣсто, чѣмъ задерживать весь данный поѣздъ и тѣмъ вызывать: потерю свободнаго для отправки поѣзда времени, передержку прочихъ вагоновъ и паровоза даннаго поѣзда и т. п. Мѣстные поѣзда, которымъ не назначена работа на станціи, должны также отправляться, по возможности, безъ всякой задержки.

§ 30. Запрещается задерживать для станціонныхъ маневровъ паровозы, слѣдующіе съ поѣздами сквозными или поѣздами дальняго хода, за исключеніемъ случаевъ, предусмотрѣнныхъ въ § 29 сихъ правилъ.

§ 31. Наряды на отцѣпку вагоновъ, хотя-бы и спеціальныхъ, и на оставленіе мѣстъ для прицѣпки вагоновъ должны даваться вообще только для мѣстныхъ поѣздовъ. Равнымъ образомъ только въ мѣстныхъ поѣздахъ разрѣшается ставить вагоны съ разгрузкой или выгрузкой въ пути, на верстовыхъ пунктахъ.

Если по свѣдѣніямъ на промежуточныхъ станціяхъ имѣются для прицѣпки вагоны дальнихъ назначеній, которые могутъ образовать сквозные поѣзда, то распорядительная станція регулируетъ оставленіе мѣстъ или даже высылаетъ отдѣльный паровозъ для ихъ уборки съ такимъ расчетомъ, чтобы поѣздъ, придя на слѣдующую распорядительную станцію, могъ отправиться далѣе сквознымъ, безъ пересоставленія.

§ 32. Для пересылки и отправки мѣстныхъ вагоновъ каждая распорядительная станція должна пользоваться расписаніями сборныхъ поѣздовъ. Если таковыхъ недостаточно, то начальники отдѣленій на тѣхъ участкахъ, гдѣ движеніе поѣздовъ совершается по таблицамъ хода, назначаютъ для сего дополнительные мѣстные поѣзда, а на участкахъ, гдѣ таблицы хода не примѣняются, расписанія мѣстныхъ поѣздовъ должны быть выбраны начальникомъ отдѣленія изъ числа имѣющихся по графику, преимущественно съ большими простоями на станціяхъ. Мѣстные поѣзда должны, по возможности, назначаться съ такимъ расчетомъ, чтобы груженые вагоны убирались со станцій вечеромъ, послѣ окончанія нагрузки, а порожними станціи снабжались—ночью или утромъ, до начала работъ. При назначеніи расписанія мѣстнымъ поѣздамъ должно соблюдаться въ случаяхъ, когда такихъ поѣздовъ назначается болѣе одной пары, условіе, чтобы часть пути своего участка они проходили сквозными безъ задержки на станціяхъ во избѣжаніе чрезмѣрной продолжительности нахожденія въ пути бригадъ.

§ 33. Для обезпеченія работъ по разгрузкѣ или нагрузкѣ служебныхъ матеріаловъ въ пути, на верстовыхъ пунктахъ, должна быть предвидѣна по крайней мѣрѣ одна пара мѣстныхъ поѣздовъ для обращенія въ дневное время. При этомъ агенты службъ пути, матеріальной и телеграфа, заявляющіе о назначеніи такихъ поѣздовъ, должны озабочиваться, чтобы такіе поѣзда имѣли возможно меньшее число остановокъ на перегонахъ и

чтобы съ этой цѣлью матеріалы, подлежащіе нагрузкѣ или выгрузкѣ въ пути, по возможности, сосредоточивались-бы въ небольшомъ числѣ пунктовъ.

§ 34. Нумера или расписанія мѣстныхъ поѣздовъ, назначенныхъ въ обращеніе на данномъ распорядительномъ участкѣ, должны быть вывѣшены на видномъ мѣстѣ въ конторахъ начальниковъ станцій даннаго участка, для руководства станціоннымъ агентамъ.

§ 35. При отправкѣ со станцій товарные поѣзда въ отношеніи старшинства на путь, примѣнительно къ § 89 ст. I. правилъ технической эксплоатаціи, причисляются: поѣзда дальняго хода, сквозные и мѣстные, если послѣдніе не имѣютъ работы на данной станціи или въ пути на смежномъ перегонѣ, **къ третьей очереди**, а мѣстные поѣзда, когда имѣютъ работу на данной станціи или смежномъ перегонѣ, **къ четвертой очереди**.

§ 36. Въ видахъ сокращенія простоя сквозныхъ поѣздовъ и дальняго хода на тѣхъ попутныхъ распорядительныхъ станціяхъ, черезъ которыя эти поѣзда должны проходить безъ пересоставленія, устанавливается нижеслѣдующій порядокъ:

а) сквозные поѣзда и дальняго хода, со станціи формированія поѣзда до станціи его назначенія, слѣдуютъ при одномъ и томъже (сквозномъ) раздаточномъ спискѣ. Сквозные раздаточные списки представляются оконечными станціями слѣдованія списка, послѣ тщательной провѣрки съ натурою и документами, начальнику отдѣленія, къ которому принадлежитъ станція первоначальнаго составленія списка;

б) если на проходной распорядительной станціи кондукторская бригада не мѣняется, то прибывшій составъ поѣзда станціей не списывается въ книжки сер. движ. №№ 44а и 44б. Въ эти книжки заносятся только №№ отцѣпленныхъ или прицѣпленныхъ по той или иной причинѣ станціей вагоновъ;

в) если кондукторская бригада ожидаемаго поѣзда должна смѣниться, то станція смѣны должна выяснить, можетъ ли она по условіямъ движенія на соотвѣтственномъ смежномъ участкѣ отправить этотъ поѣздъ далѣе не позже, какъ черезъ полтора часа по прибытіи; если къ дальнѣйшему отправленію въ этотъ срокъ препятствій не предвидится, то станція, озаботившись своевременнымъ приготовленіемъ паровоза и кондукторской бригады, поручаетъ послѣдней принять поѣздъ непосредственно отъ прибывающей бригады и сама въ этомъ случаѣ можетъ, равнымъ образомъ, не списывать прибывшаго состава въ книжки сер. движ. №№ 44а и 44б, занося въ таковыя лишь №№ отцѣпленныхъ и прицѣпленныхъ ею вагоновъ;

г) 1. въ обоихъ, указанныхъ въ пунктахъ б и в сего параграфа, случаяхъ, въ настольномъ поѣздномъ журналѣ (сер. движ. № 1) станція прописываетъ: станцію первоначальнаго формиро-

ванія сквозного или дальнаго хода поѣзда, станцію его назначенія и составъ его при прибытіи и отправленіи.

2. Въ сквозномъ раздаточномъ спискѣ станція должна противъ №№ отцѣпленныхъ вагоновъ расписаться въ пріемѣ ихъ, а въ случаѣ прицѣпки вагоновъ, прописать №№ прицѣпленныхъ вагоновъ и всѣ прочія свѣдѣнія, относящіяся до этихъ вагоновъ, установленныя формой списка;

д) если кондукторская бригада не мѣняется, то, кромѣ соблюденія требованій пунктовъ б. и г. сего §, станція въ случаѣ прицѣпки своихъ вагоновъ прописываетъ въ корешкѣ своей книги раздаточныхъ списковъ сер. К. О. № 78: №№ прицѣпленныхъ вагоновъ съ прочими установленными для нихъ свѣдѣніями, № поѣзда, станцію первоначальнаго формированія сквозного или дальняго хода поѣзда, станцію его назначенія, и требуетъ на этомъ корешкѣ расписки главнаго кондуктора въ пріемѣ прицѣпленныхъ вагоновъ;

е) при смѣнѣ кондукторской бригады и непосредственной при этомъ передачѣ поѣзда между кондукторскими бригадами (пунктъ в. сего параграфа), главный кондукторъ прибывшаго поѣзда передаетъ свой сквозной раздаточный списокъ, а также прочіе поѣздные документы, дежурному по станціи, которая, т. е. станція, списываетъ изъ раздаточнаго списка въ корешокъ своей книги раздаточныхъ списковъ сер. К. О. № 78—№№ прибывшихъ вагоновъ, а затѣмъ по свѣркѣ заполненнаго корешка съ книжкой сер. движ. № 44в главнаго кондуктора, принимающаго поѣздъ, передаетъ сему послѣднему раздаточный сквозной списокъ и документы подъ расписку о томъ на корешкѣ сказанной книги; главный кондукторъ, принимающій поѣздъ, списавъ таковой обязательно съ натуры въ свою книжку сер. движ. 44в, долженъ расписаться, кромѣ того, въ пріемѣ поѣзда въ такой-же книжкѣ главнаго кондуктора, сдающаго поѣздъ.

Примѣчаніе. Главные кондукторы, принимающіе поѣздъ, должны обращать особое вниманіе на правильное списываніе контрольныхъ знаковъ на пломбахъ и состояніе самихъ пломбъ, а также на правильное указаніе числа мѣстъ на открытомъ подвижномъ составѣ, такъ какъ они являются отвѣтственными лицами за необнаруженныя въ этомъ отношеніи неправильности.

и ж) если непосредственная передача поѣзда между кондукторскими бригадами не могла почему либо состояться, то станція обязательно сама списываетъ и принимаетъ прибывшій сквозной или дальняго хода поѣздъ съ натуры на общемъ основаніи, при чемъ, если поѣздъ не пересоставлялся и не расформировался, то передаетъ его при отправленіи новому главному кондуктору при сквозномъ-же раздаточномъ спискѣ порядкомъ, указаннымъ въ

пунктѣ е. сего параграфа; въ противномъ-же случаѣ пересоставляетъ таковой списокъ и выдаетъ новый.

Примѣчаніе. Всѣ промежуточныя станціи при отцѣпкахъ или прицѣпкахъ вагоновъ къ сквозному или дальняго хода поѣзду поступаютъ на общемъ основаніи, установленномъ въ служебномъ приказѣ отъ 21 января 1898 года № 19, при чемъ въ отношеніи поѣздовъ дальняго хода кромѣ того соблюдаются требованія, указанныя ниже въ пунктѣ д. § 37.

§ 37. Въ частности, для поѣздовъ дальняго хода, сверхъ предусмотрѣннаго въ § 36 сихъ правилъ, устанавливается еще и пересылка дорожныхъ документовъ въ портфеляхъ слѣдующимъ порядкомъ:

а) всѣ дорожные документы (за исключеніемъ раздаточныхъ списковъ) на вагоны, слѣдующіе въ поѣздахъ дальняго хода, отправляются въ особыхъ кожаныхъ портфеляхъ.

Портфели для этой цѣли разосланы отдѣленіямъ счетоводства службы движенія на станціи: Кіевъ, Фастовъ, Казатинъ, Здолбуново, Ковель, Жмеринка, Вапнярка, Слободка, Бирзула и Одесса-Застава;

б) каждый изъ этихъ портфелей долженъ имѣть свой собственный нумеръ, обозначенный на самомъ портфелѣ, вмѣстѣ съ названіемъ той станціи, къ которой портфель причисленъ;

в) станція первоначальнаго отправленія поѣзда дальняго хода должна обозначить какъ въ раздаточномъ спискѣ, такъ и въ корешкѣ его: № портфеля, въ которомъ отправляются дорожные документы на дачный поѣздъ, и указать контрольныя цифры навѣшенныхъ на портфель пломбъ.

Кромѣ того, въ графѣ 7-й раздаточнаго списка станція эта должна обязательно помѣщать свѣдѣнія о пломбахъ на каждомъ вагонѣ, входящемъ въ составъ поѣзда (напримѣръ, „Печановка 12 февраля 1907 г. к. ц. № 41“), дабы дать возможность попутнымъ распорядительнымъ станціямъ и поѣздной бригадѣ свѣрять данныя о пломбахъ съ натурой;

г) по прибытіи поѣздовъ дальняго хода на попутную распорядительную станцію, портфель съ документами на этотъ поѣздъ вскрываться не долженъ, а списывается лишь въ очередной корешокъ раздаточнаго списка—№ портфеля и навѣшанныя на него пломбы (станція, мѣсяцъ, число и контрольные знаки); въ этомъ-же корешкѣ раздаточнаго списка главный кондукторъ, принимающій поѣздъ, расписывается порядкомъ, указаннымъ въ § 36 сихъ правилъ, какъ въ полученіи раздаточнаго списка, такъ и портфеля съ документами, свѣривъ предварительно пломбу на портфелѣ съ записью въ раздаточномъ спискѣ.

д) Въ случаѣ надобности въ отцѣпкѣ вагоновъ на какой-либо попутной станціи, напримѣръ, по горѣнію буксъ, или по другимъ какимъ-либо причинамъ, станція, отцѣпляющая ва-

гоны, обязана портфель вскрыть, оставить у себя соотвѣтственные документы на отцѣпленные вагоны, и затѣмъ, провѣривъ остающіеся въ портфелѣ документы съ поѣзднымъ раздаточнымъ спискомъ, наложить на портфель свою пломбу. О перемѣнѣ пломбы на портфелѣ и объ отцѣпкѣ вагоновъ съ документами обязательно должна быть сдѣлана дежурнымъ по движенію или начальникомъ станціи отмѣтка въ раздаточномъ спискѣ съ обозначеніемъ контрольныхъ знаковъ новой пломбы и приложеніемъ станціоннаго штемпеля.

е) Если поѣздъ дальняго хода, по какимъ-либо причинамъ, будетъ расформированъ, не дойдя до окончной станціи своего назначенія, то станція, расформировавшая поѣздъ, обязана вскрыть портфель съ документами, провѣрить таковые съ раздаточнымъ спискомъ и съ натурой, а портфель немедленно возвратить на станцію, которой таковой принадлежитъ.

ж) По освобожденіи портфеля отъ документовъ на станціи назначенія поѣзда дальняго хода, таковой возвращается немедленно на станцію, къ которой причисленъ. Пересылку порожнихъ портфелей предлагается совершать порядкомъ, установленнымъ для пересылки служебной корреспонденціи,

и з) по отношенію поѣздовъ дальняго хода для Одессы предлагается документы обязательно подбирать въ такомъ порядкѣ, чтобы документы на вагоны, подлежащіе отцѣпкѣ на станціи Одесса-Застава, а именно на вагоны, слѣдующіе въ Заставу, Пересыпь и Портъ, находились въ портфелѣ подрядъ и не были перемѣшаны съ документами на вагоны, слѣдующіе въ Одессу-Товарную. Въ такомъ-же точно порядкѣ документы должны быть записаны и въ раздаточный списокъ.

§ 38. Для устраненія случаевъ засылки вагоновъ, вслѣдствіе неправильнаго направленія таковыхъ, предлагается станціямъ первоначальнаго отправленія поѣздовъ дальняго хода въ лицѣ подлежащихъ станціонныхъ агентовъ, сдающихъ, и главныхъ кондукторовъ, принимающихъ такіе поѣзда на первоначальной станціи, производить провѣрку документовъ и сличать №№ вагоновъ по документамъ (а не по однимъ вагоннымъ листамъ) и съ натурою самымъ тщательнымъ образомъ. Дежурнымъ по движенію предлагается лично, каждый разъ, убѣждаться въ исполненіи указанными агентами этого правила.

§ 39. Исполненіе вышеизложенныхъ правилъ отнюдь не должно вызывать нарушенія въ чемъ либо требованій правилъ технической эксплоатаціи.

§ 40. Надзоръ за соблюденіемъ настоящихъ правилъ возлагается на мѣстныхъ начальниковъ отдѣленій службы движенія, которые лично или черезъ посредство контролеровъ движенія даютъ нужныя указанія станціямъ и принимаютъ мѣры къ устраненію нарушеній сихъ правилъ.

Ю.-З. Ж. Д. Станціи ..... мѣсяца ..... дня 190 ..... года.

Принята.	ТЕЛЕГРАММА.	Передана.
..... го ..... час. ..... мин. по пол. ..... Со ст. ..... по пр. ..... кат. ..... № ..... р. Принялъ	изъ ..... №	..... го ..... час. ..... мин. по пол. ..... На ст. ..... по пр. ..... кат. ..... № ..... р. Передалъ .....

Разрядъ.	Число словъ.	Подана.	Служебныя отмѣтки.
		..... го ..... час. ..... мин. по пол.	

Прошу у Начальн. станціи ..... мѣста для прицѣпки.

Станція назначенія вагоновъ.	Груженыхъ вагоновъ.			Въ томъ числѣ гружен. тормазныхъ вагоновъ.	Порожнихъ вагоновъ.		Въ томъ числѣ порожнихъ тормазныхъ.	Нумеръ послѣдняго проходящаго мѣстнаго поѣзда.	ПРИМѢЧАНІЯ.
	Съ обыкновен. частн. и служ. гр.	Съ живымъ грузомъ.	Съ грузомъ больш. скорости и скоропортящ.		Обыкновенныхъ.	Срочнаго возврата.			
а	б	в	г	д	е	ж	з	и	к
									1) Требованія на вагоны одного и того-же назначенія пишутъ въ одной строкѣ. 2) При числѣ 8 колесн. вагон. (крытые, платформы и цистерны), 900 пудов., Брейдшрехера, Фоксъ-Арбеля и вообще подъемной силы болѣе одной обыкновенной единицы пишутъ названіе этихъ вагоновъ—„8 кол.“ „900 пуд.“, „Ф.-Арбеля“, „Брейдшрехера“.

Начальникъ станціи .....

Ю.-З. Ж. Д. Станціи ..... мѣсяца ..... дня 190 ..... года.

Принята.	ТЕЛЕГРАММА.	Передана.
..... го ..... час. ..... мин. по пол ..... Со ст. ..... по пр. ..... кат. ..... № ..... р. Принялъ	изъ ..... №	..... го ..... час. ..... мин. по пол. ..... На ст. ..... пр. ..... кат. ..... № ..... р. Передалъ .....

Разрядъ.	Число словъ.	Подана.	Служебныя отмѣтки.
		..... го ..... час. ..... мин. по пол.	

Начальнику депо и станціи .....

Отправлено.

№ поѣзда.	Категорія согл. § 4 прав. формированія тов. поѣздовъ.	Станц. назнач. или распоряд. уч., на которые слѣдуютъ ваг.	Составъ поѣзда въ единицахъ.	Товарныхъ груженыхъ (съ частнымъ и служ. гр.).			Порожнихъ.	Въ томъ числѣ торм.		ПРИМѢЧАНІЯ.
				Обыкновеннымъ грузомъ.	Живымъ грузомъ.	Съ фрук. или скоропорт. грузомъ.		Груженыхъ.	Порожнихъ.	
а	б	в	г	д	е	ж	з	и	к	
										1) Вагоны одного и того назначенія пишутъ въ одной строкѣ. 2) Въ графѣ примѣчаніе показывается родъ порожнихъ вагоновъ (рѣшетки, платформы, крытые и т. п.). 3) Пассажирскіе вагоны показываются въ единицахъ въ графѣ груженыхъ товарныхъ.

Начальникъ станціи .....

Циркуляръ по Службѣ Движенія № 66. 14 іюля 1908 года. г. Кіевъ.

О введеніи въ дѣйствіе новой схемы группировки вагоновъ въ поѣздахъ взамѣнъ разосланной при циркулярѣ по службѣ движенія № 99—1907 г.

Настоящимъ циркуляромъ вводится въ дѣйствіе выработанная на съѣздѣ, состоявшемся 3 и 4 іюля сего года въ г. Кіевѣ, схема группировки вагоновъ въ поѣздахъ въ отмѣну разосланной при циркулярѣ по службѣ движенія № 99—1907 г.

Напоминается станціямъ, что на схему занесены обязательныя требованія отъ станцій въ отношеніи формированія поѣздовъ.

Что же касается вагоновъ тѣхъ назначеній, которыя въ схемѣ не отмѣчены буквами „Гр“ или „П“, то станціи группируютъ свои вагоны по назначеніямъ, указаннымъ въ схемѣ, лишь по возможности.

Станціи, не указанныя по схемѣ, въ числѣ группирующихъ вагоны, при отправкѣ таковыхъ цѣлыми поѣздами, должны придерживаться тѣхъ обязательныхъ правилъ группировки, которыя установлены для ближайшей станціи, указанной въ схемѣ и находящейся къ обратную сторону движенія отправляемаго поѣзда. Если послѣдней станціи не указано, тогда нужно соблюдать правила группировки, установленныя для первой попутной указанной въ схемѣ станціи въ сторону движенія отправляемаго поѣзда. Такъ, напримѣръ, Гнивань, отправляя поѣздъ въ сторону Казатина, должна соблюдать правила, установленныя для Жмеринки, а Кульмская, отправляя поѣздъ въ Бендеры, должна выдѣлять группы, установленныя для Бендеръ, и т. д.

Промежуточныя станціи, по возможности, руководятся требованіями § 6 правилъ № 86.

Настоящая схема вводится съ 1 августа. Съ этого числа отмѣняются циркуляръ № 99—1907 г. съ приложенной къ нему схемой и циркуляръ № 15—1908 г. объ отправкѣ сквозныхъ поѣздовъ на Привислинскія дороги.

Обо всякомъ отступленіи отъ принятыхъ обязательствъ по группировкѣ станціи, обнаружившія неправильности, а также подлежащіе начальники отдѣленій поступаютъ согласно §§ 13 и 14 правилъ № 86, **при чемъ виновные будутъ подвергаемы соотвѣтственнымъ взысканіямъ до увольненія отъ службы включительно.**

За начальника службы движенія *Невѣжинъ.*

За завѣдыв. отдѣл. статистики пробѣга поѣздовъ и вагоновъ *А. Саладинъ.*

Настоящій циркуляръ долженъ быть розданъ всѣмъ лицамъ, которыя получили правила составленія и обращенія товарныхъ поѣздовъ, а схема должна быть вывѣшена въ конторахъ дежурныхъ по станціи и находиться на рукахъ у всѣхъ помощниковъ начальника станціи и составителей въ видѣ карманной складной книжки, въ какомъ видѣ и разсылается. Прежняя схема должна быть возвращена въ отдѣленіе статистики пробѣга поѣздовъ и вагоновъ.

Утверждаю на основаніи § 8 правилъ № 86.
іюля 10 дня 1908 года.
За Начальника Службы Движенія *Г. НЕВѢЖИНЪ.*

Схема группировки вагоновъ по станціямъ и участкамъ назначенія.

(Къ циркуляру по службѣ движенія № 66 отъ 14 іюля 1908 года).

Станціи и участки назначенія товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ. / Станціи формированія товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ.	1 Черезъ Ковель въ Брестъ и далѣе во всѣ направленія.	2 Черезъ Ковель въ стороны Ровно, Здолбуново, Казатинъ и Сарны.	3 Въ Ковель, между Ковелемъ и Брестомъ и на стан. Влад-Волын. ж. д.	4 Ровно.	5 За Ровно къ Сарнамъ.	6 Черезъ Сарны на Полѣсскія дороги.	7 На станціи между Ковелемъ и Ровно.	8 Здолбуново и за Здолбуново на Радзивиловскую вѣтвь.	9 На станціи между Казатиномъ и Здолбуново, исключая Берличевъ.	10 Берличевъ и за Берличевъ къ Житомиру.	11 Казатинъ.	12 На станціи между Казатиномъ и Уманью и далѣе.	13 На станціи между Казатиномъ и Фастовомъ.	14 Фастовъ.	15 За Фастовъ на Фастовское отдѣленіе, исключая Бѣлую-Церковь.	16 Бѣлая-Церковь.	17 На станціи между Фастовомъ и Кіевомъ.	18 За Кіевъ-Товарный на чужія дороги.	19 Кіевъ-Товарный.	20 За Кіевъ-Товарный въ сторону Волынской линіи.	21 Кіевъ-Пассажирскій.	22 На станціи между Казатиномъ и Жмеринкой.	23 Жмеринка.	24 За Жмеринку на Подольское отдѣленіе.	25 На станціи между Жмеринкой и Винницей.	26 Винница.	27 За Винницу, на Умансское отдѣленіе.	28 На станціи между Винницей и Слободкой.	29 Слободка.	30 За Слободку на Новосѣницкое отдѣленіе.	31 Бирзула.	32 За Бирзулу на Елисаветградское отдѣленіе.	33 Къ сѣверу отъ Бирзулы по главной линіи.	34 Къ югу отъ Бирзулы по главной линіи.	35 На станціи между Бирзулой и Раздѣльной.	36 Раздѣльная.	37 За раздѣльную на Бессарабское отдѣленіе.	38 На станціи между Раздѣльной и Одессой.	39 Одесса-Товарная.	40 Остальныя Одесскія городскія станціи.	41 На Умаское отдѣленіе черезъ Цѣтково.
Ковель	Груженые вагоны отправляетъ отдѣльными поѣздами безъ подборки, порожніе вагоны также отправляетъ отдѣльными поѣздами, но съ подборкой вагоновъ по ихъ роду.																																												
Ровно						$П^1$		$Г_р$	$П$		$Г_р^2$				$П$	$Г_р^2$	$Г_{р1}^3$	$Г_{р2}^3$		$Г_р^2$	$П^4$																							
Здолбуново	$Г_р$	$Г_р$	$Г_р$								$Г_р^1$				$П$	$Г_р^1$	$Г_{р1}^2$	$Г_{р2}^2$		$Г_р^1$	$П^3$																							
Казатинъ	$П$	$П$	$Г_р$	$П$						$П$					$П$		$Г_{р1}^1$	$Г_{р2}^1$	$Г_р$	$Г_р^2$			$П$																					
Жмеринка	$П$	$П$		$П$			$Г_{р1}^1$	$Г_{р2}^1$									$Г_{р1}^2$	$Г_р^2$							$Г_р$				$Г_р$									$Г_{р1}^3$	$Г_{р2}^3$		
Винница	$Г_р$																						$Г_р$															$Г_{р1}^1$	$Г_{р2}^1$		
Слободка	$Г_р$																						$Г_р$								$Г_р$							$Г_{р1}^1$	$Г_{р2}^1$		
Бирзула	$Г_р$																						$Г_р$		$Г_р$		$П$		$Г_р^1$				$Г_р$			$Г_р$						
Раздѣльная																													$Г_р$									$Г_{р1}^1$	$Г_{р2}^1$		
Одесса-Товарная																							$Г_р$		$Г_р$		$Г_р$		$Г_р$				$Г_р$									
Одесса-Застава																							$Г_р$		$Г_р$		$Г_р$		$Г_р$				$Г_р$									
Сарны	$П$	$П$	$Г_р$	$Г_р^1$			$Г_р^1$	$Г_р$							$Г_р$						$Г_{р1}^2$	$Г_{р2}^2$																					
Коростень											$Г_р^1$			$Г_р^1$	$Г_р^1$			$Г_р$	$Г_р$																								
Постъ Волынскій	Пропускаетъ поѣзда съ участка Кіевъ—Коростень съ грузами на Фастовское отдѣленіе.																																												
Кіевъ Товарный	$П$	$П$					$Г_{р1}^1$	$Г_{р2}^1$	$Г_р$	$П$											$Г_{р2}^1$	$Г_{р1}^2$	$Г_{р2}^2$																					
Фастовъ	$П$	$П$					$Г_р^4$			$П^1$	$П$						$Г_{р1}^2$	$Г_{р2}^2$	$П$	$П$	$Г_р^4$	$Г_р^3$																						
Бѣлая-Церковь									$Г_р^1$						$Г_р^2$						$Г_р^3$																						
Цѣтково	$П$	$П$							$Г_р^1$						$Г_р^2$																												
Бобринская	$П$	$П$							$Г_р^1$						$Г_р^2$																											$Г_р$	
Знаменка	$Г_1^1$	$Г_2^1$							$Г_р^2$						$Г_р^3$															$Г_р$		$Г_р$										$Г_р$	
Голта																															$Г_р$	$Г_р$											
Елисаветградъ																															$Г_р$	$Г_р$											
Тирасполь, Бендеры и Кишиневъ																															$Г_р$							$Г_{р1}^1$	$Г_{р2}^1$		
Окница	$Г_р^1$																				$Г_р^2$			$Г_р^3$																			
Флоренты	Вагоны, слѣдующіе далѣе Слободки, группируются на сѣверную и южную группы.																																												
Рыбница																																													
Проскуровъ	$Г_р$																				$Г_р^1$			$Г_{р2}$																			
Волочискъ	$Г_р$																				$Г_р^1$			$Г_{р2}$																			
Могилевъ	$Г_р$																				$Г_р^1$			$Г_{р2}$																			
Христиновка	$Г_р$	$Г_р$																						$Г_р^1$				$Г_р^2$															
Корсунь	Провѣряютъ правильность группировки въ проходящихъ поѣздахъ.																																												
Печановка																																													

ПРИМѢЧАНІЯ.

1) Вагоны въ Вильну и за Вильну ставить въ поѣзда особой группой. 2) Безъ подраздѣленія по группамъ отдѣльнымъ поѣздомъ. 3) Вагоны отправляются вмѣстѣ въ составѣ не менѣе поѣзда, выдѣляя двѣ группы, обозначенныя цифрами снизу. 4) Въ этомъ поѣздѣ можно ставить вагоны и далѣе Жмеринки во всѣ направленія.

1) Безъ подраздѣленія по группамъ отдѣльнымъ поѣздомъ. 2) Вагоны отправляются вмѣстѣ въ составѣ не менѣе поѣзда, выдѣляя двѣ группы, обозначенныя цифрами снизу. 3) Въ этомъ поѣздѣ можно ставить вагоны и далѣе Жмеринки во всѣ направленія.

1) Вагоны отправляются вмѣстѣ въ составѣ не менѣе поѣзда, выдѣляя двѣ группы, обозначенныя цифрами снизу. 2) Группа въ мѣстныхъ поѣздахъ.

1) Вагоны отправляются вмѣстѣ въ составѣ не менѣе поѣзда, выдѣляя двѣ группы, обозначенныя цифрами снизу. 2) Тоже. 3) Тоже.

1) Вагоны отправляются вмѣстѣ въ составѣ не менѣе поѣзда, выдѣляя двѣ группы, обозначенныя цифрами снизу.

1) Вагоны отправляются вмѣстѣ въ составѣ не менѣе поѣзда, выдѣляя двѣ группы, обозначенныя цифрами снизу.

1) Выдѣляетъ группу для станціи Голта.

1) Вагоны отправляются вмѣстѣ въ составѣ не менѣе поѣзда, выдѣляя двѣ группы, обозначенныя цифрами снизу.

На станціи до Бирзулы, исключая Раздѣльной и за Раздѣльную на Бессарабское отдѣленіе, отправляютъ вагоны исключительно мѣстными поѣздами. Порожніе вагоны отправляютъ особыми цѣлыми поѣздами съ подборкой по роду вагоновъ.

1) Безъ подраздѣленія по группамъ отдѣльными поѣздами. 2) Вагоны отправляются вмѣстѣ въ составѣ не менѣе одного поѣзда, при чемъ въ первую группу можно ставить вагоны и далѣе Жмеринки къ югу по главной линіи во всѣ направленія.

1) Эти группы вагоновъ направляются черезъ Волынскій постъ, включаю въ гр. № 11 и вагоны далѣе Казатина во всѣ направленія.

1) Отдѣльными поѣздами выдѣляя двѣ группы обозначенныя цифрами снизу. 2) Вагоны отправляются вмѣстѣ въ составѣ не менѣе одного поѣзда, выдѣляя двѣ группы, обозначенныя цифрами снизу, при чемъ въ первую группу можно ставить вагоны и далѣе Жмеринки къ югу по главной линіи во всѣ направленія.

1) Поѣзда съ подборкой вагоновъ по станціямъ назначенія. 2) Вагоны отправляются вмѣстѣ въ составѣ не менѣе поѣзда, выдѣляя двѣ группы, обозначенныя цифрами снизу. 3) Въ эту группу можно ставить вагоны и далѣе Жмеринки во всѣ направленія. 4) Отдѣльными поѣздами безъ подборки.

1) Группа на и далѣе за эти станціи къ сѣверу отъ Казатина по главной линіи во всѣ направленія. 2) Группа на и далѣе за эти станціи. 3) Группа на и далѣе за эти станціи къ югу отъ Жмеринки по главной линіи во всѣ направленія.

1) Группа на и далѣе за эти станціи, 2) тоже.

1) Группа на и далѣе за эти станціи, 2) тоже.

1) Вагоны отправляются вмѣстѣ въ составѣ не менѣе поѣзда, выдѣляя двѣ группы, обозначенныя цифрами снизу. 2) Группа на и далѣе за эти станціи, 3) тоже.

1) Вагоны отправляются въ составѣ не менѣе поѣзда, выдѣляя двѣ группы, обозначенныя цифрами снизу.

1) Группа при слѣдованіи вагоновъ черезъ Могилевъ. 2) На и за эти станціи къ сѣверу по главной линіи во всѣ направленія, 3) на и за эти станціи къ югу по главной линіи во всѣ направленія. Выдѣленіе группъ сѣвернаго и южнаго направленій обязательно и при слѣдованіи вагоновъ черезъ Слободку.

1) На и за эти станціи къ сѣверу по главной линіи во всѣ направленія, 2) тоже, но къ югу по главной линіи.

1) На и за эти станціи къ сѣверу по главной линіи во всѣ направленія, 2) тоже, но къ югу по главной линіи.

1) На и за эти станціи къ сѣверу по главной линіи во всѣ направленія, 2) тоже, но къ югу по главной линіи. Выдѣленіе группъ сѣвернаго и южнаго направленій обязательно и при слѣдованіи вагоновъ черезъ Слободку.

1) На и за эти станціи къ сѣверу по главной линіи во всѣ направленія, 2) тоже, но къ югу по главной линіи.

ОБЪЯСНЕНІЯ. 1) Рейсы, для которыхъ обязательна отправка вагоновъ въ составѣ не менѣе поѣзда, обозначены буквой П, а допускающіе отправку меньшаго числа буквой „$Г_р$“ (группа). Впрочемъ, обязательство отправки вагоновъ даннаго назначенія въ составѣ не менѣе поѣзда требуется лишь въ томъ случаѣ, если суточное количество соотвѣтственныхъ вагоновъ превышаетъ составъ одного поѣзда; въ противномъ случаѣ вагоны эти могутъ быть отправлены вмѣстѣ съ вагонами другихъ назначеній, но только въ сквозномъ поѣздѣ и иначе, какъ въ особой группѣ. Это правило относится и къ группамъ, отправляемымъ совмѣстно цѣлъ поѣздомъ.

2) Верхнія цифры при букѣ рейсовъ указываютъ на соотвѣтственную выноску въ примѣчаніи, въ которомъ изложены спеціальныя требованія или условія дальняго рейса и вообще порядка формированія поѣздовъ.

3) Поѣзда за Ковель на Привислинскія дороги отправляются не иначе, какъ поѣздами дальняго хода.

ПОЛОЖЕНІЯ

о преміяхъ службы движенія (къ вопр. 115).

Служебный приказъ № 85. 4-го Мая 1900 года. Г. Кіевъ.

О введеніи въ дѣйствіе новыхъ положеній о преміяхъ за №№ 105, 106 и 109.

Разосланныя при служебномъ приказѣ за № 7 отъ 8 февраля 1897 г. положенія: № 105 о преміи за сокращеніе расходовъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ, № 106 о преміяхъ по утилизаціи подвижного состава, № 109 о преміяхъ за сбереженіе матеріаловъ, отпускаемыхъ для надобностей станцій, за сокращеніе расхода свѣчей, отпускаемыхъ для освѣщенія пассажирскихъ поѣздовъ и за сохраненіе бывшихъ въ употребленіи пломбъ, а также служебные приказы № 176 отъ 5-го августа 1897 года и № 249 отъ 27-го ноября 1897 года—съ 1-го января текущаго 1900 года отмѣняются.

Съ того-же числа вводятся въ дѣйствіе разсылаемыя при семъ новыя положенія: 1) № 105 о преміи за сокращеніе расходовъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ, 2) № 106 о преміяхъ по утилизаціи подвижного состава и 3) № 109 о преміяхъ: а) за сбереженіе матеріаловъ, отпускаемыхъ для надобностей станцій, б) за сокращеніе расхода свѣчей, отпускаемыхъ для освѣщенія пассажирскихъ поѣздовъ, и в) за сохраненіе бывшихъ въ употребленіи вагонныхъ пломбъ.

Подробныя указанія инструкціоннаго характера по отношенію къ поименованнымъ выше преміямъ будутъ преподаны линейнымъ служащимъ одновременно съ объявленіемъ нормъ для этихъ премій.

Что касается положенія № 110 за сбереженіе расходовъ по нагрузкѣ, выгрузкѣ и укладкѣ въ штабеля дровъ и угля и по отпуску таковыхъ, то объ этой преміи послѣдуетъ особое распоряженіе.

За начальника дорогъ *Хижняковъ.*

Начальникъ службы движенія *Макаровъ.*

За начальника коммерческой службы *Невлинскій.*

Утверждено журнальнымъ постановленіемъ Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ за № 2074 отъ 31 декабря 1899 года.

Положеніе № 105

о преміи за сокращеніе расходовъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ.

Цѣль учрежденія преміи и ея опредѣленіе.

§ 1.

Премія за сокращеніе расходовъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ устанавливается съ цѣлью достиженія экономнаго расходованія служащими Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ суммъ, ассигнуемыхъ на покрытіе этихъ расходовъ.

§ 2.

Премія выдается изъ тѣхъ сбереженій, которыя будутъ сдѣланы служащими дорогъ противъ нормальныхъ цѣнъ, устанавливаемыхъ для каждой въ отдѣльности станціи на рабочую силу: по нагрузкѣ, выгрузкѣ, перегрузкѣ и перевѣскѣ частныхъ грузовъ малой скорости (кромѣ тяжеловѣсныхъ и поштучныхъ предметовъ), по пересыпкѣ хлѣбныхъ грузовъ на пограничныхъ станціяхъ, по сноскѣ хлѣбныхъ грузовъ въ магазины на станціяхъ Одесса-Застава и Одесса-Пересыпь, по нагрузкѣ въ вагоны на тѣхъ-же станціяхъ зерновыхъ продуктовъ для доставки въ портъ и по выгрузкѣ и сноскѣ ихъ на пароходы на ст. Одесса-Портъ.

Указанныя нормы устанавливаются по періодамъ года—сообразно измѣненіямъ цѣнъ на рабочую силу, на сроки, утверждаемые совѣтомъ управленія.

§ 3.

На суммы, причитающіяся по нормальнымъ цѣнамъ за произведенныя, указанныя въ предыдущемъ параграфѣ, работы, относятся также расходы: а) по очисткѣ товарныхъ платформъ и пакгаузовъ, б) по очисткѣ товарныхъ вагоновъ, за исключеніемъ расходовъ по спеціальной очисткѣ вагоновъ, напр., по промывкѣ ихъ, дезинфекціи и т. п. и в) по доставкѣ рабочихъ на станцію,

если таковая вызвана была хозяйственными соображеніями агента дорогъ, завѣдывающаго премированными работами.

Примѣчаніе. Нормальныя цѣны устанавливаются Управленіемъ дорогъ только для тѣхъ станцій, на которыхъ работы, указанныя въ параграфѣ 2, производятся хозяйственнымъ способомъ.

Установленіе нормальныхъ цѣнъ.

§ 4.

Нормальныя цѣны разрабатываются особой комиссіей, подъ предсѣдательствомъ начальника коммерческой службы; членами ея состоятъ: представители службъ движенія и коммерческой, агенты управленія, назначенные распоряженіемъ начальника дорогъ, и представитель мѣстнаго Государственнаго Контроля. Начальнику коммерческой службы и начальнику службы движенія предоставляется назначать въ составъ комиссіи еще по одному агенту ввѣренныхъ имъ службъ, если они признаютъ это полезнымъ для дѣла.

§ 5.

Засѣданія комиссіи происходятъ по мѣрѣ накопленія подлежащихъ разсмотрѣнію дѣлъ и назначаются ея предсѣдателемъ.

§ 6.

При разработкѣ нормальныхъ цѣнъ комиссія принимаетъ во вниманіе не только весь статистическій матеріалъ, имѣющійся по этому вопросу въ управленіи дорогъ, но и всѣ тѣ данныя, какія она признаетъ полезнымъ собрать какъ въ управленіи дорогъ, такъ и на станціяхъ.

§ 7.

Разработанныя комиссіей нормы вносятся начальникомъ коммерческой службы на утвержденіе совѣта управленія и по утвержденіи ихъ объявляются приказами по линіи.

§ 8.

Расходованіе денежныхъ суммъ, за счетъ нормальныхъ цѣнъ должно производиться съ должной осмотрительностью и стремленіемъ къ достиженію возможныхъ сбереженій противъ нормъ, къ чему должно быть оказываемо станціямъ надлежащее содѣйствіе со стороны всѣхъ агентовъ службъ движенія и коммерческой, имѣющихъ возможность тѣмъ или инымъ способомъ вліять на удешевленіе работъ и на успѣшный ходъ ихъ. Но при этомъ

строго воспрещается прибѣгать къ такимъ мѣрамъ, которыя, принося пользу дѣлу нагрузки и выгрузки, могли-бы оказаться вредными или убыточными для интересовъ частныхъ лицъ или казны по другимъ операціямъ.

§ 9.

Передержка противъ нормальныхъ цѣнъ вообще не допускается, но если таковая будетъ сдѣлана какой либо станціей, то комиссіи (§ 4) предоставляется обсудить, слѣдуетъ-ли передержанную сумму удержать изъ другихъ причитающихся этой станціи премій, или-же отнести на общую сумму по нагрузкѣ и выгрузкѣ, причемъ заключенія комиссіи по указаннымъ вопросамъ представляются начальникомъ коммерческой службы на утвержденіе совѣта управленія.

Распредѣленіе преміи.

§ 10.

Изъ полученныхъ противъ нормальныхъ цѣнъ сбереженій прежде всего отчисляются суммы, необходимыя на учетъ и распредѣленіе преміи. Размѣръ потребнаго для сего отчисленія ежегодно опредѣляется комиссіей (§ 4) и утверждается совѣтомъ управленія. Отчисленныя изъ преміи суммы расходуются какъ для выдачи служащимъ дополнительнаго вознагражденія за учетъ и распредѣленіе преміи, такъ и на временное или постоянное увеличеніе личнаго состава по учету преміи.

Оставшаяся затѣмъ сумма сбереженій распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

а) 83% — станціоннымъ служащимъ

и б) 17% поступаютъ на образованіе запаснаго фонда.

§ 11.

Сумма сбереженій, причитающихся каждой станціи, распредѣляется между ея служащими по приложенной къ сему положенію схемѣ (см. таблицу).

Запасный же фондъ назначается:

а) на улучшеніе быта служащихъ, напримѣръ: открытіе новыхъ и поддержаніе старыхъ существующихъ библіотекъ на линіи, на открытіе и содержаніе кондукторскихъ столовыхъ и т. п. въ размѣрѣ 5% общей суммы фонда

и б) на выдачу служащимъ службъ движенія и коммерческой особаго вознагражденія за дополнительный трудъ по сбереженію премируемыхъ расходовъ въ размѣрѣ 95% общей суммы запаснаго фонда.

Особое вознагражденіе за дополнительный трудъ по сбереже-

нію премируемыхъ расходовъ изъ запаснаго фонда получаютъ: линейные начальники отдѣленій службы движенія, контролеры движенія, контролеръ одесскихъ городскихъ вѣтвей, служащіе конторъ линейныхъ начальниковъ отдѣленій, одесскій коммерческій агентъ, его замѣститель, служащіе одесскаго коммерческаго агентства, ревизоры счетоводства, начальники службъ движенія и коммерческой, помощники начальника службы движенія, завѣдывающіе отдѣленіями товарнаго и грузового движенія и статистики пробѣга поѣздовъ и вагоновъ, начальникъ коммерческаго отдѣленія, начальникъ отдѣленія статистики грузовъ, бухгалтеръ службы движенія, состоящій при начальникѣ дорогъ агентъ для особыхъ порученій, принимающій участіе въ разработкѣ вопросовъ о преміяхъ, ревизоры движенія при управленіи и другіе старшіе и низшіе служащіе управленія службъ движенія и коммерческой, причастные къ контролю работъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ.

§ 12.

Выдача особаго вознагражденія за дополнительный трудъ по сбереженію премируемыхъ расходовъ указаннымъ въ § 11 лицамъ производится по постановленіямъ совѣта управленія за исключеніемъ начальниковъ службъ и ихъ помощниковъ, списки коихъ на выдачу указаннаго вознагражденія представляются на утвержденіе Управленія желѣзныхъ дорогъ.

При представленіи списковъ начальниковъ службъ и ихъ помощниковъ на утвержденіе Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ, послѣднему представляется также для свѣдѣнія журналъ совѣта по утвержденнымъ имъ выдачамъ.

§ 13.

Никто изъ служащихъ, коимъ, по сему положенію причитается премія, не можетъ быть ея лишенъ безъ особо уважительныхъ причинъ.

Начальники отдѣленій службы движенія въ особыхъ случаяхъ могутъ входить съ представленіемъ о лишеніи служащихъ на линіи преміи полностью или частью, но таковыя должны быть вполнѣ обоснованы.

Представленія эти съ заключеніями по нимъ начальника службы движенія поступаютъ на окончательное рѣшеніе общаго присутствія управленія дорогъ.

Служащіе, уволенные за злоупотребленія по службѣ, лишаются права на полученіе преміи. Удержанная и невыданная на основаніи сего § премія остается въ кредитѣ по соотвѣтствующему № смѣты.

§ 14.

Премія за истекшій годъ должна быть выдана не позже 1 октября слѣдующаго года.

Служащіе, уволенные въ теченіе года, получаютъ премію одновременно съ остающимися на службѣ.

§ 15.

Замѣстители служащихъ, участвующихъ въ преміи, получаютъ таковую сообразно времени, въ теченіе котораго они ихъ замѣщали, и по той должности, которую исполняли.

Удержанія изъ премій.

§ 16.

Кромѣ тѣхъ удержаній, которыя могутъ быть сдѣланы по закону изъ всѣхъ суммъ, причитающихся служащимъ въ казенномъ учрежденіи, изъ премій, причитающихся станціи или станціоннымъ служащимъ, могутъ быть также удерживаемы суммы на пополненіе убытковъ, понесенныхъ дорогами, какъ по уплатѣ вознагражденій частнымъ лицамъ по винѣ станцій, такъ и вслѣдствіе непроизводительной задержки, безъ уважительныхъ причинъ, подвижного состава при нагрузкѣ.

Порядокъ для этихъ удержаній устанавливается слѣдующій: въ теченіе года совѣтъ управленія по каждому отдѣльному случаю опредѣляетъ размѣръ *предполагаемаго* удержанія изъ преміи на пополненіе убытковъ казны, возникшихъ по винѣ служащихъ. По окончаніи отчетнаго года и выясненій результатовъ, достигнутыхъ преміей сбереженій, комиссіи (§ 4) предоставляется право, по тщательномъ разсмотрѣніи всѣхъ обстоятельствъ дѣла, ходатайствовать передъ совѣтомъ управленія о сложеніи или уменьшеніи тѣхъ удержаній, къ сложенію или уменьшенію коихъ имѣются уважительныя причины.

Постановленіе совѣта по указаннымъ ходатайствамъ считается окончательнымъ.

§ 17.

Порядокъ учета расходовъ, производимыхъ за счетъ суммъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ, порядокъ учета причитающихся премій, составленіе списковъ, представленіе ихъ въ Управленіе и т. п. устанавливается особой инструкціей, составляемой коммерческой службой по соглашенію съ службой движенія и съ мѣстнымъ контролемъ расходовъ и утверждаемой начальникомъ дорогъ.

(См. § 11).

СХЕМА.

Категоріи станцій.	Условія принадлежности станціи къ данной категоріи.	Группы служащихъ и установленное для каждой группы участіе въ преміи.					
		1. Начальникъ станціи.	2. Помощникъ начальника станціи.	3. Смотритель грузового двора.	4. Товарная касса.	5. Вѣсовщики.	6. Остальные станціонные служащіе.
I.	Наличіе особаго смотрителя грузового двора, товарнаго кассира и вѣсовщика . .	20%	10%	10%	15%	15%	30%
II.	Наличіе товарнаго кассира и вѣсовщиковъ	25%	15%	—	15%	15%	30%
III.	Наличіе вѣсовщиковъ . . .	40%	17,5%	—	—	17,5%	20%
IV.	Наличіе конторщика	55%	20%	—	—	—	20%
V.	Наличіе лишь начальника станціи и его помощника .	60%	30%	—	—	—	10%

Примѣчанія. 1) По станціямъ I, II и V категорій вся премія (всѣ 100%) распредѣляется между группами станціонныхъ агентовъ; по станціямъ-же III и IV категорій 5% всей станціонной преміи назначается: а) по станціямъ III-ей категоріи—лицу, помогающему начальнику станціи вести товарную кассу, б) по станціямъ IV-ой катгеоріи—конторщику.

Полученіе на станціяхъ III и IV категорій указанныхъ 5% не лишаетъ лицо, помогающее начальнику станціи вести товарную кассу, причитающейся ему преміи по соотвѣтственной группѣ, если оно въ таковой состоитъ.

2) На тѣхъ станціяхъ, гдѣ имѣется приказчикъ для найма рабочихъ, премія лицу, занимающему эту должность, выдѣляется изъ преміи начальника станціи въ размѣрѣ 1/3 его доли.

3) Изъ преміи начальника станціи Бендеры—50% отчисляется для выдачи агенту комиссіонно-ссуднаго отдѣленія, командируемому на ст. Варница, для передачи рѣчныхъ грузовъ на желѣзную дорогу.

4) Служащіе, занимавшіе извѣстную должность не весь отчетный годъ, получаютъ премію пропорціонально времени служенія въ данной должности.

5) Премія, причитающаяся цѣлой группѣ служащихъ, распредѣляется между ними пропорціонально получаемому каждымъ изъ нихъ содержанію (безъ квартирныхъ), исключая помощниковъ начальниковъ станцій, которые получаютъ премію поровну.

Утверждено журнальнымъ постановленіемъ Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ за № 637 отъ 25 февраля 1900 г.

Положеніе № 106

о преміяхъ по утилизаціи подвижного состава.

ОБЩІЯ ОСНОВАНІЯ.

§ 1.

Преміи по утилизаціи подвижнаго состава имѣютъ цѣлью раціональное пользованіе перевозочными средствами (паровозами и вагонами) и достиженіе наиболѣе благопріятныхъ результатовъ ихъ работы.

§ 2.

Размѣръ единичной расцѣночной ставки каждой преміи не долженъ превышать половины сбереженія расходовъ или выгодъ дорогъ.

§ 3.

Единичныя расцѣночныя ставки и нормы для премій по утилизаціи подвижного состава разрабатываются особой комиссіей подъ предсѣдательствомъ начальника службы движенія; членами ея состоятъ: начальники службъ тяги и коммерческой или ихъ представители, лица, назначенныя начальникомъ дорогъ, завѣдывающіе отдѣлами товарнаго и грузового движенія и статистики пробѣга поѣздовъ и вагоновъ и представитель Государственнаго Контроля расходовъ.

Кромѣ того, при обсужденіи вопросовъ, входящихъ въ сферу интересовъ остальныхъ службъ, приглашаются въ засѣданіе комиссіи ихъ представители.

Нормы устанавливаются на опредѣленные промежутки времени *не больше одного года* и, по утвержденіи ихъ совѣтомъ управленія, объявляются циркуляромъ по службѣ движенія.

Указаннымъ выше порядкомъ нормы могутъ быть измѣняемы и въ теченіе періода времени, на который таковыя были установлены, съ тѣмъ, что измѣненія эти вступаютъ въ силу лишь со времени ихъ введенія, но обратнаго дѣйствія не имѣютъ.

§ 4.

При разработкѣ нормъ комиссія руководствуется результатами, утилизаціи подвижнаго состава, достигнутыми вслѣдствіе вліянія премій въ предыдущіе періоды, ранѣе дѣйствовавшими нормами,

всѣмъ матеріаломъ, имѣющимся по сему вопросу, а также всѣми тѣми данными, какія она признаетъ полезными для дѣла.

§ 5.

Засѣданія комиссіи происходятъ по мѣрѣ накопленія подлежащихъ ея разсмотрѣнію дѣлъ и назначаются ея предсѣдателемъ.

§ 6.

Служащіе, коимъ по сему положенію причитаются преміи, могутъ быть ихъ лишены лишь по особоуважительнымъ причинамъ и только общимъ присутствіемъ управленія дорогъ на основаніи мотивированныхъ представленій начальниковъ подлежащихъ службъ. Начальники отдѣленій службы движенія въ особыхъ случаяхъ могутъ входить къ начальнику службы движенія съ представленіями о лишеніи служащихъ причитающихся имъ полностью или частью премій, но таковыя представленія должны быть вполнѣ обоснованы. Эти представленія, если изложенныя въ нихъ причины къ лишенію служащихъ премій будутъ признаны начальникомъ службы движенія особо уважительными, служатъ также основаніемъ для представленій о лишеніи премій, дѣлаемыхъ начальникомъ этой службы общему присутствію.

Служащіе, уволенные за злоупотребленія по службѣ, лишаются права на полученіе премій.—Удержанная и невыданная на основаніи сего § премія остается въ кредитѣ по соотвѣтствующему № смѣты.

§ 7.

Замѣстители служащихъ, участвующихъ въ преміяхъ, получаютъ таковыя сообразно времени, въ теченіе котораго они ихъ замѣщали, и по окладу той должности, которую исполняли.

Служащіе, уволенные или уволившіеся отъ службы и сохранившіе право на полученіе премій, получаютъ таковыя одновременно со служащими, остающимися на службѣ.

§ 8.

Суммы, подлежащіе удержанію со служащихъ по какой-либо преміи, вычитываются изъ всѣхъ причитающихся имъ же прочихъ премій. Удержанія эти въ случаяхъ, заслуживающихъ уваженія, могутъ быть слагаемы.

Вопросы о сложеніи удержаній вносятся начальникомъ службы движенія на разсмотрѣніе комиссіи (§ 3), и ея постановленія по этимъ вопросамъ представляются на утвержденіе совѣта управленія.

§ 9.

Процентныя отчисленія по каждой въ отдѣльности преміи, поступающія на образованіе запаснаго фонда (§§ 16, 26, 36 и 46), назначаются:

а) на покрытіе расходовъ по учету премій;

б) на улучшеніе быта служащихъ, напр., образованіе новыхъ и поддержаніе старыхъ существующихъ библіотекъ на линіи, на открытіе и содержаніе кондукторскихъ столовыхъ и т. п.

и в) остатокъ запаснаго фонда обращается на выдачу дополнительнаго вознагражденія тѣмъ содѣйствовавшимъ сбереженію въ расходахъ казны служащимъ, которые не участвуютъ въ преміяхъ, при чемъ источникомъ для выдачи указаннымъ служащимъ дополнительнаго вознагражденія не могутъ служить свободные остатки запаснаго фонда изъ предыдущихъ данному году лѣтъ.

§ 10.

Изъ общей суммы заработанныхъ премій прежде всего отчисляются суммы, необходимыя на учетъ и распредѣленіе премій. Размѣръ сихъ отчисленій ежегодно опредѣляется комиссіей (§ 3) и утверждается совѣтомъ управленія. Отчисленныя для сего суммы расходуются какъ для выдачи служащимъ дополнительнаго вознагражденія за учетъ и распредѣленіе преміи, такъ и на временное или постоянное увеличеніе личнаго состава по учету премій.

Размѣръ отчисленія изъ запаснаго фонда на улучшеніе быта служащихъ ежегодно опредѣляется совѣтомъ управленія; изъ остатка-же запаснаго фонда производится выдача дополнительнаго вознагражденія нижеслѣдующимъ служащимъ, не участвующимъ въ преміяхъ: линейнымъ начальникамъ отдѣленій службы движенія, контролерамъ движенія, служащимъ въ конторахъ линейныхъ начальниковъ отдѣленій, начальникамъ участковъ тяги, ихъ помощникамъ, начальникамъ оборотныхъ депо, техническимъ агентамъ (исполняющимъ обязанности начальниковъ депо), начальникамъ службъ движенія и коммерческой, помощникамъ начальника службы движенія, завѣдывающему отдѣленіемъ товарнаго и грузового движенія, всѣмъ служащимъ отдѣленія товарнаго и грузового движенія, при управленіи, бухгалтеру службы движенія, состоящему при начальникѣ дорогъ агенту для особыхъ порученій (принимающему участіе въ разработкѣ вопросовъ о преміяхъ), ревизорамъ движенія при управленіи и другимъ служащимъ управленія службъ движенія и коммерческой, содѣйствовавшимъ сбереженію премируемыхъ

расходовъ. Выдача этого вознагражденія всѣмъ указаннымъ служащимъ, за исключеніемъ начальниковъ службъ и ихъ помощниковъ производится по постановленіямъ совѣта управленія, а начальникамъ службъ и ихъ помощникамъ по постановленіямъ Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ, которому представляется для свѣдѣнія и журналъ совѣта по утвержденнымъ имъ выдачамъ.

Отдѣльныя правила.

ПРЕМІЯ № 1.

За увеличеніе средняго вѣса груза поѣздовъ.

§ 11.

Настоящая премія имѣетъ цѣлью увеличеніе вѣса груза поѣздовъ путемъ повышенія нагрузки вагоновъ, пополненія поѣздовъ до табельнаго ихъ состава и сокращенія пробѣга въ пути порожнихъ вагоновъ и паровозовъ двойною тягой и резервомъ.

§ 12.

Порядкомъ, указаннымъ въ § 3, ежегодно назначаются для всей линіи нормальныя отношенія: а) между пробѣгомъ товарныхъ паровозовъ въ пути и пробѣгомъ грузовъ и б) между пробѣгомъ товарныхъ вагоновъ и тѣмъ же пробѣгомъ грузовъ большой и малой скорости. За каждую сбереженную противъ нормы паровозо и вагоно-версту, выдается премія; за сдѣланную-же сверхъ нормы паровозо и вагоно-версту производится удержаніе въ такомъ же размѣрѣ, въ какомъ назначена премія.

§ 13.

Въ основаніе единичной разцѣночной ставки (§ 2) должны быть положены расходы на версту пробѣга подвижного состава, а именно: а) на каждую товарную паровозо-версту содержаніе паровозной прислуги (изъ очереднаго № 234), ея поверстныя (изъ № 236) и квартирныя деньги (№ 238), обмундированіе и обмундировочныя деньги служащимъ по тягѣ поѣздовъ (№ 237), содержаніе инвентарнаго имущества паровозовъ (№ 242), расходы по отопленію (изъ №№ 246 и 247) и освѣщенію (№ 248) паровозовъ, смазка (№№ 249 и 250) и чистка (№ 251) паровозовъ и тендеровъ, расходы по снабженію паровозовъ водою (№№ 253, 256 и 257) и ремонтъ (большой, средній и малый) товарныхъ паровозовъ (изъ № 298) и тендеровъ (изъ № 299), а также замѣна и исправленіе осей, колесъ и бандажей товарныхъ паровозовъ (изъ № 298) и тендеровъ (изъ № 299) и другіе расходы,

которые комиссія (§ 3) признаетъ полезнымъ включить, и б) на каждую товарную вагоно-версту жалованье товарныхъ кондукторскихъ бригадъ, включая смазчиковъ и резервныхъ кондукторовъ (изъ № 200), суточныя и разъѣздныя деньги кондукторскимъ бригадамъ (изъ № 202), обмундированіе и обмундировочныя деньги лицамъ по службѣ поѣздовъ (изъ № 204), наемъ помѣщеній и квартирныя деньги агентамъ службы поѣздовъ (изъ № 205), содержаніе и возобновленіе инвентарнаго имущества службы поѣздовъ (изъ № 208), освѣщеніе поѣздныхъ вагонныхъ сигналовъ и кондукторскихъ фонарей (изъ № 209), отопленіе паровозовъ (часть расхода, приходящаяся на передвиженіе въ пути товарнымъ вагоновъ изъ №№ 246 и 247), окладное содержаніе агентовъ по осмотру, пріемкѣ и передачѣ вагоновъ (изъ № 262), обмундированіе и обмундировочныя деньги служащимъ по содержанію вагоновъ (изъ № 263), наемъ помѣщеній и квартирныя деньги этимъ служащимъ (изъ № 264), расходы по содержанію особыхъ складовъ запасныхъ частей вагоновъ чужихъ дорогъ (№ 272), смазка товарныхъ вагоновъ (изъ №№ 275 и 276), ремонтъ (большой, средній и малый) товарныхъ вагоновъ (изъ № 301), возобновленіе и исправленіе осей, колесъ и бандажей товарныхъ вагоновъ (изъ № 302), а также другіе расходы, которые комиссія (§ 3) признаетъ полезнымъ включить.

§ 14.

Выдача настоящей преміи производится одинъ разъ въ годъ по заключеніи годовой отчетности по пробѣгу подвижнаго состава и по выясненіи комерческой службой грузоваго движенія въ отношеніи количества сдѣланныхъ въ отчетномъ году пудоверстъ груза, но не позже 1-го октября слѣдующаго за отчетнымъ года.

§ 15.

Распредѣленіе преміи, причитающейся станціямъ, производится между ними пропорціонально отношенію оборота товарныхъ вагоновъ на каждой станціи къ обороту товарныхъ вагоновъ по всѣмъ станціямъ дорогъ въ совокупности, при чемъ оборотъ вагоновъ выражается суммой прибывшихъ и отправленныхъ, какъ груженыхъ, такъ и порожнихъ товарныхъ вагоновъ.

§ 16.

Изъ общей суммы преміи дѣлаются порядкомъ, указаннымъ въ § 10, отчисленія на учетъ и распредѣленіе преміи и оставшаяся затѣмъ сумма распредѣляется: 75%—станціоннымъ слу-

жащимъ службы движенія и 25% поступаютъ на образованіе запаснаго фонда.

§ 17.

Изъ числа станціонныхъ служащихъ премію получаютъ: начальники станцій, помощники ихъ, смотрителя товарныхъ дворовъ, вѣсовщики, составители, сцѣпщики и пріемщики поѣздовъ. Кромѣ того, и другія лица, способствовавшія увеличенію вѣса груза поѣздовъ, по представленіямъ начальниковъ станцій общеустановленнымъ порядкомъ. Между отдѣльными лицами премія дѣлится пропорціонально ихъ содержанію (безъ квартирныхъ), при чемъ наибольшій размѣръ содержанія начальниковъ станцій ограничивается 1.800 руб. въ годъ.

§ 18.

Изъ причитающейся линейнымъ служащимъ службы движенія преміи, *въ случаѣ ихъ виновности*, производятся удержанія:

а) за поврежденіе вагоновъ вслѣдствіе перегруза;

б) за порчу и поврежденіе груза вслѣдствіе погрузки въ одинъ вагонъ такихъ грузовъ, которые по свойствамъ своимъ не должны грузиться вмѣстѣ;

в) за просрочку въ доставкѣ груза вслѣдствіе задержки безъ уважительныхъ причинъ;

г) за задержку тѣхъ чужихъ вагоновъ, которые на основаніи дѣйствующихъ правилъ подлежатъ срочному возврату, равно за задержку спеціальныхъ вагоновъ Юго-Западныхъ дорогъ;

д) за опозданіе поѣздовъ вслѣдствіе преувеличенія состава, вызваннаго требованіемъ станцій;

е) за постановку въ груженые поѣзда порожнихъ товарныхъ вагоновъ въ качествѣ дѣйствующихъ тормазовъ;

ж) за непроизводительный порожній пробѣгъ товарныхъ вагоновъ, вызванный неисполненіемъ нарядовъ и распоряженій по обороту вагоновъ;

з) за прослѣдованіе поѣздовъ въ неполномъ составѣ безъ уважительныхъ причинъ,

и и) за непроизводительный пробѣгъ товарныхъ паровозовъ резервомъ и двойной тягой, вызванный неправильнымъ распоряженіемъ по обороту паровозовъ.

Половина удержаній по пунктамъ е, ж, з и к обращается на увеличеніе преміи всѣхъ остальныхъ линейныхъ служащихъ службы движенія въ видахъ возмѣщенія имъ уменьшенія преміи, вызваннаго неправильнымъ дѣйствіемъ виновныхъ.

Всѣ указанныя въ настоящемъ § удержанія производятся нижеслѣдующимъ порядкомъ:

Въ теченіе года на счетъ каждой отдѣльной группы служащихъ или отдѣльнаго лица заносятся всѣ тѣ суммы, которыя подлежатъ удержанію. По окончаніи года указанный списокъ удержаній подробно разсматривается комиссіей (§ 3), которая даетъ заключенія о томъ, какія удержанія, по ея мнѣнію, могутъ быть признаны подлежащими уменьшенію или сложенію. Заключенія комиссіи по означеннымъ вопросамъ поступаютъ затѣмъ на окончательное рѣшеніе совѣта управленія.

§ 19.

Расходы по уплатѣ этой преміи относятся на №№ смѣты: на № 202 въ размѣрѣ 10%, на № 234 — 15%, № 236 — 17%, № 247 — 25%, № 298 — 16%, № 299—3% и № 301 — 14%.

ПРЕМІЯ № 2.

За успѣшный оборотъ товарныхъ вагоновъ.

§ 20.

Премія эта имѣетъ цѣлью успѣшный оборотъ товарныхъ вагоновъ и возможно успѣшную уборку грузовъ путемъ сокращенія простоя товарныхъ вагоновъ по станціямъ.

§ 21.

Премія дѣйствуетъ лишь въ періоды усиленнаго грузового движенія.

О началѣ и прекращеніи дѣйствія преміи начальникъ службы движенія извѣщаетъ, съ разрѣшенія Начальника дорогъ, начальниковъ отдѣленій службы движенія и начальниковъ станцій телеграммами, адресуемыми въ копіи контролю расходовъ.

§ 22.

Нормы для этой преміи устанавливаются (§ 3) постанціонныя, а именно: для каждой станціи назначаются предѣлы минимальнаго и максимальнаго простоя товарныхъ вагоновъ въ часахъ.

Сокращеніе простоя товарныхъ вагоновъ противъ минимальной нормы премируется; за задержку-же ихъ сверхъ максимальной нормы дѣлается удержаніе въ томъ-же размѣрѣ, въ какомъ установлена премія. Независимо сего устанавливаются (§ 3) нормы простоя товарныхъ вагоновъ подъ нагрузкой и выгрузкой грузовъ для надобности дорогъ въ тѣхъ случаяхъ, когда эти манипуляціи (нагрузка и выгрузка) производятся средствами другихъ службъ—безъ участія служащихъ службы движенія.

§ 23.

Основаніемъ для расцѣнки стоимости одного вагоно-часа служитъ суточная наемная плата за крытый товарный вагонъ нормальнаго типа.

§ 24.

При разсчетѣ преміи изъ общаго простоя исключаются задержки товарныхъ вагоновъ по причинамъ, не зависящимъ отъ линейныхъ служащихъ службы движенія, а именно:

1) простой вагоновъ по непріему ихъ сосѣдней дорогой,

2) по отказу депо въ паровозахъ,

3) вслѣдствіе перерыва движенія, происшедшаго не по винѣ учитываемой станціи,

4) вслѣдствіе занятія вагоновъ подъ жилье и склады,

5) по неимѣнію подходящаго груза для спеціальнаго подвижного состава на станціяхъ, къ коимъ таковой причисленъ на стоянку.

6) по винѣ другихъ службъ, задержавшихъ вагоны подъ нагрузкой или выгрузкой свыше установленныхъ для сего нормъ (§ 22),

7) Вслѣдствіе неоставленія распорядительными станціями мѣстъ въ поѣздахъ для прицѣпки къ нимъ вагоновъ на промежуточныхъ станціяхъ; въ данномъ случаѣ исключается лишь задержка свыше простоя, установленнаго минимальной нормой по § 22, если таковая (норма) не превышаетъ 12 часовъ; если-же указанная минимальная норма превышаетъ 12 часовъ, то подлежащая исключенію задержка вслѣдствіе неоставленія мѣстъ въ поѣздахъ уменьшается лишь на 12 часовъ; задержка по неоставленію мѣстъ въ поѣздахъ исчисляется съ момента подачи соотвѣтственныхъ требованій промежуточными станціями,

8) задержка вагоновъ по винѣ грузохозяевъ, оправданная взысканіемъ штрафа.

9) простой больныхъ вагоновъ,

10) задержка свыше минимальныхъ нормъ (§ 22) товарныхъ вагоновъ, отчисленныхъ для рабочаго движенія, а равно и вагоновъ, приспособленныхъ для перевозки войскъ и новобранцевъ

и 11) всѣ непредвидѣнные настоящимъ § случаи задержки товарныхъ вагоновъ, признанные коммиссіей (§ 3) уважительными по представленіямъ начальника службы движенія, и утвержденные Совѣтомъ Управленія.

Во всѣхъ указанныхъ случаяхъ фактъ задержки вагоновъ долженъ быть удостовѣренъ соотвѣтственными документами.

§ 25.

Результаты задержки товарныхъ вагоновъ по винѣ другихъ службъ (6-ой пунктъ § 24) вносятся начальникомъ службы движенія въ комиссію (§ 3) на разсмотрѣніе, которая со своими заключеніями представляетъ таковые на усмотрѣніе начальника дорогъ.

§ 26.

На основаніяхъ, изложенныхъ въ §§ 22-24, опредѣляется сбереженіе по каждой въ отдѣльности станціи, и изъ сдѣланныхъ

сбереженій отчисляются соглано § 10 и 50 суммы, нужныя на учетъ и распредѣленіе премій и для уплаты преміи № 4.

Затѣмъ общая сумма преміи за сдѣланнымъ отчисленіемъ распредѣляется:

70%—станціоннымъ служащимъ службы движенія.

5%—старшимъ и младшимъ осмотрщикамъ вагоновъ, способствовавшимъ уменьшенію непроизводительнаго простоя товарныхъ вагоновъ, и

25% на образованіе запаснаго фонда.

§ 27.

Изъ числа станціонныхъ служащихъ премію получаютъ: начальники станцій, помощники ихъ, смотрителя товарныхъ дворовъ, вѣсовщики, составители, сцѣпщики и пріемщики поѣздовъ. Кромѣ того и другія лица, способствовавшія ускоренію оборота вагоновъ, по представленіямъ начальниковъ станцій общеустановленнымъ порядкомъ. Между отдѣльными лицами премія распредѣляется пропорціонально получаемому ими содержанію (безъ квартирныхъ), при чемъ высшій размѣръ содержанія начальника станціи для опредѣленія его участія въ преміи принимается въ 1800 рублей въ годъ.

Суммы, причитающіяся старшимъ и младшимъ осмотрщикамъ вагоновъ, распредѣляются начальникомъ службы подвижного состава и тяги.

§ 28.

Изъ причитающейся линейнымъ служащимъ преміи *въ случаѣ ихъ виновности* производятся удержанія:

а) за несвоевременное исполненіе нарядовъ и требованій на отправку порожнихъ вагоновъ,

б) за задержку на промежуточныхъ станціяхъ вагоновъ вслѣдствіе неоставленія мѣстъ для прицѣпки таковыхъ къ проходящимъ поѣздамъ,

в) за задержку вагоновъ вслѣдствіе неназначенія поѣзда безъ уважительныхъ причинъ,

г) за задержку товарныхъ паровозовъ внѣ основныхъ депо безъ уважительныхъ причинъ

и ж) за перерывы движенія вслѣдствіе происшествій съ подвижнымъ составомъ, вызванныхъ неправильными дѣйствіями линейныхъ служащихъ службы движенія.

Всѣ поименованныя въ настоящемъ § удержанія производятся и слагаются порядкомъ, указаннымъ выше въ § 18.

§ 29.

Выдача преміи за отчетный годъ производится не позже 1-го октября слѣдующаго за отчетнымъ года.

§ 30.

Расходъ на уплату сей преміи относится на № 193 смѣты.

ПРЕМІЯ № 3.

За сокращеніе маневрной работы паровозовъ.

§ 31.

Премія за сокращеніе маневрной работы паровозовъ имѣетъ цѣлью уменьшеніе ихъ работы при передвиженіи вагоновъ въ предѣлахъ станціонныхъ территорій и въ ожиданіи таковыхъ передвиженій на станціяхъ, работающихъ особыми маневрными паровозами.

§ 32.

Нормы для этой преміи устанавливаются (§ 3) постанціонныя, а именно: для каждой станціи, имѣющей особые маневрные паровозы, назначаются минимальные и максимальные предѣлы отношеній между пробѣгомъ паровозовъ на маневрной работѣ (т. е. на маневрахъ и содержаніи пара въ совокупности) и оборотомъ товарныхъ и пассажирскихъ вагоновъ. При этомъ маневрная работа паровозовъ, учитываемая по часамъ, переводится въ версты по слѣдующему разсчету: каждый часъ маневровъ приравнивается 5 верстному пробѣгу паровоза, а 1 часъ содержанія пара 2-хъ верстному пробѣгу; оборотъ же вагоновъ опредѣляется суммою прибывшихъ и отправленныхъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ какъ груженыхъ, такъ и порожнихъ въ совокупности.

§ 33.

За достигнутыя станціей сбереженія противъ минимальной нормы выдается премія, а за перерасходъ противъ максимальной нормы дѣлается удержаніе въ томъ же размѣрѣ, въ какомъ установлена премія.

§ 34.

При разсчетѣ преміи исключаются нижеслѣдующіе виды работы паровозовъ, удостовѣряемые согласно правиламъ квитанціями за маневры и содержаніе пара:

1) Излишнее нахожденіе противъ расписанія поѣздныхъ паровозовъ въ поѣздѣ, удостовѣряемое при опозданіяхъ поѣздовъ квитанціями за содержаніе пара,

2) работа паровозовъ по передвиженію рабочихъ поѣздовъ въ предѣлахъ станціонныхъ территорій, а также при нагрузкѣ и выгрузкѣ сихъ поѣздовъ, какъ въ предѣлахъ станцій, такъ и въ пути—между станціями,

3) работа паровозовъ по промывкѣ вагоновъ послѣ выгрузки изъ нихъ животныхъ

и 4) работа паровозовъ въ ожиданіи отправленія съ ними поѣздовъ со станцій, неимѣющихъ депо.

§ 35.

Для опредѣленія размѣра преміи единичною расцѣночной ставкой служитъ стоимость версты маневрной работы паровозовъ (маневровъ и содержанія пара), состоящая изъ слѣдующихъ данныхъ: окладное содержаніе паровозной прислуги (жалованье и квартирное довольствіе— изъ № 234), суточныя деньги паровозной прислугѣ за производство постоянныхъ маневровъ (изъ № 236), обмундированіе и обмундировочныя деньги паровозной прислугѣ (№ 237), содержаніе инвентарнаго имущества паровозовъ (№ 242), отопленіе (изъ №№ 246 и 247) и освѣщеніе (№ 248) паровозовъ, смазка (№№ 249 и 250) и чистка (№ 251) паровозовъ и тендеровъ, расходы по снабженію водой паровозовъ (№№ 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), а также другіе подобные расходы, которые комиссія (§ 3) признаетъ полезнымъ включить.

§ 36.

Изъ заработанной станціями преміи отчисляются согласно § 10 и 50 суммы, нужныя на учетъ и распредѣленіе преміи и для уплаты преміи № 4.

Затѣмъ общая сумма преміи за сдѣланнымъ отчисленіемъ распредѣляется:

51%—станціоннымъ служащимъ службы движенія,

24%—маневрнымъ машинистамъ

и 25%—на образованіе запаснаго фонда.

§ 37.

Изъ числа станціонныхъ служащихъ въ преміи участвуютъ: начальники станціи, ихъ помощники, составители и сцѣпщики. Причитающаяся имъ премія распредѣляется между отдѣльными лицами пропорціонально получаемымъ окладамъ содержанія (безъ квартирныхъ), причемъ содержаніе начальниковъ станціи при-

нимается въ ординарномъ размѣрѣ, но не свыше 1800 рублей въ годъ, помощниковъ—въ полуторномъ размѣрѣ, считая таковое не свыше 600 руб. въ годъ, а для составителей и сцѣпщиковъ въ двойномъ размѣрѣ, считая максимальное содержаніе для составителей въ 420 руб. и для сцѣпщиковъ въ 300 руб. въ годъ.

Премія, причитающаяся маневрнымъ машинистамъ распредѣляется пропорціонально сдѣланному ими пробѣгу на маневрахъ.

§ 38.

Выдача сей преміи производится не позже 1-го октября слѣдующаго за отчетнымъ года.

§ 39.

Расходъ по уплатѣ преміи относится на № 236 смѣты.

ПРЕМІЯ № 4.

За составленіе поѣздовъ дальняго хода.

§ 40.

Настоящая премія, имѣя цѣлью успѣшную перевозку грузовъ и скорѣйшую доставку ихъ по назначенію, содѣйствуетъ также сокращенію маневрной работы паровозовъ и ускоренію оборота товарныхъ вагоновъ.

§ 41.

Поѣздомъ дальняго хода называется товарный поѣздъ изъ груженыхъ вагоновъ, проходящій не менѣе двухъ послѣдовательныхъ распорядительныхъ станцій безъ пересоставленія. По особымъ распоряженіямъ начальника службы движенія въ составы этихъ поѣздовъ могутъ входить порожніе спеціальные вагоны.

§ 42.

Направленія слѣдованія поѣздовъ дальняго хода, станціи первоначальнаго ихъ составленія и назначенія, а также составъ сихъ поѣздовъ, опредѣляются начальникомъ службы движенія.

§ 43.

Для возможности составленія поѣздовъ дальняго хода въ нѣкоторыхъ случаяхъ разрѣшается задерживать вагоны; максимальные предѣлы этой задержки на станціяхъ, формирующихъ поѣзда дальняго хода, устанавливаются порядкомъ, указаннымъ въ § 3.

§ 44.

За составленіе поѣздовъ дальняго хода станціямъ первоначальнаго ихъ отправленія выдается премія. Размѣръ этой преміи опредѣляется указаннымъ въ § 3 порядкомъ въ зависимости отъ того сбереженія маневрной работы, которое благодаря слѣдованію поѣздовъ дальняго хода достигается на попутныхъ распорядительныхъ станціяхъ.

§ 45.

Въ періоды дѣйствія преміи за успѣшный оборотъ вагоновъ, размѣръ преміи за составленіе поѣздовъ дальняго хода увеличивается на 25%.

§ 46.

Общая сумма преміи распредѣляется:
75%—станціоннымъ служащимъ службы движенія
и 25%—на образованіе запаснаго фонда.

§ 47.

Изъ числа станціонныхъ служащихъ въ преміи участвуютъ: начальники станцій, помощники ихъ, составители, сцѣпщики, пріемщики поѣздовъ, счетчики вагоновъ и конторщики по пріему и отправкѣ поѣздовъ. Кромѣ того и другія лица, участвовавшія въ составленіи поѣздовъ дальняго хода, по представленіямъ начальниковъ станцій—общеустановленнымъ порядкомъ. Причитающаяся премія распредѣляется между отдѣльными лицами пропорціонально ихъ содержанію (безъ квартирныхъ), при чемъ содержаніе начальниковъ станцій принимается въ ординарномъ размѣрѣ, но не свыше 1800 руб. въ годъ, помощниковъ въ полуторномъ размѣрѣ, считая таковое не свыше 600 руб. въ годъ, а для остальныхъ низшихъ служащихъ въ двойномъ размѣрѣ, считая таковое для составителей не свыше 420 руб. въ годъ и для сцѣпщиковъ не свыше 300 руб. въ годъ.

§ 48.

Изъ причитающейся линейнымъ служащимъ службы движенія преміи *въ случаѣ ихъ виновности* производятся удержанія за задержку груженыхъ вагоновъ для составленія поѣздовъ дальняго хода сверхъ установленныхъ нормъ (§ 43).

Удержанія эти производятся и слагаются порядкомъ, указаннымъ выше въ § 18.

§ 49.

Премія выдается станціоннымъ служащимъ за каждый истекшій мѣсяцъ не позже 2-хъ мѣсяцевъ послѣ отчетнаго, а дополнительное вознагражденіе изъ запаснаго фонда не позже 1-го октября слѣдующаго за отчетнымъ года.

§ 50.

Расходъ по уплатѣ этой преміи относится за счетъ преміи по маневрамъ, заработанной тѣми попутными распорядительными

станціями, маневрная работа коихъ облегчается благодаря слѣдованію поѣздовъ дальняго хода.

Въ періоды дѣйствія преміи за успѣшный оборотъ вагоновъ, расходъ по уплатѣ добавочной преміи за составленіе поѣздовъ дальняго хода (§ 45) относится за счетъ преміи по успѣшному обороту вагоновъ, заработанной попутными распорядительными станціями.

Размѣръ потребныхъ отчисленій для покрытія уплаченной преміи № 4 изъ суммъ, причитающихся соотвѣтственнымъ попутнымъ распорядительнымъ станціямъ по преміямъ №№ 2 и 3, опредѣляется пропорціонально этимъ суммамъ отдѣльно по каждой преміи (№№ 2 и 3).

Если указанныхъ премій на тѣхъ распорядительныхъ станціяхъ, съ которыхъ придется сдѣлать отчисленія для уплаты преміи по составленію дальнихъ поѣздовъ, не окажется или окажется недостаточно для покрытія всего расхода по уплатѣ послѣдней преміи, то недостающая сумма относится на тѣ очередные номера смѣты, на которые относится уплата этихъ же премій (за маневры и успѣшный оборотъ вагоновъ).

Утверждено журнальнымъ постановленіемъ Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ за № 637 отъ 25-го февраля 1900 года.

Положеніе № 109

о преміяхъ:

I) за сбержаніе матеріаловъ, отпускаемыхъ для надобностей станцій, за сокращеніе расхода свѣчей, отпускаемыхъ для освѣщенія пассажирскихъ поѣздовъ, и 3) за сохраненіе бывшихъ въ употребленіи вагонныхъ пломбъ.

---

§ 1.

Преміи эти устанавливаются съ цѣлью достиженія экономнаго расходованія агентами службы движенія отпускаемыхъ имъ матеріаловъ и поощренія ихъ къ сохраненію бывшихъ въ употребленіи вагонныхъ пломбъ.

§ 2.

Сообразно измѣняющимся потребностямъ назначаются по періодамъ года: 1) нормальныя количества матеріаловъ или общая стоимость всѣхъ ихъ для данной станціи, потребныхъ въ теченіе даннаго періода года, 2) нормальное количество свѣчей на опредѣленный періодъ времени для каждаго пассажирскаго поѣзда нормальнаго состава, съ указаніемъ повагоннаго разсчета на случай измѣненія состава поѣзда, и 3) цѣна за каждый сданный въ складъ матеріальной службы пудъ старыхъ пломбъ—послѣдняя на годовой періодъ.

§ 3.

Для разработки нормъ назначается подъ предсѣдательствомъ начальника службы движенія комиссія, членами коей состоятъ: начальникъ службы тяги или его представитель, начальникъ матеріальной службы или его представитель, агенты управленія, назначенные начальникомъ дорогъ, бухгалтеръ службы движенія и представитель мѣстнаго контроля.

§ 4.

Комиссія (§ 3) при разработкѣ нормъ принимаетъ во вниманіе не только расходъ, произведенный въ предыдущіе годы, но и всѣ тѣ указанія опыта, наблюденій и подсчетовъ, какія ей представится возможнымъ собрать и примѣнить съ пользой для дѣла.

§ 5.

Разрабатываемыя комиссіей (§ 3) нормы послѣ утвержденія ихъ совѣтомъ управленія дорогъ объявляются циркулярами по службѣ движенія съ обозначеніемъ срока ихъ дѣйствія.

§ 6.

Комиссіи (§ 3) кромѣ разработки нормъ предоставляется, съ утвержденія совѣта управленія дорогъ, опредѣлять размѣръ удержаній за перерасходъ противъ нормъ съ указаніемъ, изъ какихъ суммъ должны быть произведены удержанія, а также слагать перерасходы противъ установленныхъ нормъ.

§ 7.

Изъ общей суммы достигнутыхъ сбереженій противъ назначенныхъ нормъ отчисляется въ доходъ казны: по сбереженію матеріаловъ, отпускаемыхъ для надобностей станцій, 15%, по сбереженію свѣчей 9% и изъ сбереженій за сданныя старыя пломбы 25%; оставшаяся затѣмъ сумма сбереженій назначается:

а) на покрытіе расходовъ по учету премій. Потребныя на учетъ суммы ежегодно опредѣляются комиссіей (§ 3) и утверждаются совѣтомъ управленія. Суммы эти расходуются какъ для выдачи служащимъ дополнительнаго вознагражденія за учетъ и распредѣленіе премій, такъ и на временное или постоянное увеличеніе личнаго состава по учету премій,

и б) образовавшійся за отчисленіемъ суммъ, потребныхъ на учетъ премій, остатокъ распредѣляется между линейными служащими, принимавшими участіе въ достиженіи сбереженій.

§ 8.

Сумма преміи, причитающаяся данной станціи за сбереженіе матеріаловъ, распредѣляется между станціонными служащими согласно приложенной къ сему положенію схемѣ.

Премія за сбереженія по освѣщенію пассажирскихъ вагоновъ распредѣляется между кондукторскими бригадами, причемъ половина общей суммы преміи выдается главнымъ кондукторамъ, а другая половина распредѣляется поровну между младшими

кондукторами бригадъ, достигшихъ сбереженія. Премія за сданныя въ склады матеріальной службы старыя пломбы выдается вѣсовщикамъ и пломбировщикамъ. На тѣхъ станціяхъ, гдѣ нѣтъ вѣсовщиковъ и пломбировщиковъ, премія выдается младшимъ служащимъ, участвующимъ въ сбереженіи пломбъ (сторожамъ, стрѣлочникамъ и проч.). Право на преміи имѣютъ также конторщики конторы корреспонденціи Кіевскаго склада службы движенія и отдѣленія разбора претензій соотвѣтственно количеству сданныхъ ими старыхъ пломбъ.

§ 9.

Служащіе, занимавшіе извѣстную должность не весь отчетный годъ, получаютъ премію пропорціонально времени служенія въ данной должности.

§ 10.

Служащіе, уволенные за злоупотребленія по службѣ, лишаются права на полученіе преміи; служащіе, уволенные по другимъ причинамъ, получаютъ премію одновременно съ остающимися на службѣ.

§ 11.

Причитающіяся служащимъ преміи выдаются не позже 1-го октября слѣдующаго за отчетнымъ года.

§ 12.

Никто изъ слжащихъ, коимъ по сему положенію причитается премія, не можетъ быть ея лишенъ безъ особо уважительныхъ причинъ.

Начальники отдѣленій службы движенія въ особыхъ случаяхъ могутъ входить съ представленіями о лишеніи служащихъ на линіи преміи полностью или частью, но таковыя должны быть вполнѣ обоснованы.

Представленія эти, съ заключеніями по нимъ начальника службы движенія, поступаютъ на окончательное рѣшеніе общаго присутствія управленія дорогъ.

Служащіе, уволенные за злоупотребленія по службѣ, лишаются права на полученіе премій.

Удержанная и невыданная на основаніи сего § премія остается въ кредитѣ по соотвѣтствующему № смѣты.

СХЕМА

для распредѣленія преміи за сбереженіе матеріаловъ, отпускаемыхъ для надобностей станцій, между станціонными агентами.

I. При наличіи на станціи болѣе 3-хъ помощниковъ:

Начальнику станціи	13%	преміи.
Помощникамъ	20%	„
Конторщикамъ при начальникѣ станціи	13%	„
Ламповщикамъ и швейцарамъ	8%	„
Стрѣлочникамъ старшимъ	15%	„
Стрѣлочникамъ младшимъ и сторожамъ, кромѣ караульныхъ	31%	„

II. При наличіи на станціи 3-хъ помощниковъ:

Начальнику станціи	15%	преміи.
Помощникамъ	18%	„
Конторщикамъ при начальникѣ станціи	15%	„
Ламповщикамъ и швейцарамъ	12%	„
Стрѣлочникамъ старшимъ	12%	„
Стрѣлочникамъ младшимъ и сторожамъ, кромѣ караульныхъ	28%	„

III. При наличіи на станціи 2-хъ помощниковъ:

Начальнику станціи	18%	преміи
Помощникамъ	15%	„
Конторщикамъ при начальникѣ станціи	15%	„
Ламповщикамъ и швейцарамъ	9%	„
Стрѣлочникамъ старшимъ	11%	„
Стрѣлочникамъ младшимъ и сторожамъ, кромѣ караульныхъ	32%	„

IV. При наличіи на станціи одного помощника и одного конторщика:

Начальнику станціи	20%	преміи
Помощнику	13%	„
Конторщику	11%	„
Стрѣлочникамъ и сторожамъ	56%	„

V. При отсутствіи на станціи должности конторщика, а также гдѣ начальникъ станціи и помощникъ его совмѣщаютъ обязанности по телеграфу:

Начальнику станціи	20%	преміи.
Помощнику	13%	„
Стрѣлочникамъ и сторожамъ	67%	„

Примѣчаніе: Премія, причитающаяся данной группѣ служащихъ, распредѣляется между ними поровну.

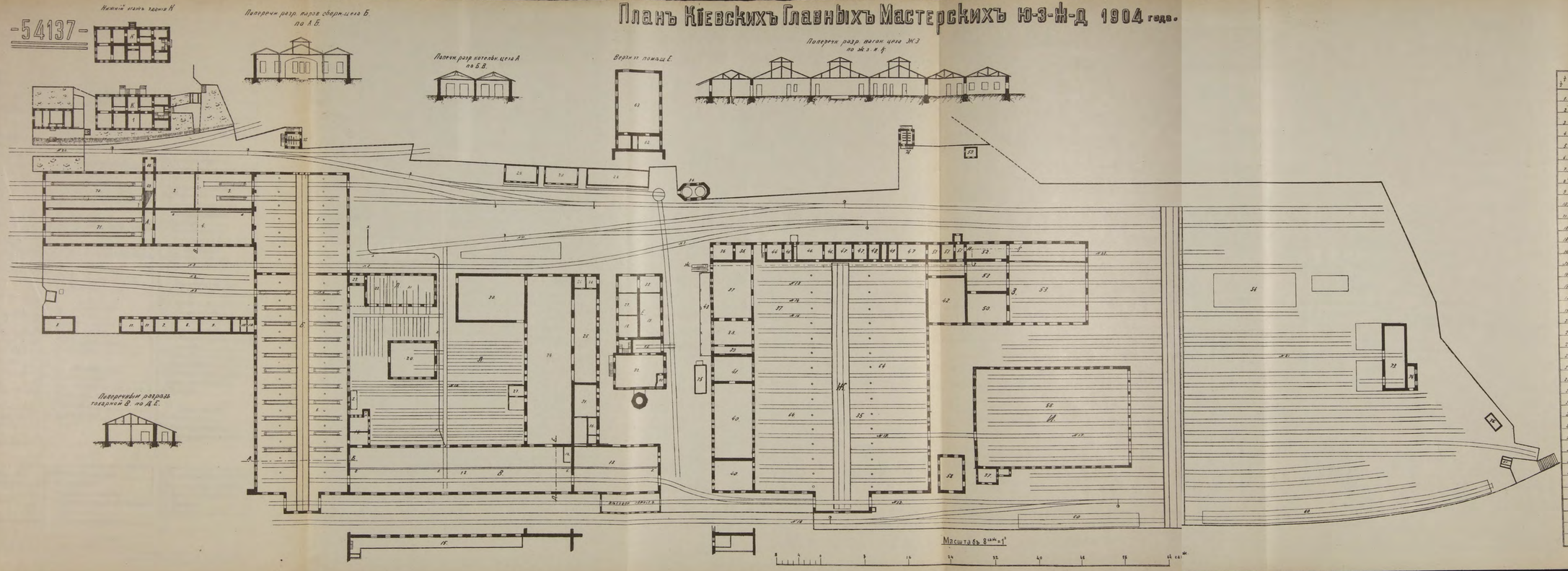
ВѢДОМОСТЬ

по отдѣлу телеграфа къ вопросу 138 о среднемъ количествѣ единичныхъ телеграммъ.

	На 1-го телегр. въ годъ.	На 1-го телегр. въ сутки.
Въ 1907 году.		
На станціяхъ съ 2-мя аппаратами	32.095	89
„ „ „ 3-мя „	38.553	107
„ „ „ 4-мя „	50.638	141
„ „ „ 5-ю „	52.451	146
„ „ „ 6-ю „	58.215	162
„ „ „ 7-ю „	64.552	179
„ „ „ 8-ю „	77.042	214
„ „ „ 9-ю „	89.755	249
„ „ „ 10-ю „	69.207	192
„ „ „ 11-ю „	131.640	365
„ „ „ 12-ю „	167.474	465
„ „ „ 14-ю „	57.327	131
„ „ „ 15-ю „	67.758	188
„ „ „ 16-ю „	132.926	369
Итого	46.685	129
Въ 1908 году.		
На станціяхъ съ 2-мя аппаратами	26.392	73
„ „ „ 3-мя „	39.580	109
„ „ „ 4-мя „	45.728	127
„ „ „ 5-ю „	71.062	197
„ „ „ 6-ю „	108.926	303
„ „ „ 7-ю „	51.468	143
„ „ „ 8-ю „	110.836	308
„ „ „ 9-ю „	79.342	220
„ „ „ 10-ю „	144.574	401
„ „ „ 11-ю „	659.776	183
„ „ „ 12-ю „	90.700	252
„ „ „ 15-ю „	39.079	108
„ „ „ 16-ю „	73.795	205
Итого	43.439	122

-54137-

Планъ Кіевскихъ Главныхъ Мастерскихъ Ю-З-Ж-Д 1904 года.



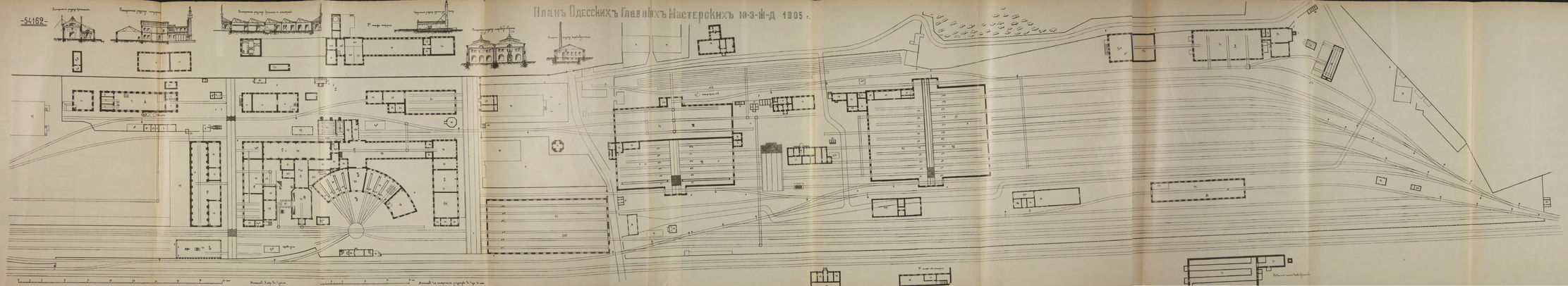
№	Наименованіе	№	Наименованіе
1	Контора мастерскихъ Ремонт.	38	Выковочная и сварочная
2	Инструментальная	39	Столярная
3	Котельный цехъ	40	"
4	"	41	Обойная
5	Товарная мастерская	42	Пакоть
6	Паровозостроительный цехъ	43	Механическая обрабатывающая
7	Товарная паровозн. цеха	44	Колесная весы цеха
8	Тендерная	45	Лекала
9	"	47	Инструментальная
10	Контора паровозостроит. цеха	48	Контора тендерн. цеха
11	Мастерск. ремонт. паровозов	49	Мастера вагонного
12	Механ. токарн. и разных мастер.	50	Инструментальная
13	" " "	51	Тендерн. тендерн. цеха
14	Инструментальная	52	Плотницкая
15	Контора товарнаго цеха	53	Малярная
16	Кассы	54	Склады для хранения матеріала
17	Чистит. отдѣл.	55	Пакоть
18	Кладовая "	56	Склад для потерь. разн. весов
19	Мастерск. для ремонт. вагонов	57	Помащ. для сборк. вагон.
20	Бандажная	58	Бандаж. весы цеха
21	Тростовая	59	Сушильня
22	Помащ. для колесн. пары	60	Вальцовка для тендерн. листовъ
23	Контора колесн. мастера	61	Контрольн. бюро
24	Кузница	62	Инструментальное отдѣленіе
25	"	63	Аммиачно-паровозн. отдѣл.
26	Контора станочн. мастера	64	Ремонтъ вагонн. весов
27	Тендерная цеха	65	Отдѣлен. для дерева
28	Тендерн. весовъ отдѣлъ	66	Новыя станки
29	" " "	67	Склад. медеплей
30	Мебельно-столярная	68	Медеплавка
31	Центр. со мебельн. отдѣленіемъ	69	Паровозн. станки
32	" "	70	Малярн. для паровоз.
33	Пайдокъ депо	71	Бывшее депо
34	Водосмотр. зданіе	72	Колесн. мост. при депо
35	Высечный цехъ	73	Паровая обсечка
36	Машинное отдѣленіе	74	Помащ. для осмотр. при цехѣ
37	Паровозобрызгальня	75	Высечные дворы
38	Механическое отдѣленіе	76	Ворота

Копированіе чертежей по способу Инова.
Фото-Литографія Коллинской, Большая Зеленина, 30.

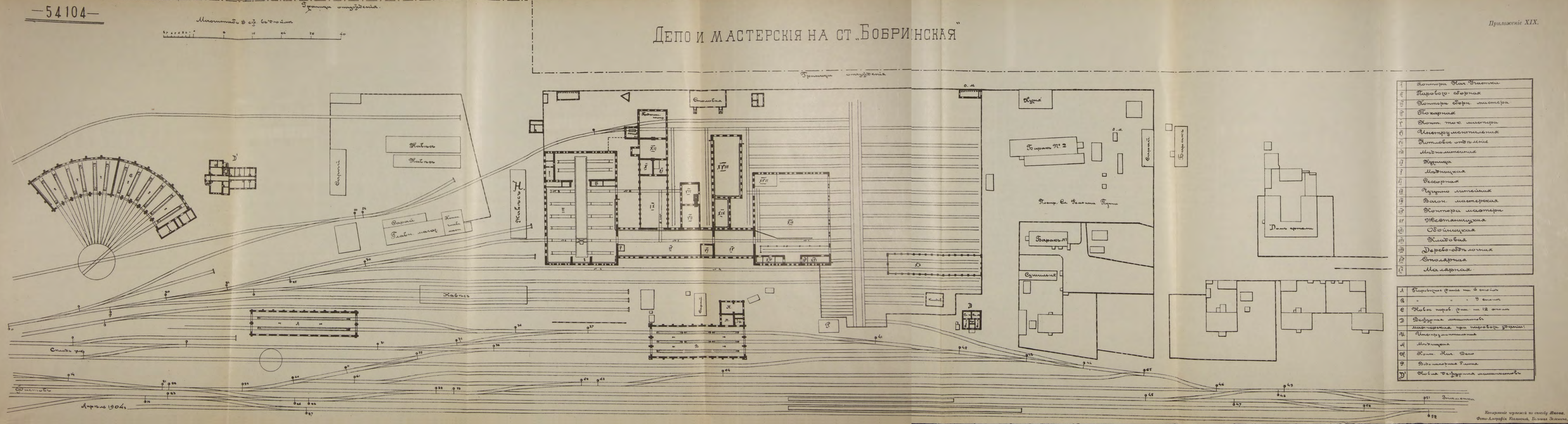
-54162-

Планъ Одесскихъ Главныхъ Мастерскихъ ю-з-й-д 1905 г.

Приложение XVIII.



Депо и мастерскія на ст. „Бобринская"



I	Контора Вал. Частей
II	Паровозо-сборная
III	Контора сборн. мастера
IV	Пожарная
V	Конт. тех. мастера
VI	Инструментальная
VII	Котловое отдѣленіе
VIII	Медницкая
IX	Кузница
X	Мѣдницкая
XI	Весовая
XII	Кузнечно литейная
XIII	Вагон. мастерская
XIV	Контора мастера
XV	Электрическая
XVI	Обойщицкая
XVII	Вилковая
XVIII	Дерево-обдѣлочная
XIX	Столярная
XX	Малярная

A	Стрѣлочные ремн. на 8 вагон.
B	" " " 9 вагон.
C	Новая пред. рем. на 12 вагон.
D	Выдвижная шлифовальн.
	шлифовальн. при паровозн. группѣ.
E	Инструментальная
F	Мѣдницкая
G	Крыт. на Вал
H	Водонапорная башня
D'	Новая выдвижная шлифовальн.

Исправленіе чертежей по способу Инова.
Фото-Литографія Коллонтай, Большая Зелениха, 3.

№№ 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
XXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XLIII.	Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ	— 50

Б) Печатаются:

XXXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Южныхъ желѣзныхъ дорогъ	— —
XXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Екатерининской желѣзной дороги	— —
XL.	Матеріалы по вопросу о реорганизаціи отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	— —
XLI.	Тоже	— —
XLII.	Тоже	— —
XLIV.	Собраніе дѣйствующихъ на 1 января 1910 года уставовъ русскихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ	— —