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

В. С.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Московско-Кіево-Воронежская ж. д.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Тип. т-ва п. ф. «Электро-тип. Н. Я. Стойковой». Знаменская, 27.
1913.

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

В. С.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Московско-Кіево-Воронежская ж. д.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Тип. т-ва п. ф. «Электро-тип. Н. Я. Стойковой». Знаменская, 27.
1913.

I.

Краткія свѣдѣнія о дорогѣ.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Краткія свѣдѣнія о дорогѣ.

Московско-Кіево-Воронежская ж. д., имѣющая эксплоатаціонную длину 2478 вер. (отч. 1911 г.) при общемъ протяженіи путей по расчету одиночнаго пути въ 3.650,83 вер., состоитъ изъ слѣдующихъ основныхъ частей:

Наименованіе линій.	Общее протяженіе путей по расчету одиночнаго пути.
Широкой колеи:	
Кіевъ-Воронежъ	1.352,758
Москва-Артаково	708,947
Мармыжи-Верховье	137,229
Курская городская вѣтвь	7,803
Калужская вѣтвь	37,169
Жиздринская вѣтвь	11,593
Кіевъ-Полтава	431,617
Навля-Конотопъ	237,650
Терещенская-Пироговка	30,604
Окская вѣтвь	8,014
Брянскія вѣтви	10,637
Московская вѣтвь	5,818
Льговская вѣтвь	2,800
Кривецкая вѣтвь	5,677
Передаточные пути при станціи Пироговка	2,420
Вѣтвь Москва I—Москва II	10,065
Пути при ст. Ромоданъ	0,931
Бахмачъ-Золотоноша	228,565
Итого	3.230,298
Узкой колеи:	
Круты-Черниговъ	83,979
Круты-Ичня	33,028
Золотоноша-Днѣпръ-Красн.	28,718
Коренево-Суджа	41,373
Коренево-Рыльскъ	24,951
Ворожба-Хуторъ Михайл.	141,026
Охочевка-Колпна	62,509
Гребенка-Оржица	4,855
Итого	420,439

Исторія развитія сѣти дороги представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Общество М.-К.-В. ж. д. образовалось по ВЫСОЧАЙШЕ утвержденному 24 декабря 1866 г. уставу для общества Курско-Кіевской. По открытіи движенія на упомянутой линіи, протяженіемъ въ 439,6 вер., концессія для общества установлена съ 24 декабря 1870 года на 85 лѣтъ, т. е. по 24 декабря 1955 года.

Послѣдующими тремя дополненіями къ уставу, въ періодъ времени отъ 1891 до 1897 г. включительно, обществу дороги было предоставлено сооруженіе:

1) ширококолейной линіи отъ Курска до Воронежа (231 вер.) и прокладки второго пути отъ Курска до Кіева;

2) узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей: отъ ст. Коренево до гор. Рыльска (22,04 вер.), отъ этой же ст. до гор. Суджи (37,56 вер.); отъ ст. Конотопъ черезъ гор. Кролевецъ до села Пироговки на р. Деснѣ (93,48 вер.); отъ ст. Круты до гор. Чернигова (78,06 вер.) и отъ этой же станціи, черезъ гор. Прилуки, до гор. Пирятина (102 вер.);

3) ширококолейной линіи отъ ст. Льговъ до ст. Брянскъ (195,40 вер.) и узкоколейнаго подъѣздного пути отъ ст. Ворожба до села Серединная Буда, нынѣ ст. Зерново (142,23 вер.);

4) ширококолейной линіи отъ ст. Брянскъ до гор. Москва (355,11 вер.) съ вѣтвями на Калугу и къ ст. Москва, М.-Б. ж. д. отъ ст. Мармыжи Курско-Воронежскаго участка до ст. Ливны Ливенской ж. д. (64,8 вер.) съ принятіемъ послѣдней въ арендное содержаніе [1]) и съ перестройкой ея на широкую колею (58,24 вер.) и узкоколейнаго подъѣздного пути отъ ст. Пирятинъ до пристани Красное на лѣвомъ берегу Днѣпра (93,26 вер.).

Одновременно съ этимъ, общество было переименовано (7 іюня 1895 г.) въ общество М.-К.-В. ж. д.;

5) узкоколейнаго подъѣздного пути отъ ст. Охочевка Курско-Воронежскаго участка до села Колпны (56,58 вер.);

6) передана въ арендное пользованіе казенная Курская городская вѣтвь (5,66 вер).

Съ окончаніемъ постройки указанныхъ линій, протяженіе эксплоатируемой обществомъ желѣзнодорожной сѣти къ концу 1889 года составляло:

путей ширококолейныхъ . .	1396,1 вер.	(69%)
„ узкоколейныхъ . . .	616,5 „	(31%)
Всего .	2012,6 вер.	

Въ 1898 году, согласно четвертому дополненію къ уставу, общество получило концессію на сооруженіе желѣзнодорожной линіи магистральнаго типа отъ Полтавы до Кіева, съ примыканіемъ къ Курско-Кіевскому участку по лѣвую сторону р. Днѣпръ; эта линія,

[1]) Изъята изъ аренды общества Ю.-Вост. ж. д. съ 1 янв. 1897 года.

протяженіемъ въ 315 вер., 1 декабря 1901 г. открыта для движенія.

Въ силу ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 7 іюня 1903 г. пятаго дополненія къ уставу, обществу предоставлено сооруженіе желѣзнодорожной линіи магистральнаго типа отъ ст. Навля Льгово-Брянскаго участка до ст. Конотопъ, съ переустройствомъ въ нормальную колею узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей отъ ст. Серединная Буда (Зерново) до ст. Хуторъ Михайловскій (16 вер.) и отъ ст. Пироговка до ст. Конотопъ (92,5 вер.), а всего—198 вер. Эксплоатація этой линіи начата 1 августа 1907 года.

Наконецъ, по ВЫСОЧАЙШЕ утвержденному 17-го іюня 1908 г. шестому дополненію къ уставу, обществу предоставлено сооруженіе линіи отъ ст. Бахмачъ до гор. Одессы, со включеніемъ въ ея составъ узкоколейнаго подъѣздного пути на протяженіи 141,8 вер. отъ ст. Ичня до ст. Золотоноша, съ постройкой моста черезъ р. Днѣпръ вблизи гор. Черкассъ. Постройку этой линіи предполагается закончить въ концѣ 1913 года.

Подвижной составъ. Подвижной составъ М.-К.-В. ж. д. по 1 января 1912 г. состоялъ изъ 487 ширококолейныхъ и 63 узкоколейныхъ паровозовъ (изъ послѣднихъ 6—бывшей Ливенской ж. д.), 497 ширококолейныхъ и 90 узкоколейныхъ пассажирскихъ вагоновъ и 13.339 ширококолейныхъ и 538 узкоколейныхъ товарныхъ вагоновъ.

Мастерскія. На дорогѣ имѣются однѣ главныя мастерскія на ст. Конотопъ, гдѣ ремонтируются и паровозы и вагоны; кромѣ главныхъ мастерскихъ, при каждомъ основномъ депо имѣются малыя ремонтныя мастерскія. Большія основныя депо, имѣющія приписанными большое количество пассажирскихъ вагоновъ, какъ то депо Москва и Кіевъ, имѣютъ еще спеціальныя малыя мастерскія для ремонта пассажирскихъ вагоновъ. Вообще же, въ участковыхъ мастерскихъ производится малый ремонтъ съ подъемкой для обточки бандажей, текущій ремонтъ паровозовъ, иногда средній ремонтъ паровозовъ, періодическій осмотръ и текущій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ, также ремонтъ товарныхъ вагоновъ и конвенціонный ихъ осмотръ, въ случаѣ накопленія въ главныхъ мастерскихъ большого количества товарныхъ вагоновъ для такого рода ремонта.

Паровозныя зданія, поворотные круги. На дорогѣ на 1 января 1912 г. значилось 21 паровозное зданіе, съ общимъ количествомъ 216 стойлъ; кромѣ того, въ депо имѣется 30 стойлъ для подъемки и ремонта паровозовъ, при 32 поворотныхъ кругахъ.

Водоснабженіе. На протяженіи дороги 94 станціи имѣютъ водокачки при чемъ на 16 изъ нихъ водоснабженіе—двойное; 32 водоснабженія числятся запасными, остальныя—основными.

Товарныя устройства. Имѣющіяся на 1 января 1912 г. на М.-К.-В. ж. д. товарныя устройства указаны въ нижеслѣдующей таблицѣ;

Названіе линій.	Пакгаузовъ.	Крытыхъ платформъ.	Открытыхъ платформъ.
Курскъ II-Воронежъ [1])	1486	1723	1277
Кіевъ-Курскъ II [2])	2440	3129	2367
Дарница (Кіевъ)-Полтава [3])	2840	1703	1693
Москва-Брянскъ	3872	978	1549
Брянскъ-Льговъ	622	879	231
Навля-Конотопъ	323	537	611
Всего	11783	8949	7728

Рельсы. По 1 января 1913 г. на М.-К.-В. ж. д. уложены рельсы слѣдующихъ типовъ и протяженія:

22¾ фун.	125,58	вер.
24½ „	472 —	„
22½ „	1211,78	„
22,918 „	107 —	„
24,918 „	481,50	„
13,7 „	453,44	„
15,5 „	55,26	„

Шпалы. По 1 янв. 1913 г. по широкой колеѣ М.-К.-В. ж. д. было уложено 2.850.383 пропитанныхъ, 1.265.235 не пропитанныхъ сосновыхъ и 60.245 дубовыхъ шпалъ; по узкой колеѣ уложено 4.321 пропитанныхъ и 856.385 не пропитанныхъ сосновыхъ и 34.510 дубовыхъ шпалъ установленныхъ типовъ.

Телеграфъ и телефонъ. На 1 января 1913 г. имѣлось:

Проводо-верстъ:

телеграфныхъ	7346,70	вер.
телефонныхъ	256,63	„
жезловыхъ	106,81	„

и разнаго назначенія:

сигнализаціонныхъ	117,71	„
кабелей	1,23	„

Аппаратовъ:

телеграфныхъ Морзе простыхъ	383
„ „ дуплексъ	2
телефоновъ при 25 центральныхъ станціяхъ	388

[1]) Вмѣстѣ съ складочн. помѣщен. ст. Курскъ-городъ.

[2]) Складочныя помѣщ. ст. Курскъ-II и Курскъ-городъ не указаны, т. к. помѣщены выше.

[3]) Складочныя помѣщенія ст. Брянскъ не указаны, т. к. они вошли въ число складочныхъ помѣщеній участка Брянскъ-Льговъ.

фонопоровъ по станціямъ 118
„ поѣздныхъ 36
семафорныхъ повторителей 80
блокъ-аппаратовъ на станціяхъ (очковъ) . 120

Централизація. Централизаціонныя устройства, имѣвшіяся на дорогѣ на 3 января 1913 года, видны изъ слѣдующей таблицы:

Система централизаціи. / Наименованіе линій и станцій.	Устроена.						Устраивается.	Подлежитъ къ устройству.	
	Біанки Серветтаса гидрав.	Сайкса съ жестк. тягами.	Сименса съ гибк. тягами.	Бюссинга съ гибкими тягами.			Бюссинга съ гибкими тягами.	Бюссинга съ гибкими тягами.	
	Централизація безъ станціонной блокировки.		Централизація съ путев. блокировкою.	Централизац. съ электрич. станц. блок.	Централизац. съ механич. станц. блок.	Мех. блок. семаф. съ замык. перест. вручн. стрѣл.	Централиз. съ электр. станц. блокировк.	Централиз. съ электр. станц. блокировк.	Мех. блок. семаф. съ замык. перест. вручн. стрѣл.
	Число стрѣлокъ.								
Кіевъ-Курскъ . .	29	12	4	22	—	—	76	156	—
Брянскъ-Льговъ .	—	—	—	—	—	16	—	101	84
Москва-Брянскъ .	—	—	—	—	7	151	—	128	12
Дарница-Полтава.	—	—	—	40	50	139	37	17	6
Навля-Конотопъ.	—	—	—	25	21	58	—	—	24
Итого . . .	29	12	4	87	78	364	113	402	126

II.

Журналъ совѣщанія въ правленіи Московско-Кіево-Воронежской ж. д. по вопросамъ хозяйственнымъ и пассажирскаго движенія.

Журналъ совѣщанія въ правленіи Московско-Кіево-Воронежской ж. д. по вопросамъ хозяйственнымъ и пассажирскаго движенія.

23 іюня 1912 г. въ г. Москвѣ, въ правленіи М.-К.-В. ж. д. состоялись засѣданія по вопросамъ программъ хозяйственной, пассажирскаго движенія и дополнительной, заранѣе высланныхъ правленію дороги по распоряженію Предсѣдателя производившей обслѣдованіе этой дороги Подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи.

Въ засѣданіяхъ этихъ участвовали: Предсѣдатель Подкомиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, члены Подкомиссіи: Д. И. Герценвицъ и П. П. Мигулинъ, членъ—экспертъ отъ Г. К. Н. А. Масловъ, замѣститель Предсѣдателя правленія дороги А. И. Геннертъ, директоры правленія И. Л. Поляковъ и Т. М. Перевозниковъ, управляющій дорогой Г. Ф. Энманъ, нач. отдѣловъ правленія и службъ управленія дороги, при дѣлопроизводителяхъ Высшей Комиссіи А. Д. Лаврентьевѣ, С. М. Воищевѣ и Н. С. Богдановѣ.

По открытіи засѣданія представителями дороги было доложено, что на всѣ вопросы программъ заготовлены письменные отвѣты правленіемъ и управленіемъ дороги по принадлежности.

По предложенію Предсѣдателя Подкомиссіи отвѣты по программамъ были въ засѣданіяхъ же проштудированы, и настоящій журналъ, не заключая въ себѣ основныхъ вышеприведенныхъ отвѣтовъ [1]), содержитъ лишь дополнительныя свѣдѣнія и замѣчанія, сдѣланныя при разсмотрѣніи программъ въ засѣданіяхъ.

При разсмотрѣніи вопросовъ хозяйственной программы

по вопросу I

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ выяснить, имѣлось ли въ виду увеличеніе движенія на участкѣ дороги Льговъ-Брянскъ, въ связи съ постройкой С.-Д. ж. д.

Управляющій дорогой сообщаетъ, что заданіе было скромнѣе, чѣмъ оказалось на самомъ дѣлѣ; поэтому въ октябрѣ 1911 г. не хватало пропускной способности и были задержки, но потомъ, съ открытіемъ разъѣздовъ, задержки прекратились.

Т. М. Перевозниковъ поясняетъ, что М.-К.-В. ж. д. получила офиціальное увѣдомленіе приготовиться къ обмѣну 240—250 ваг., тогда какъ въ настоящее время передается 300—310 ваг., а въ хорошую погоду и до 325 вагоновъ.

---

[1]) Часть III настоящаго выпуска.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, возможно ли дальнѣйшее увеличеніе обмѣна, управляющій дорогой отвѣчаетъ отрицательно, поясняя, что линія совершенно не подготовлена къ большему движенію; кромѣ того, управляющій дорогой полагаетъ, что и С.-Д. ж. д. не дастъ больше вагоновъ.

Начальникъ сл. движенія Л. В. Павловскій дополняетъ, что главный грузъ идетъ съ С.- Д. ж. д. на Р.-О. ж. д. черезъ Брянскъ; такимъ образомъ М.-К.-В. ж. д. зависитъ въ этомъ отношеніи всецѣло отъ Р.-О. ж. д., которая въ Брянскѣ принимаетъ 350 ваг. и то обыкновенно съ задержкой, по поводу чего, между прочимъ, предстоитъ совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ предсѣдателя Петербургскаго пораіоннаго комитета. Если Р.-О. ж. д. не увеличитъ путемъ развитія ст. Брянскъ пріема на этой станціи до 475 вагоновъ, то и М.-К.-В. ж. д. не въ состояніи будетъ увеличить обмѣнъ на ст. Льговъ.

По вопросу 2

управляющій дорогой добавляетъ, что планъ перевозокъ не составляется заранѣе потому, что на практикѣ такіе планы, обыкновенно, не выполняются; на М.-К.-В. ж. д. устраиваются весной совѣщанія по вопросу о томъ, сколько слѣдуетъ предоставить сл. п. составовъ; осенью съ увеличеніемъ коммерческихъ перевозокъ опять устраиваются совѣщанія и на нихъ рѣшается, сколько составовъ оставить въ распоряженіи сл. п. Въ общемъ, управляющій дорогой свидѣтельствуетъ, что на дорогѣ особенно много хозяйственныхъ перевозокъ изъ-за плохого качества балласта.

При обсужденіи

вопроса 6

Предсѣтатель проситъ выяснить, какъ устанавливаются единичныя цѣны.

Начальникъ сл. пути И. И. Бака-Абаковскій докладываетъ, что расцѣнки на мелкія работы составлены на основаніи опыта, на крупныя же работы цѣны устанавливаются путемъ конкуренціи; большая часть работъ—около 95%—ведется хозяйственнымъ способомъ; оптовыхъ подрядчиковъ очень мало и, обыкновенно, работы сдаются съ матеріаломъ отъ дороги, чтобы не быть въ зависимости отъ подрядчика.

На вопросъ Н. А. Маслова, сдаются ли работы по конкуренціи заявившему низшую цѣну или въ выборѣ подрядчика играютъ роль и другія соображенія, начальникъ сл. пути отвѣчаетъ, что за рѣдкими исключеніями работы сдаются заявившимъ низшія цѣны; бываютъ случаи, особенно въ отношеніи рядчиковъ, нѣкоторые изъ коихъ работаютъ для дороги всегда, что послѣ заявки цѣнъ

наиболѣе надежнымъ предлагается понизить цѣны до предложенныхъ другими, и тогда, въ случаѣ согласія, работа сдается извѣстнымъ управленію рядчикамъ.

Переходя къ вопросу о преміяхъ, управляющій дорогой въ дополненіе къ свѣдѣніямъ, помѣщеннымъ въ письменномъ отвѣтѣ, сообщаетъ, что по сл. дв. не существуетъ никакихъ премій, кромѣ преміи за розыскъ вагоновъ, перешедшихъ безъ записи.

Начальникъ сл. тяги П. Н. Максимовъ дополняетъ относительно преміи по мастерскимъ, что по достиженіи ихъ 75% отъ основныхъ платъ нормы пересматриваются.

При разсмотрѣніи

вопроса 8

начальникъ контроля сборовъ сообщилъ, что съ 1909 г. на дорогѣ установленъ постоянный сплошной контроль; тогда же упразднены должности нач. поѣздовъ.

Управляющій дорогой добавляетъ, что для охраны грузовъ имѣются стражники, главныя обязанности коихъ относятся, однако, къ охранѣ кассъ; но изъ нихъ образованы летучія команды, отправляемыя на наиболѣе тяжелые участки.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, большое ли наблюдается хищеніе грузовъ на дорогѣ, управляющій дорогой отвѣчаетъ, что хищеніе, въ общемъ, не велико, но есть особенно неблагопріятные участки, какъ напримѣръ, между ст. Ворожба и Конотопъ, гдѣ всѣ поѣзда сопровождаютъ стражники; однако, за послѣднее время и на этихъ участкахъ замѣчается уменьшеніе хищеній, въ чемъ главная заслуга принадлежитъ земской полиціи.

На вопросъ Д. И. Герценвица о дѣятельности жандармской полиціи, управляющій дорогой объясняетъ, что жандармская полиція содѣйствіе оказываетъ, но дѣятельность ея распространяется только на полосу отчужденія; желѣзнодорожные стражники подвѣдомственны жандармской полиціи, которая обучаетъ стражниковъ и наблюдаетъ за ними.

При обсужденіи

вопроса 10

начальникомъ сл. движенія отмѣчено значительное пониженіе числа претензій.

А. И. Геннертъ отмѣчаетъ, что съ 1910 г. организованы въ управленіи дороги особыя еженедѣльныя совѣщанія подъ предсѣдательствомъ управляющаго дорогой; на этихъ совѣщаніяхъ просматриваются всѣ дѣла по претензіямъ, безспорныя удовлетворяются, остальныя обсуждаются, и этой мѣрой достигнуты очень хорошіе результаты.

На вопросъ Предсѣдателя, гдѣ на М.-К.-В. ж. д. сосредоточенъ отдѣлъ претензій, А. И. Геннертъ сообщаетъ, что дѣла по претензіямъ, по переборамъ и просрочкамъ находятся въ отдѣлѣ сборовъ правленія, а по утерямъ и порчѣ въ сл. дв. при управленіи; увѣчныя дѣла свыше 1.000 руб. разрѣшаются въ правленіи.

По вопросу о положеніи о служащихъ, о пенсіонныхъ кассахъ и т. п. выяснено, что на М.-К.-В. ж. д. эти вопросы находятся въ положеніи аналогичномъ съ казенными ж. д.

Передъ началомъ разсмотрѣнія вопросовъ по сл. сб. начальникъ коммерческой части правленія Л. Г. Гордонъ замѣчаетъ, что грузовая статистика на дорогѣ разрабатывается въ соотвѣтствіи съ цѣлью практическаго ея использованія.

Въ частности, правленіе черезъ опытныхъ агентовъ просматриваетъ всѣ документы съ линіи и отмѣчаетъ отклоненіе отъ дѣйствующихъ правилъ, ежедневные рапорты обо всемъ замѣченномъ доходятъ до начальника отдѣла, который, такимъ образомъ, слѣдитъ самъ.

Каждыя 2 недѣли дѣлается сводка перевозокъ, перевозки раздѣляются по участкамъ; наконецъ, къ концу мѣсяца составляется особая весьма подробная вѣдомость перевозокъ. Такимъ образомъ, организація дѣла, по мнѣнію Л. Г. Гордона, достигаетъ того, что имѣется полная возможность своевременно усмотрѣть измѣненіе въ характерѣ перевозокъ и оказать необходимое вліяніе.

При выясненіи Предсѣдателемъ Подкомиссіи роли коммерческой части управленія, управляющій дорогой объяснилъ, что коммерческая часть управленія входитъ въ составъ сл. дв. и въ ней сосредоточены главнымъ образомъ претензіи; линія инструктируется изъ правленія.

Далѣе, Д. И. Герценвицъ просилъ сообщить, опредѣляются ли штаты сл. сб. по нормамъ подобно тому, какъ это дѣлается на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, или инымъ путемъ.

Начальникъ контроля сборовъ В. И. Турнеръ объяснилъ, что нормы на М.-К.-В. ж. д. не существуютъ; штаты старшихъ служащихъ опредѣлены смѣтой, младшихъ—опредѣляются соотвѣтственно размѣрамъ движенія и расходамъ прошлаго года.

При разсмотрѣніи

вопросовъ 22 и 23 коммерческой службы.

управляющій дорогой заявляетъ, что управленіе съ указанными въ программѣ вопросами дѣла не имѣетъ.

Л. Г. Гордонъ дополняетъ, что для изученія раіона и сношенія съ коммерческими предпріятіями имѣется при правленіи 7 штатныхъ и много нештатныхъ агентовъ; въ общемъ, сношенія эти нельзя считать очень оживленными, но, все же, правленіе

ихъ поддерживаетъ частью чрезъ пораіонные комитеты, частью непосредственно.

При обсужденіи

вопроса 24

В. И. Турнеръ отмѣчаетъ, что станціи М.-К.-В. ж. д. представляютъ отчетъ прибытія, чего не дѣлается на казенныхъ ж. д.

Отмѣтивъ важность этого обстоятельства, Н. А. Масловъ проситъ сообщить, какъ часто провѣряется станціонное счетоводство; В. И. Турнеръ объясняетъ, что два раза въ годъ производится сплошная провѣрка всѣхъ станцій; много же разъ на станціяхъ дѣлаются частичныя провѣрки.

На вопросъ Н. А. Маслова, имѣются ли книги для записей результатовъ такой провѣрки, В. И. Турнеръ отвѣчаетъ отрицательно, добавляя, что обо всемъ замѣченномъ доносится въ правленіе рапортами.

На вопросъ Н. А. Маслова, по мѣсячно или по суточно отсчитываются станціи, В. И. Турнеръ объясняетъ, что по грузовымъ операціямъ отчетность вездѣ суточная; по пассажирскому же движенію нѣкоторыя станціи на мѣсячной, а нѣкоторыя на суточной отчетности.

По вопросу 25

начальникъ сл. движенія сообщилъ, что на М.-К.-В. ж. д. введена номеровка отправокъ знаками, особыми для разныхъ станцій. Эта мѣра, въ связи съ тщательнымъ наблюденіемъ въ управленіи за движеніемъ грузовъ, оказала большое вліяніе на уменьшеніе количества не розысканныхъ грузовъ: такъ, въ 1911 году не розыскано 4½% пропавшихъ грузовъ, а въ 1909 г.—81%.

На вопросъ Предсѣдателя, сколько времени, въ среднемъ, розыскиваются грузы, представители управленія дороги опредѣлили этотъ срокъ отъ 1 дня до 2 недѣль.

При разсмотрѣніи

вопроса 29

Л. Г. Гордонъ сообщилъ, въ дополненіе къ письменному отвѣту, что, въ общемъ, вспомогательныя операціи и особенно ссудныя въ послѣднее время сильно сократились и, вѣрнѣе всего потому, что появилось очень много банковъ и другихъ учрежденій, дающихъ ссуды большія и на болѣе выгодныхъ условіяхъ. Ссудная операція даетъ убытокъ, что объясняется, прежде всего, дорогой организаціей ссудно-комиссіоннаго отдѣла; теперь этотъ отдѣлъ суженъ и присоединенъ къ коммерческой части правленія; складочныя операціи производятся въ очень большихъ размѣрахъ въ Льговѣ и Воронежѣ; при этомъ въ Льговѣ съ про-

веденіемъ С.-Д. ж. д. пришлось уничтожить два элеватора, въ Воронежѣ же существуетъ простое зернохранилище, операціи котораго будутъ совершаться по мѣрѣ отдѣленія складочной операціи отъ перевозочной.

На вопросъ Предсѣдателя о желательности, съ точки зрѣнія правленія дороги, отдѣленія этихъ операцій, Л. Г. Гордонъ высказываетъ, что оно желательно и тѣмъ болѣе возможно, что нисколько не отразится на интересахъ публики.

На вопросъ П. П. Мигулина, хватаетъ ли на дорогѣ складочныхъ помѣщеній, начальникъ сл. движенія отвѣчаетъ утвердительно, на вопросъ же о перевозкѣ свеклы сообщаетъ, что перевозки эти на дорогѣ ведутся въ полномъ порядкѣ и при томъ дорога распоряжается ими самостоятельно и независимо отъ пораіоннаго комитета.

Далѣе, Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ выяснить, въ чемъ заключаются мѣры по привлеченію грузовъ, на которыя потрачено, согласно отчету, 45.000 руб.

Л. Г. Гордонъ высказываетъ, что географическая структура линій М.-К.-В. ж. д. такова, что по ней именно и проходитъ, обыкновенно, прямой путь; поэтому дорогѣ приходится не заботиться о привлеченіи грузовъ съ другихъ дорогъ, а бороться съ отвлеченіемъ грузовъ отъ прямого направленія другими дорогами; съ этою цѣлью дорога слѣдитъ за часто имѣющимъ мѣсто въ послѣднее время кружнымъ направленіемъ грузовъ и вся охрана интересовъ дороги въ этомъ отношеніи лежитъ на обязанности особыхъ агентовъ, которые содержатся за счетъ № 33 смѣты; кромѣ того, на тотъ же № относятся и расходы по ссудно-складочной операціи. Что касается льготъ, предоставляемыхъ городскимъ станціямъ по вывозкѣ грузовъ съ линейныхъ станцій, то такія льготы, дѣйствительно, существуютъ, но онѣ установлены скорѣе въ зависимости отъ мѣстныхъ условій—въ связи съ полученіемъ лошадей для перевозки грузовъ.

По вопросу 35

Л. Г. Гордонъ высказываетъ, что особо сложными тарифы признаны быть не могутъ, если принять во вниманіе, что вопросъ это спеціальный и требуетъ изученія; удобство русскихъ тарифовъ заключается въ томъ, что имѣется общій тарифъ, неудобство же,—что разстоянія для товарнаго и пассажирскаго движенія различны, это, разумѣется, рождаетъ массу неудобствъ и недоразумѣній; затѣмъ, номенклатура нѣсколько грѣшитъ детальностью, и было бы удобнѣе видовыя понятія замѣнить родовыми. Пересмотръ первой части тарифовъ необходимъ въ цѣляхъ изъятія большинства исключеній. Что касается международныхъ тарифовъ, то они дѣйствительно сложны, и, прежде всего, нуждаются въ хорошемъ переводѣ, такъ какъ существующій переводъ трудно

понятенъ даже для старшихъ агентовъ, не говоря уже о линейныхъ служащихъ; въ виду оживленія сношеній съ заграницей, на это слѣдуетъ обратить особое вниманіе.

При разсмотрѣніи

вопроса 37 (по матеріальной службѣ).

А. И. Геннертъ отмѣтилъ, что изъ оборотнаго капитала около 700.000 руб. израсходовано на принадлежащій нынѣ дорогѣ Мйхайловскій рудникъ; что же касается запасовъ матеріаловъ, то за послѣднее время они значительно понизились, тогда какъ одно время стоимость ихъ была выше 7 милл. рублей.

На вопросъ Н. А. Маслова, какое количество угля получается изъ Михайловскаго рудника, Т. М. Перевозниковъ сообщаетъ, что изъ рудника добывается около 7 милл. пуд., а около 15 милл. пуд. покупается.

По вопросу 39

Т. М. Перевозниковъ объяснилъ, что топливо заготовляется правленіемъ дороги по конкуренціи, обыкновенно, на годъ; но послѣдній заказъ былъ сдѣланъ на два года.

На вопросъ Д. И. Герценвица, какъ утвердаются торги: цѣлымъ составомъ правленія или отдѣльными членами его, Т. М. Перевозниковъ сообщаетъ, что переговоры ведутся отдѣльными членами, но потомъ составляется докладъ и заказъ дѣлается по его утвержденіи правленіемъ. Правленіе заказываетъ топливо (уголь) шпалы, рельсы, бандажи, металлъ и обмундировку, управленіе пріобрѣтаетъ остальные лѣсные матеріалы (дрова); результаты конкуренціи крупныхъ заготовокъ идутъ на предварительное утвержденіе правленія.

Управляющій дорогой добавляетъ, что въ большинствѣ случаевъ управленіе само рѣшаетъ вопросъ о заготовкѣ, независимо отъ суммы; въ правленіе дѣлается представленіе о заготовкѣ, но, въ общемъ, управленіе дѣйствуетъ самостоятельно; заготовительная вѣдомость въ количественномъ отношеніи утверждается правленіемъ и осенью уже управленіе вызываетъ конкуренціи; дополнительныхъ заготовокъ почти не бываетъ и заказъ дается, обыкновенно, весь сразу.

На вопросъ Предсѣдателя, не было ли задержекъ въ работахъ мастерскихъ изъ-за недостатка матеріаловъ, начальникъ сл. тяги отвѣчаетъ, что такія задержки крайне рѣдки и, главнымъ образомъ, если и были, то изъ-за мѣдныхъ частей.

Н. А. Масловъ проситъ выяснить, обусловливается ли въ техническихъ условіяхъ на уголь предѣльное допускаемое количество сѣры, а также, какимъ образомъ производятся испытанія угля.

Начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что по техническимъ условіямъ полагается предѣльное количество: для сѣры 2%, золы—8% и влаги 7%. Что касается испытанія, то, когда опытныя поѣздки не даютъ положительныхъ результатовъ, производится испытаніе угля въ лабораторіи.

Т. М. Перевозниковъ дополняетъ, что дорога уже 4 года пользуется однимъ и тѣмъ же углемъ.

Предсѣдатель проситъ выяснить весь порядокъ испытанія угля.

Начальникъ сл. тяги выясняетъ, что, прежде всего, по открытіи вагона съ углемъ, послѣдній сортируется и сорный складывается отдѣльно. Изъ части же угля, подлежащаго пріемкѣ, дѣлаются мѣсяцъ, а иногда и болѣе, пробныя поѣздки на нѣсколькихъ опредѣленныхъ паровозахъ, а если уголь оказывается неудовлетворительнымъ, то онъ испытывается еще и лабораторнымъ путемъ. Если неудовлетворительность угля обнаруживается въ первые дни, то управленіе предупреждаетъ поставщиковъ прекратить поставку или улучшить качество; при пробныхъ поѣздкахъ годность опредѣляется расходомъ угля на 1 пудо-версту брутто.

Н. А. Масловъ проситъ объяснить, какъ поступаетъ управленіе дороги съ углемъ, если % сѣры болѣе 2.

Т. М. Перевозниковъ замѣчаетъ, что такіе случаи очень рѣдки, такъ какъ дорога покупаетъ уголь только самаго высокаго качества по техническимъ условіямъ № 2.

Н. А. Масловъ замѣчаетъ, что на казенныхъ ж. д. примѣненіе техническихъ условій № 2 ведетъ только къ переплатѣ 1 коп. на пудъ; эта переплата совершенно нецѣлесообразна, разъ потомъ все равно уголь принимается со скидкой, по пониженнымъ цѣнамъ изъ-за несоотвѣтствія его качества условіямъ.

Т. М. Перевозниковъ указываетъ, что дорога имѣетъ на 2 года уголь изъ рудниковъ Прохоровскаго, Алексѣевскаго, Селезневскаго и Криворожскаго по цѣнѣ 8 1/4 коп. за пудъ; уголь, обыкновенно, доброкачественный.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, до какого предѣла доходитъ скидка въ случаѣ несоотвѣтствія условіямъ, начальникъ сл. тяги опредѣляетъ предѣлъ этой скидки въ 3 коп.; Т. М. Перевозниковъ добавляетъ, что предѣлъ этотъ соотвѣтствуетъ установленному на казенныхъ ж. д.; при болѣе высокомъ предѣлѣ уголь бракуется и убирается.

На вопросъ Д. И. Герценвица, кто производитъ пріемку доставляемыхъ предметовъ, управляющій дорогой отвѣчаетъ, что всѣ пріемки заказовъ производитъ только управленіе.

Вопросы 49 и 50.

Начальникъ матеріальной сл. отмѣчаетъ, что раньше склады обслуживались артелью, но въ настоящее время дорога отказалась отъ такого порядка, замѣнивъ артельщиковъ штатными служащими.

На вопросъ Д. И. Герценвица о причинѣ этой перемѣны, начальникъ матеріальной сл. объяснилъ, что прежній порядокъ давалъ мало прибыли; Т. М. Поревозниковъ добавляетъ, что именно при существовавшей на дорогѣ артели очень распространилось воровство.

При разсмотрѣніи

вопроса 63,

Н. А. Масловъ проситъ сообщить, допускается ли уклоненіе отъ нормальныхъ размѣровъ шпалъ при ихъ пріемкѣ.

Начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что никакія уклоненія не допускаются.

Начальникъ техническо-хозяйственнаго отдѣла правленія А. С. Сумароковъ добавляетъ, что, однако, въ самыхъ техническихъ условіяхъ есть нѣкоторыя льготы.

По вопросу 58 службы пути.

начальникъ сл. пути, въ дополненіе къ письменному отвѣту, отмѣчаетъ, что управленіе дороги дополняетъ балластъ по мѣрѣ возможности, производя всю возможную вывозку.

Управляющій дорогой заявляетъ, что, прежде всего, для дороги является существенной необходимостью усиленіе участка Москва-Брянскъ; это усиленіе распредѣлено на 10 лѣтъ; между тѣмъ, правленіе нынѣ предполагаетъ все усиленіе произвести въ 3 года.

Д. И. Герценвицъ указываетъ, какъ на требующій усиленія, на участокъ Кіевъ-Полтава, который долженъ войти въ прямое сообщеніе Варшава-Харьковъ; между тѣмъ У. ж. д. заявляло, что изъ-за этого участка М.-К.-В. ж. д. оно не можетъ пустить курьерскіе поѣзда.

Управляющій дорогой сообщаетъ, что по участку Москва-Брянскъ въ У. ж д. представленъ финансовый планъ усиленія, разсчитанный на 3 года; по вопросу же объ участкѣ Кіевъ-Полтава правленіе не входило съ представленіемъ въ У. ж. д.; на этомъ участкѣ дѣлается, однако, усиленіе верхнихъ строеній и мѣняются рельсы въ количествѣ 45 верстъ изъ 312.

При разсмотрѣніи

вопроса 76,

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ сообщить, имѣются ли на дорогѣ опасныя въ отношеніи устойчивости полотна мѣста.

Начальникъ сл. пути считаетъ, что такимъ мѣстомъ является 215-ая верста, находящаяся на такъ называемомъ Козьемъ Болотѣ.

Д. И. Герценвицъ проситъ выяснить, считаетъ ли управленіе М.-К.-В. ж. д. путевую стражу необходимой.

Начальникъ сл. пути заявляетъ, что стража необходима, особенно на опасныхъ мѣстахъ. Благодаря постоянному осмотру пути, стража получаетъ возможность предохранять и предупреждать всякія крушенія.

Въ дополненіе къ изложенному письменно

по вопросу 93 службы тяги.

Т. М. Перевозниковъ объясняетъ, что каждый паровозъ принимается отдѣльно.

А. И. Геннертъ дополняетъ, что на М.-К.-В. ж. д. при правленіи есть спеціальный инженеръ, который всегда находится на заводахъ и наблюдаетъ за исполненіемъ и пріемкой заказовъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, существуетъ ли подобное же наблюденіе за заказомъ рельсъ, Т. М. Перевозниковъ заявляетъ, что по рельсамъ такихъ пріемщиковъ нѣтъ и дорога довѣряетъ пріемку рельсъ казеннымъ пріемщикамъ, за что и уплачиваетъ деньги; такимъ образомъ, рельсы поступаютъ на дорогу съ клеймами о пріемкѣ.

Управляющій дорогой указываетъ, что на дорогѣ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ и особенно на Брестскомъ участкѣ уложены плохіе рельсы.

Предсѣдатель проситъ высказаться по вопросу о новой гарантіи рельсъ.

Начальникъ сл. пути считаетъ, что введенная гарантія менѣе выгодна для дорогъ; что касается полученія гарантій съ заводовъ, то хотя М.-К.-В. ж. д. получила гарантіи полностью, но уже послѣ цѣлаго ряда возраженій и отказовъ и послѣ обращенія въ М.П.С.; слѣдуетъ, однако, отмѣтить, что вѣдь расходовъ на укладку негодныхъ рельсъ никто не возвращаетъ.

По поводу заказа вагоновъ Т. М. Перевозниковъ заявляетъ, что дорогу заставляютъ заказывать вагоны не на ближайшихъ заводахъ и не по выбору самой дороги, а по указанію Министерства (напримѣръ на Усть-Катавскомъ заводѣ).

По вопросу 94

Т. М. Перевозниковъ дополняетъ, что съ усовершенствованіемъ оборудованія, находящимся въ связи съ постройкой линіи Одесса-Бахмачъ, время пребыванія подвижного состава въ ремонтѣ сокращается.

По вопросу же Н. А. Маслова о сравнительной доброкачественности хромистыхъ бандажей Т. М. Перевозниковъ высказался, что эти бандажи безусловно лучше углеродистыхъ.

При разсмотрѣніи

вопроса 104

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ сообщить, изъ облигаціоннаго ли капитала берутся оборотныя средства для оборудованія мастерскихъ.

Отвѣтивъ утвердительно, Т М. Перевозниковъ добавляетъ, что, кромѣ того, оборудованіе производится за счетъ постройки линіи Одесса-Бахмачъ.

При разсмотрѣніи

вопроса 105,

управляющій дорогой отмѣтилъ, что новое Льговское депо еще строится и не открыто.

При обсужденіи вопросовъ по службѣ движенія по возбужденному Предсѣдателемъ Подкомиссіи вопросу о направленіи грузовъ, перевозимыхъ по М.-К.-В. ж. д., начальникъ сл. движеженія сообщаетъ, что таковыми направленіями являются Кіевъ-Москва, Полтава-Кіевъ и Льговъ-Брянскъ, при этомъ первое имѣетъ почти такой же обратный грузъ, второе—около 18%, а третье —совершенно не имѣетъ обратнаго груза.

По вопросу 120

Предсѣдателемъ Подкомиссіи предложено выяснить, въ чью пользу, обыкновенно, сальдо по вагонному долгу: М.-К.-В. ж. д. или сосѣднихъ казенныхъ ж. д.

А. И. Геннертъ сообщаетъ, что М.-К.-В. ж. д., обыкновенно, получаетъ деньги за этотъ долгъ, казеннымъ же дорогамъ никогда ничего не причиталось.

При разсмотрѣніи

вопроса 128,

возбужденъ вопросъ объ отношеніи управленія М.-К.-В. ж. д. къ новымъ правиламъ объ отдыхѣ.

Управляющій дорогой при этомъ заявляетъ, что правила эти выполняются, но не могутъ быть признаны соотвѣтствующими условіямъ жизни: быть можетъ, въ данномъ случаѣ играетъ роль недостатокъ культурности, но были служащіе, которые протестовали противъ введенія этихъ правилъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экеспарре.*

Члены Подкомиссіи: *Д. И. Герценвицъ.* *П. П Мигулинъ.*

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Дѣлопроизводители: *Ар. Лаврентьевъ.* *Сер. Воищевъ.* *Н. Богдановъ.*

III.

Отвѣты управленія дороги и службъ по вопросамъ программы Высшей Комиссіи хозяйственнымъ и пассажирскаго движенія.

ВОПРОСЫ ОБЩІЕ.

Вопросъ 1.

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

На дорогѣ производятся новыя работы, только вызываемыя дѣйствительною необходимостью. Въ общемъ видѣ проектъ развитія пропускной и провозной способности дороги намѣченъ, но такъ какъ осуществленіе его не можетъ быть разсчитано впередъ съ достачною точностью, то работы выполняются по мѣрѣ наступленія необходимости.

Вопросъ 2.

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

Производство работъ безусловно соображается съ временемъ года, наиболѣе удобнымъ для самаго производства, но для выполненія спѣшныхъ работъ, необходимость которыхъ возникла внезапно, приходится поступиться этимъ правиломъ.

Массовыя хозяйственныя перевозки (за исключеніемъ связанныхъ съ производствомъ спѣшныхъ строительныхъ работъ, выполняемыхъ для нуждъ движенія) сосредоточиваются почти цѣликомъ на періодъ менѣе интенсивнаго грузового движенія, наступающій послѣ Пасхи и оканчивающійся въ серединѣ сентября. Для этой цѣли ежегодно послѣ Пасхи устраивается совѣщаніе при участіи нач. сл. дв., т. и п. подъ предсѣдательствомъ управляющаго д., въ которомъ по докладѣ нач. п. о своихъ нуждахъ, устанавливается количество рабочихъ составовъ, которые должны быть предоставлены въ распоряженіе сл. п., а также постепенность ихъ предоставленія.

Предоставленными составами сл. п. пользуется все лѣто по своему усмотрѣнію. Въ началѣ сентября совѣщаніе, собравшись вторично, устанавливаетъ, сколько составовъ и для какой цѣли должны быть оставляемы въ распоряженіе сл. п., въ видѣ исключенія, для выполненія спѣшныхъ работъ, производимыхъ для нуждъ дв.; при чемъ оставленіе въ распоряженіи сл. п. каждаго состава или ограничивается точнымъ срокомъ или допускается впредь до прекращенія подлежащей работы въ зависимости отъ наступленія зимы.

Ремонтъ паровозовъ и пассажирскаго подвижного состава производится по заранѣе составленному годовому плану, при

составленіи котораго, между прочимъ, и принимается во вниманіе наиболѣе благопріятное для сего время года.

Ремонтъ товарнаго подвижного состава въ значительной степени зависитъ отъ времени поступленія подлежащихъ ремонту вагоновъ съ дорогъ сѣти, а потому иногда усиливается, помимо желанія дороги, въ менѣе благопріятное время года.

Дорога старается по возможности устранить это неблагопріятное обстоятельство соотвѣтствующимъ выборомъ сроковъ трехгодичнаго осмотра отмѣчаемыхъ на товарномъ подвижномъ составѣ.

Вопросъ 3.

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

Устраненіе излишней, не вызываемой дѣйствительными потребностями дѣла, требовательности при пріемкѣ матеріаловъ, запасныхъ частей или произведенныхъ работъ достигается непосредственнымъ вмѣшательствомъ въ это дѣло, при надобности, нач. подлежащихъ сл. и управляющаго д., облеченныхъ достаточною единоличною властью для достиженія цѣли.

Вопросъ 4.

4. Не имѣется ли излишнихъ задержекъ при расчетахъ и уплатахъ почтавщикамъ или подрядчикамъ? Сколько имѣется неоплаченныхъ счетовъ? Какъ продолжительны задержки уплатъ? Причины этихъ задержекъ?

По главной бухгалтеріи правленія.

Оплата счетовъ подрядчиковъ и поставщиковъ производится частью правленіемъ о-ва а частью у. д., въ зависимости отъ мѣста нахожденія фирмъ или указанія мѣста уплаты въ заключаемыхъ договорахъ. Правленіемъ о-ва обращается особое вниманіе на своевременную уплату денегъ поставщикамъ и подрядчикамъ и если, въ весьма рѣдкихъ случаяхъ, происходятъ незначительныя задержки, то таковыя носятъ чисто случайный характеръ. При заказахъ рельсъ, скрѣпленій и проч. заводскихъ издѣлій, заводамъ выдаются значительные авансы (отъ 50% до 75% стоимости поставки) по актамъ пріемки заводской инспекціи и присылкѣ дубликатовъ накладныхъ и лишь незначительныя части суммъ уплачиваются по окончательной пріемкѣ на мѣстѣ поставки, и уплата эта никогда не задерживается далѣе обусловленнаго договоромъ срока. Равнымъ образомъ, при заказахъ каменнаго угля и шпалъ выдаются авансы—въ первомъ случаѣ въ размѣрѣ 75% по прибытіи вагоновъ съ углемъ къ мѣсту поставки, а во второмъ—въ размѣрѣ 50% по удостовѣреніи доставки шпалъ на пункты пріемки.

Къ 20 іюня сего года въ бухгалтеріи правленія (по контролю расходовъ) находилось въ провѣркѣ на 54.305 р. 79 к. счетовъ, поступившихъ между 13 и 18 того же іюня и, кромѣ

того, ассигнованныхъ уже къ уплатѣ на 43.159 р. 96 к. и выплачиваемыхъ немедленно по явкѣ контрагентовъ.

По главной бухгалтеріи у. д.

Всѣ подлежащіе оплатѣ документы поступаютъ въ главную бухгалтерію отъ сл. оформленными въ установленномъ на дорогѣ порядкѣ. По регистраціи ихъ по книгамъ главной бухгалтеріи и провѣркѣ, эти документы, если уплата денегъ по нимъ имѣетъ быть произведена въ кассѣ у. д., оплачиваются или въ день поступленія документовъ или—что самое позднее—на другой день.

Если же уплата денегъ должна быть произведена на линіи (черезъ артельщиковъ или нач. станцій изъ выручки), то такіе документы, въ зависимости отъ времени, необходимаго на пересылку ихъ и обусловливаемаго разстояніемъ мѣста оплаты, оплачиваются, въ среднемъ, въ четырехдневный срокъ.

Задержки въ уплатѣ денегъ по документамъ вполнѣ оформленныхъ и провѣренныхъ въ главной бухгалтеріи происходятъ лишь въ случаяхъ, когда своевременно не является получатель денегъ.

Порядокъ прохожденія счетовъ по отдѣльнымъ службамъ объясняется нижеизложеннымъ:

По врачебной сл.:

Непосредственнымъ распоряженіемъ врачебной сл. производится только заготовка медикаментовъ, перевязочныхъ матеріаловъ и пріобрѣтеніе медицинскихъ и хирургическихъ принадлежностей и инструментовъ.

Медикаменты и перевязочные матеріалы заготовляются главнымъ образомъ у Южно-Русскаго о-ва торговли аптекарскими товарами (въ Кіевѣ), которое по выдаваемымъ ему службою заказамъ разсылаетъ медикаменты и перевязочные матеріалы по врачебнымъ участкамъ дороги и затѣмъ представляетъ къ оплатѣ общій (сгруппированный) счетъ за таковые.

На провѣрку счетовъ названнаго о-ва, въ виду необходимости въ провѣркѣ ихъ съ данными врачебныхъ участковъ, расходуется, въ среднемъ, около 2-хъ недѣль, послѣ чего счета немедленно представляются для оплаты въ главную бухгалтерію.

Всѣ прочіе счета и въ томъ числѣ счета на пріобрѣтаемые частично медикаменты у другихъ фирмъ оплачиваются безъ всякихъ задержекъ.

По матеріальной сл.

Заготовка всѣхъ матеріаловъ, необходимыхъ для нуждъ дороги, производится м. сл., или по заказамъ, выдаваемымъ правленіемъ о-ва, за исключеніемъ матеріаловъ и предметовъ, предусмотрѣнныхъ § 39 Положенія о м. сл.

Счета на отправленные въ склады дороги матеріалы поставщики высылаютъ или въ у. м. сл., когда заказы были выданы непосредственно этою сл., или же въ правленіе общества дороги, если поставка матеріаловъ (преимущественно металловъ и заводскихъ издѣлій) послѣдовала по заказамъ правленія.

Въ послѣднемъ случаѣ, правленіе пересылаетъ счета на поставленные матеріалы въ у. д. для засвидѣтельствованія и провѣрки ихъ. М. сл. всѣ полученные отъ правленія и непосредственно отъ поставщиковъ счета, по отмѣткѣ въ отдѣлѣ заказовъ, посылаетъ таковые въ соотвѣтствующіе склады (въ большинствѣ въ Конотопскій главный складъ) для пріемки поставленныхъ по нимъ матеріаловъ, на что затрачивается отъ одного до двухъ дней времени. Склады, получивши отъ м. сл. счета, слѣдятъ за прибытіемъ грузовъ, если таковые еще не прибыли, при чемъ время прибытія ихъ зависитъ отъ разстоянія между складомъ и пунктомъ отправки.

Послѣ обмѣна въ товарной конторѣ грузового дубликата на накладную и соблюденія другихъ формальностей, какъ напр.: перевѣска и провѣрка груза, составленіе надлежащихъ актовъ при поврежденіяхъ и недостачахъ и пр., прибывшіе и выгруженные на складахъ матеріалы въ ближайшій пріемный день подвергаются освидѣтельствованію пріемочною комиссіею. Въ случаѣ же, если матеріалы подлежатъ спеціальному испытанію (какъ напр.: металлы, краски, смазочныя вещества и проч.), то таковые свидѣтельствуются въ мастерскихъ и въ лабораторіи, на что затрачивается, въ среднемъ, около недѣли, въ иныхъ же случаяхъ и больше.

По выясненіи результатовъ освидѣтельствованія поступившихъ матеріаловъ, складами немедленно составляется пріемочный актъ и приходная фактура, каковые документы вмѣстѣ съ относящимися къ нимъ счетами поставщиковъ препровождаются въ м. сл.

Здѣсь, по регистраціи ихъ въ отдѣлѣ заказовъ, полученные документы провѣряются, заносятся по соотвѣтствующимъ книгамъ счетоводства службы и представляются или въ правленіе о-ва, если платежъ имѣетъ быть произведенъ изъ кассы правленія (за матеріалы, поставленные по заказамъ правленія), или въ главную бухгалтерію.

На выполненіе вышеизложеннаго порядка требуется, въ среднемъ, мѣсячный срокъ со дня поступленія въ м. сл. счета поставщика.

По службѣ пути.

Своевременная уплата поставщикамъ и подрядчикамъ признается одной изъ главнѣйшихъ обязанностей сл. п., какъ условіе, существенно вліяющее на возможное пониженіе стоимости работъ или матеріаловъ и улучшеніе ихъ качества.

Въ устраненіе задержки въ уплатѣ денегъ въ случаяхъ невозможности провѣрки счетовъ безъ дополнительныхъ какихъ-либо справочныхъ данныхъ, поставщики и подрядчики, при поступленіи отъ нихъ ходатайства, удовлетворяются частичными авансовыми выдачами и затѣмъ принимаются всѣ мѣры къ къ скорѣйшему выясненію расчетныхъ данныхъ по задержаннымъ оплатой счетамъ. Установить средній срокъ указаннаго выясненія затруднительно, такъ какъ таковой всецѣло зависитъ отъ времени полученія съ участковъ дополнительныхъ справочныхъ данныхъ, преимущественно касающихся технической стороны произведенныхъ и подлежащихъ оплатѣ работъ.

По службѣ движенія.

Пріобрѣтеніе сл. дв. матеріаловъ или инвентарнаго имущества безъ посредства м. сл. производится въ исключительныхъ случаяхъ, предусмотрѣнныхъ положеніемъ о м. сл., съ вѣдома этой службы, т. е. когда въ складахъ дороги не имѣется въ запасѣ необходимыхъ матеріаловъ или инвентарныхъ предметовъ

Счета на пріобрѣтенные матеріалы или инвентарное имущество на второй или третій день, по поступленіи ихъ отъ поставщиковъ, препровождаются въ м. сл. для проведенія по книгамъ послѣдней, на что затрачивается 4—5 дней срока, и послѣ этого немедленно представляются къ оплатѣ въ главную бухгалтерію.

Счета поставщиковъ, ремонтирующихъ инвентарное имущество службы, согласно установленному по дорогѣ порядку по полученіи ихъ отъ нач. тѣхъ станцій, на которыхъ производился ремонтъ инвентаря, представляются для оплаты въ главную бухгалтерію не позднѣе 3 дней и только въ рѣдкихъ случаяхъ, когда требуются какія-либо дополнительныя свѣдѣнія отъ нач. станцій по высланнымъ ими счетамъ на произведенный подрядчикомъ ремонтъ, такіе счета задерживаются представленіемъ къ оплатѣ на 5—7 дней, въ зависимости отъ времени полученія необходимыхъ свѣдѣній.

По службѣ телеграфа.

Распоряженіемъ сл. тел. пріобрѣтаются, главнымъ образомъ, телеграфные, телефонные аппараты, приборы и принадлежности по нимъ и инструменты.

Счета поставщиковъ, по полученіи, представляются для оплаты въ главную бухгалтерію управленія или если уплата денегъ имѣетъ быть произведена изъ кассы правленія, то въ правленіе о-ва немедленно, конечно, въ случаяхъ, когда не обнаруживается никакихъ препятствій къ принятію поставленныхъ предметовъ или матеріаловъ. Въ противномъ случаѣ, счета задерживаются оплатой на время, необходимое для выясненія недоразумѣній.

По службѣ тяги.

Распоряженіемъ сл. т. производятся лишь мелкія закупки матеріаловъ или инвентарныхъ предметовъ, когда таковыхъ не имѣется въ запасѣ на складахъ м. сл., однако, съ вѣдома послѣдней.

Крупныя же поставки (котловъ, станковъ и т. п.) производятся по заказамъ правленія о-ва, на каковыя поставки правленіе о-ва высылаетъ предъявленные ему поставщиками счета въ у. д. для выполненія всѣхъ формальностей, послѣ чего счета представляются къ оплатѣ вновь въ правленіе о-ва. Уплата денегъ по этимъ счетамъ находится въ зависимости отъ условій договора, касающихся, главнымъ образомъ, порядка испытанія поставленныхъ котловъ, станковъ, разныхъ приборовъ и пр.

Опредѣлить средній срокъ, въ который оплачиваются или могутъ быть оплачены счета нельзя, такъ какъ помимо времени, необходимаго для пріемки и испытанія поставленныхъ предметовъ, зачастую договорами обусловливается гарантный срокъ для производства окончательнаго расчета.

Неоплаченныхъ или задержанныхъ оплатой счетовъ поставщиковъ или подрядчиковъ имѣется на 1 іюня 1912 г. по службамъ

а) въ м. сл.	на Р.	143.478,84
б) въ сл. п.	„	8.129,80
в) въ сл. тел.	„	3.503,20
г) въ сл. т.	„	72.118,14
Всего		227.229,98

Вопросъ 5.

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

Техническія условія примѣняются по преимуществу общепринятаго казеннаго типа, утвержденныя М. П. С.; въ нѣкоторыхъ случаяхъ, въ интересахъ хозяйственныхъ, въ нихъ дѣлаются допустимыя послабленія.

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?

Вопросъ 6.

Правильное установленіе расцѣнокъ на производство работъ по сл. п. достигается ежегоднымъ вызовомъ на конкуренцію извѣстныхъ дорогѣ подрядчиковъ, при чемъ, на основаніи заявленныхъ подрядчиками единичныхъ цѣнъ и соображеній о стоимости исполненныхъ уже работъ, вырабатываются расцѣнки отдѣльныхъ подѣлокъ на предстоящій годъ.

При исполненіи болѣе крупныхъ работъ производится повторный вызовъ конкуренціи, при чемъ заявленныя цѣны сопоставляются со смѣтой, составленной у. д. на основаніи установленныхъ расцѣнокъ работъ и заготовительной стоимости матеріаловъ, послѣ чего и избирается наиболѣе выгодный пріемъ исполненія данной работы, т. е. хозяйственно и подрядно.

По исполняемымъ сл. п. работамъ премій не установлено.

Правильность установленія расцѣнокъ обезпечивается производствомъ опытныхъ провѣрокъ времени исполненія работъ и регулируется въ зависимости отъ размѣровъ прибылей по отдѣльнымъ работамъ съ доведеніемъ таковыхъ до 75% отъ поденной платы.

Нормы расхода топлива на паровозы устанавливаются на основаніи статистическаго матеріала за соотвѣтствующіе мѣсяцы предшествующаго года, т. е. средняго состава поѣздовъ по данному участку, дѣйствительнаго расхода топлива и полученныхъ сбереженій.

На дорогѣ установлены преміи за сбереженіе топлива на паровозахъ, за сбереженіе смазки на паровозахъ и вагонахъ, за обнаруженіе поврежденій и предполагается возстановить премію за грузовыя работы, такъ какъ уменьшеніе размѣра суммъ, уплачиваемыхъ на удовлетвореніе претензій, допускало бы выплату таковыхъ въ предѣлахъ ассигнуемыхъ въ настоящее время кредитовъ по № 193 смѣты. Кромѣ того, выплачиваются преміи за обнаруженіе неправильнаго перехода вагоновъ въ обмѣнныхъ пунктахъ. Подробныя объясненія о преміяхъ изложены въ соотвѣтствующихъ отвѣтахъ по службамъ.

Вопросъ 7.

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

При заключеніи договоровъ обращается особое вниманіе на полноту и ясность взаимныхъ обязательствъ дороги и ея контрагентовъ.

Съ другой стороны, не замѣчалось и примѣровъ, когда бы контрагенты считали необходимымъ обезпечивать себя повыше-

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?

ніемъ цѣнъ на случай непредусмотрѣнныхъ расходовъ при исполненіи договора.

Вопросъ 8.

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

а) На М.-К.-В. ж. д. борьба со зломъ безбилетнаго проѣзда пассажировъ и бездокументнаго провоза багажа и грузовъ, перевозимыхъ въ багажныхъ вагонахъ пассажирскихъ поѣздовъ, организована въ 1909 г. въ видѣ планомѣрнаго фактическаго контроля всѣхъ безъ исключенія пассажирскихъ поѣздовъ, находящагося въ ближайшемъ и непосредственномъ вѣдѣніи контроля сборовъ.

Организація ревизіи поѣздовъ слѣдующая:

1) Всѣ линіи дороги разбиты на участки и въ раіонѣ каждаго изъ нихъ имѣетъ мѣстожительство соотвѣтственное число контролеровъ поѣздовъ.

2) Два раза въ годъ (каждый разъ при перемѣнѣ расписанія движенія поѣздовъ), въ контролѣ сборовъ вырабатывается графикъ службы участковыхъ контролеровъ въ томъ расчетѣ, чтобы ни одинъ поѣздъ не прошелъ участка безъ ревизіи.

3) Каждый участковый контролеръ вступаетъ въ назначенные ему для сопровожденія поѣзда, во всемъ согласно преподанному ему маршруту, т. е. не иначе, какъ въ извѣстный день, на извѣстной станціи и въ извѣстный поѣздъ, а вступившій въ поѣздъ сопровождаетъ уже таковой до станціи также указанной ему въ маршрутѣ, гдѣ смѣняется другимъ очереднымъ контролеромъ и т. д.

4) На обязанности этихъ контролеровъ, кромѣ ревизіи пассажирскихъ билетовъ, возложена также и ревизія багажныхъ вагоновъ во время стоянки поѣзда на станціяхъ.

5) Инструкція контролерамъ о ревизіи поѣздовъ и вѣдомость о ростѣ доходности дороги по пассажирскому движенію прилагаются.

6) Нелегальная, т. е. бездокументная перевозка товаровъ устраняется фактической повѣркой всѣхъ перевозимыхъ грузовъ путемъ сличенія отдѣльныхъ мѣстъ или партій съ документами, сопровождающими каждый данный вагонъ. Повѣрка эта производится во всѣхъ случаяхъ, когда вагонъ вскрывается на передаточной или внутренней узловой станціи для отгрузки или разсортировки. Партіонные грузы прямого сообщенія (транзитные), слѣдующіе на открытомъ подвижномъ составѣ, провѣряются (безъ тарированія вагона) на передаточныхъ станціяхъ при пріемѣ отъ сосѣдней дороги, а мѣстнаго сообщенія—на попутныхъ узловыхъ станціяхъ и станціяхъ назначенія, имѣющихъ вагонные вѣсы.

О каждомъ бездокументномъ мѣстѣ груза, а тѣмъ болѣе груженомъ вагонѣ, тотчасъ же поставляется въ извѣстность коммерческая часть управленія дороги, которая и ведетъ уже дѣло, какъ пояснено ниже по вопросу 27-му.

7) Въ огражденіе отъ хищеній грузовъ имѣется надлежаще организованная охрана грузовыхъ помѣщеній и груженыхъ вагоновъ, и производятся тщательныя разслѣдованія каждаго обнаруженнаго случая хищенія. Отъ частичныхъ же хищеній проходящихъ мелочныхъ отправокъ и не злонамѣренной утраты отдѣльныхъ грузовыхъ и багажныхъ мѣстъ (засылка) лучшей гарантіей является сосредоточеніе сортировки мелочныхъ грузовъ на незначительномъ количествѣ спеціально оборудованныхъ для сего сортировочныхъ станцій и систематическій учетъ качества работы каждой такой станціи въ коммерческой части управленія дороги по актамъ на ея пломбы и обращеннымъ къ ней розыскнымъ телеграммамъ; наконецъ, мелочные товары перевозятся спеціальными (сборными) поѣздами въ сопровожденіи раздатчиковъ.

Кромѣ того, на нѣкоторыхъ станціяхъ, въ помощь обыкновеннымъ сторожамъ охраны грузовъ, назначены вооруженные стражники, а на нѣкоторыхъ участкахъ дороги (съ тяжелыми длинными подъемами), въ помощь кондукторамъ назначаются, по мѣрѣ надобности, также вооруженные стражники.

Вопросъ 9.

9. Какія мѣры принимаются къ охранѣ интересовъ дороги при пріемкѣ, перевозкѣ и сдачѣ грузовъ для достиженія правильности взвѣшиванія, оцѣн-

Мѣры, принимаемыя къ охранѣ интересовъ дороги въ области грузовыхъ и багажныхъ перевозокъ, трояки:

1) Разработка подробныхъ и возможно популярно изложенныхъ правилъ и руководствъ для линіи, какъ сказано ниже въ отвѣтѣ по вопросу 26;

2) Документальный контроль дѣятельности линіи по текущимъ актамъ, протоколамъ, телеграммамъ, грузовымъ и другимъ

ки порчи и утраты доставленныхъ товаровъ, и къ устраненію упущеній при расчетахъ за храненіе и другія услуги жел. дорогъ?

документамъ, отражающимъ ходъ дѣла на станціяхъ и неуклонное указаніе послѣднимъ допущенныхъ ими ошибокъ и неправильностей, при чемъ повторность явленій одного и того же порядка ведетъ къ назначенію особыхъ разслѣдованій, а затѣмъ къ принятію соотвѣтственныхъ мѣръ. Такого рода надзоръ за линіей по грузовымъ документамъ, а также грузовымъ и денежнымъ отчетамъ сосредоточенъ въ контролѣ сборовъ, а по остальнымъ документамъ въ коммерческой части управленія дороги.

3) Живой контроль дѣятельности станціи при общихъ и частныхъ ревизіяхъ послѣднихъ, производимыхъ на мѣстѣ участковыми контролерами станціоннаго счетоводства и ревизорами движенія, согласно преподаннымъ имъ инструкціямъ.

Вопросъ 10.

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

а) Вопросъ о постановкѣ защиты судебныхъ дѣлъ уже детально обслѣдованъ членомъ Высшей Комиссіи д. с. с., Е. Ф. Купферомъ и нынѣ можно лишь сказать, что организація защиты съ того времени не измѣнилась.

Нынѣ, какъ и тогда, защита распредѣлена такъ: юридическій отдѣлъ при правленіи общества дороги въ Москвѣ;

юридическій отдѣлъ при правленіи дороги въ Курскѣ;

два самостоятельные отдѣла въ Кіевѣ и Прилукахъ, при чемъ особое вниманіе, какъ и раньше, обращено на то, чтобы каждое дѣло, по возможности, проводилось по всѣмъ судебнымъ инстанціямъ однимъ и тѣмъ же повѣреннымъ.;

б) что касается роста количества претензій и исковъ, то таковаго на М.-К.-В. ж. д. не наблюдается; наоборотъ, какъ видно изъ ниже помѣщенныхъ таблицъ, количество претензій и исковъ падаетъ, какъ равно понижается и средняя претензіонная и исковая оцѣнка одной накладной, несмотря на то, что промыселъ скупки накладныхъ все возрастаетъ.

Претензіи за порчу, частичную недостачу и уплату грузовъ, а также за нарушеніе очередей.

Годы.	Количество.		На сумму.	Изъ общаго количества представл. накладныхъ принадлежитъ скупщик.	%% отношенія накладныхъ скупщиковъ къ общему количеству.	Средняя стоимость одной накладной.	Остается неразрѣшенныхъ дѣлъ на 1 января слѣдующаго года.	На сумму.
	Заявл. претенз.	Предст. при заявлен. накладн.				Рубли.		Рубли.
1908	7.153	15.774	1.146.382	8.576	54	65	954	203.841
1909	5.493	15.555	714.828	8.986	58	46	412	40.990
1910	3.711	12.415	384.400	8.709	70	31	170	16.807
1911	2.698	12.047	341.015	9.428	78	28	96	14.724

Судебные иски за порчу, частичную недостачу и утрату грузовъ, а также за нарушеніе очередей.

Годы.	Количество предъявленныхъ.		На сумму.	Изъ нихъ скупщиками.		% отношеніе накладныхъ скупщик. къ общему количеству.	Средняя оцѣнка одной накладной.
	Исковъ.	Накладныхъ.		Накладныхъ.	На сумму.		Рубли.
1908	1870	10.614	488.834	9.147	403.126	90	46
1909	1501	6.847	406.934	6.010	272.203	89	60
1910	1207	3.738	348.921	3.326	286.870	89	93
1911	880	5.831	223.969	5.235	174.631	89	38

Въ рекламаціонномъ порядкѣ.

Претензіи за переборъ. **Претензіи за просрочку.**

Годы.	Количество.		На сумму.	Средняя стоимость одной накладной.		Количество.		На сумму.	Средняя стоимость одной накл.	
	Заявл. прет.	Предъявл. накладн.	Рубли.	Руб.	К.	Заявл. прет.	Предъявлен. наклад.		Руб.	К.
1910	8.703	84.973	292.454	3	44	6.879	67.498	226.114	3	35
1911	9.235	101.300	361.556	3	57	6.744	78.619	291.847	3	71

Судебные иски за переборъ и просрочку.

Годы.	Количество.		На сумму.	Средняя стоимость одной накладной.	
	Предъявлен. исковъ.	Представл. накладныхъ.		Рубли.	Коп.
1910	8.865	62.035	569.898	9	18
1911	4.044	70.804	331.226	4	68

Такое сокращеніе претензій за недостачу, порчу и утрату грузовъ какъ въ количественномъ отношеніи, такъ и по цѣнности, объясняется, во-первыхъ, наступившимъ оздоровленіемъ линіи отъ той деморализаціи, какою была охвачена почти вся сѣть Русскихъ ж. д. послѣ событій 1905 г., во-вторыхъ, преподаніемъ линіи недостававшихъ прежде инструкцій и общимъ упорядоченіемъ актоваго дѣлопроизводства и, въ третьихъ, учрежденіемъ на дорогѣ спеціальной претензіонной комиссіи, гдѣ всѣ дѣла, разбираясь коллегіально, въ освѣщеніи какъ съ бытовой, такъ и съ юридической стороны ихъ, разрѣшаются съ тою основательностью и авторитетностью, которая парализуетъ предъявленіе претензій неосновательныхъ или построенныхъ на сомнительныхъ данныхъ.

Само собою разумѣется, что сокращеніе судебныхъ исковъ есть прямое слѣдствіе сокращенія претензій; увеличеніе же количества накладныхъ, предъявляемыхъ въ судъ, при меньшемъ количествѣ исковъ и чуть ли не втрое пониженной средней оцѣнкѣ одной накладной, указываетъ лишь на то, что за недостаткомъ крупныхъ дефектовъ въ перевозкѣ грузовъ и багажа, скупщики разбрасываются и захватываютъ накладныя съ правами на претензіи уже мелкія.

Что касается претензій и исковъ за переборъ и просрочку, то, сопоставляя приведенныя выше таблицы съ данными за 1908 и 1909 г.г., представленными въ свое время члену Высшей Комиссіи Е. Ф. Купферу и помѣщенными на стр. 22 его отчета, (за 1908 годъ 16.344 претензіи и за 1909 годъ 15.616 претензій) справедливо будетъ признать, что и этого рода претензіи ничего угрожающаго въ себѣ не заключаютъ, а иски за послѣдній 1911 г. даже сократились на половину.

Разбираясь въ вопросѣ о претензіяхъ и искахъ за переборъ и просрочку, необходимо принимать въ соображеніе и ростъ перевозокъ, выражающійся на М.-К.-В. ж. д. въ слѣдующихъ сравнительныхъ количествахъ отправокъ (накладныхъ), въ круглыхъ цифрахъ:

прибыло	1908 г.	767.000
отправокъ	1909 „	775.000
на ст.	1910 „	862.000
М.-К.-В. ж. д.	1911 „	956.000

Общее количество перевозокъ (въ накладныхъ).

1908 г.	2.027.000
1909 „	2.143.000
1910 „	2.396.000
1911 „	2.699.000

Изъ этихъ данныхъ видно, что количество накладныхъ, подлежащихъ тарификаціи въ послѣднемъ 1911 году, возросло

противъ 1908 года почти на 25%, а общее количество отправокъ поднялось свыше 33%; количество же претензій и исковъ за переборъ и просрочку не только не повысилось, а, наоборотъ, въ % отношеніи значительно понизилось.

Вопросъ II.

А) По главной бухгалтеріи управленія дороги и правленія.

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

Организація счетоводства и отчетности на М.-К.-В. ж. д. вполнѣ приспособлена къ своевременному учету расходовъ и, слѣдовательно, даетъ полную возможность руководителямъ дѣла своевременно наблюдать за правильностью производства расходовъ въ предѣлахъ смѣтныхъ нормъ и назначеній и, въ случаѣ отклоненія отъ таковыхъ, дѣлать соотвѣтствующія указанія исполнительнымъ органамъ.

Организація эта въ главныхъ чертахъ слѣдующая:

Въ правленіи общества, при главной бухгалтеріи организованъ отдѣлъ контроля расходовъ, на обязанности котораго, между прочимъ, лежитъ провѣрка всѣхъ расходовъ по эксплоатаціи и сопоставленіе ихъ со смѣтными нормами, штатами и назначеніями. Расходы, относящіеся къ содержанію непосредственно правленія и состоящихъ при немъ отдѣловъ за данный мѣсяцъ, опредѣляются къ 7 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца. Свѣдѣнія о расходахъ по содержанію служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ по II, III, IV и V отдѣламъ представляются въ контроль расходовъ въ началѣ 2-го за отчетнымъ мѣсяца, а полный отчетъ о расходахъ за данный мѣсяцъ, по очер. №№ смѣты, по установленной формѣ, представляется у. д. въ правленіе къ 25-му числу второго за отчетнымъ мѣсяца. Слѣдовательно, правленію о-ва извѣстны всѣ расходы по эксплоатаціи въ концѣ второго за отчетнымъ мѣсяца, и въ случаѣ значительнаго превышенія противъ смѣты, не оправдываемаго размѣромъ движенія и перевозокъ, правленіе тотчасъ же, не ожидая окончательной провѣрки отчета съ оправдательными документами, запрашиваетъ управленіе о причинахъ такого перерасхода и о принятіи мѣръ къ устраненію таковаго.

На обязанности главной бухгалтеріи управленія дороги лежитъ общій учетъ всѣхъ расходовъ по III—V отдѣламъ эксплоатаціонной смѣты, и, кромѣ того, подробный учетъ расходовъ составныхъ органовъ у. д., какъ то: канцеляріи, юридической части у. д., главной бухгалтеріи и общихъ расходовъ; подробный же учетъ расходовъ по сл.: врачебной, м., п., дв., тел. и т., гдѣ существуютъ самостоятельныя счетоводства, лежитъ на обязанности этихъ службъ.

Службы ежемѣсячно, къ 20 числу второго послѣ отчетнаго мѣсяца, представляютъ мѣсячные отчеты въ главную бухгалтерію,

которая, по провѣркѣ съ имѣющимися въ главной бухгалтеріи документами, составляетъ общій мѣсячный отчетъ по у. д., представляемый къ 25 числу второго послѣ отчетнаго мѣсяца вмѣстѣ со всѣми документами въ правленіе общества дороги.

Независимо отъ сего, управляющему д. представляются главной бухгалтеріей, черезъ 2 мѣсяца послѣ отчетнаго, подробныя свѣдѣнія о состояніи кредитовъ по всѣмъ смѣтнымъ подраздѣленіямъ, учитываемымъ у. д.

О каждомъ частномъ перерасходѣ смѣтныхъ кредитовъ нач. сл. заблаговременно докладываютъ управляющему д., съ объясненіемъ причинъ, вызвавшихъ перерасходъ и способа покрытія таковаго.

Б. По сл. тяги.

Освѣдомленіе у. службы о произведенныхъ расходахъ достигается по поступленіи отчетовъ: отъ участковъ тяги къ 20 числу мѣсяца, слѣдующаго за отчетнымъ и отъ главныхъ мастерскихъ— къ 30-му числу слѣдующаго за отчетнымъ.—Приблизительныхъ свѣдѣній о расходахъ въ службу не доставляется.

В. По сл. пути.

По утвержденіи смѣты работъ, подлежащихъ исполненію въ отчетномъ году, начальникамъ участковъ пути разсылаются извѣщенія о всѣхъ капитальныхъ работахъ, съ требованіемъ представленія смѣтъ.

По собраніи означенныхъ смѣтъ, суммы стоимости работъ заносятся въ общую сводную бланковую вѣдомость по каждому отдѣльному очер. №

По разсмотрѣніи этой вѣдомости, начальникамъ участковъ пути открываются кредиты.

По текущему ремонту кредиты отпускаются нач. участковъ пути сразу по всѣмъ очер. №№, въ началѣ года, въ размѣрѣ не свыше смѣтныхъ ассигнованій, съ оставленіемъ нѣкоторыхъ суммъ въ запасъ, на случай необходимости въ разрѣшеніи дополнительныхъ кредитовъ.

Нач. участковъ пути означенные кредиты заносятся въ книгу, въ коей и ведется учетъ расходамъ ежемѣсячно.

Нач. участковъ пути ежемѣсячно представляютъ подробные техническіе отчеты о расходѣ рабочей силы и употребленныхъ матеріаловъ, за счетъ открытыхъ кредитовъ, по каждому очер. № особо, сопровождая отчетъ сводовъ о состояніи кредитовъ.

Означенные техническіе отчеты представляются въ срокъ къ 20-му числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца въ у. сл. п., гдѣ они повѣряются и разсматриваются со стороны цѣлесообразности и правильности производства участками расходовъ.

Независимо отъ ежемѣсячныхъ техническихъ отчетовъ по расходамъ нач. уч. п. ежедневно подаютъ сл. нач. п. ли-

терныя телеграммы, съ данными объ общемъ количествѣ содержавшейся за данное число рабочей силы, по отдѣльнымъ кредитамъ съ показаніемъ: штатныхъ, добавочныхъ ремонтныхъ и поденныхъ рабочихъ и подводъ, а также поденныхъ рабочихъ и подводъ отъ подрядчиковъ.

Въ тотъ же день представляютъ:

а) свѣдѣнія о распредѣленіи означенной рабочей силы по околоткамъ и рабочимъ участкамъ;

б) общій сводъ о состояніи рабочей силы и количествѣ исполненныхъ на участкахъ за данное число работъ;

в) ежедневныя рапортички смотрителя зданій и кладовыхъ съ показаніемъ исполнявшихся работъ, израсходованныхъ матеріаловъ и прихода отъ работъ старыхъ мастерскихъ.

При такой организаціи счетоводства и отчетности управленіе сл. п. имѣетъ непрерывныя свѣдѣнія о расходахъ на участкахъ и подача приблизительныхъ свѣдѣній о расходахъ является излишнею, и въ рѣдкихъ случаяхъ, когда таковыя необходимы, данныя составляются.

Вопросъ 12.

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

Форма, по которой нынѣ составляются годовые отчеты, несомнѣнно, будетъ измѣнена у. ж. д. по соотвѣтствію съ измѣненною уже формою смѣты, а потому сужденіе объ этой будущей формѣ преждевременно, а сужденіе о настоящей формѣ отчета, при сказанныхъ условіяхъ, казалось бы излишнимъ.

Что касается формы новой смѣты, то слѣдуетъ замѣтить, что несмотря на значительное сокращеніе очередныхъ №№ (116 вмѣсто 323),—это сокращеніе нисколько не сократитъ трудъ по ея составленію, такъ какъ въ приложеніи ассигнованіе по каждому очередному № раздѣлено на большое количество отдѣльныхъ кредитовъ съ раздѣленіемъ многихъ изъ нихъ на особые измѣрители. Независимо отъ сего, врядъ ли нужны для частныхъ дорогъ особыя смѣты для старыхъ матеріаловъ, между тѣмъ составленіе ихъ представляетъ немало труда.

Впрочемъ, слѣдуетъ замѣтить, что примѣненіе новой формы смѣты предложено со смѣты на 1913 годъ и опытъ составленія яснѣе укажетъ затрудненія, которыя впослѣдствіи, надо думать, и будутъ заявлены дорогами.

II. ВОПРОСЫ ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ СЛУЖБАМЪ

А. По службѣ сборовъ.

Вопросы 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?

Грузовая статистика на М. К. В. ж. д. разрабатывается въ коммерческой части правленія. Непрерывное наблюденіе за ходомъ перевозокъ осуществляется какъ просмотромъ поступающихъ съ линіи документовъ, такъ и учетомъ перевозокъ по кратковременнымъ періодамъ и не только въ общихъ ихъ итогахъ, но и по детальнымъ подраздѣленіямъ. Такъ, за каждыя 2 недѣли подсчитывается количество совершенной перевозки въ вагонахъ съ распредѣленіемъ ея по участкамъ дороги, въ отношеніи своей погрузки и по передаточнымъ пунктамъ, въ которыхъ грузъ поступилъ на дорогу. Затѣмъ, по выясненіи общаго количества перевезенныхъ грузовъ за данный мѣсяцъ въ пудахъ, дѣлается вышеуказанное распредѣленіе перевозки по участкамъ своей погрузки и по обмѣннымъ пунктамъ съ чужими дорогами, а также распредѣленіе перевозокъ по отдѣльнымъ сообщеніямъ, съ указаніемъ пудо-верстъ и среднихъ пробѣговъ. Обнаруженіе какихъ-либо рѣзкихъ колебаній по сравненію съ тѣмъ же періодомъ предыдущаго года или же предыдущихъ мѣсяцевъ того же года влечетъ за собою обслѣдованіе причинъ, вызвавшихъ такія колебанія. Независимо отъ этого, имѣется особый матеріалъ относительно слѣдованія главнѣйшихъ грузовъ, дающій возможность неотлагательно судить о происходящихъ въ транспортѣ ихъ измѣненіяхъ. Образцы вышеуказанныхъ свѣдѣній прилагаются.

Приблизительныя свѣдѣнія о доходахъ составляются на М. К. В. ж. д. къ концу мѣсяца, слѣдующаго за отчетнымъ, а точныя—къ началу пятаго мѣсяца за отчетнымъ. Для приблизительнаго исчисленія доходовъ принимаются въ основаніе ставки, опредѣлившіяся для того же мѣсяца предыдущаго года. Въ виду же того, что прошлогодніе коэффиціенты, въ зависимости отъ измѣнившихся пробѣговъ или качественнаго состава перевозокъ, могутъ приводить къ весьма ошибочнымъ результатамъ, вводя въ заблужденіе относительно дѣйствительныхъ размѣровъ дохода, въ указанный способъ приблизительнаго исчисленія дохода вносятся, по мѣрѣ выяснившейся надобности, коррективы на основаніи опредѣлившагося характера перевозокъ.

Вопросъ 15.

15. Взаимоотношеніе службы сборовъ и главной бухгалтеріи.

Контроль сборовъ состоитъ при правленіи общества и взаимоотношеніе его съ главною бухгалтеріею правленія, въ смыслѣ отчетности, заключаются въ слѣдующемъ:

А. Бухгалтерія правленія сообщаетъ контролю сборовъ слѣдующія свѣдѣнія:

I. О денежныхъ поступленіяхъ въ кассу правленія и управленія, подлежащихъ учету контроля сборовъ:

а) по открытымъ текущимъ счетамъ по перевозкѣ грузовъ,

б) за совершенныя перевозки по счетамъ контроля сборовъ,

в) выручки Московской городской станціи,

г) выручки Международнаго общества спальныхъ вагоновъ,

д) платы за аренду участковъ земли и складочныхъ помѣщеній,

е) платы за право развѣски объявленій на станціяхъ,

ж) платы за право торговли произведеніями печати на станціяхъ,

з) арендной платы съ содержателей буфетовъ,

и) платы за подачу и простой вагоновъ,

и і) за неправильное пользованіе безплатными билетами, безбилетный проѣздъ и проч. поступленій, о которыхъ контроль сборовъ не имѣетъ свѣдѣній изъ станціонныхъ отчетовъ.

II. О включеніи въ доходъ дороги:

а) стоимости снятыхъ съ путей рельсъ и шпалъ,

б) стоимости поступившихъ старыхъ матеріаловъ, металлическаго лома и проч.,

и в) могущихъ сказаться, по заключеніи счетовъ за отчетный годъ, прибылей по балансовымъ расчетамъ и финансовымъ оборотамъ.

Б. Бухгалтерія правленія сообщаетъ ежедневно контролю сборовъ свѣдѣнія о всѣхъ суммахъ, поступившихъ со станцій и о всѣхъ суммахъ, высланныхъ на станціи.

В. Контроль сборовъ ежемѣсячно представляетъ бухгалтеріи правленія, утвержденный правленіемъ, балансъ счетовъ контроля сборовъ, на основаніи котораго бухгалтерія правленія относитъ указанныя въ немъ суммы по соотвѣтствующимъ счетамъ.

Вопросъ 16.

16. Какими нормами опредѣляются смѣтныя назначенія; какими данными или соображеніями руководится управленіе дороги для опре-

Особыхъ смѣтныхъ нормъ для опредѣленія смѣтнаго назначенія на расходы по содержанію контроля сборовъ не имѣется. Смѣтное назначеніе и необходимое количество служащихъ опредѣляется правленіемъ общества по дѣйствительной потребности, въ зависимости отъ предполагаемаго увеличенія или уменьшенія движенія на дорогѣ.

дѣленія въ смѣтахъ необходимаго числа и рода служащихъ въ службѣ сборовъ, а также необходимаго размѣра ихъ вознагражденія.

Служащіе въ контролѣ сборовъ раздѣляются на два рода— старшихъ и младшихъ агентовъ. Къ старшимъ агентамъ причисляются начальники отдѣловъ и ихъ помощники, а также контролеры станціоннаго счетоводства и контролеры поѣздовъ, при чемъ въ смѣтномъ назначеніи строго опредѣлено дѣйствительное количество ихъ и указаны точныя цифры вознагражденія.

Что касается младшихъ агентовъ, то количество ихъ опредѣляется по минимальному штату, но въ смѣтномъ году, въ случаѣ увеличенія движенія на дорогѣ, штатъ младшихъ служащихъ пополняется временными агентами. Размѣръ вознагражденія младшихъ агентовъ опредѣляется отъ 360 до 900 руб. въ годъ.

Почти на всѣ работы контроля сборовъ установлена мѣсячная рабочая норма, и за излишне сдѣланную работу производится особая уплата.

17. Какъ урегулировать остатки отъ прежнихъ лѣтъ, устранить позаимствованія изъ эксплоатаціонныхъ расходовъ и перерасходы противъ смѣтъ?

Относится до казенныхъ дорогъ.

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

Относится до казенныхъ дорогъ.

19. Расчеты по перевозкѣ грузовъ, льготные билеты для учащихся и безплатные билеты; наложенные платежи.

Расчеты съ дорогами по перевозкамъ грузовъ производятся, согласно правиламъ, установленнымъ соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи, при чемъ, ни въ отношеніи сроковъ, ни въ отношеніи самихъ расчетовъ особыхъ недоразумѣній съ дорогами не возникало.

Что же касается расчетовъ по воинскимъ перевозкамъ, то необходимо отмѣтить, что причитающіеся дорогѣ платежи вносятся военнымъ вѣдомствомъ крайне несвоевременно. Такъ, за время до 1 января 1909 г. военнымъ вѣдомствомъ задержаны расчеты на нѣсколько лѣтъ; по этому поводу, для выясненія задолженности военнаго вѣдомства вообще, въ началѣ 1909 г. и въ концѣ 1910 г. при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ были образованы особыя совѣщанія и на послѣднемъ изъ нихъ, въ цѣляхъ скорѣйшаго урегулированія расчетовъ съ военнымъ вѣдомствомъ, постановлено, за перевозки, совершенныя до 1 января 1909 г., расчетъ съ частными дорогами произвести со скидкой 10% съ исчисленной дорогами суммы. Между тѣмъ, изъ суммы, причитающейся М. К. В. ж. д. за перевозки, совершенныя до 1 января 1909 года, въ размѣрѣ 733.549 р. 04 коп. съ означенной скидкой, военнымъ вѣдомствомъ до сихъ поръ еще не уплачено 36.937 р. 26 к.; затѣмъ, насколько военное вѣдомство задерживаетъ расчеты и за періодъ послѣ 1 января 1909 г., видно изъ нижеслѣдующихъ примѣровъ: по счетамъ, посланнымъ 15 іюля, 31 авг, 3 окт., 3 и 29 ноябр., 3 дек.—1909 г., распоряженіе объ уплатѣ послѣдовало лишь въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1911 г. (Отношеніе Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба отъ 17 ноября 1911 г. за № 21634: по счетамъ посланнымъ 11 ноября—1909 г. и 13 окт. — 1909 г., распоряженіе объ уплатѣ послѣдовало лишь въ январѣ 1912 г. (Отношенія Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба отъ 10, 13 и 14 января 1912 г. № 342, 506 и 623) и по счетамъ, посланнымъ въ ноябрѣ 1909 г., распоряженіе объ уплатѣ послѣдовало лишь въ мартѣ 1912 г. (Отношеніе Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба отъ 14 марта 1912 г. № 3628).

Проѣздъ по льготнымъ ученическимъ билетамъ совершается на основаніи существующихъ правилъ и никакихъ особыхъ недоразумѣній не встрѣчается.

Проѣздъ по безплатнымъ билетамъ совершается на М. К. В. ж. д., согласно положенію, составленному примѣнительно къ правиламъ о безплатномъ проѣздѣ, помѣщен. въ Общемъ Уст. Росс. ж. д., и со введеніемъ удостовѣренія личности, передача билетовъ постороннимъ лицамъ, со стороны агентовъ дороги, замѣчается въ рѣдкихъ случаяхъ. Что же касается пользованія безплатными билетами рабочими подрядчиковъ и поставщиковъ, то, за невозможностью установить для этой категоріи лицъ удостовѣреній личности съ фотографическими карточками, передача билетовъ постороннимъ составляетъ нерѣдкое явленіе.

На М. К. В. ж. д. въ значительномъ количествѣ имѣютъ мѣсто случаи, когда распоряженіе товароотправителя объ уменьшеніи или отмѣнѣ наложеннаго платежа поступаетъ

на ст. назначенія послѣ выдачи груза и взысканія наложеннаго платежа.

На основаніи ст. 75² Общ. Уст. Росс. ж. д. въ такихъ случаяхъ сумма наложеннаго платежа должна быть возвращена предъявителю квитанціи о взносѣ означеннаго платежа. Однако, практика показываетъ, что товарополучатели таковыхъ квитанцій не берутъ и, какъ указано выше, объ уплатѣ такихъ платежей въ контроль сборовъ поступаютъ ходатайства исключительно отъ отправителей, сдѣлавшихъ распоряженіе объ уменьшеніи или отмѣнѣ наложеннаго платежа.

Въ такихъ случаяхъ М. К. В. ж. д., для огражденія себя отъ вторичной уплаты, требуетъ представленія накладной съ переуступочною надписью отъ товарополучателя на право полученія взысканной суммы наложеннаго платежа.

Въ большинствѣ случаевъ претендатели представляютъ требуемыя накладныя, но не рѣдки и случаи, когда товарополучатели не передаютъ товароотправителямъ накладныхъ, вслѣдствіе утери ихъ или по какимъ-либо другимъ причинамъ, и въ такихъ случаяхъ М. К. В. ж. д. отказываетъ товароотправителямъ въ уплатѣ имъ наложеннаго платежа.

Такія дѣла переходятъ въ судъ, и судъ присуждаетъ въ пользу истца, кромѣ исковой суммы, еще и судебныя и за веденіе дѣла издержки и уплату процентовъ.

Такимъ образомъ, при существующемъ законоположеніи по данному вопросу, безъ всякой вины съ своей стороны, дорога несетъ убытки.

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

Какъ было подробно выяснено на 100 Общемъ Съѣздѣ, расходъ по взиманію и провѣркѣ гербоваго сбора по квитанціямъ о взысканіи наложенныхъ платежей превышаетъ сумму поступленія въ доходъ казны. Наряду съ этимъ, существованіе самой квитанціи признается совершенно излишнимъ, такъ какъ расписка въ совершеніи всѣхъ платежей по данной отправкѣ, въ томъ числѣ и наложеннаго платежа, учиняется на накладной. Въ виду этого упомянутая квитанція могла бы быть безъ ущерба вовсе упразднена.

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

При разсмотрѣніи этого вопроса на 109 Общемъ Съѣздѣ было безспорно установлено, что обязательство обозначенія въ свидѣтельствѣ на наложенный платежъ наименованія груза, обременяя желѣзныя дороги, въ то же время не обезпечиваетъ интересовъ кредитныхъ учрежденій и лицъ, занимающихся учетомъ названныхъ свидѣтельствъ, такъ какъ названіе груза по тарифной номенклатурѣ въ очень многихъ случаяхъ не даетъ достаточныхъ указаній относительно цѣнности груза. Въ виду этого отмѣну вышеупомянутаго требованія слѣдуетъ признать безусловно желательной.

Б. По службѣ коммерческой.

22. На основаніи обзора документовъ и опроса лицъ, соприкасающихся съ этой 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).

Отвѣтъ данъ по вопросу 1-му дополнительной программы.

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?

Отвѣтъ данъ по вопросу 34-му.

24. Какъ организовано станціонное счетоводство и контроль станціонныхъ операцій?

Станціонное счетоводство и отчетность установлены по образцу казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ той лишь разницею, что, кромѣ отчетовъ объ отправленіи и выдачѣ грузовъ, представляются въ контроль сборовъ еще отчеты прибытія грузовъ, и расчетъ съ дорогами производится по прибытію.

Вся отчетность, за нижеуказанными исключеніями, представляется въ контроль сборовъ ежедневно и лишь отчетность по продажѣ пассажирскихъ билетовъ и отправленію багажа нѣкоторыми станціями, не выдающимися по величинѣ сборовъ, представляется ежемѣсячно и отчетность объ отправленныхъ грузахъ всѣми станціями представляется полумѣсячно.

Что же касается второй части вопроса, относительно организаціи контроля станціонныхъ операцій, то документальный контроль доходной отчетности производится въ контролѣ сборовъ, а на мѣстахъ производятся фактическія ревизіи станцій, согласно особой инструкціи, при посредствѣ 14-ти контролеровъ станціоннаго счетоводства, дѣятельность которыхъ и доставляемый матеріалъ провѣряются въ особомъ отдѣлѣ фактическаго контроля, находящемся въ составѣ контроля сборовъ.

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.

Число лицъ опредѣляется опытнымъ путемъ, а по нѣкоторымъ работамъ, какъ напр., по грузовой статистикѣ, нормами, доступными для выполненія въ рабочій день. Въ отношеніи качественнаго состава служащихъ принимаются мѣры къ привлеченію на службу лицъ съ достаточнымъ общеобразовательнымъ цензомъ. Кромѣ того, для пріобрѣтенія спеціальной теоретической подготовки ежегодно опредѣляется за счетъ дороги нѣкоторое количество служащихъ на желѣзнодорожные курсы.

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

а) Спеціальныхъ курсовъ для подготовки служащихъ по коммерческой части на дорогѣ не имѣется и служащіе получаютъ подготовку изученіемъ подлежащихъ руководствъ и практическимъ путемъ. На отвѣтственныя должности по коммерческой части назначаются только лица, ознакомившіяся съ вопросами коммерческой части практически и обязательно по выдержаніи надлежащаго испытанія, производимаго мѣстными контролеромъ станціоннаго счетоводства и ревизоромъ движенія.

Но въ 1911 г. правленіе общества постановило, пока въ видѣ временной мѣры, прикомандировывать ежегодно 6 человѣкъ конторщиковъ коммерческой части правленія и 10 человѣкъ конторщиковъ и таксировщиковъ контроля сборовъ къ существующимъ въ Москвѣ желѣзнодорожнымъ курсамъ для полученія тамъ спеціальнаго теоретическаго образованія по коммерческой и технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, съ тѣмъ, чтобы, во-первыхъ, впослѣдствіи лица эти, проходя соотвѣтственнымъ образомъ практическій стажъ, могли занять отвѣтственныя должности на линіи и, во-вторыхъ, при благопріятныхъ результатахъ этого опыта, расширить таковой включеніемъ въ него и линейныхъ служащихъ;

б) для руководства линейныхъ служащихъ постепенно разрабатываются, какъ сказано по вопросу 8, спеціальныя правила, въ которыхъ сосредоточивается все, что разбросано по Общему Уставу Росс. ж. д., соглашенію о прямомъ сообщеніи, международной конвенціи, тарифнымъ правиламъ и т. д.

Въ настоящее время *уже преподаны*:

1)—„правила составленія актовъ и протоколовъ“, въ томъ числѣ и порядокъ производства экспертизы (объявлены приказомъ № 290—1910 г.);

2)—„правила постепенной отправки грузовъ“, т. е. „порядокъ веденія очередей“, съ указаніемъ порядка наложенія на накладныя и дубликаты ихъ штемпелей по ст. 53 Общ. Уст. Росс. ж. д. (объявлены приказомъ № 190—1911 г.);

3)—„положеніе о перевозкѣ пассажировъ и багажа“;

4)—„положеніе о ссудной операціи на дорогѣ“.

Закончены разработкой:

1)—„правила учета и продажи не востребованныхъ грузовъ и багажа, а также и грузовъ, отъ принятія коихъ получатели отказались“, съ подробнымъ наставленіемъ, какъ должно вести дѣло, чтобы случаевъ такихъ было возможно меньше;

2)—„правила перевозки общественныхъ грузовъ“.

Находятся въ разработкѣ:

1)—„правила перевозки мелочныхъ грузовъ“,

2)—„положеніе о воинскихъ перевозкахъ“,

3)—„правила ввоза, храненія и выдачи груза“ и

4)—„положеніе о станціонномъ счетоводствѣ“.

в)—Независимо отъ изложеннаго въ пунктахъ „а“ и „б“ коммерческая часть при управленіи дороги по всѣмъ своимъ отдѣльнымъ дѣлопроизводствамъ (актовое, рекламаціонное, регрессное, аукціонное и коммерческое), слѣдитъ по текущимъ актамъ, телеграммамъ и другой перепискѣ за ходомъ дѣла на линіи и не упускаетъ случая ставить на видъ станціямъ ихъ ошибки и неправильности, слѣдя за тѣмъ, не повторяются ли эти ошибки, дабы возможно было своевременно принять необходимыя мѣры.

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

а)—Агенты по розыску грузовъ имѣются;

б)—цѣлость и сохранность, грузовъ, ввѣренныхъ дорогѣ для перевозки, обезпечивается, какъ объяснено по вопросу 8 пунктъ „в“.

в)—Что касается розыска грузовъ, то въ цѣляхъ упрощенія таковаго, приказомъ по дорогѣ 1910 г. за № 24 введена маркировка грузовыхъ мѣстъ, т. е. приданіе каждому изъ нихъ особаго номерного знака, присвоеннаго каждой данной станціи отдѣльно, по каковому знаку каждая станція, гдѣ будетъ обнаружено бездокументное мѣсто, можетъ увѣренно обратиться къ той именно станціи, откуда это мѣсто вышло, съ требованіемъ указать, къ какой отправкѣ оно принадлежитъ. Мѣра эта дала отличные результаты, но, къ сожалѣнію, добиться распространенія ея на прямое сообщеніе до сихъ поръ не удалось (см. протоколъ CXVI Общаго Съѣзда).

г)—Всѣмъ станціямъ М.-К.-В. ж. д. вмѣнено въ обязанность о каждомъ документѣ, оказавшемся безъ груза или багажа, какъ равно и о каждомъ мѣстѣ багажа или груза, обнаруженномъ безъ документа, телеграфировать подлежащимъ станціямъ (§§ 89, 90 и 91 согл. о прям. сообщ.), а въ копіи обязательно коммерческой части управленія дороги, гдѣ организованъ спеціальный столъ телеграфнаго розыска грузовъ и документовъ. Столъ этотъ (въ составѣ актоваго дѣлопроизводства) ведетъ журнальную и карточную регистрацію бездокументныхъ грузовъ и багажа по вѣсу и внѣшнимъ признакамъ мѣстъ и, слѣдя по розыскнымъ телеграммамъ за сношеніями станцій между собою, способствуетъ имъ розыскомъ отбившихся отъ документовъ мѣстъ, посылая въ въ болѣе трудныхъ случаяхъ агентовъ по розыску грузовъ для осмотра станціи и фактическаго разслѣдованія и розыска.

Въ 1910 году М.-К.-В. ж. д. удалось добиться соглашенія съ Юго-Западными, Привислинскими и Южными дорогами о томъ, чтобы копіи розыскныхъ телеграммъ, адресованныя на станціи указанныхъ дорогъ или отъ нихъ исходящія, всегда адресовались бы въ копіи подлежащему управленію дороги и, наконецъ, уже въ 1912 году 119 Общій Съѣздъ, по вопросу 43, внесенному М.-К.-В. ж. д., постановилъ бездокументныя мѣста, принадлежность которыхъ къ отправкѣ не выяснена, передавать той дорогѣ, за пломбами которой они оказались, компенсируя такимъ образомъ хоть отчасти тотъ убытокъ, который дорога понесетъ по претензіи за недостачу замѣненнаго мѣста.

Результаты, достигаемые совокупностью всѣхъ этихъ мѣръ, должно признать вполнѣ удовлетворительными, пока не будетъ найдено болѣе простыхъ и исчерпывающихъ способовъ.

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

Краткіе обзоры ежегодно составляются. Обзоръ за 1911 годъ прилагается.

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

На М.-К.-В. ж. д. вспомогательныя предпріятія обнимаютъ собою операціи: транспортную (городскія станціи), ссудную и складочную. Вспомогательныя предпріятія состоятъ въ вѣдѣніи коммерческой части правленія, которая ведетъ также учетъ сборовъ и расходовъ.

Городскія станціи открыты въ Москвѣ, Кіевѣ, Воронежѣ, Черниговѣ, Черкассахъ (съ переправой черезъ Днѣпръ) и Брянскѣ. Главнѣйшее ихъ назначеніе—привлеченіе грузовъ на дорогу путемъ облегченія грузохозяевамъ условій пользованія рельсовымъ транспортомъ.

Справка о результатахъ эксплоатаціи городскихъ станцій М.-К.-В. ж. д. прилагается. При оцѣнкѣ значенія прямого убытка, приносимаго городскими станціями, слѣдуетъ принять во вниманіе, помимо доставляемой ими косвенной пользы, также и то обстоятельство, что городская станція, выполняя операціи по продажѣ пассажирскихъ билетовъ и по пріему багажа и грузовъ съ составленіемъ соотвѣтственныхъ документовъ, тѣмъ самымъ снимаетъ извѣстную часть работы съ линейной станціи, на которой и даетъ возможность сокращать штатъ служащихъ.

Ссудная операція на М.-К.-В. ж. д. ранѣе производилась при посредствѣ особыхъ агентовъ и артельщиковъ, завѣдываніе же ею было возложено на особый отдѣлъ въ составѣ управленія дороги. Въ настоящее же время, въ видахъ сокращенія расходовъ, выдача ссудъ поручена нач. станцій, а одновременно съ тѣмъ упомянутый отдѣлъ присоединенъ, съ сокращеніемъ его штатовъ, къ коммерческой части правленія.

Справка о финансовыхъ результатахъ ссудной операціи прилагается.

Складочная операція М.-К.-В. ж. д. (по долгосрочному храненію) развита слабо и производится въ настоящее время только въ одномъ зернохранилищѣ при ст. Воронежъ (бывшее при ст. Льговъ зернохранилище закрылось въ 1911 г. въ виду послѣдовавшей перестройки упомянутой станціи для примыканія Сѣверо-Донецкой ж. д.).

Справка о результатахъ операціи прилагается.

На М.-К.-В. ж. д. былъ разработанъ планъ постройки цѣлой сѣти зернохранилищъ въ раіонѣ дороги. Осуществленіе его, однако, замедлилось по разнымъ причинамъ и, въ частности, потому, что, въ связи съ предполагаемымъ отдѣленіемъ на жел. дорогахъ складочной операціи отъ перевозочной, существенно облегчается привлеченіе къ складочному дѣлу частныхъ капиталовъ, а также намѣчается сооруженіе сѣти зернохранилищъ на средства Государственнаго Банка.

Отчетность по вспомогательнымъ предпріятіямъ М.-К.-В. ж. д. представляется несложною и, повидимому, едва ли подлежитъ дальнѣйшему упрощенію.

30. Считается ли полезнымъ производство самими управленіями дорогъ, или подчиненными имъ органами, операцій: ссудной, складочной и комиссіонной и по исполненію таможенныхъ

Упомянутыя операціи, принятыя на себя желѣзными дорогами въ видахъ облегченія торговаго оборота и товарообмѣна, являются для желѣзныхъ дорогъ побочными и органически съ ихъ основными функціями не связанными. Съ другой же стороны, по мѣрѣ усложненія условій экономической жизни, возникаетъ потребность въ болѣе дробной спеціализаціи различнаго рода услугъ. Такимъ образомъ, роль желѣзныхъ дорогъ въ области побочныхъ операцій, повидимому, могла бы ограничиваться лишь восполненіемъ недостатка частной инициативы и посильнымъ содѣйствіемъ ея проявленію. Въ частности, по отношенію къ ссуд-

обязанностей при посредствѣ желѣзнодорожныхъ агентовъ?

ной операціи слѣдуетъ констатировать значительное ея развитіе за послѣдніе годы въ раіонѣ обслуживанія М.-К.-В. ж. д. при посредствѣ банковъ и частныхъ конторъ. Обстоятельство это признается поводомъ къ сокращенію самой дорогой размѣровъ этой операціи. Полное же прекращеніе выдачи желѣзнодорожныхъ ссудъ слѣдуетъ пока считать несвоевременнымъ, такъ какъ, при сравнительно слабомъ еще распространеніи въ странѣ банковыхъ и почтовыхъ учрежденій, желѣзнодорожная ссуда является во многихъ случаяхъ единственнымъ наиболѣе удобнымъ и легкимъ способомъ реализаціи торговой сдѣлки.

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

На М.-К.-В. ж. д. ссуды выдаются изъ кассовыхъ средствъ дороги (премущественно изъ станціонной выручки), а затѣмъ частью переучитываются въ Государственномъ Банкѣ изъ открытаго дорогѣ кредита по ссудной операціи. Выдача ссудъ и станціонныхъ сборовъ не создаетъ никакихъ затрудненій, почему и можетъ быть признана однимъ изъ наиболѣе цѣлесообразныхъ способовъ выполненія упомянутой операціи.

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

Не касается.

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

Сліяніе комм. сл. со сл. дв. представляется полезнымъ. На М.-К.-В. ж. д. такъ это и имѣетъ мѣсто, хотя и не въ полномъ размѣрѣ, такъ какъ имѣется также и коммерческая часть при правленіи общества дороги.

Коммерческая часть при управленіи дороги входитъ въ составъ управленія сл. дв., являясь однимъ изъ семи отдѣловъ этой службы; эта часть находится въ непосредственномъ вѣдѣніи одного изъ трехъ помощниковъ нач. сл. дв., которому, помимо доклада нач. сей службы, предоставлено право также и непосредственнаго доклада управляющему дорогою по чисто коммерческимъ вопросамъ.

Въ составъ коммерческой части при управленіи дороги входятъ слѣдующія дѣлопроизводства: актовое, рекламаціонное, регрессныхъ требованій, аукціонное и коммерческое.

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

Въ виду того, что главнѣйшей функціей коммерческой службы является разработка вопросовъ тарифныхъ и связанныхъ съ условіями перевозокъ, сношенія съ заинтересованными въ томъ лицами и учрежденіями поддерживаются или непосредственно комм. сл. или черезъ посредство коммерческихъ агентовъ дороги. Слѣдуетъ при этомъ отмѣтить, что препятствіемъ къ болѣе тѣсному общенію съ торгово-промышленными организаціями по разнообразнымъ вопросамъ желѣзнодорожной эксплоатаціи все еще является господствующее въ нашемъ обществѣ непріязненное отношеніе къ интересамъ жел. дорогъ, въ основаніи котораго лежитъ недостаточное знакомство съ существомъ желѣзнодорожнаго дѣла и игнорированіе значенія желѣзныхъ дорогъ въ качествѣ коммерческихъ предпріятій, имѣющихъ право на достаточную коммерческую прибыль. Совмѣстная работа представителей общественныхъ организацій и жел. дорогъ въ пораіонныхъ комитетахъ, въ свою очередь, принесло существенную пользу въ смыслѣ облегченія взаимнаго пониманія, но несомнѣнно, что дальнѣйшіе въ этомъ направленіи успѣхи — вопросъ будущаго.

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

Прежде всего, слѣдуетъ отмѣтить, что желѣзнодорожные тарифы какъ въ Россіи, такъ и въ другихъ странахъ, составляютъ, при настоящемъ развитіи какъ промышленности и торговли, такъ и транспортировки товаровъ, дѣло настолько сложное, что разобраться въ немъ человѣку неподготовленному и непріобрѣвшему практически извѣстной сноровки, вообще, далеко не легко. Промышленники и торговцы, прибѣгающіе къ услугамъ ж. дорогъ, обыкновенно, знаютъ ту лишь часть тарифа, которая непосредственно ихъ интересуетъ, какъ то: хлѣботорговцы—тарифы на перевозку хлѣбовъ, лѣсопромышленники—тарифы на лѣсъ и т. п.; желѣзнодорожные же агенты лишь долголѣтней практикой пріобрѣтаютъ надлежащій опытъ въ таксировкѣ грузовъ.

Затѣмъ, что касается дѣйствующихъ у насъ тарифовъ внутренняго сообщенія какъ мѣстныхъ, такъ и прямыхъ, то нельзя сказать, чтобы таковые страдали особенною сложностью. Ужъ одно то обстоятельство, что у насъ имѣется одинъ общій тарифъ для всей сѣти, за очень незначительными лишь исключеніями,— что въ существующей у насъ тарифной системѣ преобладаютъ общія схемы, обхватывающія цѣлыя категоріи грузовъ, тарифы же исключительные, выходящіе изъ рамокъ общихъ для всей территоріи нормъ, допускаются лишь по мѣрѣ выясняющейся настоятельной въ этомъ необходимости,—все это говоритъ въ пользу достигнутой на дѣлѣ возможной простоты тарифа русскихъ жел. дорогъ. Существовавшіе прежде отдѣльные своды

тарифовъ на многіе грузы упразднены и включены въ общій тарифъ, отдѣльные же своды остались лишь для нѣкоторыхъ важнѣйшихъ массовыхъ перевозокъ, трудно укладывающихся въ общія формулы, какъ то: для хлѣба, лѣса, минеральныхъ маселъ и т. п. Подобнымъ же образомъ, при производимыхъ періодически пересмотрахъ тарифовъ на различные грузы, все сокращается количество исключительныхъ тарифовъ, составляющихъ изъятіе отъ общедѣйствующей для даннаго груза тарифной схемы, благодаря чему получается значительное упрощеніе въ пользованіи тарифомъ вообще; въ этомъ отношеніи даже за послѣднее время встрѣчаются утвержденія объ излишней унификаціи нашихъ тарифовъ.

За всѣмъ этимъ, однако, нельзя не указать нѣкоторыя мѣры въ смыслѣ желательнаго дальнѣйшаго упрощенія дѣла. А именно:

1) Сліяніе тарифныхъ разстояній пассажирскихъ и товарныхъ. Въ настоящее время, въ виду того, что въ особенности на большихъ станціяхъ пассажирское и товарное зданія находятся другъ отъ друга на нѣкоторомъ разстояніи, установлены разныя тарифныя разстоянія для пассажирскаго и для товарнаго движенія. Разницы эти, въ общемъ, для отдѣльныхъ станцій, самыя незначительныя, не превышающія, смотря по конфигураціи станціонной территоріи, отъ 2 до 3 и, въ очень рѣдкихъ случаяхъ, большаго количества верстъ, такъ что въ смыслѣ вліянія на доходность отъ перевозокъ онѣ не играютъ никакой роли, а между тѣмъ, при практическомъ примѣненіи тарифовъ онѣ порождаютъ ошибки и затѣмъ недоразумѣнія съ грузохозяевами. Сліяніе означенныхъ таблицъ разстояній важно и въ томъ отношеніи, что, благодаря этому, получилось бы сокращеніе тарифныхъ руководствъ, которыя станціонной службѣ, заваленной прочею отвѣтственною работою, приходится содержать въ порядкѣ, исправлять и пополнять по мѣрѣ вводимыхъ въ нихъ, въ силу необходимости, измѣненій и дополненій. Наконецъ, такъ какъ для пассажирскаго сообщенія издаются и имѣются на станціяхъ пособія къ исчисленію провозныхъ платъ, какъ то: алфавитные списки станцій съ указаніемъ кратчайшихъ направленій въ сообщеніи между таковыми, то предполагаемая мѣра дала бы возможность пользоваться ими и для товарнаго движенія, что въ значительной степени облегчило бы работу станціонныхъ агентовъ по части опредѣленія дешевѣйшихъ направленій, каковое во многихъ случаяхъ является дѣломъ сложнымъ.

2) Упрощеніе номенклатуры товаровъ является тоже безусловно желательнымъ. Соотвѣтственный вопросъ поставленъ уже на очередь Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ представителей русскихъ ж. д. и, осенью 1912 г. долженъ былъ разсматриваться въ особой комиссіи. Существуетъ предположеніе относительно соединенія

отдѣльныхъ видовыхъ наименованій товаровъ, все увеличивающихся по мѣрѣ развитія и дифференцировки промышленности, въ нѣкоторыя родовыя категоріи, съ присвоеніемъ каждой изъ этихъ категорій въ отдѣльности одного, по возможности, тарифнаго разряда. Само собой понятно, вопросъ этотъ весьма сложенъ и требуетъ разработки и обсужденія спеціалистами дѣла, но, въ общемъ, принципіально, можно сказать, что слишкомъ большое обобщеніе номенклатуры товаровъ можетъ повлечь за собою затруднительность въ примѣненіи ея на практикѣ, тѣмъ болѣе, если принять въ соображеніе не особенно высокій образовательный уровень станціонной службы на нашихъ ж. дорогахъ. Жизнь вообще, экономическая же въ особенности, не упрощается, а, наоборотъ, все болѣе дифференцируется, почему и къ данному спеціальному дѣлу, имѣющему тѣсную связь съ развитіемъ промышленности и торговли, приходится подходить съ большою осторожностью, дабы изъ-за заманчивой, несомнѣнно, простоты тарифа не получился бы, въ результатѣ тормозъ въ свободномъ и безпрепятственномъ ростѣ товарообмѣна и перевозокъ.

3) Въ видахъ достиженія возможной простоты тарифныхъ правилъ, желателенъ пересмотръ существующихъ теперь нѣкоторыхъ изъятій изъ общихъ правилъ и нормъ, съ цѣлью выяснить, насколько таковыя въ настоящее время являются еще необходимыми къ сохраненію. Подразумѣваемъ здѣсь, напримѣръ, особый расчетъ платъ по Варшавской соединительной вѣтви, порождавшій еще недавно значительныя недоразумѣнія и разсматривавшійся даже, въ виду этого, въ Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ; дальше, особый тарифъ Московской окружной дороги, производящій затрудненія и пертурбаціи, иной разъ даже неожиданныя, въ дѣлѣ направленія грузовъ, и безъ этого подчасъ крайне сложномъ, и проч.; разумѣется, всѣ эти изъятія были допущены, въ свое время, послѣ подробнаго и внимательнаго обсужденія дѣла, но, можетъбыть, теперь уже, подобно тому какъ при пересмотрахъ все сокращается тарифными учрежденіями количество исключительныхъ тарифовъ, можно бы вновь обслѣдовать вопросъ, отмѣнить ли тѣ или другія изъятія отъ общихъ правилъ и нормъ, чѣмъ, несомнѣнно, было бы достигнуто упрощеніе дѣла.

Наконецъ, нельзя не отмѣтить большой, дѣйствительно, запутанности тарифовъ международныхъ сообщеній, особенно въ направленіяхъ по сухопутной границѣ. Въ виду большого объема и сложности, особенно основного для международныхъ сообщеній русскихъ ж. д. тарифа русско-германскаго и русско-нидерландскаго сообщеній, пользованіе имъ не только для станціонной службы но и для центральныхъ органовъ управленія отдѣльными дорогами, представляется крайне затруднительнымъ. Это дѣло требовало бы, дѣйствительно, пересмотра съ цѣлью дости-

женія большей простоты и ясности, но тутъ необходимо соглашеніе съ иностранными ж. д., при чемъ нельзя не предвидѣть, что препятствіемъ къ существенному улучшенію дѣла будетъ всегда служить разница у насъ и за границей въ тарифной системѣ и основаніяхъ дѣла, (подчасъ даже юридическихъ, напримѣръ, положительное запрещеніе у насъ закономъ рефакцій, свободно практикуемыхъ въ Австріи).

Что касается, затѣмъ, коммерческой статистики, то упрощеніе тарифовъ можетъ здѣсь оказать вліяніе лишь отчасти, а именно, по мѣрѣ упрощенія номенклатуры товаровъ, о чемъ сказано выше, въ пунктѣ 2-омъ. Во всякомъ случаѣ, однако, и здѣсь упрощеніе могло бы быть лишь относительное, такъ какъ статистика вообще должна непремѣнно быть достаточно полна и подробна для того, чтобы спеціалистамъ тарифнаго дѣла она могла служить надежнымъ основаніемъ при оцѣнкѣ той или другой установленной или предполагаемой къ установленію тарифной мѣры.

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

По принятому, основанному на законѣ, порядку, всякія тарифныя дѣла, освѣщенныя предварительно на Общихъ Тарифныхъ Съѣздахъ, гдѣ въ обсужденіи вопросовъ участвуютъ представители вѣдомствъ, общественныхъ организацій и ж. д., поступаютъ на разсмотрѣніе и разрѣшеніе въ коллегіальныя учрежденія М. Ф., Тарифный Комитетъ и Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ, въ которыхъ принимаютъ участіе представители всѣхъ причастныхъ къ дѣлу вѣдомствъ, а въ составѣ послѣдняго (Совѣта) тоже и представители общественныхъ организацій. Такимъ образомъ, въ настоящее время имѣется полная гарантія въ обезпеченіи, при разсмотрѣніи и рѣшеніи этихъ столь важныхъ вопросовъ, интересовъ земледѣлія, промышленности, торговли и вообще широкой публики, прибѣгающей къ услугамъ ж. д. Надо полагать, что въ какомъ бы центральномъ правительственномъ органѣ эти дѣла не разсматривались, всегда было бы соблюдено это начало коллегіальности обсужденія, съ участіемъ всѣхъ заинтересованныхъ сторонъ; почему можно сказать, что, съ этой точки зрѣнія, представляется безразличнымъ, будутъ ли тарифные вопросы разрѣшаться въ учрежденіяхъ того или другого министерства.

Съ другой стороны, однако, нельзя не принять въ соображеніе, что, согласно существующей, въ настоящее время, организаціи дѣла, М. П. С. въ лицѣ У. ж. д., является органомъ, эксплоатирующимъ казенныя ж. д., при чемъ именно тарифное дѣло, составляющее, въ концѣ концовъ, суть и мѣрило желѣзнодорожной эксплоатаціи вообще,—сосредоточено главнымъ образомъ въ этомъ центральномъ органѣ, на мѣстахъ же, отдѣльными управленіями казенныхъ линій производятся отчасти лишь предварительныя обслѣдованія вопросовъ и даются по нимъ за-

ключенія, кои названный центральный органъ дальше разрабатываетъ и соглашаетъ между собою сообразно съ интересомъ казенной сѣти вообще. Такимъ образомъ, въ тарифномъ дѣлѣ У. ж. д., является одною изъ сторонъ, имѣющею, конечно, большое преимущество, въ виду обширности казенной сѣти, но безусловно, по самому существу организаціи, заинтересованною въ успѣхѣ ком. экс. этой сѣти. Казалось бы, поэтому, болѣе правильнымъ, чтобы рѣшеніе тарифныхъ вопросовъ, столь близко затрагивающихъ финансовые интересы и результаты эксплоатаціи ж. д. какъ казенныхъ, такъ и частныхъ, осталось по прежнему въ рукахъ сторонняго, непосредственно незаинтересованнаго, а потому и безпристрастнаго центральнаго учрежденія, какимъ является, въ данномъ случаѣ, М. Ф.

Въ заключеніе необходимо указать и на то обстоятельство, что за четверь-вѣковое почти руководительство тарифнымъ дѣломъ въ Россіи, Тарифныя Учрежденія М. Ф. пріобрѣли столь громадный, въ этомъ отношеніи опытъ, что для того, чтобы ломать въ корнѣ установившійся порядокъ разсмотрѣнія тарифныхъ дѣлъ, надо бы имѣть очень вѣскія, неоспоримыя доказательства непригодности порядка существующаго и преимуществъ вновь предполагаемаго, тѣмъ болѣе, что всякая такого рода ломка отражается всегда неблагопріятно на нормальномъ теченіи и развитіи экономической жизни, по существу своему вообще консервативной.

В. По матеріальной службѣ.

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

Оборотный капиталъ составляетъ сумму 5.088.600 р., запасовъ же матеріаловъ на 1-е января 1912 года на сумму 5.530.871 р., въ томъ числѣ старыхъ матеріаловъ на 608.623 р. 49 к.

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

Количество матеріаловъ, подлежащихъ пріобрѣтенію, опредѣляется посредствомъ заготовительной вѣдомости, ежегодно составляемой во второй половинѣ года, въ каковой вѣдомости указывается:

а) расходъ за предыдущіе три года,

б) средній годовой расходъ,

в) подлежащій добавленію нормальный запасъ,

г) итогъ,

д) наличный остатокъ въ складахъ на 1 іюля текущаго года,

е) предполагаемый приходъ съ 1 іюля по 1 января буд. г.

ж) „ расходъ „ „ „ „ „ „ „ „

з) „ остатокъ на 1 января будущаго г.

и) количество, подлежащее заготовкѣ на будущій годъ, при опредѣленіи котораго сл.-потребительницы, независимо отъ

расхода за предыдущіе годы, главнымъ образомъ, руководствуются предстоящими смѣтными работами.

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

Матеріалы и предметы заготовляются или путемъ заключенія съ поставщиками годовыхъ договоровъ и подписокъ, съ опредѣленіемъ годовыхъ цѣнъ и сроковъ сдачи въ склады, или по отдѣльнымъ заказамъ, выдаваемымъ поставщикамъ по мѣрѣ надобности въ матеріалахъ, съ указаніемъ въ заказахъ тѣхъ наименьшихъ цѣнъ, кои оказались наивыгодными изъ числа заявленныхъ поставщиками, коимъ дѣлаются запросы.

Въ случаѣ экстренной неизбѣжной надобности, допускаются наличныя покупки, по предварительному телеграфному сношенію и въ ограниченномъ количествѣ, достаточномъ лишь для немедленнаго употребленія въ дѣло.

Нѣкоторые предметы, а главнымъ образомъ, запасныя части подвижного состава, изготовляются въ Конотопскихъ главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ хозяйственнымъ способомъ по заказамъ м. сл.

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

Наименьшія, подлежащія храненію въ складахъ количества матеріаловъ (нормальный запасъ), опредѣляются въ процентномъ отношеніи къ годовому среднему расходу.

Такія нормы установлены:

для лѣсныхъ матеріаловъ въ 100%

„ дровъ, шпалъ и перев. брусьевъ въ 150%

„ прочихъ матеріаловъ, включая каменный уголь, нефть, керосинъ, металлы и проч. 25%; въ дѣйствительности, постоянные запасы матеріаловъ сообразованы со сроками исполненія поставщиками поставокъ, при чемъ, при немедленной доставкѣ матеріаловъ по заказамъ м. сл., запасы уменьшаются до мѣсячной нормы расхода и, наоборотъ, при доставкѣ матеріаловъ въ опредѣленные сроки болѣе мѣсячнаго, запасы матеріаловъ держатся въ соотвѣтственно увеличенномъ количествѣ.

Закупка такихъ сырыхъ матеріаловъ постояннаго потребленія, какъ напр. рельсы, бандажи, всякое желѣзо, сало, хлопокъ, пенька, пакля, тряпка, нефть, уголь, керосинъ, дрова и разнаго рода лѣсъ производится одинъ разъ въ годъ, съ доставкою ихъ по нарядамъ въ теченіе года, а закупка прочихъ матеріаловъ и заводскихъ издѣлій, зависимыхъ отъ совершенства техники, гдѣ цѣны постоянно колеблются, производятся нѣсколько разъ въ годъ, смотря по надобности и соображаясь съ рыночными цѣнами.

Вопросы о закупкѣ разрѣшаются управляющимъ дорогою или правленіемъ общества по докладамъ нач. м. службъ основаннымъ на заключеніи службъ о необходимости для расхода испрашиваемаго къ заготовкѣ количества. Разрѣшеніе этихъ вопросовъ не затягивается.

41. Какое участіе принимаютъ

Участіе службъ въ разрѣшеніи вопроса, слѣдуетъ ли пополнять заготовкою запасъ извѣстнаго матеріала, выражается въ разсмо-

службы — потребительницы въ разрѣшеніи вопроса, слѣдуетъ ли пополнить исчерпываемый запасъ магазина, или, въ виду ненадобности даннаго матеріала пріостановить возстановленіе запаса?

трѣніи и заполненіи службою графы по заготовительной вѣдомости „количество, подлежащее заготовкѣ". Для этой цѣли службами разсылаются на заключеніе заготовительныя вѣдомости.

Равнымъ образомъ, дѣлаются соотвѣтствующіе запросы и въ отдѣльныхъ сомнительныхъ случаяхъ.

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

Техническія условія вырабатываются сл.—потребительницами непосредственно и утверждаются управляющимъ дорогою, при чемъ принимаются во вниманіе установленныя на сей предметъ министерскія правила.

Согласно техническимъ условіямъ, производится освидѣтельствованіе предъявляемыхъ поставщикомъ къ сдачѣ матеріаловъ, пріемочною комиссіею, въ составъ которой входятъ представители службъ.

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

Выборъ образцовъ производится службою—потребительницею подписью и приложеніемъ печати, которой удостовѣряются эти образцы, при чемъ образцы предметовъ общаго пользованія (ведра, мебель и проч.) удостовѣряются нач. м. сл. по предварительномъ соглашеніи съ прочими службами.

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

Сл.-потребительницы принимаютъ участіе при пріемкахъ пріобрѣтаемыхъ матеріаловъ въ лицѣ своего представителя, входящаго въ составъ пріемочныхъ комиссій, организованныхъ при каждомъ складѣ и собирающихся еженедѣльно въ опредѣленный день.

Въ составъ постоянной комиссіи непремѣнными членами входятъ представители изъ старшихъ участковыхъ агентовъ, сл. м., т. и п. и затѣмъ приглашается представитель отъ сл. дв., тел. или врачебной, если матеріалъ предназначается для расходованія одною изъ этихъ послѣднихъ трехъ службъ.

Освидѣтельствованіе производится путемъ сличенія съ образцами, провѣркою въ отношеніи техническихъ условій, а въ нужныхъ случаяхъ производится анализъ и испытаніе въ химической лабораторіи и на станкахъ мастерскихъ. Кромѣ того, каменный уголь испытывается пробными поѣздными поѣздками.

45. Какими правилами руководствуются при опре-

Предметы, подлежащіе изъятію изъ запасовъ склада, какъ вышедшіе изъ употребленія, опредѣляются назначаемыми для сей цѣли, періодическими, особыми комиссіями изъ представи-

дѣленіи 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?

телей службъ Составляются акты съ подробнымъ указаніемъ причинъ, вслѣдствіе которыхъ предметы вышли изъ употребленія. На основаніи такихъ актовъ, по утвержденіи управляющимъ дорогою, или правленіемъ общества, эти предметы списываются за счетъ убытковъ по оборотамъ м. сл.. а получаемый изъ нихъ металлическій ломъ приходуется по установленнымъ для лома цѣнамъ въ доходъ дороги со счета экономіи и, затѣмъ, въ общемъ числѣ металлическаго лома, отпускается или для работъ въ мастерскія, или же купщикамъ лома за плату.—Во избѣжаніе загроможденія кладовыхъ ненужными предметами акты объ ихъ исключеніи изъ запаса составляются по мѣрѣ надобности нѣсколько разъ въ годъ, и потому загроможденность отъ такихъ предметовъ не получается.

Такимъ образомъ, въ числѣ матеріальныхъ запасовъ остается только то негодное имущество, которое, какъ ломъ и старье числится во II отдѣлѣ отчета.

Таковаго имѣлось на дорогѣ къ 1 января 1912 г., согласно прилагаемой вѣдомости, на сумму 76.231 р. 60 к., въ томъ числѣ на 54.717 р. 76 к. въ складахъ, а на 21.513 р. 84 к. въ службахъ.

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?

При обнаруженіи случая долгаго нахожденія въ складѣ, безъ расхода какого-либо предмета, брать который службы избѣгаютъ, вслѣдствіе его высокой стоимости, производится, съ разрѣшенія правленія общества, пониженіе его цѣны, съ отнесеніемъ разницы за счетъ убытковъ по оборотамъ м. сл.

Этимъ устраняется возможность загроможденія складовъ дорого стоющими предметами, ибо, съ пониженіемъ цѣны, поступаетъ требованіе службъ на отпускъ такого предмета.

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

Переводъ матеріаловъ изъ одной категоріи въ другую не практикуется. Негодные предметы, при обнаруженіи таковыхъ среди запасовъ складовъ, полностью описываются за счетъ убытковъ, а получаемый изъ нихъ металлическій ломъ приходуется въ доходъ дороги со счета экономіи. Старыя шпалы на отопленіе расходуются по той опредѣленной цѣнѣ за штуку, каторая установлена при оприходованіи старыхъ шпалъ отъ смѣны въ пути.

48. Выяснить организацію складовъ.

На М.-К.-В. ж. д., имѣется одинъ главный складъ на ст. Конотопъ, гдѣ главныя мастерскія. Въ главномъ складѣ сосредо-

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.

точены запасы наиболѣе цѣнныхъ матеріаловъ, находится все обмундированіе, мебель, инвентарные предметы и запасныя части. Изъ главнаго склада въ большинствѣ случаевъ производится снабженіе матеріалами линейныхъ участковыхъ складовъ.

Въ Курскѣ имѣется складъ бланковъ, снабжающій всю линію книгами и бланками. Затѣмъ, имѣются линейные участковые склады, обслуживающіе опредѣленные раіоны линіи, изъ нихъ 4 перваго разряда на ст. Москва, Брянскъ, Курскъ и Кіевъ и 8 второго разряда на ст. Малоярославецъ, Ливны, Воронежъ, Коренево, Ворожба, Прилуки, Лубны и Полтава, кладовая керосина на ст. Круты и кладовая обтирочныхъ и смазочныхъ матеріаловъ на ст. Льговъ.

На этихъ же станціяхъ, съ матеріальными складами содержатся и склады топлива, состоящіе въ вѣдѣніи смотрителей складовъ. Кромѣ того, на нижеслѣдующихъ станціяхъ, содержатся только склады топлива, состоящіе въ вѣдѣніи раздатчиковъ топлива: ст. Тиханова Пустынь, Нѣжинъ, Сухиничи, Хуторъ Михайловскій, Комаричи, Кшень и Курскъ-городъ. На прочихъ станціяхъ склады топлива находятся въ завѣдываніи нач. ст., которые отсчитываются передъ м. сл. Запасы складовъ размѣщаются по роду матеріаловъ, но не по сл.-потребительницамъ. Кромѣ этихъ складовъ имѣются еще участковыя кладовыя сл. п. въ непосредственномъ ея вѣдѣніи съ запасами расходуемыхъ на участкахъ предметовъ.

Канцелярскія принадлежности заготовляются и расходуются службами непосредственно.

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

Мѣры, принимаемыя для охраны и правильнаго расходованія матеріаловъ, заключаются, главнымъ образомъ, въ строгомъ надзорѣ со стороны старшихъ агентовъ, при чемъ помѣщенія, гдѣ хранятся матеріалы, запираются на замокъ съ навѣшиваніемъ пломбъ и ключи хранятся у завѣдывающаго складомъ, а пломбировальные щипцы у приходорасходчика. Всѣ матеріальные склады и большинство складовъ топлива обнесены заборами. Въ ночное время охрана производится сторожами, а для провѣрки ихъ бдительности въ различныхъ пунктахъ склада установлены контрольные часы.

Расходованіе матеріаловъ допускается въ послѣдовательномъ порядкѣ поступленія, съ непремѣннымъ соблюденіемъ всѣхъ установленныхъ на сей предметъ правилъ. За этимъ слѣдятъ участковые ревизоры м. сл., а равно и со стороны счетоводства м. сл. наблюдается за правильностью дѣлопроизводства и отчетности.

50. Какія правила примѣняются для провѣрки цѣ-

Провѣрка цѣлости и сохранности имущества производится путемъ внезапныхъ ревизій, съ составленіемъ актовъ. Для каменнаго угля введенъ штабельный учетъ, дающій возможность

лости и сохранности магазиннаго имущества? Особенно должно выяснить мѣры къ охраненію запасовъ каменнаго угля такихъ сортовъ, которые при долгомъ лежаніи толстымъ слоемъ подвергаются самовозгоранію.

опредѣлить излишекъ или недостачу по каждой отдѣльной призмѣ угля (штабелю). Въ предупрежденіе случаевъ самовозгоранія угля, онъ укладывается въ призмы не свыше 0,66 саж. подвергается частому изслѣдованію щупами и, при обнаруженіи случаевъ нагрѣванія угля, перелопачивается.

51. Какія принимаются мѣры для возможнаго удешевленія покупаемыхъ предметовъ, въ случаѣ доставки таковыхъ на своей дорогѣ, принимается ли въ расчетъ стоимость перевозки, причисляется ли къ стоимости заготовленій или покупокъ стоимость перевозки по чужимъ и по своей дорогамъ и фактуруется ли эта стоимость службамъ-потребительницамъ съ тѣмъ, чтобы эти послѣднія уплачивали расходъ по доставкѣ службъ и сборовъ изъ кредитовъ, ассигнуемыхъ службамъ на соотвѣтствующія надобности? Какой примѣняется на дорогѣ служебный тарифъ?

Мѣры для возможнаго удешевленія покупаемыхъ предметовъ заключаются въ выборѣ наиболѣе благопріятнаго времени для заготовокъ сезонныхъ матеріаловъ (лѣсные матеріалы, сало, дрова и проч.). Затѣмъ, пониженіе цѣнъ достигается конкуренціей посредствомъ запросовъ, посылаемыхъ значительному числу солидныхъ фирмъ. Провозная плата какъ по чужимъ, такъ и по своей дорогѣ, при перевозкѣ въ складъ, гдѣ производится пріемка, причисляется къ стоимости матеріаловъ, отпускъ которыхъ службамъ въ такихъ случаяхъ производится по повышеннымъ цѣнамъ, въ зависимости отъ размѣра присоединенной провозной платы. Служебный тарифъ примѣняется по 1/125 коп. съ пуда и версты по своей дорогѣ. Слѣдуемая часть чужимъ дорогамъ таксируется по полному коммерческому тарифу.

53. Какими способами удовлетворяются требованія службъ-потребительницъ въ случаяхъ экстр. надоб-

Въ случаяхъ экстренной надобности въ предметахъ, не находящихся въ складахъ, допускается пріобрѣтеніе необходимыхъ матеріаловъ путемъ наличной покупки въ ограниченномъ количествѣ для немедленнаго употребленія въ дѣло.

Наличныя покупки производятся только по разрѣшенію управляющаго дорогой на мѣстахъ агентами м. сл.

ности въ предметахъ, не находящихся въ складахъ, 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?

а за ихъ отсутствіемъ — агентами сл. - потребительницы.

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

Службами - потребительницами пріобрѣтаются непосредственно, помимо м. сл., такіе матеріалы и предметы, которые имѣютъ особыя назначенія, требующія спеціальныхъ знаній, какъ при покупкѣ, такъ и при храненіи (медикаменты и врачебные приборы, принадлежности телеграфныхъ и телефонныхъ аппаратовъ и т. п.), или же представляютъ громоздскіе предметы, которые выгоднѣе пріобрѣтать и хранить на мѣстахъ потребленія, во избѣжаніе излишней перевозки, переноски и укладки (кирпичъ, камень, известь, формовочная земля и т. п.), а также канцелярскія принадлежности и обои для комнатъ.

Изъ числа непосредственно пріобрѣтаемыхъ службами предметовъ часть таковыхъ проводится чрезъ м. сл. по матеріальной отчетности, а другая часть (медицинскія принадлежности, канцелярскія, обои и пр.) относится службами, какъ расходъ кассы, непосредственно за счетъ кредитовъ по работамъ.

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

Упрощеніе номенклатуры и уменьшеніе числа типовъ весьма желательно и потому управленіемъ принимаются всѣ мѣры для этого, что, помимо сокращенія въ конторскихъ работахъ, можетъ дать возможность удешевленія заготовки нужныхъ матеріаловъ болѣе крупными партіями, не раздробляя по мелочамъ, въ зависимости отъ многочисленныхъ типовъ. Къ этому со стороны правленія и управленія дороги также принимаются соотвѣтствующія мѣры.

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

Номенклатурныя цѣны установлены на ходовые матеріалы (топливо, смазка и обтирка, освѣщеніе, нѣкоторые металлы и проч.). Выгоды ихъ примѣненія заключаются въ облегченіи работъ по составленію и провѣркѣ расходныхъ документовъ при ежедневномъ дробномъ отпускѣ.—Устанавливаются номенклатурныя цѣны ежегодно и объявляются приказомъ по линіи.

Если въ теченіе отчетнаго года замѣчается рѣзкое измѣненіе въ заготовительной стоимости какого-либо предмета, имѣю-

щаго номенклатурную цѣну, послѣдняя соотвѣтственно измѣняется, о чемъ также объявляется приказомъ по линіи.

Номенклатура имѣетъ подраздѣленія не по службамъ или отдѣламъ, а по характеру самыхъ матеріаловъ (освѣтительные, смазочные, мануфактурные, стеклянные и проч.) съ подраздѣленіемъ на группы, согласно образцу, выработанному бывшей комиссіей подъ предсѣдательствомъ Глушинскаго.

56. Личный составъ службы, его комплектованіе и вознагражденіе.

Личный составъ службы содержится, согласно штатамъ по смѣтѣ. Комплектованіе производится наймомъ преимущественно временныхъ агентовъ, каковые зачисляются въ штатъ послѣ испытанія ихъ въ знаніи установленныхъ правилъ службы.

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

Управленіе дороги по данному вопросу высказываетъ нижеслѣдующія соображенія,

Дѣятельность нынѣ существующихъ „матеріальныхъ службъ“ распадается на три главныя части, а именно: во-первыхъ, на заготовленіе, храненіе и раздачу потребителямъ матеріаловъ и предметовъ, во-вторыхъ, на надлежащее изложеніе въ установленныхъ книгахъ всѣхъ оборотовъ по матеріаламъ и предметамъ (счетоводство и отчетность) и въ-третьихъ, на фактическую повѣрку состоянія складовъ матеріаловъ и предметовъ (ревизіонная часть).

Управленіе дороги полагаетъ:

1) что счетоводство и отчетность по матеріаламъ и предметамъ всегда должны производиться по однороднымъ правиламъ, независимо отъ того, какому учрежденію поручено фактическое заготовленіе и послѣдующее храненіе и раздача потребителямъ матеріаловъ и предметовъ;

2) что окончательная переработка отчетности всѣхъ безъ исключенія мѣстныхъ учрежденій по храненію и раздачѣ матеріаловъ и предметовъ (складовъ и кладовыхъ) должна быть сосредоточена въ одномъ отдѣлѣ управленія дороги, не являющимся крупнымъ потребителемъ этихъ матеріаловъ и предметовъ;

3) что ревизія всѣхъ безъ исключенія мѣстныхъ складовъ и, вообще, всѣхъ запасовъ эксплоатаціи на мѣстахъ также должна быть возложена на одинъ и тотъ же отдѣлъ управленія дороги, удовлетворяющій условію, указанному въ предыдущемъ пунктѣ, и что эта ревизія вездѣ должна производиться по однимъ и тѣмъ же правиламъ, независимо отъ того, въ вѣдѣніи какого учрежденія находятся ревизуемые склады или запасы;

4) что въ противоположность къ необходимости строгаго сосредоточенія функцій, перечисленныхъ въ предыдущихъ пунктахъ 2 и 3 въ вѣдѣніи одного отдѣла, дѣло заготовленія, храненія и раздачи потребителямъ матеріаловъ и предметовъ можетъ и, по соображеніямъ цѣлесообразности, должно быть децентрализовано такимъ образомъ, чтобы:

а) только ходовые матеріалы и предметы, всегда имѣющіеся на рынкѣ и потребляемые всѣми службами и отдѣлами, какъ то: дрова, керосинъ, извѣстные сорта инструментовъ и т. п. пріобрѣтались для всѣхъ частей управленія, хранились и разсылались по мѣрѣ потребности особымъ отдѣломъ. Тому же особому отдѣлу должно быть поручаемо долгосрочное храненіе матеріаловъ и предметовъ, не расходуемыхъ постоянно, а предназначенныхъ къ расходованію лишь по наступленіи особыхъ событій, и

б) всѣ спеціальные матеріалы и предметы, потребные цѣликомъ или въ главной ихъ части только одной службѣ—потребительницѣ, хранились и разсылались мѣстнымъ потребителямъ распоряженіемъ подлежащей службы;

5) сообразно съ вышеизложеннымъ, управленіе дороги полагаетъ, что для выполненія функцій, перечисленныхъ въ пунктахъ 3 и 4, во всякомъ случаѣ долженъ быть учрежденъ особый матеріальный отдѣлъ, которому должны быть поручаемы также и обязанности по пункту 2-му, если на дорогѣ не введено центральное счетоводство.

Функціи же, перечисленныя въ пун. 4б, для пользы дѣла должны быть поручаемы самимъ службамъ-потребительницамъ, за исключеніемъ заготовленій, сосредоточенныхъ въ высшихъ учрежденіяхъ, но при строгомъ соблюденіи условій, указанныхъ въ пунктѣ 1.

Г. По службѣ пути.

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

Скорости движенія на М.-К.-В. ж. д сообразуются съ типами рельсъ, распредѣленнымъ по линіямъ, согласно нижеприведенной таблицѣ:

НАИМЕНОВАНІЕ ЛИНІЙ.	Число верстъ, уложенныхъ рельсъ типа въ фунтахъ на пог. футъ.							Примѣчанія.
	$23^3/_4$	$24^1/_2$	$22^1/_2$	22,991	24,918	13,7	15,5	
Москва—Навля	—	—	293	—	104	—	—	
Навля—Конотопъ	—	—	—	—	198	—	—	
Конотопъ—Кіевъ 1-й путь . .	3,5	55	20	—	124,5	—	—	
„ „ 2-й путь . .	—	180	—	—	20	—	—	
Дарница—Полтава.	—	—	274 26	7	35	—	—	

НАИМЕНОВАНІЕ ЛИНІЙ.	Число верстъ, уложенныхъ рельсъ типа въ фунтахъ на пог. футъ.							Примѣчанія.
	23³/₄	24¹/₂	22¹/₂	22,991	24,918	13,7	15,5	
Конотопъ—Курскъ 1-й путь .	114	—	53	76	—	—	—	
„ „ 2-й путь .	—	237	—	—	—	—	—	
Курскъ—Воронежъ	—	—	198	30	—	—	—	
Навля—Артаково	—	—	154	—	—	—	—	
Мармыжи—Верховье	—	—	123,28	—	—	—	—	
Терещинская—Пироговка . .	—	—	26,65	—	—	—	—	
Вѣтвь къ Брестскому вокзалу,	—	—	5,8	—	—	—	—	
Вѣтвь на Муратовку	—	—	1.9	—	—	—	—	
Калужская вѣтвь	—	—	16,8	—	—	—	—	
Калужская петля	—	—	7,37	—	—	—	—	
Окская вѣтвь	—	—	7,53	—	—	—	—	
Зикѣево—Жиздра	—	—	9,83	—	—	—	—	
Брянскъ—Рижскій постъ. . .	—	—	5,20	—	—	—	—	
Полпинская вѣтвь	—	—	1,24	—	—	—	—	
Соединительная вѣтвь отъ оси Рижскаго поста до стрѣлки № 38 станціи Брянскъ Риго-Орловской желѣзной дороги	—	—	2,67	—	—	—	—	
Тоже до ст. Брянскъ Полѣсскихъ жел. дорогъ	—	—	0,70	—	—	—	—	
Соединительная вѣтвь отъ оси ст. Брянскъ до стрѣлки № 6 Полѣсскихъ ж. д. . .	—	—	0,73	—	—	—	—	
Льговская вѣтвь	—	—	2,80	—	—	—	—	
Курская городская вѣтвь . .	1,07	—	4	—	—	—	—	
Вѣтвь къ пристани Праваго берега р. Днѣпра	3,77	—	—	—	—	—	—	
Вѣтвь къ пристани Лѣваго берега р. Днѣпра	3,24	—	—	—	—	—	—	
Коренево—Рыльскъ	—	—	—	—	—	22,12	—	узк. колея
Коренево—Суджа	—	—	—	—	—	37,55	—	„ „
Кривецкая вѣтвь	—	—	3,02	—	—	—	—	
Охочевка—Колпна	—	—	—	—	—	—	55,26	„ „
Круты—Черниговъ	—	—	—	—	—	75,14	—	„ „
Круты—Пирятинъ—Д. Красное	—	—	—	—	—	192,43	—	„ „
Гребенка—Оржица	—	—	—	—	—	2,91	—	„ „
Ворожба-Хуторъ-Михайловскій	—	—	—	—	—	123,29	—	„ „
	125,56	472	1.211,78	107	481,50	453,44	55,26	

Заказъ новыхъ рельсъ на дорогѣ производится исключительно типа 24,918 фн. въ пог. фт.

Что касается шпалъ, то таковыя укладываются утвержденныхъ министерствомъ типовъ и на всемъ протяженіи ширококолейнаго пути число шпалъ на версту доведено эксплоатаціей съ 1375 до 1500 шт. на версту на участкахъ пути нормальнаго профиля.

Въ мѣстахъ же болѣе трудной работы, какъ то кривыхъ, расположенныхъ на большихъ уклонахъ, въ концахъ длинныхъ спусковъ и въ мѣстахъ переходовъ съ уклоновъ на площадку и подъемъ, число шпалъ доведено до 1625 и даже до 1750 шт. на версту.

Число добавленныхъ эксплоатаціей шпалъ при доведеніи ихъ количества съ 1375 до 1500 шт. на версту на нормальныхъ

участкахъ пути равняется 176—945 шпалъ, а число добавленныхъ шпалъ при укладкѣ 1625—1750 шт. на версту противъ нормальнаго полутора-тысячнаго ихъ числа—равняется 8408 шт.

На всемъ протяженіи М.-К.-В. ж. д. балластный слой имѣетъ полную толщину, соотвѣтствующую техническимъ условіямъ постройки участковъ.

Признавая возможно полный балластный слой одинъ изъ главнѣйшихъ залоговъ улучшенія дороги на М.-К.-В. ж. д., сл. п. вывозитъ балластъ на линію въ полномъ необходимомъ количествѣ.

Количество балласта, высыпаннаго на дорогу, начиная съ 1901 года, равняется 257,896 куб. саж.

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

Нижній балластъ пріобрѣтается путемъ аренды или отчужденія сосѣднихъ песчаныхъ карьеровъ.

Песчаные карьеры распредѣлены на линіи слѣдующимъ образомъ:

На уч. Москва-Брянскъ на ²/₃, 102,175 и 268 вер. (отъ Москвы).
„ Брянскъ-Артаково на 357 и 544 вер . . (отъ Москвы).
„ Навля-Конотопъ на 401 и 585 вер. . . . (отъ Москвы).
„ Кіевъ-Курскъ на 18 верстѣ . . . . . (отъ Кіева).
„ Курскъ-Воронежъ на 527 и 660 вер. . . (отъ Кіева).
„ Мармыжи-Верховье на 60 верстѣ . . . (отъ Мармыжей).
„ Кіевъ-Полтава на 50 и 313 верстѣ . . . (отъ Кіева).
На вѣтви Рыльскъ-Суджа на 22 верстѣ . . . . (отъ Коренева).
„ Охочевка-Колпна на 18 верстѣ . . . . (отъ Охочевки)
„ Круты-Черниговъ и Круты-Днѣпръ-Красное на ²/₃ и 174 вер. . . . . (отъ Крутъ).
„ Ворожба-Хуторъ-Михайл. на 20 и 116 в. . (отъ Ворожбы).

Балластъ разводится рабочимъ поѣздомъ, а нагрузка и выгрузка таковаго сдается частью съ подряда, а частью производится хозяйственно. Балластъ убирается въ путь артелями штатныхъ и добавочныхъ ремонтныхъ рабочихъ.

Стоимость пользованія подвижнымъ составомъ включается въ цѣну балласта для новыхъ работъ и для работъ по внѣсмѣтнымъ источникамъ, а по эксплоатаціи не включается.

Верхній балластъ пріобрѣтается отъ поставщиковъ по конкуренціи.

60. Скрѣпленіе рельсъ между собою и со шпалами.

Показанные по пункту 58 типы рельсъ скрѣплены между собою, какъ то указано въ приведенной далѣе таблицѣ.

Въ поясненіе приведенной таблицы слѣдуетъ отмѣтить, что начиная съ 1906 года всѣ болты заказываются съ четырехгранными головками взамѣнъ болтовъ съ круглой головкой и коническими приливами.

Какъ то слѣдуетъ изъ приведенной таблицы, общее число добавленныхъ эксплоатаціей.:

2-хъ дырныхъ подкладокъ	равняется	. .	104.250 шт.
3-хъ дырныхъ „	„	. .	1.942.960 „
и костылей „	„	. .	2.562.460 „

Типы рельсъ.	Система стыка.	Накладки.	Б О Л Т Ы.	Стыковыя подкладки.	Промежуточныя подкладки.	Число костылей на каждой ниткѣ. На стыковой шпалѣ.	Число костылей на каждой ниткѣ. На промежуточной шпалѣ.	Число добавленныхъ эксплотаціей къ типой укладкѣ. 2-хъ дырныхъ подклад.	Число добавленныхъ эксплотаціей къ типой укладкѣ. 3-хъ дырныхъ подклад.	Число добавленныхъ эксплотаціей къ типой укладкѣ. Костылей
								Штукъ.		
23³/₄	На вѣсу.	Угловыя 4-хъ дырныя.	Съ круглой головкой и коническ. приливами и съ прямоугольной гол.	2-хъ дырныя	2-хъ дырныя. 3-хъ дырныя.	2	2 и 3	—	—	—
23³/₄	На шпалѣ.	Плоскія 4-хъ дырныя.	Съ конической головкой.	4-хъ дырныя	2-хъ дырныя. 3-хъ дырныя.	4	2 и 3	—	—	—
24¹/₂	На вѣсу.	Угловыя 4-хъ дырныя.	Съ круглой головкой и коническ. приливами и съ прямоуг. головкой.	2-хъ дырныя	2-хъ дырныя и 3-хъ дырныя.	2	2 и 3	—	—	236.000
22¹/₂	„	Угловыя 4-хъ дырныя и фасонныя 4-хъ дырныя.	Съ круглой головкой и коническ. приливами и съ прямоуг. головкой.	2-хъ дырныя	2-хъ дыырня. 3-хъ дырныя съ двумя реборд.	2	2 и 3	104.250	765.813	1.149.313
22,991	„	Фасонныя 6-ти дырныя.	Съ прямоугольной головкой.	3-хъ дырныя клинчатыя.	3-хъ дырныя клинчатыя на всѣхъ шпалахъ	3	3	—	322.024	322.024
24,918	„	Фасонныя 6-ти дырныя.	Съ прямоугольной головкой.	3-хъ дырныя клинчатыя.	3-хъ дырныя клинчатыя на всѣхъ шпалахъ	3	3	—	855.123	855.123
13,7	„	Угловыя 4-хъ дырныя.	Съ круглой головкой и коническ. приливами и съ прямоуг. головкой	2-хъ дырныя	2-хъ дырныя и 3-хъ дырныя	2	2 и 3	—	—	—
14¹/₂	„	Одна плоская и одна фасон. 4-хъ дырная.	Съ круглой головкой и коническими приливами.	2-хъ дырныя съ однойребордой.	2-хъ дырныя	2	2	—	—	—
					Итого . . .	—	—	104.250	1.942.960	2.562 460

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

Установленіе точныхъ разницъ содержанія пути для рельсъ легкихъ и тяжелыхъ типовъ представляется затруднительнымъ, такъ какъ на это оказываетъ большое вліяніе продолжительность службы верхняго строенія, свойство балласта, профиль пути, характеръ грунтовъ, размѣръ движенія и вообще вся совокупность условій, вліяющихъ на рельсовый путь.

Во всякомъ случаѣ, можно безошибочно утверждать, что общій расходъ содержанія пути при тяжеломъ типѣ путевой укладки будетъ менѣе легкаго.

Подтвержденіе тому можетъ быть усмотрѣно изъ сопоставленія расходовъ на рабочую силу наиболѣе сравнимыхъ между собою участковъ Нара-Брянскъ и Брянскъ-Льговъ, уложенныхъ рельсами типа 22½ фн. въ пог. фт. на не пропитанныхъ шпалахъ съ участкомъ Навля-Конотопъ, уложеннаго рельсами типа 24,918 также на не пропитанныхъ шпалахъ.

Нара-Брянскъ . . .	Средній расходъ за 1910 и 1911 годы по рабочей	220 р. 80 к
Брянскъ-Льговъ .	силѣ (§§ 96 и 97 смѣты) на одну версту главнаго	180 „ — „
Навля-Конотопъ . .	пути.	162 „ 25 „

Слѣдуетъ также отмѣтить цѣлесоотвѣтствіе введенія тяжелыхъ типовъ рельсъ въ отношеніи стрѣлочныхъ переводовъ на путяхъ слѣдованія пассажирскихъ поѣздовъ по станціямъ, гдѣ при постоянно возрастающихъ скоростяхъ движенія по стрѣлкамъ, усиленіе послѣднихъ имѣетъ первостепенное значеніе.

62. Система смѣны шпалъ.

На ширококолейныхъ линіяхъ М.-К.-В. ж. д. принята сплошная смѣна шпалъ, а на узкоколейныхъ—одиночная.

По принятому на М.-К.-В. ж. д. порядку, новыя шпалы идутъ исключительно на главный путь, а снятыя при сплошной смѣнѣ—тщательно сортируются и годныя въ главный путь идутъ для одиночной смѣны главнаго пути и по возможности на верстахъ тѣхъ же лѣтъ укладки.

Остальныя шпалы дѣлятся на годныя для станціонныхъ путей и для отопленія. Лучшія идутъ на сплошную смѣну болѣе дѣятельныхъ станціонныхъ путей а второстепенныя и полученныя годныя отъ сплошной смѣны станціонныхъ путей употребляются для ремонта остальныхъ станціонныхъ путей и распредѣляются въ порядкѣ важности производящагося на нихъ движенія. Полученныя отъ разсортировки старыя шпалы направляются, по мѣрѣ требованія шпалъ отдѣльныхъ категорій, на другіе участки, что въ конечномъ результатѣ ведетъ къ однородному удовлетворенію путевыхъ нуждъ всей дороги и къ цѣлесоотвѣтственному использованію шпалъ различныхъ возрастовъ службы.

При надлежащей сортировкѣ снятыхъ шпалъ, таковая система, давая наибольшее освѣженіе шпалъ главнаго пути, устанавливаетъ соотвѣтствіе силы шпалъ съ требованіями путей разныхъ категорій, ведетъ къ использованію шпалъ въ пути до ихъ полнаго рабочаго износа, однородно обобщаетъ работу шпалъ на всей дорогѣ, и, какъ поддающаяся легкой провѣркѣ, отвѣчаетъ условіямъ безопасности движенія и хозяйственности и предпочтительнѣе одиночной смѣны съ ея просторомъ для упущеній со стороны линейныхъ служащихъ.

На М.-К.-В. ж. д. принято верстовое одиночное протяженіе сплошной смѣны, какъ отвѣчающее удобству работы, а также административному, статистическому и расчетному дѣленію линіи.

Увеличеніе этого протяженія до цѣлаго числа верстъ растянуло бы мѣстную перевозку шпалъ при подачѣ отсортированныхъ для смѣны на смежныхъ участкахъ главнаго пути, а добавленіе части версты повлекло бы за собою запутанность хозяйства, такъ какъ мѣстами разрознило бы участки сплошной смѣны съ административнымъ дѣленіемъ линіи.

Уменьшеніе протяженія участковъ сплошной смѣны увеличило бы число таковыхъ и внесло бы осложненіе въ дѣло, съ удорожаніемъ подвозки и сборки шпалъ и всего шпальнаго хозяйства.

Для подачи шпалъ на мѣсто укладки, таковыя подвозятся поѣздами, съ остановками на перегонахъ. Время занятія перегоновъ при подачѣ шпалъ рабочими поѣздами равняется суммѣ временъ прохода поѣзда по перегону и его остановокъ для выгрузки шпалъ.

А такъ какъ каждый участокъ сплошной смѣны, независимо отъ его дробности, требуетъ не менѣе одной остановки, съ потерей скорости для остановки и при взятіи поѣзда съ мѣста, и такъ какъ выгрузка шпалъ для цѣлой версты можетъ быть исполнена съ одной остановкой поѣзда, то ясно, что дробленіе протяженія сплошной смѣны требуетъ увеличенія числа поѣздовъ и продолжительности занятія подвижного состава и перегона для рабочаго движенія; т. е. окажется ущербомъ для провозной и пропускной способности дороги.

Принимая, затѣмъ, во вниманіе удобство организаціи работъ и наблюденіе за ними на одномъ нераздѣльномъ участкѣ, и имѣя въ виду, что сборка и сортировка шпалъ на верстовомъ протяженіи можетъ быть исполнена съ большимъ удобствомъ, чѣмъ на нѣсколькихъ дробныхъ участкахъ, слѣдуетъ признать, что верстовое протяженіе участковъ сплошной смѣны является наиболѣе отвѣчающимъ условіямъ правильнаго шпальнаго хозяйства

и дробленіе этого протяженія осложнило бы и удорожило бы дѣло, безъ всякой для него пользы.

63. Пріобрѣтеніе шпалъ.

Пріобрѣтеніе шпалъ производится слѣдующимъ порядкомъ.

Управляющій дорогой представляетъ ежегодно правленію осенью въ сентябрѣ или октябрѣ мѣсяцѣ по установленной правленіемъ формѣ вѣдомость потребности шпалъ на будущіе 3 года, при чемъ въ этихъ вѣдомостяхъ указаны протяженія отдѣльныхъ путевыхъ участковъ дороги въ верстахъ, остатокъ шпалъ, ожидаемый на 1-ое января слѣдующаго за представленіемъ года, потребность для эксплоатаціи въ теченіе двухъ слѣдующихъ за представленіемъ лѣтъ по каждому году отдѣльно и потребность для новыхъ работъ для одного слѣдующаго за представленіемъ года. Свѣдѣнія эти сообщаются какъ по узкой, такъ и по широкой колеѣ отдѣльно и шпалы въ нихъ подраздѣляются по роду матеріала, сосновыя пропитанныя, сосновыя не пропитанныя и дубовыя.

Правленіемъ свѣдѣнія эти провѣряются и производится общій подсчетъ подлежащихъ заказу шпалъ, съ распредѣленіемъ по мѣсту поставки на 2 категоріи: 1) шпалы, подлежащія поставкѣ на Кіевскихъ пристаняхъ по Днѣпру, и 2) шпалы, подлежащія поставкѣ на станціяхъ М.-К.-В. ж. д. въ лѣсныхъ раіонахъ на перегонахъ Брянскъ-Льговъ и Брянскъ-Навля-Конотопъ-Пироговка. Шпалы, поставляемыя въ Кіевѣ, предназначаются для линій Кіевъ-Полтава и Кіевъ-Курскъ-Воронежъ и для главныхъ путей и ранѣе разсылки на мѣстѣ пропитываются на Кіевскомъ шпалопропиточномъ заводѣ Рютгерса. Шпалы, поставляемыя на станціяхъ М.-К.-В. ж. д. въ лѣсныхъ раіонахъ, предназначаются для линій Москва-Льговъ, Навля-Конотопъ и Мармыжи-Верховье, и, за отдаленностью мѣстъ поставки отъ шпалопропиточнаго завода, предварительной пропиткѣ не подвергаются. Имѣется, однако, въ виду для пропитки этихъ шпалъ устроить подвижной шпалопропиточный заводъ, а съ окончаніемъ постройки линіи Одесса-Бахмачъ устроить около ст. Черкассы постоянный шпалопропиточный заводъ для пропитки шпалъ какъ для потребности линіи Одесса-Бахмачъ, такъ и существующихъ линій Кіевъ-Полтава и Кіевъ-Курскъ-Воронежъ, съ предположеніемъ перенести мѣсто поставки шпалъ, направляемыхъ нынѣ по Днѣпру на Кіевскія пристани, на пристани въ Черкассахъ.

Послѣ установленія количества шпалъ, подлежащихъ заказу съ поставкой на станціяхъ М.-К.-В. ж. д. въ лѣсистыхъ раіонахъ дороги и на Кіевскихъ пристаняхъ, правленіе вызываетъ поставщиковъ, которые ставили шпалы на дорогу въ предшествующіе годы.

При помощи наведенныхъ справокъ о существующихъ цѣнахъ на шпалы и лѣсные матеріалы и устныхъ торговъ правленіе устанавливаетъ обычно двѣ цѣны: одну для шпалъ, выставляемыхъ на Кіевскихъ пристаняхъ, и другую для шпалъ, выставляемыхъ на станціяхъ М.-К.-В. ж. д. Въ 1907 году цѣны эти были почти одинаковы и даже цѣны на Днѣпрѣ были на копѣйку дешевле, но затѣмъ въ послѣдующіе годы цѣны въ Кіевѣ на пристаняхъ стоятъ выше, нежели на станціяхъ М.-К.-В. ж. д. Установленныя такимъ образомъ правленіемъ цѣны съ незначительнымъ колебаніемъ въ предѣлахъ до 2 к. на шпалу въ зависимости отъ солидности подрядчика и количества шпалъ, принимаемыхъ имъ къ поставкѣ, предлагались всѣмъ поставщикамъ и правленіе лишь распредѣляло заказъ между всѣми поставщиками, смотря по ихъ солидности и степени исправности въ поставкахъ предшествующихъ лѣтъ. Въ исключительныхъ же случаяхъ, если нѣкоторые поставщики отказывались принять установленную правленіемъ цѣну и уклонялись по этой цѣнѣ брать поставку, то часть шпалъ, предназначавшихся имъ, распредѣлялась между остальными поставщиками или же, въ случаѣ ихъ отказа, или возникновенія сомнѣнія въ исправности поставки, въ виду слишкомъ большого количества, приходящагося для поставки тому или другому изъ поставщиковъ, правленіе предлагало взять поставку оставшагося не сданнымъ количества шпалъ по тѣмъ же установленнымъ цѣнамъ другимъ поставщикамъ, которые заявляли желаніе производить поставку шпалъ, но ранѣе поставщиками дороги не состояли.

При этомъ правленіе всемѣрно избѣгало при такихъ дополнительныхъ заказахъ значительнаго повышенія цѣнъ противъ ранѣе установленныхъ имъ при первоначальныхъ заказахъ, такъ какъ сдача хотя и небольшой части шпалъ по болѣе высокой цѣнѣ въ одномъ и томъ же раіонѣ можетъ отразиться на повышеніи стоимости рабочихъ рукъ при заготовкѣ шпалъ въ данной мѣстности, а это можетъ причинить существенный вредъ интересамъ какъ поставщиковъ, взявшихъ поставку по болѣе дешевой цѣнѣ, такъ и интересамъ дороги, въ виду того, что при такомъ порядкѣ эти поставщики могутъ оказаться неисправными по независящимъ отъ нихъ обстоятельствамъ.

Вѣдомость цѣнъ на шпалы по заказамъ для потребностей эксплоатаціи М.-К.-В. ж. д. за послѣднія 6 лѣтъ приведена ниже и изъ нея видно, что въ текущемъ году произошло рѣзкое повышеніе цѣнъ на шпалы, что объясняется общимъ повышеніемъ цѣнъ на лѣсные матеріалы.

По имѣющимся у правленія свѣдѣніямъ всѣ сосѣднія частныя и казенныя желѣзныя дороги въ 1912 году встрѣчаютъ большое затрудненіе при заготовкѣ шпалъ и вообще лѣсныхъ матеріаловъ.

Вѣдомость заготовительныхъ цѣнъ на заготовку шпалъ.

За время съ 1907 по 1912 г. включительно.

Годы заготовки.	Заготовительныя цѣны.					ПРИМѢЧАНІЕ.
	На станціяхъ участковъ М. К. В. ж. д.		Въ Кіевѣ на пристаняхъ.		На участк. и въ Кіевѣ.	
	Ширококолейныя шпалы сосновыя.				Узкоколейн.	
	% нов. т.	коп.	% н. тип.	коп.	коп.	
1907 г.	40	73 и 75	50	75	23 и 24	
1908 г.	40	73 и 74	50	75 и 76	23	
1909 г.	50	73	50	75 и 76	30 20	Дубовыя.
1910 г.	50	71	50	74	20	
1911 г.	50	67	50	74	20	
1912 г.	50	77	50	92	28	
		93				Дубовыя.

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

Точныхъ данныхъ о вліяніи качества, размѣровъ и формы шпалъ на стоимость содержанія пути не имѣется, но можно сказать, что стоимость эта уменьшается при шпалахъ изъ мелкослойнаго лѣса, болѣе полныхъ размѣровъ, брусковаго сѣченія и пропитанныхъ противогнилостнымъ составомъ, такъ какъ при этихъ условіяхъ достигается большая устойчивость пути и увеличивается срокъ службы шпалъ.

65. Пропитка шпалъ, способъ и матеріалъ пропитки, долговѣчность пропитанныхъ и не пропитанныхъ шпалъ?

На М.-К.-В. ж. д. шпалы пропитываются хлористымъ цинкомъ на частномъ заводѣ акціонернаго общества лѣсопропиточныхъ заводовъ системы Юліуса Рюттгерса, на лѣвомъ берегу рѣки Днѣпра.

Средній срокъ службы пропитанныхъ и не пропитанныхъ шпалъ, согласно косымъ таблицамъ, опредѣляется:

	Широк. кол.	Узк. кол.
для сосновыхъ пропитан.	7,70	
„ „ не пропитан. . . .	3,57	3,92
„ дубовыхъ не пропитан. . . .	6,54	

66. Выясненія условій содержанія пути, которыя позволили бы, по возможности, рѣже ремонтировать путь.

Условія содержанія пути, могущія вліять на его устойчивость, а слѣдовательно и на возможно меньшій его ремонтъ, заключаются:

а) въ примѣненіи болѣе тяжелаго типа рельсъ, какъ обезпечивающаго передачу давленія на большее число опоръ (шпалъ)

Заключеніе по этому вопросу управленія дороги.

и возможно увеличивающаго сопротивленіе противъ скручивающихъ усилій, что особенно важно въ мѣстахъ стыковъ;

б) въ примѣненіи шестидырныхъ стыковыхъ накладокъ въ обезпеченіе взаимной связи на большомъ протяженіи концовъ рельсъ и примѣненіе накладокъ такого поперечнаго сѣченія, и такой формы, которыя обезпечивали бы сопротивленіе стыкаемыхъ рельсъ какъ противъ вертикальныхъ, такъ и скручивающихъ усилій и по возможности доводили бы сопротивленіе стыка до сопротивленія рельса въ цѣлой его части;

в) въ примѣненіи на всѣхъ шпалахъ 3-хъ дырныхъ клинчатыхъ подкладокъ, съ двумя ребордами, какъ ограничивающихъ боковой сдвигъ рельсовыхъ нитокъ упоромъ въ одну изъ ребордъ, послѣ чего дальнѣйшій сдвигъ рельсовой нитки долженъ преодолѣть сопротивленіе всѣхъ трехъ костылей и какъ обезпечивающія выворачиваніе рельсъ наружу, а также устраняющія необходимость косой зарубки шпалъ со всей ненадежностью этой работы.

Примѣненіе подкладокъ является особенно важнымъ при пропитанныхъ шпалахъ, претерпѣвающихъ ослабленіе въ мѣстахъ прикосновенія съ рельсами, почему увеличеніе рельсовыхъ постелей путемъ подкладокъ имѣетъ здѣсь особое значеніе;

г) примѣненіе болтовъ съ приспособленіями противъ раскручиванія, какъ, напримѣръ, системы Теръ-Овакимова, или надежныхъ металлическихъ шайбъ, какъ, напримѣръ, системы Гровера;

д) примѣненіе на каждой шпалѣ тройного прикрѣпленія каждой рельсовой нитки костылями;

е) примѣненіе пропитанныхъ шпалъ, неразмокаемаго, возможно толстаго, крупнозернистаго балластнаго слоя и покрытіе балласта щебеночной одеждой;

и) въ отведеніи отъ земляного полотна грунтовыхъ и верховыхъ водъ, уничтоженіи балластныхъ корытъ, словомъ примѣненіемъ мѣръ, обезпечивающихъ нерушимость путевого и земляного полотна.

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

Примѣняемые на М.-К.-В. ж. д. способы борьбы съ пучинами заключаются въ уничтоженіи самихъ пучинъ и въ ремонтѣ пути въ мѣстахъ ихъ появленія.

Для устраненія первородной причины появленія пучинъ, т. е. для отведенія воды отъ земляного полотна—примѣняется:

а) проведеніе новыхъ и углубленіе существующихъ канавъ для отведенія и пониженія грунтовыхъ водъ,

б) вырѣзываніе пучинистаго грунта съ замѣной пескомъ,

в) устройство песчаныхъ и шлаковыхъ выпусковъ для отвода воды изъ балластныхъ корытъ,

г) при невозможности по мѣстнымъ условіямъ отвода грунтовыхъ водъ въ мокрыхъ мѣстахъ замѣна мѣстнаго грунта песчанымъ на глубину 0,70 саж. ниже балластнаго слоя на предметъ

приведенія всей земляной основы въ однородно пропитанную водой.

Для отведенія воды на станціонныхъ территоріяхъ, послѣднія подъ балластнымъ слоемъ прорѣзываются поперечными канавами, съ допустимымъ по мѣснымъ условіямъ уклономъ по дну, съ засыпкой означенныхъ канавъ чистымъ шлакомъ или крупнозернистымъ пескомъ, фильтрующимъ грунтовыя и дождевыя воды въ продольныя канавы, заложенныя съ такимъ расчетомъ, чтобы пропускать поступающую въ нихъ воду безъ задержки.

Что же касается исправленія пути въ мѣстахъ появленія пучинъ, то таковыя ремонтируются, согласно дѣйствующей инструкціи по ремонту пучинъ.

Наиболѣе дѣйствительной мѣрой противъ пучинъ слѣдуетъ признать должное отведеніе воды при постройкѣ дорогъ, какъ это имѣло мѣсто при постройкѣ линій Кіевъ—Полтава и Навля—Конотопъ, гдѣ, несмотря на мѣстами обильныя грунтовыя воды, появленіе пучинъ вполнѣ ничтожно.

Протяженіе пучинистыхъ участковъ.

По широкой колеѣ.		По узкой колеѣ.	
Наименованіе линій.	Протяженіе пучинистыхъ мѣстъ въ сажен.	Наименованіе линій.	Протяженіе пучинистыхъ мѣстъ въ сажен.
Москва—Брянскъ . . .	27.411	Охочевка—Колпна . . .	400
Льговъ—Брянскъ . . .	3.320	Черниговъ—Круты . .	—
Кіевъ—Курскъ	8.075	Днѣпръ—Красное . . .	90
Курскъ—Воронежъ . .	4.241	Ворожба—Хуторъ-Михайловскій	2.087
Мармыжи—Верховье . .	1.116		
Навля—Конотопъ . . .	2.122	Итого пог. саж. .	2.617
Дарница—Полтава . .	3.580		
Итого пог. саж. .	49.865		

68. Способы предохраненія пути отъ снѣжныхъ заносовъ. Выгода и не-

М.-К.-В. ж. д. примѣняетъ для борьбы со снѣгомъ драневые щиты, которые устанавливаются въ началѣ зимы на мѣстахъ, под-

выгода снѣгоочистителей. Экономическія данныя о работѣ снѣгоочистителей разныхъ системъ, примѣнявшихся на дорогѣ.

верженныхъ заносамъ, и затѣмъ подымаются и перестанавливаются по мѣрѣ надобности.

Таковое стремленіе даетъ надежное обезпеченіе отъ снѣга при наличіи должнаго числа щитовъ и надлежащемъ съ ними обращеніи.

Означенная мѣра была достаточна для непрерывнаго поддержанія движенія на М.-К.-В. ж. д. во время самыхъ сильныхъ метелей.

Результаты, достигнутые М.-К.-В. ж. д. въ борьбѣ со снѣгомъ, характеризуются тѣмъ, что за послѣднія 10 лѣтъ дорога не прерывала движенія по причинѣ снѣга и благополучно пережила суровыя зимы 1907/1908 и 1911/1912 годовъ, причинившія столько бѣдствій желѣзнодорожному движенію.

Работа снѣгоочистителей на М.-К.-В. ж. д. не имѣла примѣненія.

Не отрицая возможности облегченія работы въ извѣстныхъ случаяхъ при пользованіи снѣгоочистителями, слѣдуетъ, однако, признать, что вопросъ о массовомъ введеніи механическихъ приборовъ для очистки пути отъ снѣга долженъ быть обсужденъ съ особой осторожностью.

Механическіе снѣгоочистители могутъ разсматриваться лишь, какъ вспомогательная мѣра ограниченнаго полезнаго дѣйствія, когда снѣгъ уже отложился на пути.

Но и въ этомъ случаѣ, какъ то свидѣтельствуетъ разнорѣчивость оцѣнки этихъ приборовъ въ экономическомъ отношеніи, выгодность ихъ примѣненія является далеко не безспорной.

При должномъ выполненіи дорогой своей первой задачи, заключающейся въ недопущеніи снѣга на путь, дѣйствительная потребность въ работѣ снѣгоочистителей не можетъ почитаться неизбѣжной, между тѣмъ ихъ массовое введеніе, внося двойственность въ мѣропріятія противъ снѣга и какъ бы узаконяя неизбѣжность наличія таковаго на пути, можетъ ослабить бдительность линейныхъ агентовъ въ выполненіи ихъ главной и утомительной задачи по недопущенію снѣга на путь и тѣмъ самымъ повести къ результатамъ противоположнымъ ожидаемымъ, т. е., къ осложненію работъ и къ удорожанію ихъ стоимости.

Принятый на М.-К.-В. ж. д. порядокъ огражденія отъ снѣжныхъ заносовъ и производства работъ по расчисткѣ снѣга, для непрерывнаго поддержанія движенія, указанъ въ дѣйствующихъ инструкціяхъ нач. участка пути и дорожному мастеру.

Помимо правилъ, преподанныхъ инструкціями, работы по огражденію и очисткѣ М.-К.-В. ж. д. отъ снѣга находятся подъ непрерывнымъ руководствомъ у. сл. п., съ направленіемъ инструментовъ и рабочей силы въ мѣста, гдѣ таковые необходимы по условію работъ.

Кромѣ того, по дѣйствующему на дорогѣ правилу въ случаѣ затрудненій отъ снѣга, подлежащіе нач. участковъ пути уполномочены обращаться съ требованіями о помощи людьми и всѣмъ необходимымъ на другіе участки пути и сносятся объ этомъ между собою непосредственно, адресуя телеграммы въ копіи нач. сл. п

По полученіи обращенной къ нему телеграммы, нач. участка обязуется оказывать самое энергичное содѣйствіе обратившемуся къ нему участку высылкой людей и всего необходимаго, съ телеграфнымъ оповѣщеніемъ объ исполненіи нач. участка, затребовавшаго помощь, и нач. сл. п.

На М.-К.-В. ж. д. особенно сильно подвержены метелямъ и поземкамъ участки: Курскъ—Воронежъ, Мармыжи—Верховье, Льговъ—Комаричи, Сухиничи—Воротынскъ и Кіевъ—Полтава. На остальныхъ участкахъ дороги, въ лѣсныхъ мѣстностяхъ, протяженія заносимыхъ снѣгомъ мѣстъ съ каждымъ годомъ увеличиваются, вслѣдствіе вырубки близъ желѣзной дороги лѣсовъ.

Наличіе щитовъ М.-К.-В. ж. д. равно 657.029 шт. и число ихъ увеличивается по мѣрѣ увеличенія протяженій заносимыхъ мѣстъ.

Данныя о суммахъ, ежегодно затрачиваемыхъ за послѣднія 20 лѣтъ по отдѣльнымъ участкамъ дороги и по всей дорогѣ: а) на защиту путей отъ снѣга, б) на расчистку главныхъ и станціонныхъ путей и в) вообще на борьбу со снѣгомъ и графикъ къ этимъ даннымъ,—при семъ прилагаются. (Прил. № 8).

Главнымъ заданіемъ въ борьбѣ со снѣгомъ является недопущеніе отложенія таковаго на путь, что всего лучше достигается переносными щитами, а такъ какъ при этомъ нерѣдко необходимо перенесеніе щитовъ за предѣлы отчужденія, то для выполненія желѣзными дорогами своей задачи, за ними должно быть закрѣплено право временнаго занятія сосѣднихъ съ полосой отчужденія земель, съ уплатой за то установленнаго закономъ вознагражденія, при чемъ разсмотрѣніе вопросовъ о размѣрахъ и причинѣ занятія должно было бы быть предоставлено мѣстнымъ учрежденіямъ.

При этомъ было бы необходимо вмѣнить административнымъ и полицейскимъ властямъ въ обязанность принудительно созывать по требованію дорогъ рабочихъ мужского пола изъ ближайшихъ окрестныхъ селеній, за установленную плату.

Означенная мѣра насущно важна для обезпеченія непрерывности движенія и огражденія ж. д. отъ непомѣрныхъ требованій, предъявляемыхъ во время заносовъ сосѣдними селеніями. Помощь окрестнаго населенія въ такихъ случаяхъ является государственною повинностью и затруднительное положеніе ж. д. не должно служить для окрестнаго населенія источникомъ наживы.

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 дорогѣ предѣлы ихъ примѣненія.

По текущему ремонту работы производятся хозяйственно; штатными и поденными мастеровыми, а также мелкими рядчиками, по ежегодно устанавливаемымъ единичнымъ цѣнамъ.

Установленіе единичныхъ цѣнъ достигается вызовомъ ежегодно, ранней весной, на конкуренцію извѣстныхъ дорогѣ рядчиковъ и подрядчиковъ и на основаніи заявленныхъ ими цѣнъ и соображеній о стоимости исполненныхъ уже работъ, вырабатываются расцѣнки отдѣльныхъ подѣлокъ на предстоящій годъ.

При исполненіи болѣе крупныхъ работъ производится повторный вызовъ конкуренціи. Заявленныя цѣны сопоставляются со смѣтой, составленной у. д., на основаніи установленныхъ расцѣнокъ отдѣльныхъ подѣлокъ и заготовительной стоимости матеріаловъ.

Послѣ сего, избирается наиболѣе выгодный пріемъ исполненія данной работы, т. е. хозяйственно или подрядно.

По принятому на М.-К.-В. ж. д. порядку и при производствѣ болѣе крупныхъ работъ подряднымъ способомъ, исполненіе таковыхъ сдается съ отпускомъ отъ дороги по заготовительной цѣнѣ, со всѣми накладными расходами, главнѣйшихъ строительныхъ матеріаловъ, какъ то: камня, кирпича, цемента, извести, досокъ, лѣса и проч. Такой пріемъ даетъ возможность привлеченія къ конкуренціи большаго числа лицъ, а при поддержаніи подрядчиковъ частичной незамедлительной оплатой работъ,— даетъ возможность ихъ сдать по пониженной цѣнѣ мелкимъ рядчикамъ, заявившимъ себя добросовѣстнымъ исполненіемъ работъ, т. е. вліяетъ на ихъ удешевленіе.

Съ другой стороны, наличіе на дорогѣ достаточныхъ запасовъ матеріаловъ обезпечиваетъ возможность хозяйственнаго исполненія работъ, или хозяйственнаго исполненія части работъ, когда стоимость тыковыхъ не поддается точному предварительному опредѣленію, какъ напримѣръ: при фундаментахъ съ водоотливомъ, при примѣненіи старыхъ матеріаловъ отъ другихъ работъ и проч.

При хозяйственномъ способѣ отдѣльныя подѣлки одной и той же работы сдаются иногда нѣсколькимъ рядчикамъ, по единичнымъ расцѣнкамъ и частью исполняются участковыми столярными и кузнечными мастерскими сл. п.

Въ общемъ, принятый на М.-К.-В. ж. д. порядокъ исполненія работъ имѣетъ цѣлью поставить дорогу въ независимое положеніе отъ постороннихъ лицъ и обезпечить за ней возможность выбора въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ такого пріема, какой для данной работы является наиболѣе выгоднымъ.

Очистка снѣга и мусора производится штатными и добавочными рабочими, а при метеляхъ набираются поденные рабочіе и подводы изъ расположенныхъ въ раіонѣ дороги окрестныхъ деревень.

Заготовка инструментовъ и орудій ремонта зданій и сооруженій производится м. сл., за исключеніемъ тѣхъ, кои могутъ быть изготовлены въ мастерскихъ участковъ пути.

Весь же ремонтъ инструментовъ производится въ тѣхъ же участковыхъ мастерскихъ и изъ складовъ м. сл. получаются лишь новые инструменты, исключительно на замѣну пришедшихъ въ полную негодность.

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

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

По дѣйствующему на М.-К.-В. ж. д. положенію о м. сл., непосредственнымъ распоряженіемъ сл. п. пріобрѣтается:

а) камень, булыжный, бутовый и строительный всякій,

б) каменныя издѣлія, какъ-то: ступени, столбы, плиты и т. п.

в) кирпичъ строительный всякій;

г) щебень, гравій, известь, песокъ и глина обыкновенная и огнеупорная,

д) трубы бетонныя и прочія бетонныя издѣлія,

е) указательные столбы и надписи всякія, перила и рѣшетки желѣзныя, ворота желѣзныя, оконные переплеты желѣзные и деревянные;

ж) обои бумажные, бордюры къ нимъ;

з) бумага и соль фотографическія и принадлежности для фотографіи;

и) сѣно, солома, мохъ, навозъ, растенія для разсадки и сѣмена для обсѣвки откосовъ и цвѣточные колья для растеній, горшки цвѣточные и земля для нихъ;

к) приборы геодезическіе и измѣрительные, а также приборы для испытанія матеріаловъ.

Остальные матеріалы, согласно дѣйствующему на М.-К.-В. ж. д. положенію о м. сл. пріобрѣтаются м. сл.

Исчисленіе потребныхъ сл. п. матеріаловъ на наступающій строительный годъ производится по соображенію съ предстоящими работами и трехлѣтней сложностью расходовъ.

При отсутствіи въ складахъ м. сл. необходимыхъ матеріаловъ, экстренныя покупки производятся сл. п., по соглашенію съ м. сл. и съ разрѣшенія управляющаго дорогой.

Изъ перечисленныхъ матеріаловъ, подлежащихъ заготовкѣ распоряженіемъ сл. п., въ крупныхъ количествахъ заготовляются: камень, щебень, кирпичъ и известь.

На поставку означенныхъ матеріаловъ сл. п. вызываетъ конкуренцію, при чемъ при выдачѣ заказовъ обращается вниманіе:

1) на срокъ поставки и выгодность заявленныхъ цѣнъ;

2) на качество матеріала;

3) на распредѣленіе заказа, на одинаково выгодныхъ условіяхъ, между нѣсколькими надежными поставщиками для устраненія зависимости дороги отъ одной фирмы;

и 4) на распредѣленіе заказа съ такимъ расчетомъ, чтобы по возможности заказываемый матеріалъ могъ направляться на мѣста потребленія при наименьшемъ пробѣгѣ и по пути слѣдованія порожнихъ вагоновъ.

Результаты конкуренціи утверждаются управляющимъ дорогой.

Каменныя издѣлія, желѣзныя рѣшетки, желѣзныя ворота и желѣзные оконные переплеты пріобрѣтаются также путемъ конкуренціи, съ разрѣшенія управляющаго дорогой.

Гравій, песокъ, глина, трубы бетонныя и проч. бетонныя издѣлія, указательные столбы, надписи заготовляются хозяйственно.

Приборы геодезическіе и измѣрительные и приборы для испытанія матеріаловъ пріобрѣтаются, съ разрѣшенія управляющаго дорогой, у извѣстныхъ фирмъ, по цѣнамъ ихъ прейсъ-курантовъ.

Всѣ же прочіе матеріалы, какъ то: обои, съ бордюрами, бумага и принадлежности фотографіи, навозъ, солома, сѣно, мохъ, сѣмена для разсадки и обсѣвки и горшки цвѣточные— пріобрѣтаются на мѣстѣ, по мѣрѣ надобности, по рыночнымъ цѣнамъ и въ предѣлахъ кредитовъ, открываемыхъ на то нач. сл. п.

72. Правила пріемки матеріаловъ непосредственно службою пути отъ поставщиковъ.

Матеріалы, принимаемые непосредственно сл. п. отъ поставщиковъ, свидѣтельствуются комиссіей, состоящей изъ 2 нач. уч. п., изъ коихъ одинъ—мѣстный, а другой съ другого участка по назначенію нач. сл. п.

Указанный составъ комиссіи является обязательнымъ и можетъ быть увеличенъ назначеніемъ дополнительныхъ членовъ, въ лицѣ 3-го нач. участка п.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, каждый нач. участка п., получатель, обязанъ освидѣтельствовать высылаемые ему съ другихъ участковъ матеріалы, въ отношеніи ихъ количества, качества и размѣровъ и въ случаѣ несоотвѣтствія поступившаго съ показаннымъ въ препроводительныхъ документахъ, немедленно составить установленный актъ, извѣстивъ объ этомъ депешею нач. участка— отправителя и нач. сл. п. и принять высланный матеріалъ на храненіе, отнюдь не пуская его въ дѣло до совмѣстнаго съ нач. участка отправителемъ освидѣтельствованія и составленія акта, съ выясненіемъ вопроса по существу и съ представленіемъ такового на рѣшеніе нач. сл. п.

73. Правила пріемки матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной службы.

При пріемкѣ матеріаловъ изъ магазиновъ м. сл., сл. п. подчиняется правиламъ, установленнымъ для всѣхъ службъ на М.-К.-В. ж. д., объявленнымъ въ Положеніи о м. сл. и приказахъ управляющаго дорогой отъ 24 ноября 1900 года за

№ 122, отъ 20 февраля 1901 года за № 28 отъ 12 іюля 1901 года за № 90.

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

Правила пріемки и сдачи излишнихъ предметовъ въ магазины м. сл. установлены на дорогѣ слѣдующія:

а) Пріемка, освидѣтельствованіе и сортировка предметовъ и матеріаловъ, сдаваемыхъ службами по ненадобности или негодности ихъ въ дѣло, производится пріемочной комиссіей на основаніи сдаточныхъ фактуръ, передаваемыхъ завѣдывающему Конотопскимъ складомъ агентами другихъ службъ, одновременно со сдаваемыми предметами и матеріалами. Пріемка должна быть произведена въ ближайшіе пріемочные дни, считая со дня поступленія матеріаловъ въ складъ. Предметы и матеріалы, сдаваемые службами по ненадобности или негодности со всѣхъ пунктовъ линіи или со всѣхъ станцій, должны быть отправляемы исключительно въ главный Конотопскій складъ.

б) Въ фактурахъ службъ, сдающихъ въ складъ негодное или ненужное имущество, указываются цѣны первоначальной (или номенклатурной) стоимости таковыхъ предметовъ, количество, а равно и краткое объясненіе причинъ, вызвавшихъ необходимость сдать ихъ въ складъ.

в) Пріемочная комиссія при главномъ складѣ осматриваетъ сдаваемые предметы и опредѣляетъ, какіе изъ нихъ должны быть признаны совершенно негодными и подлежатъ пріемкѣ по цѣнѣ лома, какіе могутъ быть приняты по первоначальной цѣнѣ и какіе по пониженнымъ цѣнамъ и насколько. Въ послѣднемъ случаѣ составляются особые акты и запрашивается согласіе службъ на сдачу имущества по пониженнымъ цѣнамъ;

и г) въ принятіи предметовъ главный складъ выдаетъ расписки отъ сдаточныхъ фактуръ, каковыя и служатъ оправдательными документами для службъ для снесенія въ расходъ сданныхъ предметовъ.

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

По окончаніи смѣны шпалъ, вынутыя изъ пути шпалы сортируются и распредѣляются на три категоріи; годныя на главный путь, на станціонные пути и на отопленіе.

Начальникъ участка пути указываетъ дорожнымъ мастерамъ, сколько старыхъ шпалъ для отопленія должно быть подвезено къ каждой его будкѣ или казармѣ.

Остатокъ шпалъ, годныхъ на отопленіе, полученный за удовлетвореніемъ потребностей даннаго околотка, складывается въ правильные штабеля по 50 штукъ въ каждомъ и разсылается затѣмъ рабочими поѣздами, въ удобное время, въ мѣста, гдѣ таковыя требуются.

Шпалы и переводные брусья отпускаются на отопленіе, считая эквивалентъ кубической сажени дровъ равнымъ 120 шт. ширококолейныхъ шпалъ,=208 шт. узкоколейныхъ шпалъ,=144

пог. сож, переводныхъ ширококолейныхъ брусьевъ и=208 пог. саж. узкоколейныхъ переводныхъ брусьевъ.

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

Предѣльные размѣры участковъ пути должны опредѣляться въ зависимости отъ мѣстныхъ условій.

Въ общемъ, нормальное протяженіе участковъ сл. пути можетъ быть принято:

отъ	75	до	85	вер.	ширококолейныхъ	двупутныхъ
„	100	„	110	„	„	однопутныхъ
„	120	„	130	„	„	узкоколейныхъ.

Если въ предѣлы участка входятъ большія станціи съ значительнымъ протяженіемъ станціонныхъ путей, большимъ числомъ зданій и проч., или если, по мѣстнымъ условіямъ, по своимъ сооруженіямъ или въ зависимости отъ особенностей пути или рода и количества находящихся въ обращеніи поѣздовъ, участокъ является труднымъ, то длина таковаго участка должна быть уменьшена противъ вышеуказанныхъ предѣловъ.

Длина околотковъ должна также опредѣляться въ зависимости отъ мѣстныхъ условій.

Въ общемъ, нормальное протяженіе околотковъ можетъ быть принято отъ 12 до 14 верстъ на ширококолейныхъ линіяхъ какъ для однопутныхъ, такъ и двупутныхъ дорогъ, а на второстепенныхъ подъѣздныхъ путяхъ и на узкоколейныхъ линіяхъ—въ 18 верстъ.

Въ зависимости же отъ условій, въ какихъ находится околотокъ: большая станція, особенности пути и пр., длину околотка слѣдуетъ уменьшить противъ указанныхъ предѣловъ.

Протяженіе участковъ рабочихъ артелей можетъ быть принято: на двупутныхъ дорогахъ въ 4 версты, а на однопутныхъ дорогахъ—въ 6 верстъ.

Что касается протяженій сторожевыхъ обходовъ, то нормы, преподанныя правилами технической эксплоатаціи, являются отвѣчающими назначенію.

Согласно § 61 правилъ технической эксплоатаціи, протяженія обходовъ должны соразмѣряться такимъ образомъ, чтобы каждому служащему не приходилось проходить болѣе 16 верстъ въ сутки.

Поэтому на главныхъ линіяхъ (магистраляхъ), осмотръ которыхъ совершается четыре раза въ сутки, протяженіе обходовъ должно быть принято въ 4 версты, а на второстепенныхъ линіяхъ и узкоколейныхъ путяхъ, гдѣ достаточно только два осмотра пути въ сутки, протяженіе сторожевыхъ обходовъ можетъ быть до 8 верстъ.

77. Необходимый составъ участковъ пути (старшіе дорожные мастера, или помощники начальниковъ дистанцій).

Для должнаго обслуживанія путевыхъ участковъ, нормальный личный составъ таковыхъ долженъ состоять изъ начальниковъ участковъ и помощниковъ начальниковъ участковъ съ образовательнымъ цензомъ инженера, что необходимо для подготовки кадра будущихъ начальниковъ участковъ, и для наличія на участкѣ полноправнаго замѣстителя при отлучкахъ начальника участка по дѣламъ дороги, по болѣзни и проч.

На трудныхъ участкахъ число помощниковъ можетъ быть увеличено до двухъ, или вмѣсто второго помощника можетъ быть назначенъ старшій дорожный мастеръ изъ опытныхъ техниковъ.

Выраженное пожеланіе о замѣщеніи должности помощника начальника участка инженеромъ можетъ и должно допускать исключенія для выдающихся техниковъ и такія лица, въ случаѣ признанія ихъ того достойными, могутъ допускаться къ занятію должности помощника начальника участка и даже для исключительно выдающихся, заявившихъ себя работами и знаніемъ дѣла,—къ занятію должности начальника участка пути.

78. Выяснить полезность или невыгодность спеціальныхъ мастерскихъ службы пути.

Для своевременнаго и хозяйственнаго удовлетворенія нуждъ дороги, за участками должна быть обезпечена возможная независимость исполненія ими работъ, что достижимо лишь при наличіи столярныхъ и слесарно-кузнечныхъ мастерскихъ на участкахъ.

Помимо непосредственныхъ выгодъ, доставляемыхъ исполненіемъ нужныхъ работъ и использованіемъ для работъ старыхъ матеріаловъ и издѣлій, такія мастерскія приносятъ громадную пользу, пріучая личный составъ къ хозяйственному и бережливому отношенію къ имуществу дороги и способствуя пониженію цѣнъ при сдачѣ работъ постороннимъ лицамъ.

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

При правильномъ выполненіи техническимъ отдѣломъ сл. п. своего назначенія, таковой долженъ вѣдать проектировочно—техническую и хозяйственно-отчетную часть, по эксплоатаціоннымъ и новымъ работамъ смѣтный учетъ стоимости работъ, открытіе кредитовъ и послѣдующій учетъ произведенныхъ работъ и израсходованныхъ матеріаловъ.

Въ зависимости отъ подраздѣленія неподвижнаго инвентаря дороги, составляющаго предметъ вѣдѣнія сл. п., техническій отдѣлъ долженъ обслуживать:

1) земляное полотно, полосу отчужденія и прилежащія рѣчныя русла;

2) искусственныя сооруженія;

3) верхнее строеніе пути, шпалы, рельсы, скрѣпленія, пересѣченія и переводы;

4) станціи, централизацію и сигнализацію;

5) проѣзжія дороги, переѣзды и путепроводы;

6) водоснабженіе и канализацію;

7) гражданскія сооруженія: жилые дома, больницы, пассажирскія зданія, паровозныя зданія, зданія водоснабженія и проч.;

8) складочныя помѣщенія;

9) поворотные круги, габариты, вѣсы, упоры, знаки подраздѣленій дороги и прочія принадлежности пути и станцій;

10) вѣтви частнаго пользованія, и для успѣшнаго выполненія своей задачи, въ зависимости отъ количества работъ на данной дорогѣ, долженъ имѣть такое число старшихъ инженеровъ, при которомъ каждый изъ нихъ, помощью подвѣдомственныхъ ему младшихъ инженеровъ и техниковъ, могъ бы отвѣтственно вѣдать порученныя ему категоріи работъ, съ составленіемъ по нимъ проектовъ, смѣтъ, открытіемъ кредитовъ и наблюденіемъ по исполненію, учету расходованію матеріаловъ и веденію всей, относящейся къ дѣлу, переписки. Что касается числа необходимыхъ младшихъ инженеровъ и техниковъ, то таковое должно быть опредѣлено въ зависимости отъ имѣющагося на данной дорогѣ количества работъ.

Помимо указанныхъ лицъ, въ составъ техническаго отдѣла входитъ подъ общимъ вѣдѣніемъ завѣдывающаго чертежной штатъ регистратуры, архива, статистики и чертежной. Число лицъ для исполненіе этихъ работъ подлежитъ опредѣленію въ зависимости отъ ихъ количества на данной дорогѣ.

Общее завѣдываніе работами техническаго отдѣла съ наблюденіемъ за своевременностью и вѣрностью исполненія должно быть возложено на начальника техническаго отдѣла и его помощника.

Обращаясь къ дѣйствующей практикѣ, нельзя не отмѣтить неустойчивости инженернаго личнаго состава техническихъ отдѣловъ сл. п., непрестанно стремящагося къ переходу на линейную службу, по причинѣ лучшей матеріальной обезпеченности.

Должное обслуживаніе дороги сл. п. находится въ прямой зависимости отъ правильнаго выполненія своей задачи ея техническимъ отдѣломъ.

Означенное условіе достижимо лишь при такомъ вознагражденіи, при коемъ опытные, трудоспособные и теоретически знающіе инженеры признавали бы мѣста старшихъ инженеровъ для себя выгодными.

80. Не представляется ли возможнымъ упростить или сократить отчетность дорож-

По установленному въ сл. п. порядку ежедневно артельный староста, по выходѣ на работу и сборкѣ рабочихъ, вписываетъ въ свой дневной рапортъ поименно весь наличный составъ рабочихъ—постоянныхъ и поденныхъ и къ 10-ти часамъ утра отправляетъ этотъ рапортъ дорожному мастеру со свѣдѣніями о распредѣленіи рабочихъ по работамъ.

ныхъ мастеровъ и начальниковъ участковъ?

Получивъ означенные рапорта, дорожный мастеръ немедленно сообщаетъ начальнику участка литерной телеграммой общее количество содержащейся на околоткѣ рабочей силы, по отдѣльнымъ кредитамъ.

Начальникъ участка, получивъ означенныя данныя отъ дорожныхъ мастеровъ, а равно и отъ смотрителя зданій и кладовщика, сводитъ таковыя и подаетъ одну общую литерную телеграмму начальнику сл. п., а вслѣдъ за тѣмъ составляетъ и представляетъ письменное свѣдѣніе о распредѣленіи, показанной въ литерной телеграммѣ, рабочей силы по отдѣльнымъ околоткамъ и рабочимъ участкамъ и по кредитамъ.

По провѣркѣ рапортовъ артельныхъ старостъ и опредѣленіи количества исполненныхъ работъ, дорожный мастеръ, вечеромъ того же дня, заноситъ поденныхъ рабочихъ въ табель и составляетъ свой дневной рапортъ, который немедленно, служебною почтою, представляетъ въ контору начальника участка, съ приложеніемъ рапортовъ артельныхъ старостъ.

Въ своемъ рапортѣ дорожный мастеръ показываетъ данныя о бывшей на околоткѣ рабочей силѣ, съ точнымъ описаніемъ исполненныхъ работъ и ихъ количества, по отдѣльнымъ кредитамъ.

Кромѣ того, начальникъ участка, получивъ дневные рапорта дорожныхъ мастеровъ, и смотрителя зданій и кладовщика, составляетъ и представляетъ начальнику сл. п. общій сводъ о состояніи рабочей силы и количествѣ исполненныхъ на участкѣ за данное число работъ, съ приложеніемъ рапортовъ смотрителя зданій и кладовщика, въ коихъ, кромѣ означенныхъ свѣдѣній, заносятся ежедневно и свѣдѣнія о приходѣ и расходѣ новыхъ и старыхъ матеріаловъ.

По истеченіи отчетнаго мѣсяца, дорожный мастеръ представляетъ начальнику уч.:

1-го числа

табели поденныхъ мастеровыхъ, рабочихъ и подводъ за истекшій мѣсяцъ

и *5-го числа*

отчетность по приходу, расходу и остатку матеріаловъ, инвентаря, шпалъ и рельсъ, съ распредѣленіемъ расхода по работамъ.

Начальникъ участка представляетъ начальнику сл. п.

1-го числа

кассовый отчетъ о приходѣ, расходѣ и остаткѣ подотчетныхъ суммъ.

3-го числа

списки на жалованіе постоянныхъ и отчетныя тетради на жалованіе добавочныхъ ремонтныхъ рабочихъ и временныхъ десятниковъ;

5-го числа

подлинные табели дорожныхъ мастеровъ, смотрителя зданій и кладовщика на поденныхъ мастеровыхъ, рабочихъ и подводъ, по провѣркѣ ихъ и удостовѣреніи своею подписью;

10-го числа

а) отчетъ оборота рельсъ по участку, съ приложеніемъ свѣдѣній о рельсахъ, снятыхъ съ пути до истеченія срока гарантіи;

б) такой же отчетъ оборота шпалъ;

в) отчетъ старыхъ матеріаловъ,

и г) подробный техническій отчетъ о расходахъ за счетъ другихъ службъ.

20-го числа

подробный техническій отчетъ за истекшій мѣсяцъ о расходѣ рабочей силы и употребленныхъ матеріалахъ за счетъ открытыхъ кредитовъ, по каждому очередному № смѣты особо, сопровождая отчетъ сводомъ о состояніи кредитовъ;

25-го числа

отчетъ по обороту матеріаловъ инвентаря за истекшій мѣсяцъ, съ распредѣленіемъ расхода по каждой статьѣ смѣты.

Вышесказаннымъ исчерпывается вся отчетность участковъ пути на дорогѣ.

Изъ разсмотрѣнія таковой явствуетъ, что по существу требуются лишь безусловно необходимыя учетныя данныя, а по формѣ—отчетные бланки для облегченія исполненія такъ между собою согласованы и разработаны съ такимъ расчетомъ, что сводятъ работу дорожныхъ мастеровъ почти исключительно къ простановкѣ цифровыхъ данныхъ, безъ всякаго описательнаго текста.

То же основаніе принято и для сводныхъ бланковъ, вполнѣ согласованныхъ съ отчетами дорожныхъ мастеровъ, и въ конторахъ участковъ, гдѣ вся работа сводится также къ простановкѣ цифровыхъ данныхъ.

Съ другой стороны, данныя, требуемыя текстомъ отчетныхъ бланковъ, даютъ наглядную и полную картину хода работъ и затраченныхъ на таковыя рабочую силу и матеріалы.

Такимъ образомъ, отчетность сл. п. должна быть признана вполнѣ отвѣчающей своему назначенію, какъ дающая все необходимое, при наименьшей затратѣ времени и труда на исполненіе канцелярской работы.

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

Новыя работы, въ общемъ, исполняются распоряженіемъ мѣстныхъ начальниковъ участковъ пути, съ назначеніемъ по мѣрѣ надобности особыхъ техниковъ и десятниковъ.

При производствѣ особо крупныхъ работъ таковыя поручаются отдѣльнымъ производителямъ работъ, съ выдѣленіемъ въ особые временные самостоятельные участки—(Днѣпровскій мостъ), или съ назначеніемъ означенныхъ производителей работъ помощниками подлежащихъ начальниковъ участковъ пути (Переустройство станціи Льговъ).

Описанный порядокъ, какъ обезпечивающій противъ вредныхъ для дѣла недоразумѣній отъ наличія двухъ распорядителей на одномъ и томъ же протяженіи дороги, является отвѣчающимъ безопасности движенія и успѣху работъ.

Д. По службѣ тяги.

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

Объявляемыя у. д. нормы топлива на отопленіе паровозовъ устанавливаются тождественными для мѣсяцевъ: зимнихъ (ноябрь, декабрь, январь и февраль), переходныхъ (мартъ, апрѣль, сентябрь и октябрь) и лѣтнихъ (май, іюнь, іюль и августъ). Нормы топлива для поѣздовъ назначаются отдѣльно на 1000 верстъ пробѣга одного паровоза и каждой прицѣпленной къ нему груженой вагоно-единицы, отдѣльно по роду поѣздовъ всѣхъ наименованій по каждому тяговому участку, при чемъ за вагоно-единицу принимается 1 товарный вагонъ или платформа съ грузомъ отъ 801 до 900 пудовъ; остальной же подвижной составъ выражается соотвѣтствующимъ эквивалентнымъ отношеніемъ.

За каждую сбереженную сажень дровъ для растопки паровозовъ и за каждый сбереженный пудъ угля противъ расхода опредѣляемыми нормами назначается премія въ 50% номенклатурной смѣтной стоимости того или другого сорта топлива. Такъ какъ на самый паровозъ назначается норма, лишь достаточная для паровоза, при его одиночномъ пробѣгѣ, центръ же тяжести лежитъ въ нормѣ на прицѣпленные въ паровозу вагоны, то увеличеніе числа слѣдующихъ съ поѣздомъ вагоно-единицъ способствуетъ повышенію размѣра соотвѣтствующихъ премій и наоборотъ: при числѣ вагоно-единицъ, меньшемъ средняго, размѣръ премій понижается, получая наименьшее значеніе при одиночномъ пробѣгѣ паровоза. Точно такъ же размѣръ премій повышается съ увеличеніемъ, противъ средняго, числа полногрузныхъ вагоновъ и уменьшеніемъ числа вагоновъ порожнихъ; что же касается исправности хода поѣздовъ, то таковая на размѣръ премій оказываетъ значительное вліяніе, такъ какъ нормы предусматриваютъ лишь среднія стоянки и задержки поѣздовъ по станціямъ.

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

Преміи не установлены.

84. Нормы износа бандажей паровозовъ и вагоновъ.

Наименьшая толщина бандажей паровозныхъ и тендерныхъ колесъ, допускаемыхъ въ службу, принята, согласно приказу по М. П. С. отъ 11/окт.—1907 года за № 128.

Прокатъ бандажей равномѣрный по кругу катанія допускается: на пассажирскихъ паровозахъ—6 м/м. на товарныхъ—7 м/м.

Предѣльная толщина гребня на разстояніи 18 м/м. отъ вершины гребня допускается не меньше 22 м/м.

Нормами износа бандажей товарныхъ вагоновъ служатъ требованія § 84 общаго соглашенія между русскими желѣзными дорогами въ изд. 1911 г.; для пассажирскихъ—данныя § 33 правилъ передачи съ дороги на дорогу вагоновъ пассажирскаго парка всѣхъ наименованій изд. 1910 г. и § 2 правилъ срочнаго осмотра пассажирскихъ вагоновъ.

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

А) Нормы на смазочные и освѣтительные матеріалы для паровозовъ и тендеровъ:

1) На каждые сто паровозо-верстъ пробѣга паровоза съ тендеромъ, находящагося въ движеніи, полагается расходовать для смазки премируемыхъ матеріаловъ:

Паровозъ съ дендеромъ.	Фун. на 100 пароволо-верстъ.			
	Цилиндровое масло.	Сало или ротолинъ.	Минеральн. масло.	
			Олеонафтъ.	Нефтяные остатки.
Поѣздные.				
АБ и АК	2,2	0,1	1,5	18
АВ	—	0,8	1,5	18
АГ и АХ	—	0,6	1,5	18
АН, БН, БС, БК, БР	—	0,4	0,5	16
ВБ и ВП	—	0,5	0,7	20
ГБ Кіев, и Полт. участ	—	0,7	0,8	26
ГБ остальн. участк.	—	0,7	0,8	23
УК и УГ	—	0,4	0,5	10
Для маневровъ.				
6-ти колесн.	—	0,4	—	12
8-ми колесн.	—	0,4	—	14
ТШ	—	0,4	—	10
УК и УГ	—	0,4	—	10

2) На освѣщеніе паровозовъ, независимо отъ ихъ серій, назначается на каждые 1000-верстъ пробѣга:

въ январѣ, февралѣ, ноябрѣ и декабрѣ по 35 фун. керосину.
„ мартѣ и октябрѣ „ 30 „ „
„ апрѣлѣ и сентябрѣ „ 25 „ „
„ маѣ, іюнѣ, іюлѣ и августѣ „ 20 „ „

На каждый пудъ керосину полагается:

фитиля . . . . . 1/2 арш.
стеколъ ламповыхъ . . . . 2 шт.

3) За сбереженіе смазочныхъ и освѣтительныхъ матеріаловъ паровозная бригада получаетъ премію въ размѣрѣ:

за каждый пудъ сбереженнаго сала и ротолина . . . 3 р. — к.
„ „ „ цилиндроваго масла . . . . . 3 „ — „
„ „ „ олеонафта . . . . . — „ 60 „
„ „ „ нефтяныхъ остатковъ . . . . . — „ 15 „
„ „ „ керосина . . . . . — „ 60 „
„ „ „ аршинъ фитиля . . . . . — „ 1 „
„ „ „ штуку стекла ламповаго . . . . . — „ 2 „

4) Въ устраненіе примѣненія несоотвѣтствующей смазки для паровыхъ цилиндровъ и движущаго механизма, преміи за сбереженіе цилиндроваго масла, сала и олеонафта будутъ выдаваться въ размѣрѣ, соотвѣтствующемъ дѣйствительному сбереженію означенныхъ матеріаловъ, но не свыше 20% отъ назначенной нормы, такъ напримѣръ, если машинистъ израсходовалъ 72% отъ нормы, то премію онъ получаетъ только 20%, за остальные же 8% никакой преміи не уплачивается.

5) Вычеты за перерасходъ матеріаловъ производятся въ томъ размѣрѣ, въ какомъ выдаются преміи за сбереженіе ихъ.

6) Премія за сбереженіе или вычетъ за перерасходъ раздѣляется поровну между машинистомъ и помощникомъ.

Б. Нормы расхода смазочныхъ матеріаловъ для вагоновъ установлены по отношенію къ пробѣгу 10.000 осе-верстъ:

	По широкой колеѣ	По узкой колеѣ.
	Фунтовъ.	
Для товарныхъ поѣздовъ въ лѣтнее время съ 1-то мая по 1-ое сентября, нефтян. остатк.	15	10
Для товарныхъ поѣздовъ въ зимнее время нефт. ост. . .	13	8
„ пассажирск. „ „ лѣтнее „ „ „ . .	18	10
„ „ „ „ зимнее „ „ „ . .	15	8
„ „ „ „ „ „ сала „ . .	1 1/4	3/4
„ „ „ „ лѣтнее „ „ „ . .	1 1/2	3/4
„ „ „ „ концовъ бумажныхъ или подбивочной шерсти	1 1/4	3/4
Для товарныхъ поѣздовъ въ лѣтнее время концовъ бумажныхъ	1 1/4	3/4

За сбереженіе матеріаловъ смазки, противъ нормъ, означенныхъ выше, смазчикамъ уплачиваются впредь до измѣненія 30% стоимости ихъ, а именно:

За каждый сбереженный пудъ сала . . . . 2 р. 00 к.
„ „ „ „ нефти . . . — „ 14 „
„ „ „ „ концовъ . . 1 „ 20 „
„ „ „ „ шерсти . . . 1 „ 30 „

Вычеты за перерасходъ производятся въ томъ же размѣрѣ.

86. Какіе еще, кромѣ перечисленныхъ въ п. 82-85, преміи установлены на дорогѣ? Положенія объ этихъ преміяхъ.

На дорогѣ установлена премія осмотрщикамъ и смазчикамъ вагоновъ за обнаруженіе въ вагонахъ лопнувшихъ бандажей, ослабшихъ ступицъ, поврежденій осей и упряжныхъ приборовъ. Прилагается выписка изъ приказа по дорогѣ № 15 отъ 18 января 1908 г. (Прил. № 9).

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?

Подкомиссіи представляется картограмма водоснабженія на М.-К.-В. ж. д., а данныя о мощности источниковъ и машинъ изложены ниже.

Что же касается измѣненій въ распредѣленіи водоснабженія для достиженія наименьшей задержки поѣздовъ на станціяхъ и устраненія въ снабженіи паровозовъ водой въ депо, то въ настоящее время надобности въ таковыхъ не встрѣчается.

Мощность источниковъ и машинъ.

Наименованіе станцій, на которыхъ имѣются водокачки.	Мощность источниковъ.		Мощность насосовъ.		
	Наименованіе источника.	Мощность (подаетъ въ 1 часъ въ кубич. саж.	Система насоса.	Число двойныхъ ходовъ (оборотовъ въ 1 минуту)	Производительн. въ 1 часъ въ куб. с.
Москва	рѣка.	неогранич.	Вортингтонъ .	50	2,9
„	буров. скв.	0,9	Буркгардтъ .	40	0,9
Внуково	„	0,92	Буркгардтъ .	40	0,92
Апрѣлевка . . .	рѣка.	неогранич.	Вортингтонъ .	42	2
Нара	„	„	Вортингтонъ .	43	2,15

Наименованіе станцій, на которыхъ имѣются водокачки.	Мощность источниковъ.		Мощность насосовъ.		
	Наименованіе источника.	Мощность (подаетъ въ 1 часъ въ кубич. саж.).	Система насоса.	Число двойных. ходовъ (оборотовъ въ 1 минуту).	Производительн. въ 1 часъ въ куб. с.
Балабаново . . .	рѣка.	неогранич.	Вортингтонъ .	50	2,4
Малоярославецъ .	„	„	Вортингтонъ .	39	2,5
„ .	буров. скв.	3,5	„	37	3,5
Суходревъ	рѣка.	неогранич.	Вортингтонъ .	65	1,9
Тих.-Пустынь . .	„	„	Вортингтонъ .	52	2,3
Воротынскъ . . .	„	„	Вортингтонъ .	55	2,65
Бабинино	прудъ.	„	Вортингтонъ .	55	1,6
Кудринская . . .	бур. скваж.	1,07	Буркгардтъ .	45	1,07
Сухиничи	„	2,5	Вортингтонъ .	50	2,4
„	рѣка.	неогранич.			
Думиничи	„	„	Вортингтонъ .	50	1,65
Зикѣево	„	„	Вортингтонъ .	43	2,2
Судимиръ	прудъ.	„	Вортингтонъ .	40	1,22
Батагово.	бур. скваж.	0,76	Буркгардтъ .	40	0,76
Брянскъ	бур. скв. № 2	0,37	Вортингтонъ .	60	2,01
„	„ „ № 3	2,44	Вортингтонъ .	40	4
„	„ „ № 4	0,51			
Синезерки	рѣка.	неогранич.	Вортингтонъ .	60	1,94
Навля	„	„	Вортингтонъ .	42	2,3
Алтухово	„	„	Вортингтонъ .	40	2,21
Холмечи	болото.	2,5	Вортингтонъ .	40	2,1
Суземка	„	неогранич.	Вортингтонъ .	40	2,11
Зернова	буров. скв.	1,92	Буркгардтъ .	40	1,92
Хут. Михайловск.	рѣка.	неогранич.	Вортингтнъ .	42	2,87
„ „ .	„	„	Вортингтонъ .	42	2,87
Ямполь	буров. скв.	2,15	Брукгардтъ .	33	2,15
Терещенская . .	рѣка.	неогранич.	Вортингтонъ .	38	2,85
Кролевецъ	„	„	Вортингтонъ .	42	2,09

Наименованіе станцій, на которыхъ имѣются водокачки.	Мощность источниковъ.		Мощность насосовъ.		
	Наименованіе источника.	Мощность (подаетъ въ 1 часъ въ кубич. саж.).	Система насоса.	Число двойныхъ ходовъ (оборотовъ въ 1 минуту).	Производительн. въ 1 часъ въ куб. с.
Мельня	рѣка.	неогранич.	Вортингтонъ .	42	2,08
Конотопъ	болото.	4	Эврарда . . .	38	4
„	бур. скв. № 1	2,8	Сохо	36	2,8
„	„ „ № 2	2,7	Вортингтонъ .	38	2,7
„	„ „ № 3	3,67	„	67	3,67
„	„ „ № 4	2,04	„	28	2,04
Бахмачъ.	буров. скв.	2,67	Вортингтонъ .	45	2,67
Плиски	„	2,27	Эврада . . .	38	2,27
Круты	„	1,65	Эврада . . .	40	1,65
Нѣжинъ	„	3,8	Вортингтонъ .	40	3,8
„	озеро.	неогранич.	Эврада . . .	30	2,53
Носовка	буров. скв.	1,65	Эврада . . .	40	1,65
Бобровицы	„	1,65	Эврада . . .	40	1,65
Бобрикъ	„	1,87	Эврада . . .	42	1,87
Бровары	„	1,1	Геркулесъ . .	20	1,1
Лѣв. бер. Днѣпра.	озеро.	неогранич.	Вортингтонъ .	45	1,22
Кіевъ II	рѣка.	„	Вортингтонъ .	48	8,57
			Вортингтонъ .	48	8,57
Борисполь	буров. скв.	3,8	Вортингтонъ .	42	3,6
Барышевка . . .	рѣка.	неогранич.	Вортингтонъ .	44	2,4
Березань	„	„	Вортингтонъ .	44	2,42
Яготинъ	„	„	Вортингтонъ .	44	2,52
Кононовка	„	„	Вортингтонъ .	45	2,28
Гребенка.	„	„	Вортингтонъ .	45	2,34
Лазорки	„	„	Вортингтонъ .	39	2,18
Лубны	„	„	Вортингтонъ .	39	3,05
			Вортингтонъ .	39	3,05
Солоницкая . . .	„	„	Вортингтонъ .	32	2,39

Наименованіе станцій, на которыхъ имѣются водокачки.	Мощность источниковъ.		Мощность насосовъ.		
	Наименованіе источника.	Мощность (подаетъ въ 1 часъ въ кубич. саж.)	Система насоса.	Число двойныхъ ходовъ (оборотовъ въ 1 минуту).	Производительн. въ 1 часъ въ куб. с.
Ромоданъ	прудъ.	неогранич.	Вортингтонъ .	37	2
Миргородъ . . .	рѣка.	„	Вортингтонъ .	41	2,21
Гоголево	„	„	Вортингтонъ .	38	1,87
Сагайдакъ . . .	прудъ.	„	Вортингтонъ .	40	2,17
Рѣшетиловка . .	рѣка.	„	Вортингтонъ .	40	1,91
Абазовка	„	„	Вортингтонъ .	39	2,028
Полтава М.-К.-В. .	„	„	Вортингтонъ .	40	2,72
Полтава сорт. . .	„	„	Вортингтонъ.	44	2,6
			Вортингтонъ.	44	2,6
Грузское.	болото.	2	Эврарда . . .	38	1,9
Путивль	буров. скв.	1,8	Эврарда . . .	38	1,8
Ворожба	рѣка.	неогранич.	Вортингтонъ .	35	3
Волфино	„	2,2	Гергулесъ . .	40	2,2
Глушково	родникъ.	1,7	Эврарда . . .	29	1,7
Коренево	рѣка.	неогранич.	Вортингтонъ.	38	4,5
			Эврарда . . .	26	2,05
Колонтаевка . . .	буров. скв.	1,78	Эврарда . . .	28	1,78
Артаково	„	0,58	Сохо	24	0,58
Льговъ	рѣка.	неогранич.	Эврарда . . .	28	1,68
Лукашевка . . .	„	„	Вертикальн. .	35	4,3
Дьяконово	буров. скв.	1,25	Сохо	19	1,25
„	прудъ.	1,8	Эврарда . . .	28	1,65
Курскъ	рѣка.	неогранич.	Вортингтонъ .	35	5
„	буров. скв.	2,9	Эврарда . . .	28	2,9
Отрѣшково. . . .	бур. скв. № 1	1,2	Сохо	20	1,2
„ . . .	„ „ № 2	1,2	Сохо	20	1,2
Охочевка.	„ „ № 1	0,84	Сохо	17	0,84
„	„ „ № 2	0,7	Сохо	21	0,7

Наименованіе станцій, на которыхъ имѣются водокачки.	Мощность источниковъ.		Мощность насосовъ.		
	Наименованіе источника.	Мощность (подаетъ въ 1 часъ въ кубич. саж.).	Система насоса.	Число двойных. ходовъ (оборотовъ въ 1 минуту).	Производительн. въ 1 часъ въ куб. с.
Щигры	прудъ.	неогранич.	Вортингтонъ .	38	2,52
Черемисиново . .	рѣка.	„	Вортингтонъ .	30	1,6
Мармыжи	буров. скв.	1,15	Сохо . . .	20	1,15
Кшень	рѣка.	неогранич.	Вортингтонъ .	40	2,4
Лачиново	буров. скв.	0,8	Сохо	17	0,8
Касторная . . .	прудъ.	неогранич.	Вортингтонъ .	40	2,6
Нижнедѣвицкъ. .	буров. скв.	0,75	Сохо	14	0,75
Курбатово	„	1	Сохо	16	1
Латная	прудъ.	неогранич.	Вортингтонъ .	40	2,1
Воронежъ	бур. скв. № 1	1	Сохо	18	1
„	„ „ № 2	1,1	Сохо	18	1,1
Верховье.	колодезь.	0,9	Маршъ . . .	30	0,9
Русскій Бродъ. .	рѣка.	неогранич.	Вортингтонъ .	39	2,64
Здоровецъ	прудъ.	„	Вертикальн. .	30	0,4
Ливны	рѣка.	„	Вортингтонъ .	36	2,3
Коротышъ	буров. скв.	0,9	Сохо	25	0,9
Долгая	прудъ.	неогранич.	Вортингтонъ .	35	2
Брасова	буров. скв.	0,98	Сохо	16	0,98
Комаричи	прудъ.	2,8	Вортингтонъ .	50	2,7
Дерюгино	скважина.	1,54	Сохо	22	1,54
Дмитріевъ	рѣка.	неогранич.	Вортингтонъ .	50	2,5
Арбузово.	„	„	Вортингтонъ .	75	2,5
Конышевка . . .	буров. скв.	1,056	Сохо	26	1,056
Пироговка	озеро.	неогранич.	Вортингтонъ .	120	1,8
Калуга	рѣка.	„	Вортингтонъ .	34	1,6

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

Распредѣленіе и размѣры складовъ угля на дорогѣ нижеслѣдующіе:

СТАНЦІИ.	Площадь склада квадр. саж.	Расходъ угля за 1911 г., пудовъ.
Москва	1.879	499.308
Малоярославецъ	1.294	1.031.043
Тихонова-Пустынь	256	141.429
Сухиничи	1.250	992.160
Брянскъ	2.593	1.423.702
Зикѣево	359	22.530
Хуторъ.Михайловскій	811	636.200
Пироговка	400	93.715
Конотопъ	2.745	2.709.193
Бахмачъ	84	90.220
Круты	464	160.622
Нѣжинъ	3.010	959.568
Дарница	110	85.250
Гребенка	57	93.661
Лубны	934	1.825.463
Ромоданъ	107	48.267
Полтава—сортировочная	2.659	1.928.005
Ворожба	280	264.385
Коренево	1.545	1.034.255
Комаричи	931	743.834
Курскъ	821	1.448.132
Кшень	781	135.925
Воронежъ	1.684	592.621
Ливны	360	357.125
Прилуки	480	348.979
Золотоноша	215	100.072
Охочевка	132	68.098

Примѣчаніе: На 1 кв. сажень площади склада считается 300 пудовъ угля

89. Уловія и правила для очистки воды.

Условій и отдѣльныхъ правилъ для очистки воды на М.-К.-В. ж. д. не имѣется, такъ какъ таковая не производится.

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

Количество матеріаловъ, подлежащихъ заготовкѣ для расхода въ теченіе года, опредѣляется м. сл. по соглашенію съ нач. сл. т. на основаніи дѣйствительнаго средняго расхода за послѣдніе 3 года. По выясненіи наличности матеріаловъ на 1-ое полугодіе, м. сл. составляется расчетъ количества матеріаловъ, подлежащихъ заготовленію для предстоящаго смѣтнаго года.

Забота о своевременномъ пополненіи запасовъ (минимальныхъ) лежитъ на обязанности м. сл.

Запасъ матеріаловъ, расходуемыхъ главными мастерскими сосредоточенъ въ главномъ матеріальномъ складѣ, а для участковыхъ мастерскихъ—въ мѣстныхъ матеріальныхъ складахъ, имѣющихся при коренныхъ депо на станціяхъ: Москва, Малоярославецъ, Брянскъ, Кіевъ, Полтава, Коренево, Курскъ, Воронежъ и Ливны.

Минимальный запасъ матеріаловъ постояннаго потребленія въ складахъ м. сл. опредѣляется трехмѣсячнымъ расходомъ, т. е. равнымъ 25% средняго годового расхода.

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

а) разныхъ запасныхъ частей паровоза,

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 запа-

Минимальная норма запасныхъ ходовыхъ частей опредѣляется трехмѣсячнымъ расходомъ на основаніи средняго годового расхода за послѣдніе 3 года.

Запасныя части случайнаго потребленія, расходъ которыхъ въ теченіе года не превышаетъ 1—2 штуки, хранятся въ такомъ же количествѣ въ участковыхъ складахъ м. сл.

Перечень такихъ предметовъ и запасныхъ частей рѣдкаго потребленія составляется нач. участковъ т., въ зависимости отъ приписанныхъ единицъ и типовъ подвижного состава и утверждается нач. сл. т.:

Рѣдко требующіяся запасныя части, не вошедшія въ упомянутый перечень, требуются изъ главнаго склада по мѣрѣ надобности для немедленнаго потребленія:

а и б) Запасныя части паровозовъ, пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ постояннаго потребленія сосредоточены въ количествѣ не больше средняго трехмѣсячнаго расходованія въ участковыхъ складахъ м. сл. и забота о своевременномъ пополненіи минимальныхъ запасовъ частей лежитъ на обязанности послѣдней.

в) Инвентарь запасныхъ колесныхъ скатовъ распредѣленъ по депо, въ зависимости отъ числа приписанныхъ единицъ подвижного состава.

г) Бандажи заказываются разъ въ годъ на основаніи средняго расхода на 3 года и имѣющаго наличія. Запасъ бандажей сосредоточенъ въ главномъ складѣ, такъ какъ въ участковыхъ мастерскихъ насадка бандажей не производится.

совъ разныхъ матеріаловъ.

д) оси заказываются также на основаніи средняго расхода и пробѣговъ за предшествующее время.

е) инструменты по мѣрѣ надобности.

ж) рессоры
з) пружины
и) паровозная арматура
і) буфера
к) стяжныя цѣпи
л) стяжки
} Минимальный запасъ въ участковыхъ складахъ не долженъ превышать 3-хъ мѣсячнаго расхода.

м) лѣсные матеріалы.

Складъ лѣсныхъ матеріаловъ, употребляемыхъ сл. т., находится при ст. Конотопъ при главномъ складѣ; запасы лѣсныхъ вагонныхъ матеріаловъ должны быть во всякое время года равны среднему годовому расходу.

92. Условія и правила пріемки матеріаловъ для ремонта.

Матеріалы, поступающіе для ремонта подвижного состава, принимаются въ главномъ складѣ пріемочными комиссіями, состоящими изъ представителей службъ п., т. и м., на основаніи требованій договоровъ, выдаваемыхъ поставщикамъ при заказѣ утвержденныхъ сл. т. образцовъ, техническихъ условій, а при надобности лабораторныхъ испытаній, производимыхъ въ лабораторіи главныхъ мастерскихъ.

Объ освидѣтельствованіи пріемочными комиссіями составляются пріемочные акты, которые завѣдывающій главнымъ складомъ представляетъ нач. м. сл.

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

А) По паровозамъ.

Послѣ окончанія ремонта даннаго паровоза, нач. мастерскихъ требуетъ отъ участка, куда паровозъ назначенъ, высылки бригады, которая и производитъ пріемку паровоза. Кромѣ бригады, нач. участка тяги предоставляется, по возможности, или лично участвовать въ пріемкѣ или командировать своего машиниста-наставника.

При пріемкѣ паровозовъ изъ мастерскихъ, агенты-пріемщики обязаны, совмѣстно съ агентами мастерскихъ, исполнять подробный осмотръ паровозовъ, чтобы убѣдиться въ качествѣ исполняемаго ремонта и въ работахъ, произведенныхъ при ремонтѣ.

Послѣ осмотра принимаемаго паровоза, агенты-пріемщики обязаны, совмѣстно съ сборнымъ мастеромъ, исполнить на этомъ паровозѣ пробную поѣздку съ груженымъ поѣздомъ наибольшаго предѣльнаго состава.

При испытаніи пробною поѣздкою, выходящій изъ большого или средняго ремонта паровозъ слѣдуетъ обязательно при другомъ поѣздномъ паровозѣ, который слѣдуетъ въ поѣздѣ вторымъ и лишь съ настолько открытымъ регуляторомъ, чтобы передвигать самого себя.

Всѣ замѣченные пріемщиками недостатки въ паровозѣ должны быть устранены, ранѣе чего паровозъ не долженъ быть выпускаемъ изъ мастерскихъ.

О пріемкѣ паровоза составляется актъ, который долженъ быть подписанъ пріемщикомъ.

Затѣмъ, паровозъ, передается въ мѣстное депо для отправки его дѣйствующимъ или вторымъ паровозомъ двойной тягой съ поѣздомъ къ мѣсту его назначенія.

б) По пассажирскимъ вагонамъ.

Пассажирскіе вагоны, выпускаемые главными мастерскими, свидѣтельствуются мѣстнымъ нач. участка тяги, на коего возложена также провѣрка выпуска вагоновъ, согласно съ чертежами этихъ послѣднихъ, высылаемыми ему каждый разъ изъ у. сл. Затѣмъ, вагонъ, отправляется при проводникѣ мастерскихъ, которому вручается инвентарная опись вагона, въ депо приписки его, гдѣ послѣдній принимается соотвѣтствующимъ нач. участка тяги.

а) для паровозовъ.

94. Средняя продолжительность пребыванія паровозовъ и вагоновъ въ мастеркихъ для большого ремонта и для средняго ремонта.

Средняя продолжительность пребыванія паровозовъ въ главныхъ мастерскихъ въ большомъ ремонтѣ получается на основаніи данныхъ за три послѣдніе года около 4 мѣсяцевъ, а въ среднемъ около 3 мѣсяцевъ.

б) для вагоновъ.

Пассажирскіе вагоны.

Въ капитальномъ ремонтѣ	 69	дней
„ среднемъ „	 49	„

Товарные вагоны.

Въ капитальномъ ремонтѣ	 35	„
„ среднемъ „	 23	„

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

Ежегодно въ началѣ года, нач. сл. т. устанавливаетъ для мастерскихъ нормальный кадръ мастеровыхъ на предстоящій годъ, разсчитанный сообразно имѣющему поступить въ ремонтъ количеству подвижного состава, предполагаемому изготовленію запасныхъ частей и ассигнованнымъ кредитамъ.—Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, когда, по ходу работъ, является недостатокъ въ мастеровыхъ, администрація мастерскихъ, съ разрѣшенія нач. сл., дѣлаетъ временный пріемъ. На участкахъ тяги принято содержать минимальное число мастеровыхъ, потребныхъ лишь для обслуживанія ремонта подвижного состава, приписаннаго къ участку; при возрастаніи же движенія, съ коимъ при депо увеличивается количество подвижного состава и мастеровые идутъ на укомплектованіе паровозныхъ бригадъ, число ихъ временно

увеличивается. При пріемѣ на службу, временнымъ мастеровымъ объявляется, что они принимаются временно, съ отобраніемъ отъ нихъ подписокъ, въ устраненіе недоразумѣній, могущихъ возникнуть при увольненіи ихъ отъ службы.

Пріемъ на службу временныхъ мастеровыхъ также производится каждый разъ по особому разрѣшенію нач. сл., а въ экстренныхъ случаяхъ разрѣшается пріемъ и безъ разрѣшенія, но съ немедленнымъ донесеніемъ по сему нач. сл. о причинахъ такого найма и съ указаніемъ сроковъ.

96. Способы установленія расцѣнокъ за работы поденныя, сдѣльныя и часовыя, праздничныя и вообще сверхурочныя.

Расцѣнки устанавливаются, согласно правиламъ, изложеннымъ въ существующей на дорогѣ расчетной (рабочей) книжкѣ.

97. Способы использованія труда рабочихъ при уменьшеніи работъ.

На участкахъ тяги кадръ поденныхъ содержится ограниченный и при уменьшеніи движенія производится болѣе усиленный ремонтъ подвижного состава, въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже съ назначеніемъ сверхурочныхъ работъ, а потому явленіе уменьшенія рабочаго времени бываетъ въ весьма исключительныхъ случаяхъ.

Въ главныхъ мастерскихъ кадръ мастеровыхъ разсчитанъ на выполненіе обязательной программы ремонта подвижного ставава, а потому въ сихъ мастерскихъ случаевъ уменьшенія рабочаго времени не бываетъ.

98. Условія и правила для выбора и пріемки топлива.

Для отопленія паровозовъ, на дорогу поступаетъ уголь собственнаго Голубовско-Марьевскаго рудника (въ количествѣ около 7.000.000 пудовъ въ годъ), а также уголь, пріобрѣтаемый отъ извѣстныхъ дорогѣ рудниковъ, около 15.000.000, снабжающихъ дорогу углемъ въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ и зарекомендовавшихъ себя уже въ прошлые годы доброкачественностью поставляемаго на дорогу топлива; къ такимъ относятся рудники: Алексѣевскаго о-ва, Криворогскаго о-ва, аренд. комп. Прохоровскихъ копей и Селезневскаго о-ва.

Каждая поступающая на складъ партія угля подвергается наружному освидѣтельствованію, тщательному испытанію ѣздою на паровозѣ, а также можетъ быть, по усмотрѣнію дороги, подвергнута химическому изслѣдованію въ лабораторіи. Испытаніе ѣздою производится въ теченіе мѣсяца поступленія угля поѣздными паровозами очередной службы, спеціально назначаемыми для каждой отдѣльной партіи и курсирующими исключительно на испытуемомъ углѣ. Если по пробнымъ поѣздкамъ уголь оказывается доброкачественнымъ, то онъ принимается, не подвергаясь лабораторному изслѣдованію; въ противномъ же случаѣ, производится переиспытаніе соотвѣтствующей партіи на паровозѣ въ присутствіи старшихъ агентовъ сл. т., а также проба

угля данной партіи отсылается въ лабораторію дороги для изслѣдованія. Если анализъ оказывается неудовлетворяющимъ техническимъ условіямъ, то набирается вторичная проба и производится вторичный анализъ въ лабораторіи дороги или одного изъ высшихъ учебныхъ заведеній, при чемъ вторичный анализъ считается окончательнымъ.

99. Условія и правила выбора и пріемки смазочныхъ матеріаловъ.

Для смазки подвижного состава, въ связи съ характеромъ и отвѣтственностью работы трущихся частей, на основаніи опыта, примѣняются слѣдующіе смазочные матеріалы: 1) нефтяные остатки съ примѣсью 10% расплавленнаго говяжьяго сала—для смазыванія паровыхъ цилиндровъ паровозовъ, работающихъ насыщеннымъ паромъ, 2) говяжье сало въ случаяхъ нагрѣванія паровозныхъ и вагонныхъ буксъ, 3) машинное масло „Олеонафтъ № 1"—для смазыванія частей движущаго механизма паровоза и воздушныхъ цилиндровъ автоматическаго тормоза и 4) спеціальное цилиндровое масло для цилиндровъ паровозовъ съ пароперегрѣвателями. Кромѣ того, въ настоящее время на дорогѣ производятся испытанія минеральныхъ смазочныхъ продуктовъ, замѣняющихъ собой говяжье сало „Ратолинъ № 1 и 2" фирмы Барулинъ и „Сололинъ".

Пріемка вышеуказанныхъ матеріаловъ, за исключеніемъ нефтяныхъ остатковъ, производится на основаніи нижеизложенныхъ, выработанныхъ дорогою, техническихъ условій; нефтяные же остатки принимаются по нормальнымъ техническимъ условіямъ для нихъ. При поступленіи смазочныхъ матеріаловъ на дорогу, изъ каждой партіи отбираются пробы и таковыя подвергаются анализу въ химической лабораторіи при главныхъ мастерскихъ.

100. Какіе матеріалы пріобрѣтаются непосредственно службою тяги?

Согласно существующему на дорогѣ положенію о м. сл., сл. т. пріобрѣтаются слѣдующіе матеріалы:

а) приборы измѣрительные, шаблоны, калибры;

б) матеріалы и предметы для внутренней отдѣлки служебныхъ и спеціальныхъ вагоновъ;

в) реактивы для химической лабораторіи, бумага и соль фотографическая и принадлежности для фотографіи;

г) ленты, круги и всѣ принадлежности для контрольныхъ аппаратовъ и

д) земля формовочная, песокъ рѣчной, навозъ и рогъ для закалки.

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

При поступленіи въ ремонтъ паровозовъ и вагоновъ и по разборкѣ ихъ и составленіи описей ремонта, части, могущія быть исправленными, поступаютъ въ починку; негодныя же сдаются въ ломъ, стоимость коего, по установленнымъ цѣнамъ, зачисляется въ доходъ дороги. Годный ломъ, оставленный для нуждъ дороги, въ количествѣ, потребномъ для ближайшихъ нуждъ мастерскихъ, оставляется при мастерскихъ по цѣнѣ, за-

численной въ доходъ дороги, а излишекъ сдается для храненія въ складахъ м. сл. Ломъ, ненужный дорогѣ, или при образованіи избытка, продается постороннимъ лицамъ распоряженіемъ м. сл.

Запасныя части, вышедшія изъ употребленія, если не представляется возможнымъ передѣлать ихъ, сдаются въ ломъ и разность отъ расцѣнки между дѣйствительною стоимостью части и цѣною лома списывается на счетъ прибылей и убытковъ по оборотамъ м. сл.

Техническіе вопросы, относящіеся къ сл. т., сосредоточены въ у. сл. въ отдѣлахъ: паровозномъ, вагонномъ и техническомъ, кои вѣдаютъ:

паровозный отдѣлъ:

102. Чѣмъ занимаются техническія конторы службы тяги?

1) веденіемъ формуляровъ паровозовъ,

2) составленіемъ плана ремонта паровозовъ, назначеніемъ паровозовъ въ капитальный и средній ремонты и опредѣленіемъ объема работъ при каждомъ ремонтѣ,

3) ежедневнымъ контролемъ за работой паровозовъ на участкахъ,

4) составленіемъ свѣдѣній о густотѣ движенія на участкахъ дороги и изысканіемъ мѣръ къ обезпеченію поѣздовъ паровозами,

5) регистраціей происшествій съ паровозами и разслѣдованіемъ по происшествіямъ, къ коимъ причастны паровозы и паровозныя бригады,

6) статистикой излома осей, колесъ, бандажей, сцѣпныхъ и упряжныхъ приборовъ,

7) статистикой подкатки и выкатки паровозныхъ и тендерныхъ колесныхъ паръ,

8) составленіемъ суточныхъ рапортовъ и другихъ срочныхъ представленій въ У. ж. д. по вопросамъ, касающимся паровозовъ,

9) провѣркой расчетовъ съ другими дорогами по найму паровозовъ,

10) веденіемъ пробѣговъ между большими и малыми ремонтами паровозовъ,

11) учетомъ пробѣга паровозовъ, поверстной платы и премій по смазкѣ, отопленію и освѣщенію паровозовъ, получаемыхъ бригадами,

12) текущей перепиской съ главными мастерскими, участками и другими сл.

Вагонный отдѣлъ:

1) составленіемъ инвентарей пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ,

2) веденіемъ матрикульныхъ книгъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ,

3) конвенціонными расчетами между дорогами со всей, относящейся къ расчетамъ этимъ, перепиской,

4) регистраціей происшествій съ вагонами и составленіемъ свѣдѣній о всевозможныхъ изломахъ частей вагоновъ, какъ-то: осей, колесъ, бандажей, упряжныхъ приборовъ и т. д.,

5) разслѣдованіями по происшествіямъ, къ коимъ причастны вагоны и агенты вагонной службы,

6) составленіемъ плановъ ремонта пассажирскихъ вагоновъ и назначеніемъ ихъ въ ремонтъ,

7) статистикой подкатки и выкатки вагонныхъ колесныхъ паръ,

8) составленіемъ срочныхъ представленій въ У. ж. д., касающихся вагоновъ, и всей мелкой отпиской по вагонному дѣлу.

Техническій Отдѣлъ.

Техническій отдѣлъ вѣдаетъ вопросами общаго характера относительно улучшенія подвижного состава и другихъ вспомогательныхъ устройствъ, относящихся къ вѣдѣнію сл. т., включая: водоснабженіе, пожарный обозъ, вѣсовое дѣло, освѣщеніе станцій фонарями сильнаго свѣта, опредѣленіе временъ прохода поѣздами перегоновъ, составленіе нормъ на отопленіе паровозовъ, разработка техническихъ условій на поставку матеріаловъ для надобности службы. Кромѣ того, въ технической конторѣ сл. т. сосредоточены: 1) заказъ различныхъ предметовъ оборудованія, учетъ сроковъ гарантіи и переписка по поводу недостатковъ или негодности ихъ; 2) составленіе вѣдомостей весенняго осмотра дороги и вѣдомостей работъ, подлежащихъ включенію въ расцѣночныя вѣдомости; 3) составленіе требовательныхъ вѣдомостей на лѣсные и другіе матеріалы; 4) переписка по пріобрѣтенію матеріаловъ непосредственнымъ распоряженіемъ у. сл.; 5) переписка объ ускореніи доставки матеріаловъ и другихъ предметовъ; 6) составленіе срочныхъ представленій въ У. ж. д.: а) полугодовыхъ свѣдѣній о количествѣ запасныхъ частей и матеріаловъ, поступившихъ на дорогу съ освидѣтельствованіемъ заводской инспекціи и агентами дороги; б) полугодовыхъ свѣдѣній о способѣ укрѣпленія бандажей на колесныхъ парахъ М.-К.-В. ж. д. и в) годовая вѣдомость о силовыхъ установкахъ въ главныхъ мастерскихъ дороги.

103. Распредѣленіе и спеціализація ремонтныхъ мастерскихъ.

Кромѣ главныхъ мастерскихъ, на дорогѣ при каждомъ основномъ депо имѣются малыя ремонтныя мастерскія. Крупныя основныя депо, имѣющія приписанными большое количество пассажирскихъ вагоновъ, а именно: депо Москва и Кіевъ, имѣютъ еще спеціальныя малыя мастерскія для ремонта пассажирскихъ

вагоновъ. Въ тѣхъ пунктахъ, куда приписаны поѣздные вагоны съ электрическимъ освѣщеніемъ, имѣются, кромѣ того, ремонтныя средства для исправленія электрическихъ приборовъ вагоновъ.

104. Оборудованіе мастерскихъ новыми станками и орудіями.

Въ теченіе 1911 и 1912 гг. для главныхъ мастерскихъ и участковъ сл. т. пріобрѣтены нижеслѣдующіе новые станки и орудія:

А. Для главныхъ Конотопскихъ мастерскихъ.

Кузнечное отдѣленіе.

Односторонній спеціальный кузнечный прессъ системы „Іона“ 1

Паровой прессъ для испытанія рессоръ перемѣнной нагрузкой 1

Литейное отдѣленіе.

Патентованная, опрокидывающаяся печь для плавки мѣди, системы „Моргана“, типа В, съ принадлежностями 1

Вѣсы крановые динамометръ системы „Авери“, подъемной силы 5 тоннъ 1

Механическое отдѣленіе.

Токарно-винторѣзные станки системы „Нортона“ со ступенчатыми шкивами, двойнымъ переборомъ шестеренъ, стальной линейкой для точки на конусъ, приспособленіемъ для автоматической арректировки суппорта, потолочнымъ приводомъ и всѣми прочими принадлежностями. Размѣры станковъ: высота центровъ—$7^7/_8''$, разстояніе между центрами—$3'3^7/_8''$ 4

Американскіе поперечно-строгальные станки съ приспособленіемъ для автоматической подачи суппорта, верхнимъ приводомъ, параллельными тисками и проч. необходимыми принадлежностями. Размѣры: ходъ рѣзца—20″, длина строганія—$21^{11}/_{16}''$, вертикальное перемѣщеніе стола—$17^3/_4''$ 2

Вертикально-фрезерный станокъ съ копировальнымъ приспособленіемъ, завода Кандалъ и Гентъ въ Манчестерѣ 1

Токарно-винторѣзный самоходный станокъ съ выемкой и двойнымъ переходомъ шестеренъ, потолочнымъ приводомъ, четырехкулачнымъ патрономъ и всѣми приспособленіями. Размѣръ: высота центровъ—$18^1/_8''$, разстояніе между центрами—$5'9''$ . . . . . .

Такой же станокъ и тотъ же типъ. Размѣръ: высота центровъ—$11^1/_8''$, разстояніе между центрами—$18'5^1/_4''$

Тоже, но быстроходный станокъ безъ выемки, съ принадлежностями, приспособленіемъ для стола „Рапидъ". Размѣръ: высота центровъ—$16^3/_4''$, разстояніе между центрами—$6'6^3/_4''$ 1

Токарно-винторѣзный станокъ съ выемкой, съ принадлежностями. Размѣръ: высота центровъ—$12''$, разстояніе между центрами—$11'2''$ 1

Тоже безъ выемки, съ принадлежностями. Размѣръ: высота центровъ—$11^3/_4''$, разстояніе между центрами—$5,^1/_2''$. Станокъ быстроходный, приспособленный для работы рѣзцами изъ стали „Рапидъ" 1

Котельное отдѣленіе.

Спеціальные токарные станки для выдѣлки связей (обточки и нарѣзки) изъ прутковъ до 42 мм., съ потолочнымъ приводомъ и всѣми необходимыми принадлежностями. Размѣры: высота центровъ—200 мм., разстояніе между центрами—1000 мм. 2

Станокъ съ поворотной головкой для подкатки, раскатки и отрѣзки дымогарныхъ трубъ 1

Оборудованіе пневматическими инструментами котельно-ремонтнаго отдѣленія. Части пневматическихъ устройствъ: воздушный компрессоръ типа „Борзигъ" въ 42 л. с. съ комплектомъ молотовъ, сверлильныхъ машинъ и поддержекъ . . . . . 1 ком.

Станокъ для нарѣзки концовъ газовыхъ трубъ 1

Приборы для устройства электро-сварочнаго отдѣленія (электро-сварочная машина и умформеръ въ 50 л. с.) . 1 ком.

Оборудованіе для сварки и рѣзки металловъ ацетиленокислороднымъ способомъ . . . . . 1 ком

Вагонное отдѣленіе.

Американскій поперечно-строгальный станокъ, съ приспособленіемъ для автоматической подачи суппорта, верхнимъ приводомъ, параллельными тисками и проч. необходимыми принадлежностями. Размѣръ: ходъ рѣзца—$20''$, длина строганія—$21^{11}/_{16}''$, вертик. перемѣщеніе стола—$17^3/_4''$ 1

Болторѣзный станокъ системы „Селлерса" для правой и лѣвой рѣзьбы въ тормозныхъ винтахъ и вагонныхъ стяжкахъ отъ $^3/_4$ до $2^1/_2''$ съ верхнимъ приводомъ, съ

зажимной головкой на 8 плашекъ и принадлежностями 1

Станокъ съ 2-мя наждачными кругами, съ предохранительными фланцами, съ предохранительнымъ желѣзнымъ колпакомъ для точильнаго круга 1

Четырехсторонній калевочный станокъ 1

Двойной токарно-сверлильный станокъ для обточки и провѣрки пальцевъ кривошиповъ и контръ-кривошиповъ, а также дыръ для нихъ въ колесахъ, со всѣми необходимыми принадлежностями и потолочнымъ приводомъ 1

Пылевсасывательная машина для очистки мягкой мебели пассажирскихъ вагоновъ, съ электромоторомъ въ 1 л. с. 1

Б. Для мастерскихъ при депо.

Американскій поперечно-строгальный станокъ съ приспособленіемъ для автоматической подачи суппорта, верхнимъ приводомъ, параллельными тисками и проч. необходимыми принадлежностями. Размѣръ: ходъ рѣзца—20″, длина строганія—$21^{11}/_{16}$″, вертикальнымъ перемѣщеніемъ стола—$17^{3}/_{4}$″ 1

Свободно-стоящій вертикальный сверлильный станокъ для разсверливанія дыръ діаметромъ до 76 м/м. . . . 1

Токарные ручные станки системы инженера-технолога Ермоленко для обточки шеекъ вагонныхъ осей . . . 4

Переносный станокъ для расточки на мѣстѣ паровозныхъ цилиндровъ 1

Пылесосы для очистки мягкой мебели пассажирскихъ вагоновъ на станціяхъ Москва и Кіевъ, монтированные на телѣжкахъ съ нефтяными двигателями въ 3 л. с. 2

Въ настоящее время, въ зависимости отъ постройки линіи Одесса-Бахмачъ и прироста движенія на дорогѣ, составляется вѣдомость значительнаго увеличенія оборудованія какъ главныхъ мастерскихъ, такъ и мастерскихъ при депо, на сумму болѣе 300 тысячъ рублей; пріобрѣтеніе станковъ и машинъ предвидится, начиная съ 1913 г.

105. Въ какой мѣрѣ правильно и, съ хозяйственной точки зрѣнія, выгодно существующее депо, и не имѣется ли въ ви-

Расположеніе депо по всей линіи, представляется нормальнымъ и, съ хозяйственной точки зрѣнія, выгоднымъ. На Кіево-Полтавской линіи оборотное депо Лубны отстоитъ отъ основного депо Кіевъ на разстояніи 173 верстъ и отъ Полтавы 151 версту, что вызываетъ необходимость содержать въ Гребенкѣ и Ромоданѣ подсадочныя бригады. Пробѣгъ паровозовъ, вслѣдствіе такого по-

ду болѣе выгоднаго ихъ расположенія?

рядка обслуживанія, значительно увеличивается и вполнѣ окупаетъ расходы, вызываемые этимъ порядкомъ обслуживанія поѣздовъ. Измѣненія этого порядка не имѣется въ виду.

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

Всѣ товарные поѣзда, обращающіеся на дорогѣ въ составѣ, превышающемъ 35 вагоновъ, обслуживаются двумя смазчиками, замѣняющими двухъ кондукторовъ-тормозильщиковъ. Составы въ 35 вагоновъ и менѣе обслуживаются однимъ смазчикомъ. Увеличивать количество смазчиковъ за счетъ кондукторовъ не представляется желательнымъ, ибо главныя функціи смазчика сводятся къ уходу за вагонами во время простоя ихъ на станціяхъ,— между тѣмъ, возложеніе на нихъ обязанностей кондукторовъ отвлечетъ смазчиковъ отъ ихъ прямого назначенія, такъ какъ кондукторы необходимы во время простоя поѣздовъ на станціяхъ для охраны вагоновъ (ихъ пломбъ), а равно для производства маневровъ. Совмѣщеніе обязанности смазчика съ кондукторскими возможно безъ ущерба для тягового дѣла лишь во время слѣдованія поѣзда.

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

Болѣе хозяйственнымъ надлежитъ считать способъ смазыванія поѣздными служащими, такъ какъ такой способъ позволяетъ сократить число кондукторовъ-тормозильщиковъ или, другими словами, не вводить въ хозяйство дороги лишнихъ спеціальныхъ агентовъ и при томъ въ двойномъ дежурствѣ по каждой станціи.

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

Подчиненіе мастерскихъ нач. сл. т. признается удобнымъ:

1) потому, что при отсутствіи всякаго избытка паровозовъ нач. т. регулируетъ время ремонта и количество ремонтируемыхъ паровозовъ, въ зависимости отъ размѣровъ движенія;

2) потому, что мастерскія являются вспомогательнымъ органомъ для всей сл. т. какъ по ремонту подвижного состава, такъ и снабженію линій запасными частями.

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

Нормы вознагражденія штатнымъ агентамъ сл. т. опредѣляются правленіемъ общества, согласно утверждаемымъ ежегодно эксплоатаціоннымъ смѣтамъ. Поденныя платы назначаются въ зависимости отъ качествъ поденнаго служащаго, опредѣлившихся послѣ испытанія въ знаніи ремесла, произведеннаго, согласно правиламъ рабочей книжки, и въ зависимости отъ утвержденныхъ для Конотопскихъ мастерскихъ среднихъ поденныхъ платъ по каждому ремеслу. Въ главныхъ Конотопскихъ мастерскихъ средній размѣръ прибылей, полученныхъ поденными по сдѣльнымъ работамъ, выразился:

НАИМЕНОВАНІЕ ЦЕХОВЪ.	Средній % прибыли.		
	За 1909 г.	За 1910 г.	За 1911 г.
Сборный	114,5	107,8	87,6
Котельный	93,8	91,3	91,1
Механическій	162,8	140,1	126,3
Колесный	94,8	97,1	96
Кузнечный	100,9	96,9	97,4
Литейный	70,4	73,6	98,7
Электрическій	—	99	104,3
Вагонный	87,2	74,2	69,7
Въ который входятъ:			
1) вагонно-столярный	77,8	68,5	60,2
2) „ слесарный	96,5	79,8	79,3

Въ Главныхъ мастерскихъ заработокъ поденныхъ регулируется существующими расцѣнками—тарифами на сдѣльныя работы, каковые тарифы, при достиженіи возможности полученія сдѣльной платы свыше 75% противъ поденной, пересматриваются. Въ депо сдѣльныхъ работъ не существуетъ.

Е. По службѣ движенія.

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) въ специализаціи поѣздовъ, во-

а) Какъ распорядительная контора сл. дв., такъ и конторы нач. отдѣленій движенія получаютъ ежедневно между 6 и 9 часами вечера въ формѣ шифровыхъ депешъ отъ всѣхъ станцій такъ называемую „вагонную вѣдомость“, въ которой имѣются всѣ свѣдѣнія за истекшія отчетныя сутки (съ 6 до 6 час. вечера) о размѣрахъ грузового движенія, наличія и потребности каждаго рода вагоновъ, размѣрахъ подвоза, нагрузки и остатка грузовъ и старѣйшей очереди таковыхъ по каждому направленію въ отдѣльности. Такая же вѣдомость въ сокращенномъ видѣ получается ежедневно къ 8-ми час. утра, но лишь отъ распорядительныхъ и узловыхъ станцій.

На основаніи приведенныхъ данныхъ распорядительная контора сл. дв. отдаетъ телеграфныя распоряженія о направленіи и распредѣленіи подвижного состава по отдѣленіямъ, а нач. сихъ послѣднихъ даютъ распоряженія о подачѣ вагоновъ подъ нагрузку, подъ воинскія посадки, для обмѣна и т. п., назначаютъ

обще, 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 тормозныхъ вагоновъ. Потребовать всѣ положенія и правила.

нужное количество дополнительныхъ товарныхъ поѣздовъ, по мѣрѣ въ томъ надобности, каждый въ предѣлахъ своего отдѣленія.

б) Въ періоды пониженія грузового движенія, когда замѣчается избытокъ въ товарныхъ вагонахъ, распоряженіемъ распорядительной конторы сл. дв. назначается опредѣленный резервъ таковыхъ на стоянку по разнымъ станціямъ.

в) Два раза въ годъ, при измѣненіи расписанія движенія поѣздовъ, указывается въ приказахъ о введеніи въ дѣйствіе новаго расписанія и въ книжкѣ расписанія, какіе изъ поѣздовъ ускореннаго хода назначаются для перевозки живности, срочныхъ и скоропортящихся грузовъ, войскъ, переселенцевъ и т. п., а также какіе изъ поѣздовъ несрочнаго обращенія назначены для перевозки сборныхъ грузовъ малой скорости.

г) На дорогѣ имѣются сортировочныя станціи, на которыхъ производится раздѣлка вагоновъ со сборными грузами и группировка таковыхъ въ вагонахъ примѣнительно роду и назначенію мелочного груза. Такихъ вагоновъ установлено три разряда: сборные за замками раздатчиковъ съ грузами близкаго назначенія, участковые съ мелочными грузами по назначенію на опредѣленный участокъ дороги и сквозные съ сборнымъ грузомъ по назначенію на чужія дороги.

д) Каждый товарный поѣздъ сопровождается вѣдомостью, въ которой составъ поѣзда усчитанъ по вѣсовымъ единицамъ, и за полностью таковаго слѣдятъ какъ распорядительныя станціи первоначальнаго отправленія поѣзда, начальники отдѣленій, такъ и особый столъ техническаго отдѣла у. сл. дв., въ который поступаютъ означенныя вѣдомости для провѣрки. Независимо отъ сего, ежедневно вечеромъ старшіе агенты конторы сл. дв., при разсмотрѣніи по вагонной вѣдомости результатовъ грузового движенія за истекшія сутки, провѣряютъ удовлетворительность состава товарныхъ поѣздовъ каждаго направленія по участкамъ дороги и при возникновеніи сомнѣній выясняютъ таковыя по телеграфу, а при надобности поручаютъ мѣстнымъ ревизорамъ движенія произвести подробное разслѣдованіе.

При составленіи расписанія скорости движенія поѣздовъ не соразмѣряются съ средними (не предѣльными) нагрузками таковыхъ. Скорости же движенія поѣздовъ на различныхъ участкахъ дороги опредѣляются для предѣльныхъ составовъ и эти скорости положены въ основу составленія расписанія движенія поѣздовъ, при чемъ принимается во вниманіе: 1) чтобы время нахожденія поѣзда въ пути между двумя деповскими станціями, на которыхъ производится смѣна паровоза, находилось бы въ соотвѣтствіи съ нормами нахожденія на службѣ паровозныхъ бригадъ, установленными постановленіемъ г. Министра П. С. отъ 1-го іюня 1907 года за № 14471, и 2) чтобы

скорость движенія товарныхъ поѣздовъ при обезпеченіи поѣздовъ тормозными вагонами, согласно табл. № 7 книжки расписанія движенія поѣздовъ, на уклонахъ не превышала бы 35 вер. въ часъ, что находится въ полномъ соотвѣтствіи съ требованіями § 87 правилъ технич. экс. ж. д.

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

Всѣ нагрузочно-выгрузочныя работы по грузамъ отрабатываемымъ средствами дороги, включая сортировку мелочныхъ грузовъ и перегрузку больныхъ вагоновъ, производятся порядкомъ, указаннымъ въ отвѣтѣ по вопросу 131. Въ праздничные дни время работы сокращено на половину, но при наплывѣ грузовъ работы производятся весь день за надбавленную плату.

Что касается грузовъ, выгружаемыхъ средствами грузохозяевъ, то выгрузка таковыхъ вообще, а въ праздничные дни особенно, затруднена существующими на этотъ предметъ правилами и влечетъ за собою значительный неоплачиваемый простой вагоновъ.

По правиламъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ, изданнымъ въ развитіе ст. 77 Общаго Уст. Рос. ж. д., на нагрузку грузовъ, нагружаемыхъ средствами хозяевъ, предоставлено всего лишь 6 часовъ, включая сюда какъ приспособленіе вагона, такъ и перевѣску съ отгрузкой и догрузкой, когда это нужно; на выгрузку же предоставляется 12 часовъ, при чемъ таковая естественно обусловливается временемъ, назначеннымъ вообще для производства нагрузочно-выгрузочныхъ работъ на станціи.

Между тѣмъ, какъ извѣстно, въ зимніе мѣсяцы, т. е. въ мѣсяцы наиболѣе интенсивнаго грузового движенія, когда обыкновенно испытывается и нужда въ вагонахъ, продолжительность рабочаго дня на грузовомъ дворѣ сокращается до 9—10 часовъ; слѣдовательно, до узаконенныхъ правилами и статьею 81^2 Общ. Уст. Р. ж. д. двѣнадцати часовъ неизмѣнно не достаетъ 2—3 часа, каковое время переносится на слѣдующій день и, какъ указываетъ практика, этихъ собственно 2—3-хъ часовъ совершенно достачно для полной разгрузки вагона; исключеніе могутъ составить лишь тяжеловѣсные предметы.

Такимъ образомъ, по грузамъ, выгружаемымъ средствами хозяевъ, въ безплатное распоряженіе ихъ представляется не 12 вагоно-часовъ, а болѣе сутокъ.

Но если грузохозяева не всегда пользуются этимъ положеніемъ въ будніе дни, то въ праздники оно для нихъ весьма важно, ибо въ праздники и рабочіе оплачиваются дороже, и свои склады, изъ-за праздничнаго отдыха служащихъ, работаютъ сокращенно. Поэтому въ огромномъ большинствѣ случаевъ, къ разгрузкѣ вагоновъ въ праздничные дни грузохозяева вовсе не приступаютъ, а таковая начинается и заканчивается на слѣдующій день въ тѣ часы, которые остались отъ праздничнаго, что

въ общей сложности составляетъ безплатнаго простоя вагона свыше 30 часовъ. Само собой разумѣется, такое положеніе оказывается еще труднѣе, когда праздничные и неприсутственные дни идутъ два подрядъ, и вагоны, поданные подъ выгрузку, простаиваютъ непроизводительно и безплатно уже болѣе двухъ сутокъ.

Насколько указанное правило невыгодно для ж. д. и насколько оно отражается на общемъ вагонномъ хозяйствѣ дорогъ, можно судить уже хотя бы по тому, что по краткой справкѣ, выбранной только по 5-ти, правда, крупнымъ станціямъ М.-К.-В. ж. д. (Москва, Кіевъ, Полтава, Курскъ и Воронежъ), количество вагоновъ, выгружавшихся средствами товарополучателей, въ 1911 году достигло 41.556. Плата за простой, при невыгрузкѣ въ праздничные дни взимается на основаніи общихъ правилъ.

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

Данныя о мощности всѣхъ имѣющихся въ эксплоатаціи на дорогѣ типовъ паровозовъ опредѣлены сл. т. въ видѣ провозной способности въ вагонныхъ единицахъ для различныхъ участковъ дороги какъ для товарныхъ поѣздовъ малой скорости, такъ и ускоренныхъ.

Что же касается выбора опредѣленныхъ типовъ паровозовъ для различныхъ участковъ дороги въ цѣляхъ наилучшаго использованія паровозовъ и наименьшаго пересоставленія поѣздовъ, то вопросъ этотъ рѣшается такимъ образомъ, что наиболѣе мощными 10-ти колесными паровозами обслуживаются участки наиболѣе трудные по своему профилю, а также участки съ интенсивнымъ движеніемъ при недостачной пропускной способности.

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

Принято за основаніе, чтобы въ обратномъ грузовому направленію лишніе паровозы возвращались двойною тягою. Отступленіе отъ этого основного принципа допускается лишь въ періоды бойкаго движенія, когда ощущается недостатокъ въ паровозахъ, и соотвѣтственно сему является необходимой скорѣйшая доставка паровозовъ на распорядительную (или узловую) станцію притока вагоновъ во избѣжаніе какъ загроможденія станціи, такъ и замедленія въ оборотѣ вагоновъ и просрочки грузовъ.

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

Исправные агенты поощряются по службѣ. Кромѣ того, принято за основаніе не держать на дорогѣ излишняго подвижного состава.

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

По отдѣлу статистики установлена съ 1 января 1909 года премія за обнаруженіе неправильнаго перехода на чужія дороги вагоновъ. Съ введеніемъ этой преміи повысился избытокъ вагоновъ, оказывающихся при переписи 1 мая.

Прилагается положеніе о преміи.

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

При опредѣленіи рода, числа и состава пассажирскихъ поѣздовъ у. д. руководится населенностью пассажирскихъ поѣздовъ, обращающихся по М.-К.-В. ж. д. и тѣми требованіями, которыя опредѣляются указаніями практики и выясняются какъ постепенно самимъ у. д., такъ и при сужденіяхъ на періодическихъ съѣздахъ по составленію расписаній поѣздовъ срочнаго обращенія.

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

Вопросъ о поѣздахъ срочнаго обращенія обсуждается на съѣздахъ представителей дорогъ по составленію расписанія (два раза въ годъ), гдѣ представители дорогъ, а въ томъ числѣ и М.-К.-В. ж. д., и стремятся гарантировать правильную выработку графиковъ и расписаній поѣздовъ, заботясь также и объ удовлетвореніи мѣстныхъ потребностей пассажировъ. Само собою разумѣется, что передъ разсмотрѣніемъ вопроса о составленіи расписаній поѣздовъ на предстоящій новый періодъ времени вопросъ этотъ тщательно обсуждается въ у. сл. дв.

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

Всѣ поѣзда, предусмотрѣнные расписаніемъ, назначаются въ движеніе по графику; поѣзда же, назначаемые безъ заблаговременно объявленнаго расписанія, слѣдуютъ по подорожнымъ.

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

На содержаніе отдѣла статистики отпускается кредитъ въ суммѣ 35.880 руб. по № 46 смѣты. За счетъ этого кредита содержатся: завѣдывающій отдѣломъ, помощникъ его, 11 счетоводовъ и 49 конторщиковъ. Отдѣлъ раздѣленъ на 3 стола: расчетный, пробѣга вагоновъ и поѣздовъ и учета оборота вагоновъ, въ которыхъ исполняются слѣдующія работы:

а) Расчетный столъ (19 человѣкъ).

Составленіе и предъявленіе дорогамъ счетовъ своихъ, провѣрка счетовъ, предъявляемыхъ чужими дорогами, и вся относящаяся къ счетамъ переписка:

1. по обмѣну вагонами всякаго рода и приспособленіями къ нимъ,

2. за простой вагоновъ, не принятыхъ дорогами вопреки существующихъ правилъ,

3. за задержку вагоновъ неразрѣшеніемъ пути передаточнымъ поѣздамъ,

4. за несвоевременное возмѣщеніе перешедшихъ безъ записи вагоновъ,

5. за пользованіе арестантскими вагонами,

6. за пробѣгъ вагоновъ въ транзитныхъ поѣздахъ Южныхъ дорогъ (бывшей Харьково-Николаевской д.), курсирующихъ на участкѣ Ворожба-Бахмачъ,

7. за пробѣгъ экстренныхъ поѣздовъ: ИМПЕРАТОРСКИХЪ, Высочайшихъ Особъ и Административныхъ лицъ,

8. за несвоевременную сдачу вагоновъ взамѣнъ разбитыхъ и сгорѣвшихъ,

9. за несвоевременное возвращеніе цистернъ,

10. за несвоевременное возвращеніе прочихъ спеціальныхъ (срочнаго возврата) вагоновъ,

11. за съемныя воинскія приспособленія теплушекъ,

12. за отданные М.-К.-В. ж. д. въ наемъ вагоны,

13. за занятые М.-К.-В. ж. д. вагоны,

14. за прослѣдовавшіе транзитомъ по М.-К.-В. ж. д. вагоны, нанятые чужими ж. д.,

15. за перегрузку вагоновъ,

16. за пользованіе брезентами и чехлами и за задержку ихъ,

17. расчеты съ военнымъ вѣдомствомъ за пользованіе вагонами,

18. провѣрка по вѣдомостямъ суммъ, взысканныхъ станціями по договорамъ за простой, за уборку и за подачу вагоновъ къ 76 складамъ и заводамъ, расположеннымъ на вѣтвяхъ близъ станцій М.-К.-В. ж. д., и представленіе этихъ вѣдомостей въ правленіе общества,

19. веденіе свода расчетовъ, въ который вносятся всѣ счета, предъявляемые для акцептаціи „нами“ и „намъ“ съ указаніемъ №№ отношеній, времени предъявленія и времени представленія акцептованныхъ счетовъ правленію общества,

20. составленіе къ 10 числу каждаго мѣсяца перечня счетовъ, акцептованныхъ въ пользу М.-К.-В. ж. д. и чужихъ дорогъ за мѣсяцъ,

21. провѣрка актовъ обмѣна съ техническими вѣдомостями,

22. составленіе балансовыхъ вѣдомостей по обмѣну за каждый мѣсяцъ и высылка таковыхъ сосѣднимъ дорогамъ для провѣрки правильности обмѣна,

23. составленіе полугодовыхъ вѣдомостей о наемныхъ вагонахъ,

24. контроль задержки станціями срочныхъ вагоновъ по путевымъ листкамъ и выясненіе причины задержки,

25. заполненіе вѣдомостей оборота срочныхъ вагоновъ и цистернъ, высылаемыхъ чужими дорогами,

26. доставленіе свѣдѣній начальнику сл. т. для расчетовъ о пробѣгѣ приписанныхъ къ парку нашей дороги вагоновъ частныхъ лицъ: цистернъ спиртовыхъ, вагоновъ пивныхъ, вагоновъ лавокъ и платформъ.

б) Столъ пробѣга вагоновъ и поѣздовъ (16 человѣкъ).

1. Учетъ пробѣга поѣздовъ: пассажирскихъ, товарныхъ и хозяйственныхъ по путевымъ журналамъ, по отдѣльнымъ участкамъ дороги и направленіямъ нечетному и четному,

2. учетъ пробѣга вагоновъ: пассажирскихъ, товарныхъ и отдѣльно цистернъ по отдѣльнымъ участкамъ дороги и направленіямъ нечетному и четному,

3. запись пробѣга поѣздовъ и вагоновъ въ ежедневныя и мѣсячныя вѣдомости по участкамъ и направленіямъ нечетному и четному,

4. провѣрка отчетовъ о работѣ станцій и выборка изъ нихъ свѣдѣній о погруженныхъ вагонахъ для мѣсячнаго отчета № 3,

5. составленіе мѣсячнаго отчета № 3,

6. составленіе и доставленіе ежемѣсячныхъ свѣдѣній начальнику сл. т., главному бухгалтеру и бухгалтеру сл. дв. о пробѣгѣ поѣздовъ, вагоновъ и осей,

7. составленіе вѣдомостей къ годовому отчету о пробѣгѣ поѣздовъ, вагоновъ и осей.

в) Столъ учета оборота вагоновъ (23 человѣка).

1. Провѣрка карточекъ пріема и сдачи вагоновъ съ техническими вѣдомостями,

2. разборка карточекъ пріема и сдачи вагоновъ по дорогамъ (фирма дороги) и сортировка ихъ въ ариѳметическомъ порядкѣ,

3. разноска карточекъ пріема и сдачи вагоновъ по книгамъ, книги заведены для каждой въ отдѣльности дороги съ №№ принадлежащихъ каждой дорогѣ вагоновъ, внесенныхъ въ книги въ послѣдовательномъ порядкѣ №№. Такихъ книгъ имѣется 123,

4. возмѣщеніе вагоновъ, перешедшихъ безъ записи отъ насъ и съ сосѣднихъ дорогъ, и относящаяся къ сему переписка,

5. провѣрка вычеркнутыхъ изъ техническихъ вѣдомостей вагоновъ по какимъ-либо причинамъ въ отношеніи своевременнаго возвращенія этихъ вагоновъ на М.-К.-В. ж. д., а при невозвращеніи затребованіе возмѣщенія ихъ,

6. провѣрка фактической убыли (отправленія и сдача) вагоновъ, прибывшихъ на передаточную станцію со станціи нашей дороги или съ сосѣднихъ дорогъ. Матеріаломъ для провѣрки служатъ: техническія вѣдомости, путевые журналы и составляемыя и представляемыя въ статистику вѣдомости оборота вагоновъ ф. № 101а и 101б, введенныя приказомъ № 152 за 1911 годъ, въ которыхъ имѣются графы №№ вагоновъ, время прибытія или пріема съ сосѣднихъ дорогъ (мѣсяцъ и число), № поѣзда и противъ тѣхъ же №№ вагоновъ время отправленія или сдачи на сосѣднія дороги (мѣсяцъ и число), № поѣзда,

7. составленіе свода и списковъ ежегодной, всеобщей переписи вагоновъ 1 мая, провѣрка списковъ, высылаемыхъ дорогами, розыскъ вагоновъ и относящаяся къ переписи переписка.

О замѣченныхъ упущеніяхъ линейныхъ агентовъ сообщается подлежащему начальнику станціи или ревизору движенія для выясненія причинъ допускаемыхъ ошибокъ и для устраненія на будущее время подобныхъ упущеній.

Всѣ бланки статистики и данныя за послѣдніе три года о среднемъ пробѣгѣ вагона прилагаются.

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

Объ организаціи обмѣна и способѣ устраненія перехода вагоновъ безъ записи изложено въ отвѣтѣ по пункту № 115.

Обмѣнъ вагонами ведется на всѣхъ передаточныхъ пунктахъ на основаніи общаго соглашенія о вагонахъ, за исключеніемъ Полтавы—сорт. и Ромодана, гдѣ вагоны передаются на дорогѣ сдающей по частному соглашенію съ Южными дорогами,— и Московскаго узла, гдѣ обмѣнъ ведется на основаніи особаго соглашенія о порядкѣ передачи вагоновъ въ Московскомъ узлѣ на Окружную и черезъ посредство этой дороги.

121. Какое участіе принимаетъ служба движенія въ разработкѣ техническихъ потребностей и условій,

При обнаруженіи или предвидѣніи, на основаніи имѣющихся данныхъ о ростѣ движенія, недостаточной пропускной или провозной способности какихъ-либо участковъ дороги, сл. дв. возбуждаетъ объ этомъ вопросъ передъ управляющимъ дорогою, высказывая, вмѣстѣ съ тѣмъ, свои предпо-

касающихся пропускной и провозной способности дороги: не оставляются ли нѣкоторыя потребности движенія неудовлетворенными въ то время, какъ производятся работы для излишняго развитія дороги, ненужнаго для потребностей движенія?

ложенія о необходимыхъ размѣрахъ увеличенія пропускной или провозной способности дороги; точно также поступаетъ сл. дв. и при обнаруженіи недостаточнаго путевого развитія той или иной станціи.

Всѣ предположенія, облеченныя въ форму проектовъ объ увеличеніи пропускной способности и о путевомъ развитіи станцій, равно какъ и объ иныхъ техническихъ устройствахъ, совершаемыхъ въ интересахъ сл. дв., составляются сл. п. и высылаются въ сл. дв. для отзыва, затѣмъ представляется въ подлежащія инстанціи въ окончательномъ видѣ.

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

Отвѣтъ по этому вопросу заключается въ отвѣтахъ по вопросамъ 8 и 27.

123. Какими способами устраняется безплатная перевозка товаровъ, при отсутствіи провѣрки ихъ въ п.п. промежуточныхъ между станціями отправленія и назначенія?

Отвѣтъ по этому вопросу заключается въ отвѣтѣ по вопросу 8 (пунктъ б).

Вообще же надо признать, что умышленный бездокументный провозъ грузовъ въ товарныхъ поѣздахъ и вагонахъ за пломбами такъ труденъ и сложенъ, требуя, вмѣстѣ съ тѣмъ, соглашенія столькихъ лицъ, что едва ли таковой можно трактовать какъ общее зло, требующее особыхъ мѣръ.

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

а)—Надзоръ за правильностью составленія разнаго рода денежныхъ документовъ лежитъ на контролерахъ станціоннаго счетоводства и ревизорахъ по ссуднымъ операціямъ, по принадлежности.

б)—Провѣрка правильности составленія грузовыхъ документовъ на станціяхъ отправленія лежитъ, прежде всего, на начальникахъ станціи; общій же надзоръ, въ видѣ частичнаго осмотра и провѣрки таковыхъ лежитъ на мѣстныхъ контролерахъ станціоннаго счетоводства и ревизорахъ движенія во время посѣщенія ими станціи для ревизіи или разслѣдованія. Кромѣ того, правильность и согласованность документовъ между собою контролируется на всѣхъ передаточныхъ станціяхъ при пріемѣ и сдачѣ грузовъ, а затѣмъ въ контроль сборовъ, куда поступаютъ уже всѣ отработанные документы, за исключеніемъ, конечно, накладной, остающейся, какъ извѣстно, на рукахъ у грузополучателя.

На М.-К.-В. ж. д. установлено, что всякая неправильность, обнаруженная на передаточномъ пунктѣ, сообщается коммерческой части управленія дороги.

125. Какъ осуществляется надзоръ за сроками доставки для устраненія возможности предъявленія неправильныхъ исковъ за просрочку въ доставкѣ?

Всякая неправильно исчисленная претензія и всякій неправильно предъявленный искъ за просрочку въ доставкѣ груза парализуется провѣркой расчета претендателя или истца въ контролѣ сборовъ по подлинной дорожной вѣдомости и подлиннымъ передаточнымъ вѣдомостямъ. Относительно же грузовъ, перевозимыхъ въ спеціальныхъ вагонахъ (въ цистернахъ), кромѣ того производится еще разслѣдованіе, не былъ ли данный вагонъ гдѣ-либо задержанъ ремонтомъ, каковая задержка просрочкой не оплачивается.

126. Исключительная продолжительность пребыванія грузовъ въ пути въ зависимости отъ пересортировки и перегрузки сборныхъ грузовъ.

Безспорно мелочные грузы перевозятся, въ общемъ, медленнѣе, чѣмъ повагонныя транзитныя отправки. Но это является естественнымъ, такъ какъ всякая сортировка грузовъ и перегрузка таковыхъ требуетъ времени.

127. Складочныя товарныя помѣщенія и вліяніе недостаточности этихъ помѣщеній съ точки зрѣнія исправнаго храненія и надлежащей охраны грузовъ.

Свѣдѣнія о складочныхъ товарныхъ помѣщеніяхъ на станціяхъ М.-К.-В. ж. д. представляются Подкомиссіи Высшей Комиссіи.

Вообще на дорогѣ не ощущается болѣе или менѣе значительнаго недостатка складочныхъ помѣщеній; во всякомъ случаѣ, этотъ вопросъ съ каждымъ годомъ, по мѣрѣ устройства новыхъ и развитія существующихъ помѣщеній, улучшается.

Дорога, тѣмъ не менѣе, имѣетъ опытъ, указывающій на весьма вредныя послѣдствія храненія грузовъ на подстилахъ подъ брезентами; опытъ этотъ объясняется недостаткомъ узкоколейнаго товарнаго подвижного состава, вслѣдствіе чего на станціяхъ узкоколейной линіи Днѣпръ Красное-Черниговъ, несмотря на значительную площадь крытыхъ складочныхъ помѣщеній, пришлось все-таки часть залежей хранить на подстилахъ.

Съ переходомъ въ эксплоатацію ширококолейнаго участка Бахмачъ-Золотоноша строящейся линіи Бахмачъ-Одесса, каковой переходъ долженъ былъ состоятся въ августѣ 1912 года, затрудненія въ перевозкахъ по узкоколейнымъ участкамъ дороги прекратятся, а соотвѣтственно сему не придется и устраивать значительныхъ площадей временныхъ подстиловъ, храненіе на коихъ грузовъ, естественно, никогда не можетъ быть такъ надежно и исправно, какъ въ крытыхъ складочныхъ помѣщеніяхъ.

128. Стоимость работы низшихъ служащихъ по перегрузкѣ, нагрузкѣ, выгрузкѣ. Положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ; ставки этихъ работъ; желательно ли измѣненіе въ положеніяхъ?

Изъ числа низшихъ служащихъ на станціяхъ дороги занимаются нагрузкой, выгрузкой и перегрузкой багажа и грузовъ большой скорости только носильщики, которые и получаютъ за это положенное имъ жалованье. Положеніе о товарныхъ работахъ введено на М.-К.-В. ж. д. съ 1 января 1899 г. и существуетъ по настоящее время; на содержаніе товарныхъ работъ (считая въ томъ числѣ и содержаніе стола товаро-станціонныхъ работъ) съ оплатой всѣхъ претензій за недостачу и порчу грузовъ отчисляется изъ эксплоатаціонныхъ средствъ дороги кредитъ въ размѣрѣ 1 р. 33 коп. съ 1000 пуд., перевезенныхъ грузовъ, а плата за нагрузку, выгрузку и перегрузку грузовъ весьма разнообразна, смотря по роду грузовъ, по времени года и на каждой отдѣльной станціи, а именно: за работы сдѣльно отъ 90 коп. до 1 р. 50 коп. за 1000 пуд., съ подряда отъ 1 р. 15 коп. до 1 р. 30 коп. съ 1000 пуд., за погрузку соломы и сѣна по 2 руб. съ вагона, за выгрузку ссыпныхъ грузовъ по 1 р. 50 к., а за перегрузку бураковъ до 3 руб. съ вагона; цѣны поденнымъ рабочимъ: 60 коп., 75 коп. и даже 90 коп. въ день.

Измѣненіе положенія о товарныхъ работахъ признано необходимымъ, и вопросъ этотъ находится въ управленіи дороги на очереди.

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

Формальности по пріему грузовъ къ отправленію, въ общемъ, не сложны и вызываются необходимостью. По отношенію къ выдачѣ грузовъ уже допущено существенное упрощеніе въ видѣ отмѣны требованія о предъявленіи дубликата накладной по именнымъ отправкамъ.

Въ остальномъ же, повидимому, трудно ожидать какого-либо упрощенія, въ особенности для большихъ станцій, гдѣ удаленность товарныхъ конторъ отъ складочныхъ помѣщеній обусловливаетъ собою необходимость нѣкоторыхъ усложняющихъ дѣло формальностей въ видахъ огражденія интересовъ жел. дороги.

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

Соотвѣтствіе между числомъ грузовъ отправленныхъ и числомъ грузовъ полученныхъ провѣряется въ контролѣ сборовъ: въ мѣстномъ сообщеніи—путемъ сличенія отчетовъ отправленія съ отчетами прибытія, а въ прямомъ сообщеніи—путемъ сличенія отчетовъ отправленія съ расчетными вѣдомостями и сличеніемъ передаточныхъ вѣдомостей на принятые грузы съ отчетами прибытія.

Кромѣ того, при ревизіи станцій контролерами станціоннаго счетоводства производится сличеніе прибытія съ выдачей.

Контроль товарныхъ поѣздовъ въ отношеніи перевозки грузовъ производится контролерами станціоннаго счетоводства путемъ сличенія грузовыхъ документовъ съ контрольными пломбами и номерами вагоновъ и, въ исключительныхъ случаяхъ

путемъ вскрытія нѣкоторыхъ вагоновъ и сличенія документовъ съ грузами въ натурѣ.

Контроль же товарныхъ поѣздовъ въ отношеніи провоза пассажировъ производится также контролерами станціоннаго счетоводства и, кромѣ того, контролерами поѣздовъ.

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 продажѣ не принятаго по тѣмъ или инымъ причинамъ получателемъ груза?

а) Товарныя работы на станціяхъ производятся слѣдующими способами:

1)—поденными рабочими, 2)—подряднымъ способомъ на пяти станціяхъ, которыя, будучи удалены отъ селеній, не могутъ имѣть, когда потребуется, нужное количество рабочихъ и 3)—сдѣльно, т. е. съ уплатой повагонно или съ 1000 пуд. груза; послѣдній способъ преобладаетъ надъ другими. Всѣ рабочіе, равно и подрядчики, производяшіе нагрузку, выгрузку и перегрузку грузовъ, получаютъ плату по особымъ документамъ, т. е. по табелямъ и по счетамъ, въ которыхъ рабочіе и подрядчики расписываются въ полученіи денегъ. По этимъ документамъ нач. станцій разрѣшено брать потребную сумму для уплаты за работы изъ выручки станцій. Означенные табели и счета черезъ главную бухгалтерію у. д., производящую учетъ взятыхъ изъ выручки суммъ, передаются въ отдѣлъ товаро-станціонныхъ работъ, гдѣ расходъ на рабочую силу детально провѣряется по дневнымъ отчетамъ о произведенныхъ работахъ, т. е. уплаченныя по табелямъ и счетамъ суммы сличаются какъ съ дѣйствительнымъ количествомъ нагруженнаго, выгруженнаго и перегруженнаго груза, такъ равно и съ нормами, установленными на эти работы для каждой станціи отдѣльно; при этомъ обнаруживаемыя при провѣркѣ табелей, счетовъ и отчетовъ неточности выясняются путемъ переписки, а о замѣченныхъ случаяхъ злоупотребленія назначаются особыя разслѣдованія, и виновные агенты подвергаются взысканіямъ до увольненія отъ службы включительно.

Производство расходовъ предоставлено нач. станціи, на обязанности котораго лежитъ забота о наивыгоднѣйшей утилизаціи рабочей силы, и дѣйствія его въ этомъ направленіи провѣряются ревизоромъ движенія, а также и контролеромъ станціоннаго счетоводства.

Всѣ общественные (служебные) грузы нагружаются и выгружаются самими службами, а перегрузка ихъ производится средствами станцій.

б) Всякая недостача, порча или полная утрата груза или багажа оформливается актомъ и жандармскимъ протоколомъ на точномъ основаніи § 115 соглашенія о прям. сообщ. и ст. 88 Общ. Уст. Р. ж. д, правильность составленія каковыхъ документовъ контролируются актовымъ столомъ коммерческой части управленія дороги, согласно особому наказу, данному этому столу.

в) Что касается продажи грузовъ, не принятыхъ по тѣмъ или инымъ причинамъ получателями, то ближайшее наблюденіе за таковой сосредоточено въ аукціонномъ столѣ коммерческой части управленія и изъ нижепомѣщенной таблицы можно видѣть, что средняя выручка за пудъ проданнаго груза сравнительно съ прошлымъ временемъ возросла на 60—70 процентовъ, каковое обстоятельство, при неизмѣнно доминирующемъ количествѣ малоцѣннаго груза, наиболѣе ясно свидѣтельствуетъ о той заботѣ, съ какою наблюдается за продажею означенныхъ грузовъ.

ГОДЫ.	Количество аукціоновъ.	Всего продано.		На сумму.		Въ среднемъ выручено за пудъ.		Въ числѣ проданныхъ грузовъ было малоцѣнныхъ.				%% отношеніе малоцѣнныхъ грузовъ къ общ. количеству.
								Количество.		На сумму.		
		Пуд.	Ф.	Руб.	К.	Руб.	К.	Пуд.	Ф.	Руб.	К.	
1908 .	2720	188084	30	49927	93	—	26½	156471	15	15124	53	83
1909 .	2977	167844	17	49162	75	—	29	128949	38	12470	82	77
1910 .	2876	109060	28	50528	75	—	46⅓	80787	16	9688	02	74
1911 .	3388	150524	38	64419	46	—	42½	121045	11	11829	97	81

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?

Борьба съ практикующейся перевозкой товаровъ подъ видомъ багажа, прописываемаго по билетамъ пассажировъ, не имѣющихъ въ дѣйствительности багажа, при дѣйствующихъ законоположеніяхъ, не дающихъ способовъ и правъ воспрепятствовать этому, носитъ случайный характеръ и сводится лишь къ провѣркѣ льготной скидки багажа при ревизіи станцій и, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, при ревизіи поѣздовъ путемъ сличенія билета, на которомъ имѣется штемпель „багажа“ съ багажной квитанціей, если таковую пассажиръ пожелаетъ предъявить при ревизіи поѣзда.

Единственнымъ способомъ къ искорененію означеннаго провоза является совершенная отмѣна льготной скидки багажа съ пониженіемъ, въ видѣ компенсаціи, багажнаго тарифа.

Что же касается другихъ злоупотребленій при перевозкѣ пассажировъ, выражающихся въ стремленіи пассажировъ вторично использовать билеты, въ неправильномъ пользованіи дѣтскими билетами, въ провозѣ безъ документовъ багажа и грузовъ, въ измѣненіи, путемъ подчистки и исправленія на бланковыхъ билетахъ, станцій назначенія и пунктовъ слѣдованія, а также въ

неправильномъ пользованіи льготными билетами, (переселенческими, воинскими, билетами экскурсантовъ и др.), то таковыя неправильности обнаруживаются при сплошномъ систематическомъ контролѣ поѣздовъ контролерами, коимъ вмѣнено въ обязанность при ревизіи поѣздовъ, кромѣ провѣрки пассажирскихъ билетовъ, провѣрять еще и перевозку съ пассажирскими поѣздами багажа и грузовъ путемъ сличенія мѣстъ въ натурѣ съ сопровождающими грузъ и багажъ документами.

133. Какими мѣрами безбилетныя лица не допускаются въ пассажирскіе поѣзда? Какія мѣры принимаются къ устраненію перевозки безбилетныхъ пассажировъ?

Къ недопущенію безбилетныхъ пассажировъ въ поѣзда на М.-К.-В. ж. д. принимаются слѣдующія мѣры:

Посадка пассажировъ производится только съ одной стороны поѣзда; боковыя же двери вагоновъ съ противоположной отъ станціи стороны запираются при стоянкѣ поѣзда.

На большихъ станціяхъ первоначальнаго отправленія поѣздовъ, какъ Москва, Кіевъ, Курскъ, для посадки пассажировъ, въ помощь кондукторской бригадѣ, назначаются еще резервныя бригады. На означенныхъ станціяхъ, а также и на ст. Полтава установленъ перронный контроль.

Къ устраненію же безбилетнаго проѣзда вообще на М.-К.-В. ж. д. установленъ систематическій контроль поѣздовъ при посредствѣ контролеровъ поѣздовъ, сопровождающихъ всѣ безъ исключенія поѣзда и на всѣхъ перегонахъ.

Объ организаціи таковаго контроля изложено въ отвѣтѣ по вопросу 8-му программы.

134. Какимъ образомъ опредѣляется 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.

Число необходимыхъ въ сл. дв. агентовъ по технической части движенія опредѣляется типомъ дежурства этихъ агентовъ на каждомъ остановочномъ пунктѣ. При примѣненіи того или другого типа дежурства учитывается характеръ и сложность работы агентовъ техническаго движенія; при установленіи типовъ дежурства принимается въ основаніе „Положеніе о продолжительности службы и отдыха служащихъ, непосредствено причастныхъ къ безопасности движенія поѣздовъ на желѣзныхъ дорогахъ и подъѣздныхъ путяхъ общаго пользованія“, объявленное при постановленіи Министра П. С. отъ 1 іюня 1907 г. за № 14471.

Число необходимыхъ агентовъ по коммерческой части движенія опредѣляется въ зависимости отъ коммерческой дѣятельности станціи съ такимъ расчетомъ, чтобы всѣ необходимыя работы могли быть выполнены.

135. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ службы движенія?

Составъ низшихъ агентовъ, вообще, удовлетворителенъ; если же обнаруживается, что кто-либо изъ нихъ не благонадеженъ, ведетъ нетрезвый образъ жизни и проч., то такой агентъ увольняется отъ службы.

Оклады содержанія агентамъ сл. дв. опредѣляются на основаніи фиксируемыхъ особо на каждый годъ смѣтныхъ назначеній

по очереднымъ №№ 169, 171, 177, 178, 179, 180, 182, и 200 отдѣла IV смѣты.

Суточное довольствіе за командировки въ предѣлахъ дороги агентамъ сл. дв., исключая лицъ кондукторской службы, уплачивается по положенію о суточныхъ и разъѣздныхъ деньгахъ, утвержденному правленіемъ общества дороги по слѣдующимъ нормамъ:

Служащіе съ окладомъ жалованія до 300 р. вкл. получаютъ 50 коп. въ сутки.

отъ	301	до	600	р. вкл.	получаютъ	1 р.	00 к.	въ	сут.
„	601	„	900	„ „	„	1 „	50 „	„	„
„	901	„	1200	„ „	„	2 „	00 „	„	„
„	1201	„	1801	„ „	„	2 „	50 „	„	„
„	1801	„	3600	„ „	„	3 „	00 „	„	„
„	3601	„	6000	„ „	„	4 „	00 „	„	„
„	6001	и	болѣе	„ „	„	6 „	00 „	„	„

Исключеніе составляютъ запасные агенты, которымъ за командировки уплачивается 75 к. въ сутки.

Поверстное и суточное довольствіе кондукторовъ всѣхъ наименованій уплачивается по слѣдующимъ нормамъ:

Наименованіе должностей.	Норма платы.			
	Поверстныхъ за 1000 вер.	Суточныя.		
		Пассажирск. поѣздовъ.	Рабочихъ поѣздовъ.	Передат. поѣздовъ.
Пассажирскихъ поѣздовъ.				
Главному кондуктору . .	3.50	0.70	—	—
Старшему „ . .	2.25	—	—	—
Багажному „ . .	2.25	—	—	—
Младшему „ . .	2.00	—	—	—
Товарныхъ поѣздовъ.				
Главному кондуктору . .	5.50	—	0.60	0.50
Старшему „ . .	—	—	—	—
Раздатчику „ . .	4.00	—	—	—
Младшему „ . . / Временному „ . .	3.50	—	0.30	0.25

Суточная плата, вмѣсто поверстныхъ, уплачивается кондукторамъ, обслуживающихъ нижеслѣдующіе поѣзда:

передаточные на вѣтвяхъ Московской-Калужской, Жиздринской, Брянской, Курско-городской, Суджанско-Рыльской, Пироговской и Колпянской, а равно и дачные поѣзда.

136. Какъ достигается правильное распредѣленіе труда служащихъ?

Правильное распредѣленіе труда служащихъ достигается изученіемъ этого вопроса мѣстными ревизорами движенія, которые составляютъ акты распредѣленія работъ между агентами каждой станціи; на большихъ же распорядительныхъ, товарныхъ и узловыхъ станціяхъ распредѣленіе работы между конторщиками, вѣсовщиками и иными агентами дѣлается нач. станціи.

Ж. По отдѣлу телеграфа.

137. Какія мѣры принимаются къ сокращенію телеграфной корреспонденціи? Существуютъ ли на дорогѣ какіе-либо коды или условные адреса и обозначенія?

Въ цѣляхъ принятія мѣръ къ сокращенію телеграфной корреспонденціи выработаны и объявлены къ руководству и исполненію правила пользованія телеграфомъ для служебныхъ сношеній. За нарушеніе правилъ на агентовъ дороги налагаются административныя взысканія. Телеграфнаго кода не существуетъ Условныя же обозначенія адресовъ должностныхъ лицъ дороги введены съ 1902 года.

138. Какое количество единичныхъ депешъ приходилось въ 1907 и 1908 гг. на каждаго телеграфиста на станціяхъ, имѣющихъ два и болѣе аппаратовъ?

Количество единичныхъ депешъ приходилось на каждаго телеграфиста, обслуживающаго телеграфные аппараты на станціяхъ, имѣющихъ по два и болѣе аппаратовъ въ 1907 году по 47955, а въ 1908 году по 37042 единичныхъ десятисловныхъ депешъ.

139. Какое вліяніе на сокращеніе расходовъ по телеграфу можетъ имѣть установка электро-жезловыхъ аппаратовъ и электро-блокировки пути?

На станціяхъ съ однимъ телеграфнымъ аппаратомъ при небольшой коммерческой дѣятельности и незначительномъ размѣрѣ частной телеграфной корреспонденціи, съ установкою жезловыхъ аппаратовъ или блокировки, телеграфный аппаратъ обслуживался бы дежурнымъ по станціи. Такимъ образомъ, была бы возможность упразднить должности телеграфистовъ, что дало бы сбереженія, въ общемъ, на сумму 1488 руб. въ годъ по одной станціи.

140. Чѣмъ опредѣляется количе-

Количество аппаратовъ опредѣляется въ зависимости отъ размѣра телеграфной корреспонденціи какъ исходящей, такъ и

ство аппаратовъ и агентовъ телеграфа на станціяхъ? Сколько аппаратовъ допускается къ кругу при жезлахъ и безъ жезловъ, при блокировкѣ и безъ блокировки?

входящей данной станціи, а также отъ дѣленія проводовъ на телеграфные круги.

Число телеграфистовъ на каждую станцію опредѣляется работою аппаратовъ съ такимъ расчетомъ, чтобы аппаратъ, принимающій и передающій въ общей сложности до 300 и болѣе десятисловныхъ депешъ въ сутки, обслуживался отдѣльнымъ телеграфистомъ при трехсмѣнномъ дежурствѣ, при чемъ на станціи съ 5 и болѣе аппаратами въ каждой смѣнѣ находился бы отдѣльный старшій по дежурству телеграфистъ для регистровки, выписки копіи, отправки и пріема депешъ отъ подателей и, кромѣ того, чтобы на такихъ станціяхъ находился бы еще 1 старшій телеграфистъ, освобождаемый отъ очереднаго дежурства съ возложеніемъ на него обязанностей по надзору за ходомъ корреспонденціи, провѣрки депешъ, производства расчетовъ со станціями правительственнаго телеграфа, веденіи отчетовъ, статистики и проч.

Аппаратовъ въ кругу допускается при желѣзахъ или путевой блокировкѣ отъ 6 до 8, а безъ жезловъ или блокировки отъ 4 до 5 аппаратовъ.

ПАССАЖИРСКОЕ ДВИЖЕНІЕ.

А. Дальняго слѣдованія.

1. Достаточно ли пассажирскихъ поѣздовъ и не замѣчается ли невозможность отправить всѣхъ пассажировъ въ желательный для нихъ день, и если замѣчается, то какая причина этой невозможности и въ какихъ направленіяхъ?

Съ установленіемъ частью въ 1911 г. и частью въ 1912 г. новыхъ пробѣговъ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, количество находящихся въ постоянномъ обращеніи поѣздовъ для перевозки пассажировъ является отвѣчающимъ жизненнымъ въ этомъ отношеніи запросамъ, и соотвѣтственно сему въ обычное время невозможности отправить всѣхъ пассажировъ въ желательный для нихъ день находящимися въ обращеніи постоянными пассажирскими поѣздами не бываетъ. Въ періоды же массоваго передвиженія пассажировъ (какъ, напримѣръ, передъ праздниками Рождества Христова и Св. Пасхи), при надобности назначаются дополнительные пассажирскіе поѣзда на участкахъ Москва-Брянскъ и Курскъ-Кіевъ.

Новые пробѣги пассажирскихъ поѣздовъ были установлены въ 1911 году на участкѣ Брянскъ-Конотопъ (240 верстъ) и въ 1912 году на участкахъ Сухиничи-Брянскъ (112 верстъ) и Ворожба-Кіевъ (274 версты); кромѣ того, недавно разрѣшенъ новый пробѣгъ на участкѣ Круты-Черниговъ (75 верстъ) узкоколейной вѣтви.

2. Составъ поѣздовъ. Привести

Нормальные и предѣльные составы пассажирскихъ поѣздовъ приведены въ прилагаемой при семъ вѣдомости (приложеніе 12);

въ % отъ общаго числа представленныхъ мѣстъ, мѣста во всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ по классамъ.

въ этой же вѣдомости приведено процентное отношеніе мѣстъ по классамъ къ общему числу мѣстъ въ поѣздѣ.

3. Не представляется ли полезнымъ измѣнить соотношеніе мѣстъ по классамъ, установленное расписаніемъ?

Надобности въ измѣненіи соотношенія мѣстъ по классамъ не встрѣчается, такъ какъ нормальные составы пассажирскихъ поѣздовъ выработаны примѣнительно къ требованіямъ пассажирскаго движенія. Когда же, въ зависимости отъ измѣнившейся конъюнктуры, въ измѣненіи нормальнаго состава того или иного поѣзда встрѣчается надобность, эта новая конъюнктура принимается во вниманіе, и нормальный составъ поѣзда соотвѣтственно измѣняется.

4. Скорость поѣздовъ нельзя-ли увеличить?

Предѣльныя скорости паровозовъ по состоянію пути вполнѣ использованы при опредѣленіи времени прохода перегоновъ; въ зависимости отъ сего скорость движенія пассажирскихъ поѣздовъ дальняго слѣдованія не можетъ быть увеличена.

5. Удобно ли согласованіе съ сосѣдними дорогами и не слѣдуетъ ли установить новые безпересадочные вагоны или даже поѣзда?

Какъ согласованія пассажирскихъ поѣздовъ съ сосѣдними дорогами, такъ и установленіе безпересадочныхъ сообщеній разсматриваются и вырабатываются два раза въ годъ на съѣздахъ представителей дорогъ по установленію расписаній на предстоящее полугодіе, на которыхъ и достигаются возможныя удобства скорѣйшаго слѣдованія пассажировъ въ прямыхъ сообщеніяхъ, а равно пользованія безпересадочными вагонами.

Эти согласованія являются удобными; въ установленіи же новыхъ безпересадочныхъ вагоновъ надобности не встрѣчается; напротивъ того, замѣчается, что нѣкоторые изъ вагоновъ установленныхъ безпересадочныхъ сообщеній являются довольно слабо населенными; сюда относятся, главнымъ образомъ, безпересадочный вагонъ II класса въ прямомъ сообщеніи Москва-Гомель черезъ Брянскъ, затѣмъ безпересадочный вагонъ 1-го класса въ сообщеніи Петербургъ-Кіевъ черезъ Бахмачъ и, наконецъ, отчасти безпересадочный вагонъ микстъ I/II класса въ сообщеніи Харьковъ-Брянскъ черезъ Льговъ.

6. Нельзя ли уменьшить стоянки по станціямъ?

Стоянки пассажирскихъ поѣздовъ на станціяхъ по техническимъ надобностямъ дороги и для посадки и высадки пассажировъ и погрузки и выгрузки ихъ багажа, а равно для скрещенія поѣздовъ доведены до возможнаго минимума, а потому дальнѣйшее сокращеніе ихъ невозможно.

Желательно было бы, чтобы со стороны почтоваго вѣдомства были приняты мѣры къ ускоренію обмѣна почты, и соотвѣтственно сему этимъ вѣдомствомъ были уменьшены требованія о простоѣ почтово-пассажирскихъ поѣздовъ.

Значительный простой пассажирскихъ поѣздовъ на М.-К.-В. ж. д. по расписаніямъ наблюдается въ узлахъ; но это объясняется выжиданіемъ согласованныхъ поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ, такъ какъ на съѣздахъ представителей дорогъ по составленію расписаній предъявляются требованія о согласованіи въ узлахъ возможно большаго съ возможно же большимъ числомъ поѣздовъ.

7. Удобны ли вагоны для дальнихъ поѣздовъ и не слѣдуетъ ли въ ихъ конструкціи и оборудованіи произвести какія-либо измѣненія и улучшенія?

Для поѣздовъ дальняго слѣдованія наиболѣе удобны пассажирскіе вагоны I и II класса корридорной системы частью съ двумѣстными купэ, а частью съ четырехмѣстными, со створчатой, раздвигающейся стѣнкой и III класса типа на 46 мѣстъ. Въ вагонахъ этихъ должно быть обязательно отдѣленіе для проводника и въ мягкихъ вагонахъ мѣсто для храненія спальныхъ принадлежностей. Уборныя должны быть выдѣлены отъ клозетовъ для удобства пользованія ими. Въ корридорѣ желательны около оконъ откидные узкіе столики и откидныя скамейки для сидѣнья около нихъ съ обѣихъ сторонъ.

8. Способы освѣщенія вагоновъ и желательность уничтоженія свѣчного освѣщенія. Расходы установки и эксплоатаціи болѣе совершенныхъ способовъ освѣщенія.

Пассажирскіе классные вагоны М.-К.-В. ж. д. имѣютъ, главнымъ образомъ, свѣчное освѣщеніе и только пассажирскіе вагоны въ количествѣ 23 въ составахъ скорыхъ поѣздовъ на участкѣ Москва-Кіевъ и служебные вагоны въ количествѣ 8 имѣютъ электрическое освѣщеніе. Большая часть вагоновъ съ электрическимъ освѣщеніемъ оборудована по системѣ „Лейтнеръ-Лукасъ“ и только два вагона по системѣ „Розенбергъ-Тюдоръ“, при чемъ для освѣщенія примѣнены исключительно 10-ти свѣчныя лампочки накаливанія, въ среднемъ, по 30 шт. на вагонъ или по двѣ лампочки на каждое купэ. Такъ какъ въ вагонахъ точнаго учета расхода энергіи на освѣщеніе не производится, то о стоимости горѣнія одной 10-ти свѣчной лампочки въ одинъ часъ не можетъ быть приведено данныхъ. Начальная стоимость оборудованія одного вагона электрическимъ освѣщеніемъ по примѣняемымъ на дорогѣ системамъ, включая стоимость динамо-машины и аккумуляторной батареи—около 2.500 руб.

Что касается уничтоженія свѣчного освѣщенія вагоновъ и замѣны его болѣе интенсивнымъ—электрическимъ освѣщеніемъ то эта замѣна безусловно является желательною, такъ какъ свѣчное освѣщеніе, какъ освѣщеніе желѣзнодорожныхъ вагоновъ, совершенно не отвѣчаетъ современнымъ требованіямъ; эти требованія таковы: возможно большая безопасность въ пожарномъ отношеніи, интенсивность освѣщенія и гигіеничность таковаго.

Что касается существующаго нынѣ свѣчного освѣщенія вагоновъ пассажирскихъ поѣздовъ, то оно производится стеариновыми свѣчами, каковыя свѣчи выдаются подлежащими станціями кондукторскимъ бригадамъ даннаго поѣзда по установленной нормѣ на все количество имѣющихся въ поѣздѣ вагонныхъ фо-

нарей. Норма опредѣляется количествомъ часовъ нахожденія въ пути даннаго поѣзда въ ночное время и сгораемостью въ одномъ фонарѣ трехъ золотниковъ стеариновой свѣчи въ часъ.

Цифровыя данныя о количествѣ фонарей, по единицамъ вагоновъ, представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Классъ вагоновъ.	Количество фонарей въ вагонахъ.	
		Въ 3-хъ осномъ.	Въ 4-хъ осномъ.
По широкой колѣе.	I	Отъ 7 до 9 вкл.	Отъ 14 до 18 вкл.
	I/II	„ 7 „ 9 „	„ 15 „ 16 „
	II	„ 6 „ 10 „	„ 12 „ 16 „
	III	„ 3 „ 9 „	„ 10 „ 13 „
По узкой колѣе.	I/II		Отъ 5 до 6 вкл.
	II		По 5 фонарей.
	II/III		Тоже.
	III		По 4 фонаря.

9. Обслуживаніе вагоновъ; достаточно ли прислуги и наблюдается ли въ вагонахъ должная чистота?

Въ поѣздахъ линій: Москва-Кіевъ, Кіевъ-Воронежъ и Кіевъ Полтава каждому кондуктору поручается обслуживать не болѣе двухъ вагоновъ, но въ тѣхъ случаяхъ, когда по распредѣленіи вагоновъ между кондукторами, въ хвостѣ поѣзда остается три вагона, то таковые поручаются одному кондуктору, которому, при посадкѣ пассажировъ на станціяхъ, помогаетъ кондукторъ, обслуживающій площадку послѣдняго вагона и освобожденный отъ завѣдыванія вагонами въ пути.

Составъ кондукторскихъ бригадъ, сопровождающихъ пассажирскіе поѣзда на указанныхъ выше линіяхъ: 1 главный, 1 старшій и 3 младшихъ кондуктора, изъ коихъ обслуживаютъ вагоны три кондуктора, каковое количество является достаточнымъ; въ тѣхъ же поѣздахъ, въ коихъ обращаются вагоны безпересадочнаго сообщенія, а равно при прицѣпкѣ вагоновъ сверхъ нормальнаго состава, когда на каждаго кондуктора приходится болѣе, чѣмъ по два вагона, назначаются добавочные кондукторы изъ расчета по одному кондуктору на два вагона.

Что касается поддержанія чистоты въ пассажирскихъ вагонахъ, то опытъ показалъ, что для обслуживанія поѣздовъ дальняго слѣдованія и поддержанія чистоты въ вагонахъ необходимо имѣть: по одному проводнику-уборщику для каждаго ва-

гона I класса, по одному—на 2 вагона II и I/II класса и по одному на 3 вагона III класса. Такое количество прислуги вполнѣ достаточно для соблюденія въ вагонахъ должной чистоты.

Б. Дачное пригородное сообщеніе.

I. Что дѣлается дорогой для развитія пригороднаго движенія; приспособляется ли графикъ къ удобствамъ пассажировъ?

Дачное пригородное движеніе на М.-К.-В. ж. д. имѣетъ мѣсто на участкахъ Москва-Нара (протяженіемъ 65,1 верстъ) и Кіевъ-Борисполь (протяженіемъ 34,2 версты); изъ Московскихъ дачныхъ поѣздовъ одна пара протянута до Малоярославца (протяженіемъ отъ Москвы до Малоярославца 113,3 версты), а изъ Кіевскихъ дачныхъ поѣздовъ одна пара протянута до Барышевки (протяженіе отъ Кіева до Барышевки 59,2 версты), а часть ($2^1/_2$ пары) заканчивается въ Дарницѣ (протяженіе отъ Кіева до Дарницы 13,3 версты), представляющей собою бойкое дачное мѣсто.

Пробѣгъ дачныхъ пригородныхъ поѣздовъ изъ года въ годъ увеличивается; такъ, въ 1909 году фактически выполненный пробѣгъ былъ 166.851 поѣздо-верстъ, въ 1910 году—177.226 поѣздо-верстъ и въ 1911 году—196.747 поѣздо-верстъ.

Хотя на однопутныхъ участкахъ дороги представляется зачастую весьма затруднительнымъ, а иногда невозможнымъ такъ составить расписанія дачныхъ поѣздовъ, чтобы они вполнѣ удовлетворяли пользующихся этими поѣздами, тѣмъ не менѣе, графикъ дачныхъ поѣздовъ на М.-К.-В. ж. д. приспособленъ къ наивозможнымъ удобствамъ пассажировъ; дабы въ этомъ отношеніи избѣгать ошибокъ, расписанія дачныхъ поѣздовъ составлены: Московскихъ на основаніи анкеты съ дачевладѣльцами и дачниками черезъ посредство нач. Московскаго отдѣленія сл. дв., а Кіевскихъ—по соглашенію нач. Кіевскаго отдѣленія сл. дв. съ Обществомъ благоустройства дачниковъ въ Новой Дарницѣ.

Еще сравнительно недавно (въ 1909 и отчасти въ 1910 году) поступали заявленія о неудовлетворительности расписанія дачныхъ поѣздовъ, но съ установленіемъ вышеупомянутаго порядка перестали поступать подобныя заявленія, такъ что расписанія дачныхъ поѣздовъ могутъ считаться составленными удовлетворительно.

Вообще же, по мнѣнію у. д., въ виду сильнаго развитія пригородной и дачной жизни, нынѣ наступило уже время, когда пригородное движеніе должно было бы производиться не по ж. д., а для сего должны устраивать трамвайныя сообщенія: это имѣетъ особо серьезное значеніе для однопутныхъ ж. д., которыя отнюдь не могутъ развивать дачнаго движенія дальше извѣстнаго предѣла, безъ нанесенія значительнаго ущерба товарному движенію, когда вопросъ можетъ возникнуть не только

объ убыточности желѣзнодорожнаго предпріятія, но и о вредѣ, наносимомъ экономической жизни страны.

2. Составъ поѣздовъ; какіе клас. ставятся въ мѣстные поѣзда; не представляется ли возможнымъ отмѣнить постановку прикрытія?

Нормальные составы дачныхъ поѣздовъ показаны въ прилагаемой при семъ вѣдомости (приложеніе 13).

Изъ этой вѣдомости видно, что въ составы Кіевскихъ дачныхъ поѣздовъ входятъ вагоны только II и III классовъ, а въ составы Московскихъ дачныхъ поѣздовъ входятъ вагоны всѣхъ трехъ классовъ.

Отмѣна въ дачныхъ пригородныхъ поѣздахъ прикрытія не была бы цѣлесоотвѣтственна, такъ какъ въ этихъ поѣздахъ всегда предъявляется къ перевозкѣ багажъ въ болѣе или менѣе значительномъ количествѣ, который, слѣдовательно, нужно перевозить въ багажномъ (или замѣняющемъ его товарномъ) вагонѣ; такимъ образомъ, послѣдній является естественнымъ прикрытіемъ въ поѣздѣ.

3. Нельзя ли увеличить скорость движенія и сократить остановки?

Ни увеличить скорость движенія дачныхъ пригородныхъ поѣздовъ, ни сократить ихъ остановки не представляется возможнымъ.

4. Какія измѣненія желательны въ конструкціи вагоновъ пригороднаго движенія?

Въ вагонахъ I и II класса, назначаемыхъ для пригороднаго дачнаго движенія, желательна замѣна мягкихъ дивановъ твердыми, или въ вагонахъ I кл. креслами, а въ вагонахъ II класса стульями. Кресла и стулья въ вагонахъ предоставляютъ болѣе удобства пассажирамъ, въ смыслѣ гигіены, нежели мягкіе или твердые диваны, и при этомъ, какъ оказалось на практикѣ, удается значительно лучше использовать площадь вагоновъ, въ смыслѣ увеличенія числа мѣстъ безъ особаго стѣсненія пассажировъ. Кромѣ того, желательно устроить въ дачныхъ вагонахъ болѣе широкія окна.

На М. К. В. ж. д. имѣются дачные вагоны I и II классовъ и миксты I/II класса какъ съ твердыми диванами, такъ и съ креслами и стульями.

Признавая вагоны вышеуказаннаго типа наиболѣе удобными для пригороднаго дачнаго движенія, тѣмъ не менѣе надлежитъ признать, что съ хозяйственной точки зрѣнія такіе вагоны невыгодны, ибо въ зимнее время года, когда количество пригородныхъ поѣздовъ значительно сокращается, спеціальные дачные вагоны должны будутъ непроизводительно стоять, какъ негодные для поѣздовъ дальняго слѣдованія и воинскихъ.

Послѣднее обстоятельство было весьма ощутительно во время ВЫСОЧАЙШАГО проѣзда въ минувшемъ году и совпавшихъ съ этимъ проѣздомъ значительныхъ воинскихъ перевозокъ.

5. Освѣщеніе вагоновъ.

Освѣщеніе вагоновъ въ дачныхъ пригородныхъ поѣздахъ производится стеариновыми свѣчами; подробности по этому вопросу изложены выше въ отвѣтѣ по пункту 8 А.

6. Обслуживаніе вагоновъ.

Кондукторскія бригады сопровождаютъ дачные поѣзда въ составѣ главнаго и трехъ младшихъ кондукторовъ. Обслуживаніе вагоновъ между кондукторами распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

на Кіевскомъ участкѣ первому кондуктору поручается обслуживать два переднихъ вагона, а второму—три хвостовыхъ вагона, третій же кондукторъ, обслуживающій въ пути площадку послѣдняго вагона, при посадкѣ пассажировъ на станціяхъ, помогаетъ второму кондуктору; на Московскомъ участкѣ первому кондуктору поручается обслуживать два переднихъ классныхъ вагона и багажный вагонъ, въ виду сравнительно незначительнаго количества багажа, перевозимаго въ дачныхъ поѣздахъ, второму кондуктору поручается обслуживаніе остальныхъ классныхъ вагоновъ въ количествѣ трехъ или четырехъ, а третій кондукторъ, обслуживающій въ пути площадку послѣдняго вагона, при посадкѣ пассажировъ на станціяхъ помогаетъ второму кондуктору.

7. Пригородное движеніе рабочихъ.

Систематическаго значительнаго пригороднаго движенія рабочихъ на дорогѣ не бываетъ. Періодическое же массовое движеніе рабочихъ бываетъ исключительно на уч. Москва-Сухиничи передъ праздниками и послѣ праздниковъ Рождества Христова, Св. Пасхи, Троицы, Масленицы, дня Св. Петра и Павла, и тогда назначаются спеціальные поѣзда съ вагонами 4-го класса.

В. Вопросы общіе.

1. Сколько по смѣтѣ ассигновано пасс. поѣздо-верстъ на выполненіе расписанія и сколько на дополнительные поѣзда? Привести фактическія исполненія за послѣдніе 3 года.

О количествѣ ассигнованныхъ по смѣтѣ пассажирскихъ поѣздо-верстъ на выполненіе расписанія и особо на дополнительные поѣзда, а равно о фактическихъ выполненіяхъ за три года (1909, 1910 и 1911 года) свѣдѣнія приведены въ прилагаемой при семъ вѣдомости (приложеніе 14).

При этомъ необходимо пояснить, что иногда новые постоянные пассажирскіе поѣзда назначались въ обращеніе не съ начала календарнаго года и по смѣтѣ не предвидѣлись; пробѣгъ такихъ поѣздовъ показанъ въ графѣ фактическаго выполненія.

2. Нельзя ли сократить составъ въ нѣкоторыхъ пассажирскихъ поѣздахъ, гдѣ мало населенія?

Составы пассажирскихъ поѣздовъ назначены примѣнительно къ требованіямъ жизни; на тѣхъ участкахъ дороги, гдѣ пассажирское движеніе незначительно, и составы пассажирскихъ поѣздовъ небольшіе, дальнѣйшее сокращеніе ихъ состава могло бы вызвать нежелательныя осложненія въ тѣ дни, когда бываетъ по той или иной причинѣ наплывъ пассажировъ.

3. Какимъ образомъ приспособляется графикъ къ потребностямъ пассажировъ и принимается ли при этомъ во вниманіе статистика пассажирскаго движенія?

Какъ уже упомянуто выше въ отвѣтѣ по пункту 5 А, согласованія пассажирскихъ поѣздовъ съ сосѣдними дорогами разсматриваются и вырабатываются два раза въ годъ, на съѣздахъ представителей дорогъ по установленію расписаній на предстоящее полугодіе. По требованію предсѣдателя этихъ съѣздовъ, удобное согласованіе пассажирскихъ поѣздовъ въ узлахъ полагается, обыкновенно, въ основаніе при составленіи расписаній на М. К. В. ж. д., хотя при этомъ и приходится иногда нарушать интересы мѣстныхъ пассажировъ. Во всякомъ случаѣ, при составленіи расписаній мѣстныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, а по мѣрѣ возможности и поѣздовъ согласованныхъ въ узлахъ съ другими дорогами,—принимаются во вниманіе интересы мѣстныхъ пассажировъ; точно такъ же принимается во вниманіе и статистика пассажирскаго движенія.

4. Типы паровозовъ, которыми возятъ пассажирскіе поѣзда?

Обслуживаніе сквозныхъ пассажирскихъ поѣздовъ Москва-Кіевъ, Москва-Курскъ, Кіевъ-Полтава и Кіевъ-Воронежъ производится быстроходными 10-ти колесными паровозами сер. АГ, АХ, АВ, АБ, АК, которые сгруппированы въ депо Москва, Брянскъ, Кіевъ, Полтава и Курскъ. Для обслуживанія мѣстныхъ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ, а также дачныхъ поѣздовъ выдѣлены товарные 6-ти колесные паровозы, для чего таковые снабжены необходимыми спеціальными приборами.

5. Какія перевозки багажа производятся не въ тѣхъ поѣздахъ, гдѣ слѣдуютъ пассажиры? Въ какихъ пассажирскихъ поѣздахъ перевозится нулевой багажъ, грузы пассажирской, большой и малой скорости?

Пассажирскій багажъ перевозится съ тѣмъ поѣздомъ, съ которымъ слѣдуетъ и пассажиръ, за исключеніемъ тѣхъ рѣдкихъ случаевъ, когда, вслѣдствіе какихъ-либо недоразумѣній, багажъ задерживается и досылается ближайшимъ слѣдующимъ поѣздомъ.

Перевозка нулевого багажа и грузовъ пассажирской скорости въ багажныхъ вагонахъ, въ зависимости отъ средняго количества пассажирскаго багажа, перевозимаго въ нихъ при нормальныхъ условіяхъ, установлена въ слѣдующихъ поѣздахъ и количествахъ:

1) уч. Москва-Брянскъ-Кіевъ:

въ п. № 1 и № 2 . . . . . 150—250 пуд.
въ п. № 3 и № 4 . . . . . 100 „
въ п. № 9 и № 10 . . . . . 150 „

2) уч. Воронежъ-Кіевъ:

въ пп. № 11, 12, 13 и 14 по . . . . 50 пуд.

3) Воронежъ-Курскъ:

въ п. №№19 и 20 . . . . . 50 пуд.

4) Курскъ-Кіевъ:

въ п. №№ 15 и 16 . . . . . 50 пуд.

5) Ворожба-Кіевъ:

въ п. №№ 17 и 18 . . . . . 50 пуд.

6) Кіевъ-Полтава:

въ п. №№ 3, 4, 5 и 6 по . . . . . 50 пуд.

7) Льговъ-Брянскъ:

въ п. №№ 23 и 24 . . . . . 150 пуд.

8) Брянскъ-Конотопъ:

въ п. №№ 21 и 22 . . . . . 200 пуд.

При предъявленіи же къ перевозкѣ грузовъ пассажирской скорости въ количествахъ, превышающихъ указанныя нормы, допускается прицѣпка одного товарнаго вагона съ грузами пассажирской скорости (при недостаткѣ же грузовъ этой скорости на цѣлый вагонъ могутъ быть погружены въ вагонѣ и грузы большой скорости) къ нижеслѣдующимъ поѣздамъ:

№№ 9 и 10	на участкѣ	Москва-Брянскъ
№№ 3 и 4	„ „	Брянскъ-Кіевъ
№№ 15 и 16	„ „	Курскъ-Кіевъ
№№ 5 и 6	„ „	Кіевъ-Полтава
№№ 23 и 24	„ „	Льговъ-Брянскъ.

Къ поѣздамъ же №№ 21 и 22 на участкѣ Брянскъ-Конотопъ число вагоновъ съ грузами пассажирской, большой и малой скорости можетъ быть прицѣпляемо до предѣльнаго состава поѣзда, опредѣляемаго въ 22 единицы (единица есть товарный груженый вагонъ съ грузомъ 900 пудовъ), тогда какъ нормальный составъ классныхъ вагоновъ составляетъ въ этихъ поѣздахъ лишь по 4 единицы.

6. Не слѣдуетъ ли завести особые товарн. поѣзда пассажирской скорости?

Въ организаціи на дорогѣ особыхъ товарныхъ поѣздовъ пассажирской скорости надобности не встрѣчается, въ виду неимѣнія такого количества грузовъ пассажирской скорости, изъ-за котораго было бы основаніе осуществлять это весьма дорого стоющее предпріятіе.

7. Какія желательны улучшенія въ грузовыхъ перевозкахъ съ пассажирскими поѣздами?

Практика на дорогѣ не дала указаній на желательность какихъ-либо улучшеній въ грузовыхъ перевозкахъ съ пассажирскими поѣздами.

8. Перевозка молочн. продуктовъ; какія мѣры принимаются къ ея улучшенію?

По поступленіи ходатайствъ о разрѣшеніи перевозки съ какого-либо пункта молочныхъ продуктовъ по билетамъ, организуется такая перевозка во всемъ согласно „Правиламъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ молока“, изданнымъ постановленіемъ Министра Путей Сообщенія отъ 23/28 апрѣля 1895 года, распубликованнымъ въ № 99 Собранія узаконеній и распоряженій правительства за 1895 г.

При этомъ распространеніе указанной перевозки не ограничивается только тарифными пунктами, а таковая организуется со всѣхъ пунктовъ, гдѣ позволяетъ это остановка поѣздовъ.

Молоко перевозится пассажирскими поѣздами, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда съ пригородныхъ станцій, по времени прибытія въ крупный центръ, представляется болѣе удобнымъ доставленіе молока товарнымъ поѣздомъ.

Отъ Сухиничей до Москвы въ п. № 10 курсируетъ особый вагонъ-ледникъ для перевозки молока и молочныхъ продуктовъ.

Отъ Петербурга до Одессы черезъ Бахмачъ (въ предѣлахъ М. К. В. ж. д. отъ Бахмача до Кіева) и отъ Ярославля до Кіева черезъ Москву (въ предѣлахъ М. К. В. ж. д. отъ Москвы до Кіева) разъ въ недѣлю по установленнымъ маршрутамъ курсируютъ вагоны-ледники съ молочными продуктами (главнымъ образомъ съ масломъ).

9. Улучшеніе пассажирск. станцій и платформъ; наилучшіе типы; нельзя ли устранить нѣкоторыя излишнія сооруженія и приспособленія?

На М. К. В. ж. д., состоящей изъ линій разныхъ направленій, каковыя линіи были построены разновременно, имѣются различные типы пассажирскихъ зданій; нѣкоторые типы являются вполнѣ удовлетворительными, но имѣются и устарѣвшіе типы зданія, явно не удовлетворяющіе современнымъ требованіямъ, обусловленнымъ развитіемъ какъ пассажирскаго и товарнаго движенія, такъ и грузовой работы данной станціи. Къ категоріи пассажирскихъ зданій, не удовлетворяющей современнымъ требованіямъ, слѣдуетъ отнести зданія на промежуточныхъ станціяхъ Курско-Кіевской линіи; въ виду сего, въ облигаціонную вѣдомость внесена подлежащая сумма на переустройство этихъ зданій, съ ихъ расширеніемъ, къ каковымъ работамъ въ настоящее время и приступлено, а на ст. Путивль переустройство зданія уже закончено. Точно также неудовлетворяющими потребностямъ являются пассажирскія зданія и на линіи Москва-

Брянскъ, и переустройство зданій на станціяхъ этой линіи вносится въ дополнительную облигаціонную вѣдомость; новыя же пассажирскія зданія этой линіи на крупныхъ станціяхъ частью находятся въ періодѣ постройки (какъ, напримѣръ, въ Брянскѣ), частью же въ скоромъ времени начнутъ строиться (какъ, напримѣръ, въ Москвѣ).

Отмѣна сигналовъ колоколомъ при отправленіи пассажирскихъ поѣздовъ была бы возможна, но лишь при условіи, чтобы на перронахъ платформъ всѣхъ станцій находились ясно видимые съ любого мѣста пассажирской платформы большіе часы, которые при этомъ ярко освѣщались бы въ темное время сутокъ.

10. Нельзя ли отмѣнить сигналы колоколомъ и паровозными свистками (оставивъ свистки лишь для предупрежденія несчастныхъ случаевъ)?

Что же касается отмѣны паровозныхъ свистковъ при отправленіи поѣздовъ, то таковая, по мнѣнію управленія дороги, не является желательною, такъ какъ такой свистокъ заставляетъ быть на чеку всѣхъ находящихся на пути станціонныхъ агентовъ, сопричастныхъ къ безопасному и правильному прослѣдованію поѣзда по опредѣленному маршруту.

IV.

Журналъ засѣданія въ Воронежскомъ биржевомъ комитетѣ.

ЖУРНАЛЪ

засѣданія въ Воронежскомъ биржевомъ комитетѣ.

26 іюня 1912 года въ 8 час. вечера въ помѣщеніи Воронежской хлѣбной биржи состоялось совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя обслѣдовавшей М.-К.-В. ж. д. Подкомиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре при участіи членовъ Высшей Комиссіи: Д. И. Герценвица и П. П. Мигулина, управляющаго М.-К.-В. ж. д. Г. Ф. Энманъ, завѣдующаго коммерческимъ отдѣломъ правленія М.-К.-В. ж. д. Л. Г. Гордона, начальника сл. дв. той же дороги, представителя Воронежскаго пораіоннаго комитета, представителей Воронежскаго биржевого комитета во главѣ съ предсѣдателемъ Я. Я. Комаровымъ, при дѣлопроизводителяхъ А. Д. Лаврентьевѣ, С. М. Воищевѣ и Н. С. Богдановѣ.

Открывъ засѣданіе и указавъ цѣль настоящаго засѣданія, Предсѣдатель просилъ собравшихся представителей торговли и промышленности высказать пожеланія какъ въ отношеніи существующихъ порядковъ примыкающей къ городу Воронежу М.-К.-В. ж. д., такъ и въ отношеніи дальнѣйшаго развитія желѣзныхъ дорогъ въ Воронежскомъ раіонѣ.

Предсѣдатель биржевого комитета Я. Я. Комаровъ заявилъ, что, въ общемъ, М.-К.-В. ж. д. не заслуживаетъ упрековъ въ отношеніи грузового движенія, такъ какъ складочныя помѣщенія оборудованы удовлетворительно, залежей нѣтъ и если что и требуетъ расширенія, такъ это помѣщеніе товарной конторы на ст. Воронежъ.

Н. П. Алексѣевъ, являющійся представителемъ мукомольнаго и маслобойнаго производствъ, отмѣтилъ, что для города Воронежа, вѣрнѣе его торговой и промышленной жизни, было бы удобнѣй, если бы его вполнѣ обслуживали Юго-Восточныя ж. д., къ сожалѣнію Юго-Восточныя ж. д. не идутъ на встрѣчу этому и въ силу необходимости приходится обращаться къ Московско-Кіево-Воронежской ж. д., по отношенію къ которой Воронежъ находится въ менѣе выгодныхъ условіяхъ. Если бы Воронежъ былъ въ достаточной степени обслуживаемъ желѣзнодорожными путями, то и развитіе его промышленной и торговой жизни шло бы болѣе усиленнымъ темпомъ. Въ настоящее время бываютъ довольно часто случаи, что своевременно въ Воронежѣ на заводы нельзя доставить съ линіи Юго-Восточныхъ ж. д. подсол-

нухъ, такъ какъ складочныхъ помѣщеній на этой линіи недостаточно, является ограниченіе погрузки и какъ слѣдствіе можетъ случиться остановка заводовъ. Пріемная способность ст. Воронежъ Юго-Восточныхъ ж. д. недостаточна.

Далѣе Н. П. Алексѣевъ переходитъ къ вопросу о постройкѣ желѣзнодорожной вѣтви, долженствовавшей соединить наиболѣе крупные заводы, мельницы и амбары со ст. Воронежъ Юго-Восточныхъ ж. д. Исторія этого вопроса такова: 12 лѣтъ назадъ образовались большія затрудненія по товарнымъ операціямъ на Юго-Восточныхъ ж. д., особенно въ Воронежѣ, являющемся распредѣлительнымъ центромъ пшеничной торговли. Идя на встрѣчу дорогѣ и желая облегчить ее въ Воронежскомъ пунктѣ, городъ Воронежъ вошелъ въ соглашеніе съ правленіемъ общества Юго-Восточныхъ ж. д. о постройкѣ желѣзнодорожнаго пути по Кольцовской улицѣ отъ ст. Воронежъ Юго - Восточныхъ ж. д. къ заводамъ. Городомъ была предоставлена необходимая для этого полоса земли, капиталъ около 200.000 руб. былъ собранъ путемъ выпуска облигацій и послѣдовало ВЫСОЧАЙШЕЕ утвержденіе соглашенія. Но, вслѣдствіе измѣненія личнаго состава правленія, вопросъ этотъ сначала затянулся, а затѣмъ со стороны правленія Юго-Восточныхъ ж. д. начало сильно проявляться противодѣйствіе ко всякимъ попыткамъ осуществить вышепоименованное соглашеніе. На посланный городомъ въ 1911 году офиціальный запросъ отвѣта не послѣдовало. Протестуетъ правленіе Юго-Восточныхъ ж. д. и противъ того, чтобы кто-либо другой строилъ эту вѣтвь, такъ какъ со стороны М.-К.-В. ж. д. было желаніе ее построить.

На предложеніе Предсѣдателя, обращенное къ представителю Воронежскаго пораіоннаго комитета, дать по заявленію Н. П. Алексѣева разъясненіе, представитель пораіоннаго комитета докладываетъ, что въ отношеніи неприспособленности ст. Воронежъ Юго-Восточныхъ ж. д. слѣдуетъ указать, какъ на причину задержки въ ея работѣ, на то обстоятельство, что всѣ подводы идутъ по одной улицѣ, имѣющей въ ширину 10 саж., чѣмъ и ограничивается въ значительной степени движеніе. Что касается образа дѣйствій правленія Юго-Восточныхъ ж. д. въ вопросѣ о постройкѣ вѣтви, нельзя признать его правильнымъ, ибо, дѣйствительно, отвѣтъ на послѣдній запросъ, о которомъ говоритъ Н. П. Алексѣевъ, не былъ полученъ. Съ другой стороны, врядъ ли возможно осуществленіе другимъ обществомъ подъѣздной вѣтки, такъ какъ при 10.000.000 пудовъ грузооборота ст. Воронежъ, накладной расходъ по перевозкѣ по отдѣльной вѣткѣ ея будетъ слишкомъ большимъ бременемъ для грузохозяевъ.

Н. П. Алексѣевъ указываетъ, что отсутствіе вѣтки, не говоря о задержкѣ развитія города, ставилъ грузохозяевъ въ такое

положеніе, что они не могутъ ни взять прибывшихъ товаровъ, ни отпустить ихъ. Этимъ объясняется то обстоятельство, что Юго-Восточныя ж. д. должны прибѣгать каждую осень къ сокращенію адресовки на Воронежъ, чѣмъ создаются совершенно искусственныя залежи. Что касается замѣчанія представителя Воронежскаго пораіоннаго комитета относительно большого накладного расхода на грузохозяевъ при осуществленіи вѣтки, напримѣръ, обществомъ М.-К.-В. ж. д., то на это слѣдуетъ возразить, что теперь, при просрочкахъ въ доставкѣ товаровъ и порчѣ грузовъ, а также убыткѣ при храненіи подъ открытымъ небомъ вслѣдствіе недостатка складочныхъ помѣщеній Юго-Восточныхъ ж. д., грузохозяева неизмѣримо болѣе теряютъ, чѣмъ это могло бы быть при осуществленіи вѣтки не обществомъ Юго-Восточныхъ ж. д.

Управляющій М.-К.-В. ж. д. Г. Ф. Энманъ доложилъ, что на заявленіе о недостаточности помѣщенія товарной конторы на ст. Воронежъ II управленіемъ уже обращено вниманіе и въ 1913 году будетъ построена новая контора. Что касается вопроса о постройкѣ городской вѣтки средствами М.-К.-В. ж. д., то по этому вопросу Г. Ф. Энманъ предлагаетъ высказаться Л. Г. Гордону.

Л. Г. Гордонъ докладываетъ, что вопросъ о постройкѣ вышеуказанной вѣтки разсматривался правленіемъ Общества М.-К.-В. ж. д., но по имѣющимся въ правленіи даннымъ въ настоящее время городомъ Воронежъ поднятъ вопросъ объ устройствѣ трамвайнаго движенія, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, подачѣ товарныхъ вагоновъ при помощи электрической тяги. Правленію точно неизвѣстно, въ какомъ положеніи этотъ вопросъ находится, но такое разрѣшеніе его безусловно было бы наиболѣе удобно для города, желающаго строить трамвай своими средствами, такъ какъ паровозная тяга по улицамъ города неудобна.

На вопросъ П. П. Мигулина, какія операція Воронежъ преимущественно производитъ: по отправкѣ товаровъ изъ Воронежа или по прибытію, Н. П. Алексѣевъ докладываетъ, что какъ полученіе, такъ и отправленіе грузовъ—одинаковы. Далѣе Н. П. Алексѣевъ замѣчаетъ по поводу сообщенія Л. Г. Гордона относительно трамвая, что вопросы о трамваѣ и о вѣткѣ должны разрѣшаться одинъ независимо отъ другого.

На вопросъ Предсѣдателя, какіе грузы идутъ изъ Воронежа и откуда получаются въ Воронежъ, Н. П. Алексѣевъ докладываетъ, что сырье въ видѣ зерна поступаетъ въ большинствѣ съ Ростовской линіи, съ Балашовской и Валуйской, отправляется же живность, яйца, мука и подсолнечное масло въ Москву, Петербургъ и порты. Подробныя свѣдѣнія о грузооборотѣ и направленіи грузовъ Воронежскаго раіона помѣщены въ данныхъ Воронежскаго

пораіоннаго комитета, гдѣ, между прочимъ, комитетъ высказывается и за преимущество постройки линіи Миллерово-Саратовъ передъ направленіемъ Воронежъ-Пенза.

На вопросъ Д. И. Герценвица, идетъ ли хлѣбъ изъ Воронежскаго раіона въ Николаевскій портъ, представитель Воронежскаго пораіоннаго комитета доложилъ, что въ 1909 г. хлѣбъ шелъ туда въ большомъ количествѣ, въ настоящее же время совсѣмъ не идетъ.

Л. Г. Гордонъ указываетъ, что пораіонный комитетъ высказался противъ линіи Воронежъ—Пенза по тѣмъ соображеніямъ, что она будетъ упираться въ Самаро-Златоустовскую ж. д., страдающую недостаточной пропускной способностью.

Н. П. Алексѣевъ замѣчаетъ, что линія Воронежъ-Пенза мѣстнаго значенія не имѣетъ.

Представитель пораіоннаго комитета сообщаетъ, что линія Воронежъ-Пенза не разгружаетъ Балашовскую линію совершенно забитую и ее можетъ разгрузить линія, проведенная южнѣе ея.

Въ подтвержденіе заявленія о загруженности Балашовской линіи г. Лавровъ докладываетъ, что грузъ, отправляемый со ст. Калазь, расположенной въ 180 вер. отъ Воронежа, прибываетъ въ Воронежъ на четвертыя сутки.

Представитель пораіоннаго комитета доложилъ, что въ комитетѣ уже обсужденъ вопросъ о скорости слѣдованія груза.

Затѣмъ Предсѣдатель, выяснивъ, что болѣе сообщеній не имѣется, поблагодаривъ присутствующихъ за ихъ участіе въ совѣщаніи, въ 9 час. вечера объявилъ засѣданіе закрытымъ,

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экеспарре.*

Члены Подкомиссіи { *Д. И. Герценвицъ.*
П. П. Мигулинъ.

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ.*
Сер. Воищевъ.
Н. Богдановъ.

V.

Описаніе объѣзда дороги.

23-го іюня 1912 г. Подкомиссія ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи подъ предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре въ составѣ членовъ Комиссіи: Д. И. Герценвица, П. П. Мигулина члена-эксперта отъ Г. К., главнаго контролера Екатерининской ж. д. Н. А. Маслова, при дѣлопроизводителяхъ Комиссіи А. Д. Лаврентьевѣ, С. М. Воищевѣ и Н. С. Богдановѣ приступила къ обслѣдованію М.-К.-В. ж. д.

23-го іюня въ теченіе всего дня Подкомиссія имѣла совѣщаніе въ Правленіи Общества съ представителями Правленія и У. М.-К.-В. ж. д. Протоколы засѣданія помѣщены особо.

24-го іюня въ 9 час. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Москва М.-К.-В. ж. д.

Ст. Москва.

Осмотръ станціи былъ начатъ съ пассажирскаго зданія.

Помѣщеніе для пассажировъ занимаетъ деревянный баракъ, построенный 12 лѣтъ назадъ и являющійся совершенно непригоднымъ для такого пункта какъ Москва: для пассажировъ I и II кл. помѣщеніе имѣется въ 33,02 кв. саж., для III кл.—33,02 кв. саж., тогда какъ ст. Москва было продано билетовъ:

въ 1909 г.	—	299.187
„ 1910 „	—	468.322
„ 1911 „	—	442.634

Правленіе М.-К.-В. ж. д., вполнѣ признавая непригодность вышеупомянутаго зданія, рѣшило взамѣнъ его выстроить новое пассажирское зданіе, но такъ какъ для постройки новаго зданія потребуется довольно продолжительное время, а въ помѣщеніи III кл. особеннно ощущается тѣснота, то въ настоящее время помѣщеніе для пассажировъ III кл. уширяется временной пристройкой.

Служебнымъ помѣщеніямъ отведена вполнѣ достаточная площадь.

На постройку вокзала въ связи съ путевымъ переустройствомъ ст. Москва I отпущенъ кредитъ въ 200.000 руб., предусмотрѣнный ст. 33 вѣдомости новыхъ работъ, исчисленныхъ въ суммѣ 12.944.000 руб.

Площадь отчужденія ст. Москва очень обширная и въ будущемъ, при развитіи станціи, имѣющагося отчужденія вполнѣ хватитъ.

Работа ст. Москва за 1911 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Поѣздовъ:

	Среднее число въ сутки.											
	За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего
Нечетныхъ	—	—	—	7	6	13	—	—	—	10	7	17
Четныхъ .	7	7	14	—	—	—	10	8	18	—	—	—
Итого . .	7	7	14	7	6	13	10	8	18	10	7	17

При этомъ вагонооборотъ былъ:

по обмѣну съ сосѣдними дорогами:

	Въ день среднее за годъ.		Въ періодъ усиленнаго движенія.	
	Принято.	Сдано.	Принято.	Сдано.
Съ Николаевской (окружной) ж. д. . . .	129	127	164	156
Всего	129	127	164	156

Отправленіе и прибытіе:

		За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отправлено:	нечетными п.п.	235	287
	четными „	—	—
	Итого	235	287
Прибыло:	нечетными п.п.	—	—
	четными „	239	299
	Итого	239	299

Для преодолѣнія этой работы на ст. Москва служатъ пути числомъ 48 и протяженіемъ 21,950 вер.

Самый длинный путь имѣетъ 660,70 саж. и самый короткій — 18,55 саж.

Пути распредѣлены слѣдующимъ образомъ: 6 пріемочно-отправочныхъ, 4 сортировочныхъ, 6 пакгаузныхъ, 2 перегрузочныхъ, 2 передаточныхъ, 3 вытяжныхъ, 2 вѣсовыхъ, 6 деповскихъ, 7 другихъ службъ, 1 габаритный и 9 разныхъ назначеній.

Пропускная способность ст. Москва за 1911 годъ выражается слѣдующимъ числомъ товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ:

нечетныхъ	—11 съ 365	ваг.,
четныхъ	—12 съ 396	„
Всего	23 съ 761	ваг.

Грузооборотъ за 1911 годъ былъ:

нагружено	средствами станціи	— 5.473.394	пуд.,
перегружено	„ „	— 7.188.954	„
выгружено	„ „	—11.010.547	„
Итого		23.672.891	пуд.

На ст. Москва складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ полезной площади 3.210 кв. саж., крытыхъ платформъ 72 кв. саж., открытыхъ платформъ 846 кв. саж.

При осмотрѣ пакгаузовъ Подкомиссія установила, что большая часть ихъ въ настоящее время пустуетъ.

Деревянный пакгаузъ на ст. Москва обратилъ на себя особое вниманіе Подкомиссіи въ виду раціональности его устройства. Онъ построенъ строительнымъ управленіемъ, имѣетъ ширину вмѣстѣ съ продольными бортовыми проходами въ 4 саж., а полезную ширину, огражденную стѣнами, въ 3 саж. Къ пакгаузу примыкаютъ крытая и открытая товарныя платформы, одинаковой съ пакгаузомъ ширины въ 4 сажени.

Размѣры и площадь этихъ помѣщеній слѣдующіе:

1) пакгауза	4 × 45 = 180	кв. саж.,
полезная площадь	3 × 45 = 135	„ „
2) крытой товарной платф. . . .	4 × 24 = 96	„ „
полезная площадь	3 × 24 = 72	„ „
и 3) открытой товарной платф. .	4 × 75 = 300	„ „

Борты означенныхъ помѣщеній деревянные на деревянныхъ стульяхъ, подполье засыпано землей, полъ деревянный, уложенный на лагахъ, столбы стѣнъ деревянные, обшиты 1 вершк. со-

сновыми досками. Стропила, подкосы и прочія части изъ сосноваго лѣса. Кровля желѣзная.

Чертежъ пакгауза переданъ въ Высшую Комиссію.

Представителями М.-К.-В. ж. д. было сообщено Подкомиссіи, что, согласно предписанію У. ж. д. отъ 23 февраля 1905 г. за № 8134 обществу М.-К.-В. ж. д. разрѣшено выдѣлить изъ состава общихъ станціонныхъ помѣщеній на ст. Москва для отдачи въ арендное пользованіе грузохозяевамъ 949 кв. саж.

Въ предѣлахъ означенной площади дорога представляетъ грузохозяевамъ по договорамъ, срокомъ, обыкновенно, на 1 годъ, право хранить принадлежащіе имъ грузы, изъ расчета по 12 руб. въ годъ за 1 вагонъ груза. При этомъ дорога оставляетъ за собой право, при наличіи въ арендуемыхъ складахъ свободнаго помѣщенія, пользоваться таковымъ для храненія грузовъ другихъ товароотправителей и товарополучателей ст. Москва.

На территоріи товарнаго двора расположенъ деревянный одноэтажный домъ, въ которомъ находится товарная контора.

Помѣщеніе для товарной конторы совершенно неудовлетворительно. Несоотвѣтствіе этого помѣщенія признано и правленіемъ дороги и, какъ было сообщено представителями М.-К.-В. ж. д., въ правленіи имѣется уже кредитъ на постройку новой товарной конторы.

При осмотрѣ товарнаго двора Подкомиссіи были заявлены жалобы со стороны грузохозяевъ на недостатокъ большихъ вѣсовъ, жалобы эти слѣдуетъ признать вполнѣ справедливыми.

Вѣсовъ на ст. Москва имѣется: товарныхъ и багажныхъ: сотенныхъ передв. 28 и врѣзн. десятичныхъ 4; вагонныхъ вѣсовъ—2, подъемной силы, 1—2025 и 1—1825 пуд. съ длиной помоста 1—22 и 1—25 фут. Такое количество вѣсовъ слѣдуетъ признать недостаточнымъ.

Товарный дворъ огражденъ заборомъ длиной 945,15 пог. саж.

На ст. Москва имѣются арендные участки, сдаваемые М.-К.-В. ж. д. на льготныхъ условіяхъ. Такихъ участковъ 68, общ. площадью 5192,35 кв. саж.

За 1912 годъ съ 1-го января по 1-е іюля за аренду названныхъ участковъ выручено 4.602 руб. 03 коп. Правила о сдачѣ объявлены по дорогѣ приказомъ № 24—1907 г. Подробныя данныя о выручкѣ за аренду переданы въ Высшую Комиссію.

Съ товарнаго двора Подкомиссія прослѣдовала въ матеріальный складъ.

Старый матеріальный складъ переносится на новое мѣсто, гдѣ къ моменту осмотра его Подкомиссіей закончена постройка новыхъ зданій.

Въ Московскомъ матеріальномъ складѣ имѣются: каменный подвалъ площадью 21,94 кв. саж. для храненія: нефти, керосина и др. легковоспламеняющихся матеріаловъ, всего на сумму 3.500 руб., деревянная кладовая площ. 74,25 кв. саж.; въ ней хранятся: фонари разные, ведра и пр. всего на сумму 5.100 руб., деревянная кладовая площ. 26,79 кв. саж.; для храненія крупныхъ запасныхъ частей подвижного состава на сумму 4.300 руб., деревянная кладовая площ. 16,08 кв. саж., гдѣ хранятся: желѣзо разное, сталь рессорная и трубы газопроводныя, всего на сумму 5.000 руб., деревянная кладовая площ. 16,08 кв. саж.; въ ней хранятся: метлы, лопаты, проволока и пр. предметы, всего на сумму 3.900 руб., деревянная кладовая площ. 26,79 кв. саж.; въ ней хранятся: стекла разныя, хлопокъ, концы и пр., всего на сумму 6.281 руб., деревянная кладовая площ. 10,58 кв. саж.; для храненія: кокса, угля древеснаго, кирпича, глины и мѣла, всего на сумму 547 руб., подвалъ каменный площ., 39,56 кв. саж.; гдѣ хранятся: краски, лакъ, резина, клеенка и пр., всего на сумму 3.088 руб., каменная кладовая площ. 23,00 кв. саж., для храненія мелкихъ запасныхъ частей подвижного состава, инвентарныхъ предметовъ и пр., всего на сумму 1.3900 руб., бакъ желѣзный вмѣст. 1.200 пуд. для керосина и 10 желѣзныхъ баковъ общ. вмѣст. 3.200 пуд. для нефти.

Личный составъ матеріальнаго склада состоитъ изъ: 1 смотрителя склада, 3 конторщиковъ, 3 приходорасходчиковъ, 5 сторожей и 3 раздатчиковъ.

Въ отношеніи распредѣленія матеріаловъ въ каменномъ подвалѣ было отмѣчено, что пряжа и легковоспламеняющійся матеріалъ хранятся въ непосредственной близости.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала въ депо.

На ст. Москва находится депо перваго Московскаго участка.

Первый тяговой участокъ имѣетъ протяженіе 66 верстъ отъ Москвы до ст. Нара. Къ этому участку приписано 26 паровозовъ, изъ которыхъ 13 обслуживаютъ пассажирскіе поѣзда дальняго слѣдованія до Сухиничъ (244 версты), 7—дачное движеніе до Нары (66 верстъ) и 6 несутъ маневровую службу на ст. Москва.

Пассажирскіе паровозы типа 3—5 сер. АК и АБ новой усовершенствованной конструкціи съ пароперегрѣвателемъ системы Шмидта, круглыми золотниками системы Брунзеля, при простой машинѣ и наружномъ парораспредѣленіи системы Гейзингеръ фонъ-Вальдеггъ; сила тяги паровоза около 10.000 кл.

Изъ указанныхъ 13 паровозовъ—10 постройки Коломенскаго завода съ топкой надъ рамами и котломъ на діафрагмахъ, остальные 3 Брянскаго завода. Предѣльная скорость паровозовъ перваго завода 92 версты въ часъ, второго—100 верстъ. Дачные и

маневровые паровозы типа 3—3 Коломенскаго завода съ наружнымъ парораспредѣленіемъ Джоя и простой машиной.

Для помѣщенія паровозовъ на ст. Москва служитъ вѣерный паровозный сарай изъ 16 стойлъ. Зданіе хорошее; помѣщеніе свѣтлое. Длина 10 стойлъ—9,6 саж. и 6—9,35, при чемъ въ 16-мъ стойлѣ имѣется приспособленіе для выкатки и подкатки единичныхъ скатовъ паровоза и тендера. Потолки въ депо деревянные. На отдѣльномъ пути при депо имѣется передвижной поворотный подъемный кранъ на $3^1/_2$ тонны для нагрузки и выгрузки скатовъ и другихъ тяжелыхъ предметовъ. Первое и второе стойла служатъ для подъемки паровозовъ и тендеровъ при маломъ и среднемъ ремонтѣ. При депо также имѣется блокъ подъемной силы 250 пудовъ и 3 комплекта домкратовъ Беккера, изъ которыхъ 2 служатъ для подъемки паровозовъ, а 1 для подъемки тендеровъ.

Отопленіе паровознаго зданія первыхъ 6 стойлъ паровое, при чемъ паръ берется отъ резервнаго паровоза, остальныя 10 стойлъ отапливаются Унтермарковскими печами. Въ одномъ стойлѣ помѣщается спеціальная печь для сушки песка для песочницъ паровозовъ.

Поворотный кругъ длиною 64′ приспособленъ для автоматическаго поворачиванія паровозовъ при помощи круговоротчика системы инженера Калашникова: для поворачиванія паровоза достаточно одного человѣка

Къ первому стойлу паровознаго зданія примыкаетъ непосредственно кузница площадью 12,10 кв. саж. Для дутья имѣется вентиляторъ Лойда, приводимый въ движеніе общей трансмиссіей. Продолженіе кузницы составляетъ токарная мастерская въ 39,95 кв. саж. со слѣдующими станками:

2—для обточки бандажей вагонныхъ, тендерныхъ скатовъ и трехосныхъ товарныхъ паровозовъ,

4—винторѣзныхъ токарныхъ,

1—строгальный съ ходомъ рѣзца 14 дм.

1—сверлильный для отверстій до 25 мм.

Всѣ станки получаютъ движеніе отъ общаго трансмиссіоннаго вала, идущаго у одной стѣны вдоль всей мастерской; отъ этого же вала получаетъ движеніе и круглая пила для распилки дровъ, которая находится въ отдѣльномъ помѣщеніи площадью въ 6,75 саж.

У наружной стѣны мастерской находится станокъ для испытанія упряжныхъ крюковъ. Къ мастерской примыкаетъ инструментальная, площадью 7,48 кв. саж., при чемъ для удобства пользованія инструментомъ, кромѣ входа изъ мастерской, инструментальная имѣетъ окно для выдачи инструмента между 1 и 2 стойлами паровознаго зданія.

Машинное и котельное отдѣленіе площадью 9,40 кв. саж. имѣетъ отдѣльный входъ снаружи, котелъ вертикальный съ предѣльнымъ давленіемъ въ 6 атмосферъ системы Лешапеля, машина горизонтальная на отдѣльномъ фундаментѣ въ 15 лошадиныхъ силъ съ парораспредѣленіемъ Мейера.

Въ виду малосильности данной машины предполагается поставить новый нефтяной двигатель на 25 лош. силъ. Оборудована мастерская старыми станками.

Мастерская и инструментальная отапливаются отработавшимъ паромъ машины.

Освѣщается все паровозное зданіе керосиновыми лампами, за исключеніемъ первыхъ 3 стойлъ (мѣста средняго и малаго ремонта паровозовъ), гдѣ, кромѣ лампъ, имѣется еще керосинокалильный фонарь сильнаго свѣта на 500 свѣчей системы Симплексъ. Такой же фонарь сильнаго свѣта виситъ въ токарной мастерской, кромѣ того для дополнительнаго освѣщенія станковъ служатъ керосиновыя висячія лампы. Фонарями сильнаго свѣта освѣщается также вся территорія станціи. Всѣхъ фонарей имѣется: 32—системы „Люксъ“ на 750 свѣчей каждый, 1 фонарь системы „Симплексъ-Автоматъ“ на 1000 свѣчей, 1 фонарь системы „Свѣтъ“ на 750 свѣчей и 4 фонаря системы „Симплексъ“ на 500 свѣчей.

Къ первому участку приписано 176 пасажирскихъ вагоновъ изъ нихъ четырехосныхъ 101 и трехосныхъ 75, кромѣ того, производится годичный осмотръ 12 вагоновъ Малоярославецкаго участка, 29 вагоновъ Брянскаго участка.

Скорые поѣзда оборудованы электрическимъ освѣщеніемъ и для ухода за послѣднимъ имѣются особыя приспособленія: у депо станція для зарядки аккумуляторовъ съ динамо-машиной на 55,25 вольтъ, 30 амперъ при 850 оборотахъ, которая работаетъ отъ общаго вала трансмиссіи; на станціи—спеціальная мастерская.

Всѣхъ вагоновъ, оборудованныхъ приборами электрическаго освѣщенія, 21, изъ нихъ I класса 5, второго 7 и третьяго 9.

Вагонная мастерская, площадью въ 112,35 кв. саж., находится у депо, имѣетъ два продольныхъ пути, допускающихъ установку на нихъ во время ремонта до 4-хъ трехосныхъ вагоновъ одновременно. Отопленіе паровое, для котораго установленъ спеціальный вертикальный котелъ въ особомъ помѣщеніи.

Для подъемки пассажирскихъ вагоновъ имѣется 13 комплектовъ домкратовъ: 1—десятитонный Беккера и 12 желѣзныхъ паровознаго типа.

Кромѣ того, къ этому же участку приписанъ вспомогательный поѣздъ полнаго оборудованія съ приспособленіемъ вагоновъ для службъ: тяги, пути, телеграфа и врачебной.

Для содержанія подвижного состава въ надлежащей чистотѣ, кромѣ обыкновенныхъ способовъ чистки, примѣняется послѣ каж-

даго рейса для вагоновъ съ мягкой обивкой чистка пылеочистительнымъ аппаратомъ съ нефтянымъ двигателемъ въ 3 лош. силы системы „Шарбо“.

Водоснабженіе Московскаго (1) участка тяги представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Водоснабженіе ст. Москва обезпечено 3 источниками: на рѣкѣ Москвѣ устроена отдѣльная водокачка, гдѣ установлены: котелъ Лешапеля съ предѣльнымъ давленіемъ 5 атмосферъ, насосъ Вортингтона, который можетъ подавать воды 2,5 куб. саж. въ часъ; на станціи противъ депо имѣется буровая скважина съ котломъ Лешапеля съ предѣльнымъ давленіемъ 5 атмосферъ, насосъ Буркгардта, съ подачей воды 1 куб. саж. въ часъ и, кромѣ того, проведена городская вода изъ Московскаго водопровода для питья, которая также можетъ быть пущена въ резервуаръ водоемнаго зданія на случай, если бы первые два источника не дѣйствовали.

На станціи Внуково источникомъ водоснабженія служитъ буровая скважина. Вода подается насосомъ Буркгардта съ производительностью 1 куб. саж. въ часъ.

На станціи Апрѣлевка и Нара источниками водоснабженія служатъ рѣки, у которыхъ устроены спеціальныя зданія водокачекъ съ насосами Вортингтона и котлами Лешапеля; производительность первой водокачки 2 куб. с. въ часъ, второй 2,15 куб. саж. въ часъ.

Кромѣ того, на водокачкахъ Москва-рѣка, станцій Апрѣлевка и Нара, установлены для подогрѣванія питательной воды котловъ экономайзеры. На всѣхъ станціяхъ имѣется по одному водоподъемному зданію съ резервуаромъ емкостью 8 куб. саж. каждый за исключеніемъ ст. Москва, гдѣ такихъ зданій имѣется два.

Изъ депо Подкомиссія прослѣдовала къ колоніи жилыхъ домовъ.

Сначала Подкомиссія осмотрѣла дежурную паровозныхъ бригадъ.

На ст. Москва дежурныя помѣщенія для паровозныхъ бригадъ находятся въ отдѣльномъ каменномъ домѣ. Число комнатъ, исключая кухню и столовую, 12; расположены онѣ по корридорной системѣ. Спальни машинистовъ и ихъ помощниковъ,— по номерной системѣ. Въ каждой спальнѣ имѣется по одной кровати, кромѣ двухъ съ двумя кроватями. Кочегары, истопники и смазчики помѣщаются въ томъ же домѣ въ общихъ спальняхъ, снабженныхъ 15 кроватями. Есть отдѣльныя умывальныя и сушилка для платья. Во всѣхъ дежурныхъ помѣщеніяхъ устроены внутренніе ставни на окнахъ.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла каменную будку, въ которой помѣщается квартира машиниста водокачки, состоящая изъ 1

комнаты, кухни и небольшой прихожей: помѣщеніе холодное, содержится чисто.

Почти рядомъ съ этой будкой расположенъ деревянный домъ, въ которомъ находится квартира старшаго дорожнаго мастера и комната для артели.

Квартира старшаго дорожнаго мастера состоитъ изъ 4 комнатъ и кухни. Квартира хорошая и содержится въ должной чистотѣ.

Также чисто содержится и комната артели, въ которой устроены очень удобныя скамейки, замѣняющія нары.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ дому, занимаемому агентами сл. т., въ этомъ домѣ Подкомиссіей была осмотрѣна квартира вагоннаго мастера, состоящая изъ 4 довольно просторныхъ комнатъ и кухни.

Далѣе, въ саду расположенъ каменный очень хорошій домъ, занимаемый квартирой начальника участка и его конторой.

Квартира начальника участка имѣетъ площадь 48 кв. саж., состоитъ изъ 4 красиво отдѣланныхъ комнатъ и соединяется съ конторой участка. Въ конторѣ занимаются до 10 человѣкъ и помѣщеніе конторы вполнѣ соотвѣтственное.

При этомъ домѣ имѣется хорошій обширный дворъ, въ которомъ устроены для домашней птицы отдѣльный сарай и бетонный бассейнъ.

Изъ дома участка сл. п. Подкомиссія прослѣдовала къ пассажирскому зданію, при чемъ по дорогѣ осмотрѣла пріемный покой и составъ скораго поѣзда, обращающагося между Москвой и Кіевомъ.

Осмотрѣнный Подкомиссіей пріемный покой на ст. Москва состоитъ изъ:

Палаты—4,37 кв. саж., кабинета врача—3,27 кв. саж., кабинета второго врача—3,70 кв. саж., перевязочной — 4,46 кв. саж., ожидальной—7,84 кв. саж., аптеки—5,47 кв. саж., комнаты сторожа пріемнаго покоя—3,05 кв. саж., корридоровъ—0,11 кв. саж. и клозетовъ—1,53 кв. саж.

Пріемный покой, разсчитанный на 2 кровати, помѣщается въ отдѣльномъ зданіи и расположенъ вблизи пассажирскаго зданія ст. Москва. Помѣщеніе его признано недостаточнымъ.

При пріемномъ покоѣ имѣется нижеслѣдующій персоналъ: два врача, три фельдшера, одна акушерка и одинъ служитель.

Амбулаторный пріемъ больныхъ достигаетъ въ среднемъ въ теченіе года 7.540 человѣкъ, дѣлающихъ въ среднемъ 17.222 посѣщенія, что составляетъ въ среднемъ 47 посѣщеній больными пріемнаго покоя въ день. Рецептовъ аптека пріемнаго покоя отпускаетъ больнымъ ежегодно—24.500 №№, что въ среднемъ составляетъ по 67 въ день.

Выѣздовъ на линію медицинскаго персонала къ больнымъ ежегодно производится въ среднемъ 170.

Осмотрѣнный, затѣмъ, Подкомиссіей составъ скораго поѣзда былъ признанъ вполнѣ соотвѣтственнымъ.

Въ моментъ осмотра состава производилась механическая очистка вагоновъ при помощи передвижныхъ пылесосовъ, приводимыхъ въ дѣйствіе небольшими двигателями. Пылесосы по отзывамъ представителей М.-К.-В. ж. д. очень удобны и продуктивны; каждый пылесосъ стоитъ 3000 руб.

По возвращеніи къ пассажирскому зданію Подкомиссія въ 10 час. 37 мин. утра отбыла со служебнымъ поѣздомъ для осмотра сѣти М.-К.-В. ж. д.

Въ 11 час. 27 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Апрѣлевка.

Ст. Апрѣлевка.

На небольшой по работѣ ст. Апрѣлевка Подкомиссія осмотрѣла лишь пассажирское зданіе, которое не соотвѣтствуетъ проходящему черезъ эту станцію количеству пассажировъ и тѣсно для служащихъ.

Площадь помѣщенія для пассажировъ I и II кл.—5,16 кв. саж. и III кл.—15,22 кв. саж.

Продано билетовъ:

Въ 1909 г. 35049,
„ 1910 „ 45838.
„ 1911 „ 33608.

На ст. Апрѣлевка—3 обгоночныхъ пути, самый длинный имѣетъ протяженіе 278,76 саж. и самый короткій—230,68 саж. Вагоновъ отцѣпляется до 16 и прицѣпляется до 20. Для навалочныхъ грузовъ устроено 2 тупика: 153,30 и 13,16 саж.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Апрѣлевка имѣется: пакгаузовъ 12 кв. саж., крытыхъ платформъ 46,20 кв. саж. и открытыхъ платформъ 20 кв. саж.

Въ 12 час. 16 мин. дня Подкомиссія прибыла на ст. Нара.

Ст. Нара.

Пассажирское зданіе расположено ниже полотна и соединяется съ перрономъ лѣстницей.

Зданіе—деревянное одноэтажное; какъ помѣщеніе для пассажировъ, такъ и служебныя помѣщенія очень тѣсны. Общая площадь пассажирскихъ помѣщеній—20,08 кв. саж.

Билетовъ продано:

Въ 1909 г. 36546.
„ 1910 „ 52980.
„ 1911 „ 54336.

При осмотрѣ пассажирскихъ помѣщеній была просмотрѣна и жалобная книга, при чемъ никакихъ замѣчаній не сдѣлано.

Въ служебныхъ помѣщеніяхъ отведена небольшая комната для товарной конторы. Помѣщеніе это совершенно неудовлетворительно.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія перешла къ одноэтажному деревянному очень старому дому (№ 3) съ деревянными полами на деревянныхъ балкахъ съ землянымъ подпольемъ, построенному при постройкѣ Московско-Брянской линіи.

Означенный домъ имѣетъ слѣдующія помѣщенія:

дежурную стрѣлочниковъ	площ.	5,44	кв. саж.,
квартиру начальника станціи	„	15,49	„ „
„ помощ. нач.	„ „	9,62	„ „
„ стар. телегр.	„ „	6,12	„ „
„ млад. „	„ „	4,41	„ „
сѣни	„	2,76	„ „
переднія	„	3,36	„ „
Итого . . .		47,20	кв. саж.

Домъ № 3, въ моментъ осмотра его Подкомиссіей, находился въ капитальномъ ремонтѣ съ производствомъ работъ по переустройству во всемъ домѣ половъ съ замѣной земляного подполья бетоннымъ (согласно переданному въ Высшую Комиссію типовому чертежу), по перекладкѣ верхнихъ рядовъ цоколя, смѣнѣ сгнившихъ вѣнцовъ стѣнъ, ремонту печей, возобновленію наружной панели, пилястровъ, наличниковъ и отливовъ, окраскѣ наружныхъ стѣнъ, оконъ и дверей.

Въ этомъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла помѣщеніе телеграфистовъ и дежурныхъ стрѣлочниковъ.

Въ комнатѣ, предназначенной для младшаго телеграфиста, помѣщаются три телеграфиста; помѣщеніе совершенно недостаточно—не только для троихъ, но и для одного, тѣмъ болѣе, что значительную часть комнаты занимаетъ русская печь.

Для старшаго телеграфиста отведена вполнѣ соотвѣтственная комната.

Дежурная стрѣлочниковъ устроена на М.-К.-В. ж. д. въ виду того, что стрѣлочники не живутъ на станціяхъ, а имѣютъ квартиры въ городѣ или ближайшихъ селахъ.

Въ осмотрѣнной Подкомиссіей дежурной собирается до 6 стрѣлочниковъ. Въ этой комнатѣ много мѣста занимаетъ русская печь.

Затѣмъ, Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ, гдѣ имѣются: пакгаузъ площ. 96 кв. саж., крытыхъ платформъ 45,90 кв. саж. и открытыхъ платформъ 42 кв. саж.

Крыша пакгауза требуетъ капитальнаго ремонта и состояніе ея слѣдуетъ признать недопустимымъ, съ чѣмъ согласились и представители М.-К.-В. ж. д., сообщившіе, что крыша будетъ вскорѣ отремонтирована.

Закончивъ осмотръ товарныхъ помѣщеній, Подкомиссія отбыла со ст. Нара въ Мало-Ярославецъ.

Участокъ Москва—Мало-Ярославецъ.

Изъ данныхъ, представленныхъ Подкомиссіи о работѣ участка Москва—Мало-Ярославецъ, выяснилось слѣдующее.

Въ мѣсяцъ самаго бойкаго грузового движенія товарными, воинскими и хозяйственными поѣздами отправлено нижеуказанное количество вагоновъ по преобладающему (грузовому) направленію за 1909, 1910 и 1911 г.г.

1909 г.—декабрь.

Четное направленіе.

Въ продолженіе всего мѣсяца—	груженыхъ	5.907
„ „ „ „	порожнихъ	406
Итого вагоновъ		6.313
	груженыхъ единицъ	6.110

1910 г.—май.

Четное направленіе.

Въ продолженіе всего мѣсяца:	груженыхъ	7.368
„ „ „ „	порожнихъ	3.326
Итого вагоновъ		10.694
	груженыхъ единицъ	9.031

1911 г.—декабрь.

Четное направленіе.

Въ продолженіе всего мѣсяца:	груженыхъ	7.736
„ „ „ „	порожнихъ	378
Итого вагоновъ		8.114
	груженыхъ единицъ	7.925

Въ указанные выше мѣсяцы соотвѣтствующихъ годовъ отправлено товарныхъ, воинскихъ и хозяйственныхъ поѣздовъ по тому же (четному) направленію:

1909 г.

За весь мѣсяцъ 203
Въ среднемъ въ сутки . . 7

1910 г.

За весь мѣсяцъ 266
Въ среднемъ въ сутки . . 9

1911 г.

За весь мѣсяцъ 252
Въ среднемъ въ сутки . . 8

Максимальная (теоретическая) пропуская способность за 1909, 1910 и 1911 г. была:

всего товарныхъ и воинскихъ 12 п.п.
За вычетомъ факультатива . 10 „

Процентное использованіе пропускной способности.

Въ 1909 г.

По графѣ 1 и 2 58,3
„ „ 1 и 3 70,0

Въ 1910 г.

По графѣ 1 и 2 75,0
„ „ 1 и 3 90,0

Въ 1911 г.

По графѣ 1 и 2 66,7
„ „ 1 и 3 80,0

Что касается нечетнаго направленія участка Москва—Мало-Ярославецъ, то соотвѣтствующія вышеуказаннымъ годамъ данныя таковы:

1909 г.—ноябрь.

Груженыхъ 2.479
Порожнихъ 3.937

Итого вагоновъ 6.416
Единицъ 4.446

1910 г.—октябрь.

Груженыхъ	3885
Порожнихъ	5661
Итого вагоновъ	9546
Единицъ	6716

1911 г.—октябрь.

Груженыхъ	4298
Порожнихъ	4147
Итого вагоновъ	8445
Единицъ	6372

Товарныхъ воинскихъ и хозяйственныхъ:

1909 г.

За весь мѣсяцъ	162
Въ среднемъ, въ сутки	5

1910 г.

За весь мѣсяцъ	222
Въ среднемъ, въ сутки	7

1911 г.

За весь мѣсяцъ	216
Въ среднемъ, въ сутки	7

Въ 2 час. 8 мин. дня Подкомиссія прибыла на ст. Мало-Ярославецъ.

Ст. Мало-Ярославецъ.

Деревянное пассажирское зданіе расположено значительно выше полотна, на горѣ и соединяется съ перрономъ деревянной широкой лѣстницей.

Площадь помѣщенія для пассажировъ I и II класса—30,26 кв. саж. и для пассажировъ III класса 42,58 кв. саж. Помѣщенія эти слѣдуетъ признать достаточными, судя по проданному числу билетовъ:

въ	1909 г.	было	продано	49.429
„	1910 „	„	„	60.892
„	1911 „	„	„	64.329

Служебныя помѣщенія—недостаточны.

Изъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала къ колоніи жилыхъ домовъ, расположенныхъ невдалекѣ отъ пассажирскаго зданія и окруженныхъ садами.

Въ одноэтажномъ деревянномъ домѣ расположена квартира нач. ст., состоящая изъ 4-хъ комнатъ и кухни. Квартира требуетъ ремонта и особенно въ немъ нуждаются печи.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла пріемный покой.

Этотъ пріемный покой состоитъ изъ:

палаты для больныхъ—3,55 кв. саж., аптеки—4,41 кв. саж., перевязочной — 3,04 кв. саж., ожидальной—6,62 кв. саж., кабинета врача—3,21 кв. саж., комнаты для служителя пріемнаго покоя—2,81 кв. саж.

Пріемный покой, разсчитанный на двѣ кровати, помѣщается въ отдѣльномъ зданіи, расположенномъ вблизи пассажирскаго зданія.

При пріемномъ покоѣ имѣется слѣдующій персоналъ: врачъ, фельдшеръ, акушерка и служитель.

Квартира фельдшера находится въ зданіи пріемнаго покоя. Всѣ помѣщенія признаны Подкомиссіей достаточными.

Ежегодный пріемъ амбулаторныхъ больныхъ около 2400 человѣкъ, дѣлающихъ въ теченіе года ок. 4200 посѣщеній, что составляетъ, въ среднемъ, 11 посѣщеній больными пріемнаго покоя въ день.

Рецептовъ отпускается аптекой пріемнаго покоя больнымъ ежегодно, въ среднемъ, 4270 №№, что составляетъ 12 рецептовъ въ день.

Выѣздовъ медицинскаго персонала на линію къ больнымъ, въ среднемъ, производится ежегодно 230.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла товарную контору, занимающую, хотя и старое, но отремонтированное и вполнѣ достаточное помѣщеніе. Помѣщеніе сторожа при конторѣ несоотвѣтственное и настолько тѣсно, что нѣтъ мѣста для койки.

Затѣмъ Подкомиссія отбыла со ст. Мало-Ярославецъ и въ 3 час. 18 мин. приступила къ осмотру ст. Тихонова-Пустынь.

Ст. Тихонова-Пустынь.

Деревянное пассажирское зданіе площадью 72,11 кв. саж. вполнѣ просторное.

Для пассажировъ I и II кл. отведено помѣщеніе въ 28,64 кв. с. и для III кл. 43,47 кв. саж.

Пассажирскихъ билетовъ было продано:

въ 1909 г.	29.391
„ 1910 „	33.277
„ 1911 „	34.311

Служебныя помѣщенія вынесены отдѣльно и занимаютъ новое каменное зданіе, расположенное почти рядомъ съ вокза-

ломъ. Помѣщенія эти просторныя, свѣтлыя и вполнѣ пригодныя для своей цѣли.

Одна изъ служебныхъ комнатъ отведена подъ товарную контору.

Ст. Т.- Пустынь имѣетъ слѣдующія товарныя устройства: пакгаузъ площ. 13,50 кв. саж., крытыхъ платформъ 45 кв. саж. и открытыхъ платформъ 50 кв. саж.

Отъ ст. Т. Пустынь идетъ вѣтвь въ гор. Калугу, при посредствѣ которой М.-К.-В. ж. д. соединяется съ Сызрано-Вяземской ж. д.

Путевое устройство станцій состоитъ: изъ 2 сортировочныхъ путей, 1 пакгаузнаго, 2 передаточныхъ, 1 вытяжного, 1 вѣсового, 2 деповскихъ, 1—другихъ службъ и 6 для другихъ надобностей. Общая полезная длина всѣхъ путей 1919,57 саж., изъ нихъ самый длинный 274,73 саж. и самый короткій 19,57 саж.

Затѣмъ, Подкомиссія отбыла со ст. Тихонова-Пустынь.

Въ пути на 174 верстѣ Подкомиссія имѣла остановку для осмотра моста черезъ р. Угру.

Исторія этого моста, по свѣдѣніямъ у. М.-К.-В. ж. д., такова:

При постройкѣ Московско-Брянской линіи послѣдняя пересѣкла на 174 верстѣ рѣку Угру въ разстояніи 100 саж. отъ впаденія послѣдней въ Оку. Такимъ образомъ, желѣзнодорожная земляная дамба оказалась трассированной съ поперечнымъ пересѣченіемъ долины р. Угры, при одновременномъ окаймленіи своей низовой стороной теченія Оки.

Для пропуска Угорскихъ водъ мостъ былъ запроектированъ съ двумя отверстіями по 40 саж., т. е. съ общимъ отверстіемъ въ 80 саж.

При расчетѣ мостового отверстія были приняты: отмѣтка горизонта самыхъ низкихъ водъ—55,37 с. и горизонта самыхъ высокихъ водъ 62,75 с., т. е. разсчетный подъемъ высокихъ водъ былъ принятъ въ 62,75 — 55,37 = 7,38 саж.

Въ зависимости отъ условій подхода линіи по продольному профилю, отъ колебаній горизонтовъ высокихъ и низкихъ водъ и отъ разсчетныхъ данныхъ, мостовыя пролетныя части были запроектированы съ ѣздою по низу и элементы Угорскаго моста были заданы съ отмѣтками:

а) для обрѣза фундамента 55,37
б) „ подферменныхъ камней 63,70
в) „ кордонныхъ рядовъ 64,67
г) „ головки рельса 64,73

11-го апрѣля 1908 г. начальникомъ пути была получена отъ мѣстнаго начальника участка телеграмма о небывало быстромъ

подъемѣ воды въ рѣкахъ Угрѣ и Окѣ—до полутора сажени въ сутки.

Отправившись немедленно на мѣсто, управляющій дорогой и начальникъ сл. пути лично осмотрѣли какъ мостъ, такъ и прилегающія насыпи, при чемъ самый тщательный осмотръ не обнаружилъ никакихъ видимыхъ признаковъ разрушенія насыпи. Всѣ же четыре конуса у моста, видимо, начали осѣдать и разрушаться, почему все вниманіе было сосредоточено на пополненіе ихъ мѣшками и кулями съ шлакомъ и пескомъ.

Къ ночи на 13 апрѣля, въ Страстную субботу, вода залила верховыя и низовыя направляющія дамбы (ледоходъ свободно проходилъ надъ ними) съ образованіемъ съ низовой и верховой стороны моста сильныхъ водоворотовъ, особенно у верховой стороны Московскаго и низовой Брянскаго устоевъ. Такъ какъ ночь на 13 апрѣля была очень темная, то осмотръ былъ крайне затруднителенъ. Между тѣмъ, поднятіе воды продолжалось, при чемъ о мостовыя фермы разбивались снесенные наводненіемъ плывшіе по рѣкѣ дома, а осадка конусовъ шла интенсивнѣе. Въ виду этихъ обстоятельствъ, послѣ пропуска скораго поѣзда № 1 движеніе поѣздовъ было пріостановлено до разсвѣта. По осмотрѣ на разсвѣтѣ слѣдующаго дня 13 апрѣля земляныхъ дамбъ, въ нихъ снова не было обнаружено никакихъ поврежденій или измѣненій, конуса же были поддержаны дополнительной кладкой изъ кулей, почему задержанные поѣзда были пропущены тихимъ ходомъ, при чемъ послѣднимъ прошелъ пассажирскій поѣздъ № 6 въ 11 час. 20 м. утра. Затѣмъ, въ 12 час. 25 мин. дня, внезапно, безъ всякихъ предупредительныхъ признаковъ, въ 40 саженяхъ отъ Брянскаго устоя произошелъ на протяженіи 50 саженъ столь сильный обвалъ ядра насыпи въ низовую сторону, что надъ водой остался лишь небольшой гребень верхового откоса, подымавшійся на 30—50 сотыхъ сажени, а рельсовый путь повисъ въ воздухѣ надъ провалившейся насыпью цѣпнымъ мостомъ. Одновременно въ прилегающихъ частяхъ насыпи явились серьезныя трещины посрединѣ пути въ разныхъ направленіяхъ.

Въ послѣдующіе дни обвалы продолжались въ части насыпи, прилегающей къ Брянскому устою, а затѣмъ съ Брянской стороны обвалилась и часть насыпи, прилегающая къ первоначальному обвалу.

Обвалы происходили не оползнями откосовъ, а всѣмъ массивомъ насыпи и моментально. Вся длина обвала съ Брянской стороны достигла 104 саж., при высотѣ насыпи отъ 6,20 до 8 саж.

Съ Московской стороны моста разрушеніе насыпи шло въ видѣ частичнаго сползанія откосовъ въ раіонѣ, прилегающемъ

къ устою и лишь въ одномъ мѣстѣ на протяженіи 8—10 саж. насыпь отвалилась вертикально стѣнкою по обрѣзу краевъ шпалъ на 4 саж. глубины.

Общая длина тронутой части насыпи съ Московской стороны достигла также около 150 саж., но существенныхъ разрушеній массива насыпи тамъ не было.

При изученіи причинъ внезапнаго разрушенія насыпи и размѣровъ этихъ разрушеній выяснилось:

1) Брянская сторона насыпи оказалась возведенной изъ мѣстнаго суглинка, обращающагося въ жидкую массу при насыщеніи водой;

2) Московская сторона насыпи оказалась насыпанной частью изъ таковаго же суглинка, частью песчаной изъ прилегающихъ карьеровъ, которыми линія и нынѣ пользуется для балластировки;

3) насыпь была построена нормальнаго профиля безъ фермъ, а лишь съ укрѣпленіемъ примѣрно до разсчетнаго горизонта высокихъ водъ одиночной мостовой;

4) вода поднялась въ общемъ на 0,50 саж. выше горизонта укрѣпленій откоса;

5) вода также быстро спадала, какъ и прибывала, такъ что уцѣлѣвшія отъ разовыхъ разрушеній части дамбъ быстро обсыхали въ своихъ верхнихъ частяхъ, опираясь на широкія постели расползшихся нижнихъ частей насыпи;

6) по спадѣ водъ обнаружилось, что составныя части укрѣпленій насыпи, какъ напримѣръ, камень, часть растительнаго дерна были отнесены на 10—12 саж. отъ основанія насыпи и отъ массива насыпи осталось около $^1/_3$ части нерасползшихся грунтовъ;

7) по спадѣ водъ на мѣстѣ были обнаружены глыбы замерзшей земли верхняго покрова насыпи, которыя приходилось разбивать ломами при планировкѣ земли подъ клѣтки;

8) горизонтъ воды за предыдущіе годы существованія насыпи поднимался ниже на 3—3,5 саж. горизонта 1908 г., слѣдовательно, толщина насыпи въ урѣзѣ высокихъ водъ была на 9—10 саж. шире, чѣмъ то оказалось въ 1908 году.

Перечисленныя подробности даютъ полное объясненіе происшедшихъ разрушеній Угорскихъ дамбъ.

При высокомъ подъемѣ весеннихъ водъ въ 1908 г. земляныя дамбы оказались подъ столь сильнымъ давленіемъ воды, что послѣдняя проникла, если не въ ядро насыпи, то въ слои, соприкасавшіеся непосредственно съ замерзшей оболочкой (толщина ея до 70—80 сотыхъ саж.) и разжижила суглинокъ.

Просачиваніе шло снизу и именно съ тѣхъ нижнихъ гори-

зонтовъ, гдѣ были или оттаявшіе пласты насыпи, долѣе находившіеся въ водѣ, или песчаные ходы, трещины и каверны въ тѣлѣ насыпи.

Такимъ образомъ, послѣдніе поѣзда пропускались по замерзшему земляному своду, который держался всѣмъ массивомъ, пока не наступилъ моментъ нарушенія равновѣсія и сводъ рухнулъ.

Причина, почему разрушеніе не явилось одновременно по всей насыпи, объясняется разнородностью грунта, изъ какого при постройкѣ пришлось возводить въ разныхъ мѣстахъ Брянскую насыпь. Въ общемъ же, выяснилось, что рухнувшая насыпь ни по поперечной профили, ни по укрѣпленіямъ, ни по свойству грунтовъ не соотвѣтствовала задачѣ, какая на нее возлагалась, и явилась результатомъ нѣкотораго несоотвѣтствія прежнихъ техническихъ условій сооруженія дорогъ требованіямъ безопасности движенія и главнымъ образомъ невыполненія въ должномъ размѣрѣ всѣхъ требованій техники.

Такъ какъ въ виду большой глубины разлива въ настоящемъ случаѣ не могло быть и рѣчи о возстановленіи движенія при посредствѣ обходнаго пути, то для возстановленія движенія оставшееся путевое полотно, висѣвшее надъ мѣстомъ обвала въ видѣ цѣннаго моста изъ двухъ рельсовыхъ нитокъ съ пришитыми къ нимъ шпалами, было подперто клѣтками изъ шпалъ и брусьевъ съ постепенной подъемкой до проектнаго уровня, при чемъ протяженіе, на коемъ путь лежалъ на клѣткахъ, равнялось 120 саж. при высотѣ клѣтокъ до 4,50 саж.

Въ первый періодъ была организована пересадка пассажировъ и перевозка багажа и почты вагонетками.

Во второй періодъ, по дальнѣйшемъ спадѣ воды и послѣ дополнительныхъ укрѣпленій подкосными клѣтками, было примѣнено перекатываніе вагоновъ пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ и, наконецъ, по окончательномъ укрѣпленіи клѣтокъ и достиженіи должной ихъ устойчивости, по нимъ были пропущены поѣзда съ паровозами.

Въ виду крайне ненастной погоды и пасхальнаго праздничнаго времени, а также обмерзлости карьеровъ, всѣ работы какъ по возстановленію движенія, даже пересадочнаго сообщенія, были чрезвычайно затруднены.

Пассажирское движеніе съ пересадкой пассажировъ и перевозкой багажа на вагонеткахъ было возстановлено 20 апрѣля, а съ 28 апрѣля началась перекатка по мѣстамъ обвала пассажирскихъ и товарныхъ составовъ безъ паровозовъ, т. е. произошло фактическое возстановленіе движенія.

Съ 14 же мая по пути, уложенному на клѣткахъ, былъ открытъ пропускъ поѣздовъ съ паровозами, т. е. было открыто нормальное движеніе.

Возстановленная насыпь возведена изъ песчанаго грунта поѣздною и конною возкою, шириною по верху въ 2,60 саж., съ присыпкою съ каждой стороны полотна до уровня на 0,50 саж. выше горизонта самыхъ высокихъ водъ 1908 г. саженныхъ бермъ съ заложеніемъ откосовъ 1,00 : 1,60.

Откосы бермъ укрѣплены двойной мостовой на щебеночномъ слоѣ и въ плетневыхъ клѣткахъ.

Струенаправляющія дамбы возстановлены съ поднятіемъ ихъ на 0,50 саж. выше горизонта самыхъ высокихъ водъ 1908 г. и съ значительнымъ уширеніемъ у насыпей, укрѣпленіемъ откосовъ двойной мостовой на щебеночномъ слоѣ и въ плетневыхъ клѣткахъ и съ устройствомъ близъ мостовыхъ опоръ каменной подпорной стѣнки для упора подошвы дамбы.

Количество земляныхъ работъ, потребовавшееся для возстановленія земляного полотна по нормальному профилю, составило 2.249,38 куб. саж., по отсыпкѣ бермъ 1975,67 куб. саж. и по отсыпкѣ дамбъ и конусовъ 3348,06 куб. саж.

Что касается укрѣпленія откосовъ и рѣчного русла, то таковыхъ исполнено:

а) двойной мостовой на щебнѣ и въ плетневыхъ клѣткахъ	кв. саж.	6832,47
б) одиночной мостовой	„ „	119,88
в) кладки на цементномъ растворѣ, подпорныхъ стѣнъ	куб. саж.	29,49
г) каменной наброской	„ „	101,10

Далѣе, въ 4 час. 45 мин. дня Подкомиссія имѣла остановку на 215 верстѣ.

На 215 верстѣ (отъ Москвы), Московско-Брянская линія пролегаетъ по лѣвому берегу рѣки Серены, пересѣкая глубокую котловину протяженіемъ около 180 пог. саж., имѣющую крутой уклонъ къ рѣкѣ.

Разстояніе въ этомъ мѣстѣ отъ рѣки до пути колеблется въ предѣлахъ 50—100 пог. саж.

Путь проложенъ по высокой насыпи высотой до 9,13 пог. саж., построенной изъ глинистыхъ грунтовъ сосѣднихъ выемокъ.

Лѣтомъ 1901 г. насыпь на 215 верстѣ начала давать осадки, доходившія до 0,20 саж. въ сутки.

Въ общемъ же, осадки были настолько значительны, что для возможности пропуска поѣздовъ приходилось высыпать столько балласта, сколько таковаго успѣвали подвозить поѣздами и конной возкой изъ оказавшагося по сосѣдству крупнозернистаго песчанаго мѣсторожденія.

Осмотръ мѣстности представителями у. М.-К.-В. ж. д. выяснилъ, что насыпь заложена на глинистомъ грунтѣ, обильно про-

питанномъ ключевыми водами и выпираемомъ тяжестью насыпи къ р. Серенѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, съ низовой (рѣчной) стороны насыпи была найдена часть каменной трубы, отверстіемъ 1,00 саж., которая была вынесена вмѣстѣ съ глинистымъ пластомъ, служившимъ ея основаніемъ, при чемъ взамѣнъ этой трубы постройкой была выведена другая труба отверстіемъ также 1,00 пог. саж., существующая на 215 верстѣ и понынѣ.

Отмѣтка лотка означенной трубы равняется 84,09 при отмѣткѣ головки рельса 90,48 и отмѣткѣ высокихъ водъ рѣки Серены 78,77 и меженнихъ водъ 76,50.

Произведенное затѣмъ развѣдочное буреніе 18-ю скважинами глубиною отъ 2,77 до 8,46 п. с. показало, что грунтъ состоитъ изъ глинистыхъ напластованій, обильно пропитанныхъ водою, подъ коими залегаетъ каменный пластъ съ уклономъ къ р. Серенѣ.

Получился случай пересѣченія выхода верховыхъ ключевыхъ водъ насыпью, имѣвшій слѣдствіемъ подпоръ этихъ водъ съ энергичнымъ стремленіемъ послѣднихъ пробить себѣ путь къ рѣкѣ Серенѣ между отдѣльными глинистыми напластованіями.

Такія условія въ связи съ примѣромъ сплыва массивной каменной трубы длиною около 20 саж. явились показателемъ возможности сплыва всей насыпи объемомъ около 6,500 куб. саж., при этомъ вопросъ о мѣрахъ, могущихъ обезпечить устойчивость и нерушимость земляного полотна, пріобрѣталъ особую важность.

Какъ то указано выше, интенсивно слѣдовавшіе осадки возмѣщались отсыпаемымъ балластомъ и крупнымъ пескомъ изъ оказавшагося по сосѣдству песчанаго мѣсторожденія, при чемъ послѣ глубокаго проникновенія песчаныхъ отсыпокъ въ возмѣщеніе части насыпи, выпиравшейся въ низовую сторону къ рѣкѣ при устройствѣ поперечныхъ прорѣзей отъ насыпи къ рѣкѣ было достигнуто существенное уменьшеніе осадокъ насыпи и ея сдвиговъ.

Но такая мѣра не рѣшала задачи и такъ какъ устройство глубокаго продольнаго верхового дренажа съ выпускомъ воды по глубоко проложенной подъ насыпью поперечной трубѣ, а это являлось единственнымъ радикальнымъ рѣшеніемъ вопроса,—помимо громадной стоимости, угрожало нарушеніемъ равновѣсія всего глинистаго напластованія, т. е. катастрофнымъ сдвигомъ къ р. Серенѣ всей прилегающей мѣстности, то управленіе дороги обратилось къ изысканію поглощающаго спуска воды подъ каменный пластъ.

Предпринятое съ этой цѣлью глубокое буреніе съ пробивкой каменныхъ пластовъ оправдало высказанное предположеніе, при чемъ въ одной изъ пробныхъ буровыхъ скважинъ по достиженіи

должной глубины, вся вода, стоявшая до того на уровнѣ поверхности земли, сразу съ шумомъ опорожнила обсадную трубу.

Полученный результатъ рѣшилъ участь дальнѣйшихъ работъ, выяснивъ возможность спуска водъ поглощающими колодцами.

Поглощающіе колодцы были намѣчены въ пониженныхъ мѣстахъ каменнаго напластованія, гдѣ, по соображенію съ результатами развѣдочнаго буренія, ключевая вода должна была притекать съ наибольшей силой.

Означенныя пониженныя мѣста каменнаго напластованія находились на отмѣткахъ 81,43 до 82,68, т. е. значительно ниже лотка саженной трубы съ отмѣткою 84,09 и выше отмѣтки высокихъ водъ р. Серены 78,77 и отмѣтки меженнихъ водъ ея 76,50.

Первый колодецъ былъ заложенъ съ верховой стороны насыпи въ 16 саж. отъ оси пути и въ 45 саж. (въ сторону Брянска) отъ оси саженной трубы подъ насыпью.

Для обезпеченія успѣха работъ по постройкѣ поглощающихъ колодцевъ необходимо было, въ первую очередь, возможно осушить мѣсто постановки колодца отъ грунтовыхъ водъ, для чего здѣсь устраивалась буровая скважина, проходившая сквозь каменные пласты до поглощающаго уровня.

Вслѣдъ затѣмъ, выкапывался колодецъ сѣченіемъ двѣ на двѣ сажени съ бревенчатымъ огражденіемъ глубиною до каменнаго пласта, при чемъ вода, не успѣвавшая уходить вдоль обсадныхъ трубъ, выкачивалась насосами.

По достиженіи срубомъ колодца каменнаго пласта, дальнѣйшее углубленіе въ каменныхъ напластованіяхъ шло взрывными работами съ такой ихъ разработкой, какая была необходима для достиженія полнаго поглощенія всей поступающей въ колодецъ воды.

По выполненіи этой работы въ имѣющихся деревянныхъ срубахъ были устроены бетонные колодцы наружнымъ діаметромъ 1,50 саж. и внутреннимъ діаметромъ 1,20 саж., въ боковыхъ стѣнкахъ коихъ были продѣланы по всей высотѣ коническія отверстія съ уширеніемъ во внутрь колодца для улавливанія притекающей къ колодцу воды.

Въ подошвахъ бетонныхъ огражденій мѣстами оставлены свободные промежутки, по коимъ вода съ уровня основанія бетонныхъ колодцевъ стекаетъ въ углубленія, продѣланныя въ ниже лежащихъ каменныхъ пластахъ.

Промежутокъ между срубомъ и наружной гранью бетоннаго колодца засыпанъ крупнымъ гравіемъ, а по 4 угламъ колодца пропущены вертикальныя гончарныя дренажныя трубы, облегчающія пропускъ воды въ мѣстахъ наибольшей толщи песчаной засыпки.

Число потребовавшихся поглащающихъ колодцевъ равнялось 5, которые уловили всю грунтовую воду и тѣмъ прекратили осадки и сдвиги разсматриваемой насыпи, приведенной въ настоящее время въ состояніе устойчиваго равновѣсія.

Устройство колодцевъ обошлось въ среднемъ около 5.000 руб. на каждый.

Затѣмъ Подкомиссія отбыла на ст. Сухиничи.

Работа участка Мало-Ярославецъ-Сухиничи характеризуется слѣдующими данными:

Въ мѣсяцъ самаго бойкаго грузового движенія товарными, воинскими и хозяйственными поѣздами отправлено нижеуказанное количество вагоновъ по преобладающему (грузовому) направленію за 1909, 1910 и 1911 г. г.

Четное направленіе.

Декабрь—1909 года:

Груженыхъ 5168
Порожнихъ . . . . . 407 Итого груженыхъ единицъ 5372

Итого ваг. 5575

Поѣздовъ за мѣсяцъ 177
Въ среднемъ, въ сутки 6

Октябрь—1910 г.

Груженыхъ 4896
Порожнихъ . . . . . 2596 Итого груженыхъ единицъ 6394

Итого ваг. 7492

Поѣздовъ за мѣсяцъ 195
Въ среднемъ, въ сутки 6

Декабрь—1911 г.

Груженыхъ 6386
Порожнихъ . . . . . 391 Итого груженыхъ единицъ 6582

Итого ваг. 6777

Поѣздовъ за мѣсяцъ 206
Въ среднемъ, въ сутки 7

Нечетное направленіе:

октябрь—1909 г.

Груженыхъ 3136
Порожнихъ . . . . . 3294 Итого груженыхъ единицъ 4783

Итого ваг. 6430

Поѣздовъ за мѣсяцъ 184
Въ среднемъ, въ сутки 6

Октябрь--1910 г.

Груженыхъ 3193
Порожнихъ . . . . . 4820 Итого груженыхъ единицъ 5603
Итого ваг. 8013

Поѣздовъ за мѣсяцъ 206
Въ среднемъ, въ сутки 7

Октябрь—1911 г.

Груженыхъ 3656
Порожнихъ . . . . . 3349 Итого груженыхъ единицъ 5331
Итого ваг. 7005

Поѣздовъ за мѣсяцъ 181
Въ среднемъ въ сутки . . . . 6.

Въ 5 час. 19 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Сухиничи.

Ст. Сухиничи. Осмотръ былъ начатъ съ пріемнаго покоя, состоящаго изъ: 1) ожидальной для больныхъ--3,05 кв. с., 2) палаты—3,07 кв. саж., 3) аптеки--3,37 кв. с., 4) кабинета врача—4,49 кв. саж.

Пріемный покой, разсчитанный на 2 кровати, помѣщается въ отдѣльномъ зданіи и расположенъ на самой территоріи ст. Сухиничи вблизи пассажирскаго зданія. Помѣщенія его вполнѣ достаточны. Здѣсь же находится и квартира врача.

При пріемномъ покоѣ имѣется слѣдующій персоналъ: врачъ, фельдшеръ, акушерка и служитель.

Ежегодный пріемъ амбулаторныхъ больныхъ 1.790 челов., дѣлающихъ, въ среднемъ, 3.800 посѣщеній пріемнаго покоя, что, въ среднемъ, составляетъ 10 посѣщеній въ день.

Рецептовъ отпускается изъ аптеки пріемнаго покоя больнымъ въ годъ, въ среднемъ, 3.400, что составляетъ 9 рецептовъ въ день.

Выѣздовъ на линію по вызовамъ больныхъ, въ среднемъ, ежегодно производится 200.

Остальную часть этого дома занимаетъ квартира врача.

Въ слѣдующемъ деревянномъ одноэтажномъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру помощника нач. ст. и вѣсовщика.

Помощникъ нач. ст. имѣетъ 2 комнаты и кухню, вѣсовщику отведена 1 комната и кухня.

Подкомиссіей было обращено вниманіе на неудовлетворительное состояніе этого дома и службъ при немъ. Съ необходимостью производства капитальнаго ремонта согласились и представители М.-К.-В. ж. д., сообщившіе, что этотъ домъ будетъ въ скоромъ времени отремонтированъ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Сухиничи имѣется: пакгаузовъ 18,18 кв. саж., крытыхъ платформъ 60,60 кв. саж. и открытыхъ платформъ 59,79 кв. саж.

Въ моментъ осмотра Подкомиссіей ст. Сухиничи, на станціонныхъ путяхъ находилось 3 товарныхъ поѣзда; явленіе это считается представителями М.-К.-В. ж. д. обыкновеннымъ, вслѣдствіе отличія условій профиля пути. Такъ, на участкѣ Москва-Сухиничи въ обоихъ направленіяхъ при паровозѣ сер. Г. Б. предѣльные составы товарныхъ поѣздовъ—$^{34}/_{38}$, гдѣ числитель показываетъ количество товарныхъ поѣздовъ ускореннаго хода, а знаменатель—обыкновенные товарные. Въ зимнее время составы уменьшаются на 10%.

На участкѣ же Сухиничи-Брянскъ при паровозахъ сер. В. Б. или В. II. составы = 29/32 и при паровозахъ Г. Б. - 34/38.

Путевое устройство ст. Сухиничи составляютъ: 7 путей пріемочно-отправочныхъ, 1 пакгаузный, 2 вытяжныхъ, 1 вѣсовой, 3 деповскихъ, 2—другихъ службъ и 1 для разныхъ надобностей; самый длинный изъ этихъ путей = 344, 65 пог. саж. и самый короткій 52,55 саж.; общая длина всѣхъ путей—3159,80 пог. саж.

Затѣмъ, Подкомиссія прослѣдовала къ пассажирскому зданію.

Служебныя помѣщенія такъ же, какъ и на описанной выше ст. Тихонова-Пустынь, вынесены отдѣльно отъ пассажирскаго зданія, при чемъ помѣщеніе для товарной конторы признано Подкомиссіей очень тѣснымъ.

Пассажирское зданіе—деревянное, имѣетъ площадь помѣщеній для пассажировъ I и II кл.—10,85 кв. саж. и III кл.—20,76 кв. саж., что совершенно не соотвѣтствуетъ проходящему здѣсь количеству пассажировъ, принимая во вниманіе, что ст. Сухиничи продавала билетовъ въ 1909 г. 30.057, 1910 году 31,864, 1911 году—29.429 и, кромѣ того, является узловымъ пунктомъ.

Представителями М.-К.-В. ж. д. было сообщено, что правленіе общества предполагаетъ расширить пассажирское зданіе ст. Сухиничи.

На ст. Сухиничи имѣются дежурныя помѣщенія для паровозныхъ бригадъ. Онѣ находятся во 2-мъ этажѣ жилого двухъэтажнаго каменнаго дома, при чемъ для машинистовъ пассажирскихъ поѣздовъ отведена одна комната съ 6 кроватями, а для машинистовъ товарныхъ поѣздовъ другая комната съ 10 кроватями, помощники машинистовъ помѣщаются въ третьей комнатѣ съ 12 кроватями. Кромѣ перечисленныхъ помѣщеній, въ томъ же этажѣ для нуждъ бригадъ имѣются отдѣльныя: столовая, кухня и сушильня. Окна дежурныхъ съ внутренней стороны защищаются ставнями. Дежурные смазчики занимаютъ отдѣльный каменный одноэтажный домъ, состоящій изъ слѣдующихъ помѣщеній: общей спальной съ 23 кроватями, столовой кухни, умывальной и сушильни. Одна комната выдѣлена для сторожа.

По осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссія отбыла со ст. Сухиничи и въ 6 час. 20 мин. вечера прибыла на ст. Думиничи.

Ст. Думиничи. Пассажирское зданіе ст. Думиничи тоже тѣсновато: оно имѣетъ лишь 20,33 кв. саж.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла квартиру начальника станціи, занимающую вполнѣ соотвѣтственное помѣщеніе въ одномъ изъ жилыхъ домовъ, расположенныхъ вблизи пассажирскаго зданія.

Во второмъ жиломъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру запаснаго телеграфиста, состоящую изъ одной холодной, тѣсной и грязной комнаты и квартиру младшаго телеграфиста, имѣющаго 1 комнату вполнѣ соотвѣтствующихъ размѣровъ.

По осмотрѣ ст. Думиничи Подкомиссія отбыла въ Брянскъ, куда прибыла въ 9 час. вечера.

Ст. Брянскъ. 25 іюня въ 8 час. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Брянскъ, являющейся крупнымъ узловымъ пунктомъ,

Старое пассажирское зданіе совершенно не соотвѣтствуетъ современной потребности. Площадь помѣщеній I и II кл.—18,56 кв. саж., III кл.—20,48 кв. саж. Билетовъ продано: въ 1909 г.—31.723, 1910 г.—40.603 и 1911 г.—40.216.

Служащіе занимаются въ совершенно недопустимыхъ помѣщеніяхъ; одна комната отведена Полѣсскимъ ж. д.

Недопустимость дальнѣйшаго пребыванія пассажировъ и служащихъ въ этомъ зданіи сознана и правленіемъ общества, вслѣдствіе чего въ настоящее время строится новое каменное пассажирское зданіе, которое также было осмотрѣно Подкомиссіей, и, между прочимъ, пришлось отмѣтить, что ширина выхода на перронъ, общаго для пассажирскаго и багажнаго помѣщенія недостаточно.

Путевое устройство на ст. Брянскъ развито съ 1911 года.

Въ связи съ примыканіемъ Сѣверо-Донецкой ж. д. на ст. Брянскъ предполагается дополнительное путевое развитіе. Кредитъ въ 70.000 руб. предусмотрѣнъ по ст. 15 вѣдомости работъ на сумму 12.944.000 р.

Работа ст. Брянскъ за 1911 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

поѣздовъ:

Среднее число въ сутки:

	Среднее число въ сутки.											
	За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.
Нечетныхъ	3	5	8	4	7	11	3	7	10	4	9	13
Четныхъ .	4	7	11	3	5	8	4	9	13	3	7	10
Итого . .	7	12	19	7	12	19	7	16	23	7	16	23

При этомъ вагоно-оборотъ былъ:

по обмѣну съ сосѣдними дорогами:

	За годъ.		Въ періодъ усиленнаго движенія.	
	Принято.	Сдано.	Принято.	Сдано.
Съ Полѣсскими	30	30	44	44
„ Риго-Орловской . .	123	119	239	224
Всего . .	153	149	283	268

Отправленіе и прибытіе.

		За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отправлено:	нечетныхъ	272	381
	четныхъ	185	279
	Итого . . .	457	660
Прибыло:	нечетныхъ . . .	211	302
	четныхъ	233	324
	Итого . . .	444	626

Для исполненія этой работы на ст. Брянскъ служатъ пути числомъ 53 и протяженіемъ 19,303 вер.

Пропускная способность ст. Брянскъ за 1911 годъ выражается слѣдующимъ числомъ товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ:

нечетныхъ . . . . . 13 съ 504 вагонами,
четныхъ . . . . . 13 „ 500 „
Всего . . . 26 съ 1004 вагонами

Грузооборотъ за 1911 годъ былъ:

нагружено средствами станціи . . . . . 325.888 пудовъ,
перегружено „ „ . . . . . 4.629.409 „
выгружено „ „ . . . . . 771.262 „
Итого . . . . . 5.726.559 пудовъ

На ст. Брянскъ складовъ и складочныхъ помѣщеній находятся: пакгаузовъ—полезной площадью 24,00 кв. саж., крытыхъ платформъ 118,00 кв. саж., открытыхъ платформъ 52,00 кв. саж., перегрузочныхъ крытыхъ платформъ 50,00 кв. саж.; этихъ помѣщеній достаточно.

Имѣется вѣсовъ: товарныхъ и багажныхъ: сотенныхъ передвижныхъ 5, вагонныхъ 1 подъемной силы 1525 пуд. съ длиной помоста 22½ фута; что касается грузовъ, то въ пріемѣ преобладаетъ лѣсной матеріалъ, дрова и цементъ. Лѣсной матеріалъ преимущественно съ Полѣсскихъ и Риго-Орловской ж. д. на Южныя области, Донецкій округъ, Юго-Западный край, за Москву къ сѣверу и на Москву.

По направленію отъ Брянска къ Кіеву и къ Ворожбѣ перевозится преимущественно лѣсной матеріалъ и дрова, къ Москвѣ лѣсной матеріалъ, цементъ и дрова. Лѣсные матеріалы составляютъ, въ среднемъ, около 36%, цементъ 18% и дрова 8%.

Затѣмъ слѣдуютъ стекло оконное, картофель, спиртъ винный, яблоки, масла сѣменныя, хлѣбные грузы, желѣзныя и чугунныя издѣлія.

Для улучшенія условій работъ и ускоренія сортировки грузовъ и перегрузки вагоновъ, на М.-К.-В. ж. д. въ 1911 году построены перегрузочно сортировочныя платформы.

Платформа на ст. Брянскъ имѣетъ протяженіе 30 пог. саж., ширину 2,50 пог. саж. и возвышается надъ головкой рельсъ на 0,55 саж.

Платформа ограждена по бокамъ каменными продольными стѣнками, толщиною въ 0,25 саж., сложенными на цементномъ растворѣ.

Для уменьшенія кладки стѣнокъ, таковыя устроены на каменныхъ столбахъ съ перекинутыми между ними арками.

Каменныя продольныя стѣны окаймлены по наружнымъ верхнимъ краямъ бортовъ рельсовыми ребрами, связанными между собою дюймовыми желѣзными стяжками.

Промежутокъ между каменными стѣнками засыпанъ плотно утрамбованнымъ и залитымъ водою пескомъ, служащимъ основаніемъ для бетоннаго пола толщиною въ 0,08 саж.

Устроенная такимъ образомъ платформа перекрыта навѣсомъ на рельсовыхъ стойкахъ, съ растояніемъ между наружными стойками въ 6,69 саж., съ такимъ расчетомъ, чтобы при ширинѣ платформы въ 2,50 саж., перекрытіе, удовлетворяя требованіямъ габарита, допускало укладку путей съ обѣихъ сторонъ платформы и установку подъ перекрытіемъ перегружаемыхъ вагоновъ.

Для облегченія конструкціи стропилъ, въ линію наружныхъ рельсовыхъ стоекъ установлена средняя рельсовая стойка изъ

двухъ разставленныхъ рельсъ, связанныхъ между собой въ пятахъ желѣзною рѣшеткою.

Разстановка рельсовыхъ стоекъ, какъ равно и другихъ элементовъ перегрузочной платформы, пріурочена къ возможности примѣненія рыночныхъ размѣровъ лѣсныхъ матеріаловъ, съ цѣлью возможнаго удешевленія работъ.

Для освѣщенія платформы по коньку устроены свѣтовые фонари, снабженные по концамъ деревянными желюзи для вентиляціи, а для выпуска дыма устроены покрытые цементомъ желоба изъ листового желѣза съ такими же дымовытяжными трубами.

Детальный типовой чертежъ перегрузочно-сортировочной платформы вмѣстѣ со смѣтой переданы въ Высшую Комиссію.

Изъ представленной смѣты усматривается, что стоимость описаннаго устройства, считая на одну квадратную сажень полезной площади самой платформы, при ширинѣ таковой въ 2,50 саж., равняется 128 руб.

Затѣмъ, Подкомиссія прослѣдовала къ колоніи жилыхъ домовъ.

Въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ, капитально ремонтировавшемся въ моментъ осмотра Подкомиссіей, живетъ ревизоръ движенія, имѣющій 7 обширныхъ комнатъ и кухню общая площадь коихъ значительно больше, чѣмъ полагается по нормѣ.

Товарный кассиръ въ этомъ же домѣ имѣетъ двѣ комнаты и кухню.

Въ слѣдующемъ деревянномъ домѣ, ремонтъ котораго сильно запущенъ, расположена дежурная пассажирскихъ бригадъ, вмѣщающая 35 кроватей; помѣщеніе состоитъ изъ 6 общихъ спаленъ и 2 кухонь и признано Подкомиссіей недостаточнымъ.

Въ третьемъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру контролера телеграфа. Квартира состоитъ изъ 3 комнатъ и кухни; домъ капитально ремонтируется.

Далѣе Подкомиссія перешла къ дому, въ которомъ осмотрѣла квартиру помощника начальника станціи и передаточнаго агента. Домъ старый, холодный и требуетъ капитальнаго ремонта. Квартира помощника начальника станціи тѣсная, состоитъ изъ 1 комнаты и кухни; передаточный агентъ имѣетъ 2 комнаты и кухню.

Осмотрѣнная далѣе квартира составителя находится въ старомъ, также сильно нуждающемся въ ремонтѣ, домѣ. Квартира состоитъ изъ 1 комнаты и кухни и содержится въ образцовой чистотѣ.

Пріемный покой на ст. Брянскъ, осмотрѣнный Подкомиссіей, состоитъ изъ: палаты — 3,14 кв. саж., перевязочной —

3,16 кв. саж., кабинета врача — 4,49 кв. саж., аптеки — 4,45 кв. саж., ожидальной для больныхъ—8,80 кв. саж.

Пріемный покой, разсчитанный на 2 кровати, помѣщается въ общественномъ зданіи и расположенъ на самой территоріи ст. Брянскъ, вблизи пассажирскаго зданія. Площадь помѣщеній достаточная, но зданіе требуетъ капитальнаго ремонта.

При пріемномъ покоѣ имѣется слѣдующій персоналъ: врачъ, 3 фельдшера, акушерка и два служителя.

Ежегодный пріемъ амбулаторныхъ больныхъ 7.720 человѣкъ, дѣлающихъ 17.700 посѣщеній, что, въ среднемъ, составляетъ 48 посѣщеній больныхъ пріемнаго покоя въ день.

Рецептовъ отпускается больнымъ изъ аптеки пріемнаго покоя, въ среднемъ, въ годъ 15.500, что составляетъ по 42 рецепта въ день.

Выѣздовъ на линію по вызовамъ больныхъ, въ среднемъ, ежегодно производится 225.

Отсюда Подкомиссія перешла въ 2-хъ классное желѣзнодорожное училище, занимающее каменное зданіе. Въ училищѣ обучается до 187 человѣкъ.

Помѣщеніе училища тѣсное и правленіе общества предполагаетъ расширить его.

Общежитіе при училищѣ Подкомиссія не осматривала.

Изъ училища Подкомиссія прослѣдовала въ основное депо и мастерскія 3-го участка сл. т.

На 24 іюня 1912 года къ 3 участку тяги было приписано всего пассажирскихъ паровозовъ Балдвина сер. АВ типа 2—3—0 17 штукъ, товарныхъ Коломенскаго завода сер. БК типа 0—3—0 съ кулиссой Джоя 4 штуки, изъ нихъ два оборудованы воздушными тормозами и аппаратами Гаусгельтера для обслуживанія товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, завода Борзига сер. БН типа 0—3—0—девять штукъ, типа 0—4—0 Брянскаго завода Компаундъ сер. ВБ—19 штукъ, типа 1—4—0 Брянскаго завода тандемъ-компаундъ сер. ГБ—23 штуки, наемныхъ съ Московско-Казанской дороги типа 0—4—0 сер. АН—5 штукъ.

Паровозы Брянскаго депо работаютъ по тремъ направленіямъ: на Москву 111 верстъ до ст. Сухиничи, на Кіевъ пассажирскіе 240 вер. до ст. Конотопъ, товарные 130 вер. до ст. Хуторъ-Михайловскій, на Курскъ пассажирскіе 191 вер. до ст. Льговъ, товарные 91 вер. до ст. Комаричи; участокъ Брянскъ-Сухиничи имѣетъ 0,010 подъемы, Брянскъ-Комаричи 0,008 и Брянскъ-Хуторъ-Михайловскій 0,006 подъемы, въ зависимости отъ чего работа паровозовъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ: на сторону Сухиничъ товарные поѣзда возятъ исключительно пар. сер. ГБ типа 1—4—0, на ст. Комаричи преимущественно типа ГБ и на сторону Хуторъ-Михайловскій включительно ВБ типа 0—4—0, какъ болѣе слабые, чѣмъ серіи ГБ; паровозы типа 0—3—0 : 2

паровоза обслуживаютъ товаро-пассажирскій поѣздъ на участкѣ Брянскъ-Льговъ; 1 работаетъ на вѣтвѣ Зикѣево-Жиздра протяженіемъ 10 вер., 1 подталкиваетъ четные товарные поѣзда на перегонѣ Навля-раз. № 28 (подталкивающій паровозъ данъ на этотъ перегонъ для ускоренія прохода перегона, вслѣдствіе сплошного 0,006 подъема на протяженіе 6 вер. отъ семафора ст. Навля), остальные 8 паровозовъ несутъ маневровую службу на ст. Брянскъ и одинъ на ст. Комаричи, пассажирскіе пар. сер. АВ обслуживаютъ поѣзда по всѣмъ тремъ направленіямъ.

Для стоянки и промывки имѣется каменный паровозный сарай, расположенный полукругомъ: въ центрѣ его находится поворотный кругъ діам. 64 фута; въ паровозномъ сараѣ находится 26 канавъ, изъ нихъ 6 канавъ въ вновь выстроенномъ зданіи подведено подъ крышу и къ осени 1912 г. будетъ совершенно закончено. Длина старыхъ 20 канавъ: 8-ми—9,6 саж. и 12-ти = 9,35 саж. Надъ каждой канавой устроена вытяжная труба съ зонтомъ, приходящимся какъ разъ надъ дымовой трубой паровоза, стоящаго на канавѣ.

Промывка паровозовъ производится частью напоромъ изъ водопроводной сѣти, частью при помощи насоса Дина, дающаго въ рукавѣ до 6 атм.; для промывки имѣется на каждыя двѣ сосѣднія канавы, не раздѣленныя стѣной, одинъ пожарный кранъ въ 2″ всего 28 крановъ. Изъ числа 26 стойлъ 4 заняты подъемкой паровозовъ для обточки колесъ и одна канава подъемкой тендеровъ для этой же цѣли, такъ какъ средній ремонтъ въ Брянскомъ депо производится вообще рѣдко, каждый разъ только по особому распоряженію нач. сл. т. Такимъ образомъ въ настоящее время изъ общаго числа 20 стойлъ—15 остается для текущаго ремонта и промывки паровозовъ, съ осени 1912 г. для этой же цѣли будетъ 21 стойло. Непосредственно къ стойламъ, занятымъ подъемкой или, какъ принято называть, малымъ ремонтомъ, примыкаетъ каменный корпусъ съ деревяннымъ потолкомъ крытый толемъ на деревянныхъ стропилахъ, общей площадью 70 кв. саж., въ которомъ расположены: кузница длиною 4,4 п. с., шириною 2,75 п. саж., въ кузницѣ имѣется два кузнечныхъ горна и одно мѣдницкое, тутъ же находится центробѣжный вентиляторъ, обслуживающій эти горны; за кузницей слѣдуетъ механическая мастерская площадью 39,95 кв. саж., длиною 8,5 п. с., шириною 4,7 п. с., въ мастерской имѣется одинъ станокъ для обточки бандажей пассажирскихъ и товарныхъ паровозовъ, два сверлильныхъ станка, одинъ поперечно-строгальный, пять токарныхъ станковъ разныхъ размѣровъ, одинъ переносный станокъ для расточки цилиндровъ паровозовъ, одинъ ручной станокъ для обточки шеекъ вагонныхъ осей безъ выкатки оси изъ-подъ вагона, одно точило, трое тисковъ слесарныхъ, остальные тиски числомъ 29 расположены въ разныхъ мѣстахъ паро-

вознаго сарая и трое въ инструментальной, 2 штуки блоковъ дифференціальныхъ подъемной силы въ 3 тонны, домкратовъ желѣзныхъ съ боковымъ движеніемъ, 9 штукъ домкратовъ въ деревянномъ корпусѣ подъемной силы 15 тоннъ—7 штукъ, 10—6 шт. Для подъемки паровозовъ имѣется 3 комплекта подъемныхъ козелъ системы Беккера, на 4-ой канавѣ подъемка паровозовъ, а также тендеровъ на пятой производится при помощи обыкновенныхъ желѣзныхъ домкратовъ и клѣтокъ изъ дубовыхъ брусьевъ; при мастерской имѣется подъемный кранъ желѣзнодорожнаго типа на телѣжкѣ завода Вечерекъ подъемной силы въ 3½ тонны, переносимыхъ горновъ—5 штукъ, одна круглая пила столярная со станкомъ; достаточное количество разнаго ручного слесарнаго, котельнаго и столярнаго инструмента имѣется въ инструментальной площадью въ 7,48 кв. с., длиною 4,4 п. с., шириною 1,70 п. с. примыкающей одной стороной къ кузницѣ, другой къ мастерской.

Мастерская приводится въ движеніе горизонтальной одноцилиндровой паровой машиной завода Вейхельта, развивающей 15 HP, діаметръ цилиндра—230 м/м., ходъ поршня—460 м/м., діаметръ маховика—1725 м/м., золотникъ Мейера; паръ къ машинѣ доставляется вертикальнымъ котломъ системы Лешапель поверхн. нагрѣва 15 кв. метровъ, давленіе 6 атмосферъ. Паровая машина и котелъ установлены въ одномъ помѣщеніи длиною 4,7 п., саж. шириною 2 п. с., находящемся въ томъ же корпусѣ, гдѣ мастерская, кузница и инструментальная. Въ паровозномъ депо имѣется телефонъ.

Всѣ помѣщенія отапливаются ребристыми чугунными печами; для освѣщенія въ мастерской имѣется керосино-калильный фонарь системы Симплексъ въ 250 свѣчей, для освѣщенія паровознаго сарая имѣются керосино-калильные фонари системы „Свѣтъ"—2 штуки, „Симплексъ"—2 штуки, „Симплексъ-Автоматъ"—2 штуки, фонари развѣшены по одному на три стойла, остальные стойла освѣщаются маркизными фонарями съ обыкновенными керосинновыми лампами. На станціонныхъ путяхъ установлено 19 керосино-калильныхъ фонаря „Люксъ" въ 750 свѣчей и 10 фонарей „Симплексъ-Автоматъ" въ 1.000 свѣчей.

Къ 3 участку тяги приписано 29 классныхъ вагоновъ, изъ нихъ 3—I кл. трехосныхъ, 2 вагона I/II кл. микстъ трехосныхъ 5 вагоновъ II кл. трехосныхъ, 12 вагоновъ III кл. трехосныхъ, 1 вагонъ III кл. четырехосныхъ, 4 вагона почтовыхъ, 1 вагонъ арестантскій, 1 вагонъ багажный. Въ депо Брянскъ производится класснымъ вагонамъ только текущій ремонтъ, для годичнаго осмотра вагоны посылаются въ депо Москва, а для средняго или капитальнаго въ Конотопскія мастерскія. Крытаго помѣщенія для ремонта вагоновъ при депо Брянскъ не имѣется, а потому весь текущій ремонтъ товарныхъ вагоновъ, а по особому распоря-

женію нач. сл. т. и конвенціонный осмотръ, производится на особыхъ путяхъ длиною 300 саженей, гдѣ одновременно можетъ быть установлено до 58 нормальныхъ товарныхъ вагоновъ.

На ст. Брянскъ производится обмѣнъ товарными вагонами съ Риго-Орловской ж. д. въ среднемъ около 280 вагоновъ въ сутки и съ Полѣсскими дорогами около 30 вагоновъ въ сутки. Для надобностей передачи имѣется контора техническаго агента [1]) длиною 2,85 п. саж., шириной 2,27 п. с. и кузница съ 1 горномъ площадью 10 кв. саж., при чемъ кузница временная, такъ какъ бывшая кузница снесена, вслѣдствіе пристройки 6 стойлъ депо. Предполагается выстроить новую кирпичную кузницу на 6 огней, такъ какъ имѣющаяся при депо тоже тѣсна: планъ утвержденъ и кредитъ разрѣшенъ.

Водоснабженіе депо и ст. Брянскъ имѣетъ слѣдующее оборудованіе: 2 насоса Вортингтона, одинъ—ходъ поршня 6 дм., діаметръ водяного цилиндра 4,5 дм., другой ходъ поршня 10 дм., діаметръ водяного цилиндра 6 дм., первый насосъ при 60 двойныхъ ходахъ въ 1 мин. подаетъ 2 кб. саж. второй при 40 двойныхъ ходахъ 4 кб. саж.; хорошую питьевую воду насосы получаютъ изъ 3-хъ артезіанскихъ скважинъ глубиною въ 34 п. с. каждая, съ діаметромъ трубъ отъ 6 до 8 дм., подающихъ въ 1 часъ 1128 кб. фут. Вода насосами подается въ двѣ водонапорныхъ башни вышиною 5 саж., емкость бака каждой башни 8 кб. саж.; общій суточный расходъ около 70 кб. саж. Паръ для насосовъ получается изъ двухъ котловъ, работающихъ поперемѣнно (насосы тоже работаютъ поперемѣнно), одинъ—Лешапеля съ поверхностью нагрѣва 78,5 кв. фут., давленіе 5 атмосферъ, другой вертикальный Шухова съ поверхностью нагрѣва въ 80 футовъ, давленіе 7 атмосферъ.

Мощность оборудованія достаточна.

Къ 3 участку тяги приписано кромѣ водокачки на ст. Брянскъ еще 11 водокачекъ, изъ нихъ для надобностей поѣздныхъ паровозовъ работаетъ только 7 водокачекъ, остальныя закрыты и обслуживаютъ только жилые дома на станціяхъ.

Контора 3 участка тяги на ст. Брянскъ занимаетъ площадь въ 6,7 кв. саж.; вслѣдствіе тѣсноты ея, пристраивается 16,26 кв. с.; пристройка будетъ закончена къ осени 1912 года.

При депо Брянскъ въ вѣдѣніи нач. участка тяги имѣется вспомогательный поѣздъ для работъ по очисткѣ пути и подачи первой помощи при крушеніяхъ; поѣздъ состоитъ изъ 1 вагона съ необходимымъ слесарнымъ и кузнечнымъ инструментомъ, а также необходимыми матеріалами, запасными частями, освѣтительнымъ аппаратомъ Уэльса и съ телеграфнымъ и телефоннымъ аппаратами, I вагонъ съ инструментомъ и матеріалами нужными

---

[1]) При ней слесарно-столярная мастерская длиной 2,85 п. с. шириной 1,5 п. с.

сл. п., 1 платформа съ запасной осью и рельсами, 1 вагонъ-теплушка для перевозки слесарей и рабочихъ и 1 вагонъ врачебной сл. съ носилками, ванной и необходимыми медикаментами. Инвентарь вагоновъ провѣряется два раза въ мѣсяцъ, при этомъ пробуются всѣ аппараты въ присутствіи старшихъ агентовъ сл. т., пути, телеграфа и врачебной, о чемъ каждый разъ составляется актъ за совмѣстными подписями и отсылается нач. сл. т.

Въ 9 час. 55 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Брянскъ и имѣла остановку въ концѣ станціонныхъ путей на сортировочномъ посту, въ виду заявленія представителей М.-К.-В. ж. д. о недоразумѣніяхъ въ вопросахъ передачи вагоновъ и о неудобствѣ путевого устройства Риго-Орловской ж. д.

Слѣдуетъ отмѣтить, что состояніе пути на участкѣ Москва-Брянскъ оставляетъ желать лучшаго: стрѣлки почти на всѣхъ станціяхъ не въ порядкѣ, кюветы запущены, балластный слой слишкомъ тонокъ, балластъ плохой и путь разстроенъ.

Для постройки Московско-Брянской линіи были разрѣшены облегченныя условія постройки, но строители, по мнѣнію Подкомиссіи, еще болѣе ихъ облегчили.

Въ 10 час. 10 мин. утра Подкомиссія имѣла остановку на раз. № 27, гдѣ осмотрѣла казарму.

Казарма деревянная, съ деревянными полами на деревянныхъ балкахъ съ землянымъ подпольемъ, построена при постройкѣ Льгово-Брянской линіи.

Означенная казарма занята подъ квартиры:

дорожнаго мастера въ 2 комнаты общей площадью	6,58	кв. саж.,
переѣзднаго сторожа площ.	2,35	„ „
общей кухни	2,31	„ „
старшаго рабочаго	2,52	„ „
артели	6,77	„ „
сѣни	1,45	„ „
Итого	21,98	кв. саж.

Планъ казармы разъѣзда № 27 переданъ въ Высшую Комиссію.

Кухня у дорожнаго мастера общая со старшимъ рабочимъ; подобное устройство слѣдуетъ признать вообще нежелательнымъ, такъ какъ оно служитъ постояннымъ источникомъ недоразумѣній между пользующимися кухней.

Казарма требуетъ капитальнаго ремонта.

При слѣдованіи Подкомиссіи по 79—80 верстѣ было отмѣчено, что старые рельсы совершенно сбиты.

Въ 5 час. 52 мин. вечера Подкомиссія прибыла на ст. Навля.

Ст. Навля. Каменное пассажирское зданіе имѣетъ вполнѣ достаточную площадь помѣщеній; залъ I и II кл., площ. 15,08 кв. саж. содержится въ должной чистотѣ. Залъ III класса, площ. 16,52 кв. саж., прямого выхода на перронъ не имѣетъ и пассажирамъ приходится ходить черезъ багажное отдѣленіе, что нельзя признать цѣлесообразнымъ.

Служебныя помѣщенія просторны, но полы, постланные только въ 1907 году, въ настоящее время замѣняются новыми.

Отъ ст. Навля Московская магистраль раздѣляется на двѣ линіи: на Конотопъ и на Артаково.

Путевое устройство ст. Навля состоитъ:

изъ 2 путей пріемочно-отправочныхъ, 1 сортировочнаго, 2 пакгаузныхъ, 4 вытяжныхъ, 1 вѣсового и 3-хъ разныхъ назначеній.

Участокъ Навля-Конотопъ Подкомиссія не осматривала, и со ст. Навля отбыла въ Артаково.

При слѣдованіи по 413 верстѣ Подкомиссіей было отмѣчено очень плохое состояніе пути, кюветы запущены, заросли травой, балластъ самаго низкаго качества, щебенчатое прикрытіе имѣется лишь незначительными вставками и на небольшомъ протяженіи.

Въ 11 час. 27 мин. Подкомиссія имѣла остановку на ст. Брасово.

Ст. Брасово. Пассажирское деревянное зданіе имѣетъ общую площадь помѣщеній—19,50 кв. саж., что слѣдуетъ признать вполнѣ достаточнымъ, такъ какъ станція эта незначительна по работѣ. Одна изъ комнатъ пассажирскаго зданія отведена для пріѣзда ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА Великаго Князя Михаила Александровича, имѣніе котораго расположено при станціи.

По осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала къ ст. Комаричи, куда и прибыла въ 12 час. 4 мин. дня.

Ст. Комаричи. Служебный поѣздъ былъ остановленъ у товарнаго двора.

Товарный дворъ не имѣетъ огражденія.

Изъ товарныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ 134 кв. саж., крытыхъ платформъ 86,10 кв. саж. и открытыхъ платформъ 21 кв. саж.

Около ст. Комаричи расположенъ Лопандинскій песочный сахарный заводъ и въ 22 верстахъ Луганскій песочный сахарный заводъ. Оба завода вѣтвей къ ст. Комаричи не имѣютъ.

Пассажирское зданіе смѣшанной постройки: средняя часть каменная, боковыя деревянныя.

Площадь какъ пассажирскихъ, такъ и служебныхъ помѣщеній, совершенно недостаточна: площ. I и II кл.—19,02 кв. саж., III кл.—20,52 кв. саж., тогда какъ билетовъ продавалось: въ

1910 г.—21.347, и 1911 г.—23.257 и рабочихъ собирается въ день до 800 человѣкъ при усиленномъ рабочемъ движеніи.

Изъ служебныхъ помѣщеній особенной тѣснотой отличается товарная контора, для которой отведена одна изъ служебныхъ комнатъ.

Представителями М.-К.-В. ж. д. было сообщено, что товарную контору предположено расширить.

По осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссія отбыла со ст. Комаричи.

Ст. Димитріевъ. Въ 1 час. 19 мин. служебный поѣздъ имѣлъ остановку на ст. Димитріевъ, гдѣ Подкомиссія осмотрѣла лишь пассажирское зданіе и товарный дворъ.

Пассажирское зданіе очень тѣсное, и въ настоящее время управленіе М.-К.-В. ж. д. предполагаетъ уширить его пристройкой. Къ работамъ по пристройкѣ уже приступаютъ.

Товарный дворъ не огражденъ и имѣетъ слѣдующія помѣщенія: пакгаузовъ 204 кв. саж., крытыхъ платформъ 78,30 кв. саж., открытыхъ платформъ 21 кв. саж.

Въ 40 верстахъ отъ ст. Димитріевъ и въ 50 верстахъ отъ ст. Комаричи расположенъ Георгіевскій песочный сахарный заводъ. Заводъ не соединенъ вѣтвью ни съ одной изъ этихъ станцій.

Въ 2 час. 43 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Льговъ II.

Ст. Льговъ II. Ст. Льговъ находится въ періодѣ полнаго переустройства, въ виду примыканія къ ней Сѣверо-Донецкой ж. д.

Изъ свѣдѣній, полученныхъ отъ коммерческой части М. К. В. ж. д. слѣдуетъ, что работа ст. Льговъ II за 1911 годъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ.

Поѣздовъ:

Среднее число въ сутки.

	За годъ.						Въ періодъ усиленаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Тов.	Пасс.	Всего.	Тов.	Пасс.	Всего.	Тов.	Пасс.	Всего.	Тов.	Пасс.	Всего.
Нечетныхъ . .	2	6	8	2	5	7	2	8	10	2	7	9
Четныхъ . . .	2	5	7	2	7	9	2	7	9	2	9	11
Всего . .	4	11	15	4	12	16	4	15	19	4	16	20

При этомъ вагонооборотъ былъ:

По обмѣну съ сосѣдними дорогами:

	За годъ.		Въ періодъ усиленнаго движенія.	
	Принято.	Сдано.	Принято.	Сдано.
Съ Сѣверо-Донецкой .	176	182	214	219
Всего . .	176	182	214	219

Обмѣнъ съ С.-Донецкой ж. д. начался съ 8-го сентября 1911 года.

Отправленіе и прибытіе:

		За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отправленіе:	нечетными	155	217
	четными	217	279
	Итого	372	496
Прибытіе:	нечетными	186	248
	четными	155	217
	Итого	341	465

Для преодолѣнія этой работы на ст. Льговъ II служатъ пути числомъ 19 и протяженіемъ 18,204 версты, что совершенно недостаточно.

Пропускная способность ст. Льговъ II за 1911 годъ выражается слѣдующими цифрами товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ:

Нечетныхъ . . . . . 28 съ 988 ваг.
Четныхъ . . . . . 27 „ 952 „

Всего . . . 55 съ 1940 ваг.

Складовъ и складочныхъ помѣщеній на ст. Льговъ нѣтъ.

Вѣсовъ имѣется: сотенныхъ передвижн. 2 и вагонныя вѣсы 1 подъемной силы 4200 пуд. съ длиной помоста 56 фут.

Вслѣдствіе возрастанія обмѣна съ Сѣверо-Донецкой ж. д. до 450 ваг., правленіе М.-К.-В. ж. д. признало неотложнымъ устройство дополнительнаго путевого развитія ст. Льговъ II. Необходимый кредитъ вносится въ ближайшую облигаціонную вѣдомость.

Въ настоящее время техническая контора и телеграфъ помѣщаются въ баракѣ, начальникъ станціи живетъ въ вагонѣ I класса, строятся дужурныя помѣщенія, депо, идутъ большія земляныя работы.

Правленіе М.-К.-В. жел. дор. нашло необходимымъ уничтожить переѣзды въ уровнѣ рельсъ на вновь строящейся ст. Льговъ (пикетъ № 20 + 30 саж. Льговской вѣтви) для пропуска большой дороги изъ города Рыльска въ городъ Льговъ надъ 7 станціонными путями; поэтому строится желѣзобетонный путепроводъ общимъ протяженіемъ по верху 29,90 пог. саж. Стоимость его 28.300 р. безъ стоимости подъѣздной дороги отнесена на ст. 9, гл. 3 расцѣночной вѣдомости на сумму 4.871.400 р.

Правленіемъ общества Сѣверо-Донецкой ж. д. было сообщено въ правленіе общества М.-К.-В. ж. д. о вѣроятной работѣ ст. Льговъ при примыканіи къ ней Сѣверо-Донецкой ж. д. слѣдующее: „По произведенному правленіемъ общества Сѣверо-Донецкой ж. д. подсчету грузооборота линіи по статистикѣ дорогъ отправленія за 1908 г., на основаніи принципа кратчайшаго разстоянія, выяснилось, какъ это видно изъ нижепомѣщенной таблицы, что, при существованіи Сѣверо-Донецкой ж. д. въ означенномъ году количество грузовъ, сданныхъ въ Льговѣ на М.-К.-В. ж. д., было бы 57.090 т. п.

Средняя нагрузка на дорогахъ Харьковскаго раіона составляла въ 1908 г., согласно отчету Харьковскаго пораіоннаго комитета:

на М.-К.-В. ж. д.	511	пудовъ
„ Южныхъ дор.	548	„
„ Бѣлгородъ-Сумской дор. . .	649	„
„ Екатерининской дор.	743	„

Эти цифры даютъ полное основаніе принять среднюю нагрузку для Сѣверо-Донецкой дор. въ 750 пуд.

Превращая, такимъ образомъ, упомянутое количество пудовъ въ вагоны, получаемъ годовое количество вагоновъ въ грузовомъ теченіи, т. е. по сдачѣ съ Сѣверо-Донецкой на М.-К.-В. дорогу, 76.120 или въ среднемъ въ мѣсяцъ 6.343, а въ сутки—212 вагоновъ.

Какъ видно изъ того же отчета, средняя и максимальная работа дорогъ раіона по мѣсяцамъ, взятая по количеству перевезенныхъ вагоновъ, даетъ слѣдующія величины:

	средняя	максимальная
Южныя	153.141	181.000
Екатерининская	163.639	202.425
Моск.-Кіево-Воронеж. . .	60.275	81.239
Бѣлгородъ-Сумская . .	3.397	5.039

Эти данныя даютъ слѣдующее уклоненіе отъ средняго:

Для Южныхъ дорогъ	18%
„ Екатерининской	24%
„ Моск.-Кіево-Воронеж.	35%
„ Бѣлгородъ-Сумской.	48%

Правленіе общества полагаетъ, что для Сѣверо-Донецкой ж. д. уклоненіе выразится въ еще болѣе рѣзкой формѣ, такъ какъ главный грузъ дороги—минеральное топливо, подверженъ значительно болѣе чувствительнымъ колебаніямъ, что подтверждается распредѣленіемъ вывоза минеральнаго топлива за пятилѣтіе 1904—1908 г. по отдѣльнымъ мѣсяцамъ, дающимъ слѣдующее %% отношеніе мѣсячнаго вывоза къ годовому:

Годы.	Максимальный.		Минимальный.	
1904	іюнь	9,26	декабрь	7,14
1905	мартъ	11,20	декабрь	4,02
1906	ноябрь	9,62	январь	6,10
1907	май	9,70	январь	6,84
1908	май	10,23	февраль	3,75

Изъ изложеннаго слѣдуетъ, что норма обмѣна на ст. Льговъ не можетъ быть ниже, во всякомъ случаѣ, 300 вагоновъ въ сутки.

Сообщая объ этомъ для свѣдѣнія правленія общества М.-К.-В. ж. д., правленіе общества Сѣверо-Донецкой ж. д. увѣдомило, что хотя, согласно § 9 Устава общества Сѣверо-Донецкой ж. д., обязательный срокъ открытія правильнаго движенія по линіямъ первой очереди наступаетъ лишь въ декабрѣ 1911 года, тѣмъ не менѣе, по ходу работъ, можно ожидать открытія эксплоатаціи въ теченіе осени 1911 года.

СВѢДѢНІЯ

о грузообмѣнѣ на ст. Льговъ между Сѣверо-Донецкой и М.-К.-В. ж. д. по статистикѣ 1908 г. представляется въ слѣдующемъ видѣ:

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	Количество въ тысячахъ пудовъ.		
	Пріемъ съ М.-К.-В. ж. д.	Сдача на М.-К.-В. ж. д.	Итого.
Алебастръ и мѣлъ	266	424	690
Гончарныя издѣлія	286	44	330
Лѣс. стр. матеріалы	13.891	80	13.971
Дрова	6.314	—	6.314
Желѣзо и чугунъ	68	10.062	10.130
Желѣзныя издѣлія	1.032	107	1.139
Земля и глина	24	317	341
Нефтяные грузы	79	311	390
Машины	357	8	365
Рыба	5	184	189
Сахаръ	274	60	334
Соль	—	4.373	4.373
Каменный уголь	76	28.823	28.899
Хлѣбъ	221	7.107	7.328
Прочіе	2.300	5.190	7.490
Всего	25.193	57.090	82.283
Вагоновъ въ годъ	33.591	76.120	109.711
„ „ мѣсяцъ	2.799	6.343	9.142
„ „ день	93	212	305

Позднѣе въ дополненіе къ вышеизложенному было сообщено еще слѣдующее:

8 мая 1910 г. за № 1330, правленіе общества Сѣверо-Донецкой ж. д. сообщило правленію М.-К.-В. ж. д. данныя по

обмѣну грузами между обѣими дорогами въ Льговскомъ узлѣ, на основаніи произведеннаго подсчета грузооборота Сѣверо-Донецкой ж. д. по грузовой статистикѣ 1908 г. Въ настоящее время правленіемъ произведенъ таковой же подсчетъ, на основаніи принципа кратчайшаго разстоянія, по статистикѣ дорогъ отправленія за 1909 годъ, при чемъ годовое количество грузовъ, подлежавшихъ, въ случаѣ существованія Сѣверо-Донецкой ж. д. въ томъ году, сдачѣ на М.-К.-В. ж. д., выразилось въ цифрѣ 55.133.000 пудовъ, а пріемъ съ М.-К.-В. ж. д.—въ 27.875.000 пуд.

Согласно отчету Харьковскаго пораіоннаго комитета за 1909 г. средняя нагрузка груженаго вагона на дорогахъ этого раіона составляла въ отчетномъ году:

На Южныхъ жел. дор.	594	пудовъ
„ Екатерининской ж. д. . . .	797	„
„ М.-К.-В. ж. д.	554	„

Эти цифры даютъ полное основаніе принять среднюю нагрузку для Сѣверо-Донецкой дороги въ 750 пудовъ. Превращая, такимъ образомъ, упомянутыя количества пудовъ въ вагоны, получаемъ въ грузовомъ теченіи, т. е. по сдачѣ на М.-К.-В. ж. дор., 73.511 вагоновъ въ годъ или въ среднемъ въ мѣсяцъ 6.126 ваг., а въ сутки 204 вагона.

Какъ видно изъ того же отчета, средняя и максимальная работа дорогъ раіона по мѣсяцамъ, взятая по количеству перевезенныхъ вагоновъ, безъ цистернъ, даетъ слѣдующія величины:

	Средняя.	Максимальная.
Южныя жел. дор.	151.564	179.528
Екатерининская ж. д. . .	164.838	188.952
М.-К.-В. ж. д.	59.261	76.682

Эти данныя даютъ слѣдующее уклоненіе максимума отъ средняго въ %%.

Для Южныхъ ж. д.	18%
„ Екатерининской ж. д. . .	14%
„ М.-К.-В. ж. д.	29%

Правленіе общества полагало, что для Сѣверо-Донецкой ж. д. уклоненіе выразится въ еще болѣе рѣзкой формѣ, такъ какъ главный грузъ дороги—минеральное топливо, подверженъ значительно болѣе чувствительнымъ колебаніямъ, что подтверждается распредѣленіемъ вывоза минеральнаго топлива за пятилѣтіе 1905—1909 г. по отдѣльнымъ мѣсяцамъ, дающимъ слѣдующее процентное отношеніе мѣсячнаго вывоза къ годовому, а именно:

Годы.	Максимальный.	Минимальный.
1905	мартъ 11,20	декабрь 4,02
1906	ноябрь 9,62	январь 6,10
1907	май 9,70	январь 6,84
1908	май 10,23	февраль 3,75
1909	ноябрь 9,14	февраль 7,28

Сообщая объ этомъ для свѣдѣнія правленія общества М.-К.-В. ж. д. правленіе Сѣверо-Донецкой ж. д. увѣдомило что открытіе правильнаго движенія по Сѣверо-Донецкой ж. д. и вступленіе ея въ прямое, съ дорогами сѣти, сообщеніе предполагается съ 1 іюля 1911 г.

СВѢДѢНІЯ

о грузообмѣнѣ на ст. Льговъ между Сѣверо-Донецкой и Московско-Кіево-Воронежской жел. дорогами по статистикѣ 1909 г. выражены въ слѣдующей таблицѣ:

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	Количество въ тысячахъ пудовъ.		
	Пріемъ на М.-К.-В. ж. д.	Сдача съ М.-К.-В. ж. д.	Итого.
Алебастръ и мѣлъ	311	314	625
Гончарныя издѣлія	191	9	200
Лѣс. и строит. матеріалы	18.593	49	18.642
Дрова	4.089	—	4.089
Желѣзо и чугунъ	52	9.685	9.737
Желѣзныя издѣлія	973	107	1.080
Земля и глина	22	319	341
Нефтяные грузы	17	301	318
Машины	260	24	284
Аптек. и маскат. тов.	63	784	847
Овощи	89	185	274
Рыба	5	151	156
Сахаръ	144	731	875
Соль	—	4.222	4.222

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	Количество въ тысячахъ пудовъ.		
	Пріемъ на М.-К.-В. ж. д.	Сдача съ М.-К.-В. ж. д.	Итого.
Каменный уголь	—	28.431	28.431
Древесный уголь	68	—	68
Хлѣбъ	45	7.684	7.729
Прочіе	2.953	2.137	5.090
Итого	27.875	55.133	83.008
Вагоновъ въ годъ	37.167	73.511	110.678
„ „ мѣсяцъ	3.097	6.126	9.223
„ „ день	103	204	307

Ст. Льговъ I. Въ 3 ч. 8 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Льговъ I, гдѣ осмотрѣла пассажирское зданіе, которое было признано Подкомиссіей совершенно неудовлетворительнымъ.

Представители М.-К.-В. ж. д. сообщили, что зданіе это предположено снести не далѣе какъ черезъ два года.

Въ 4 ч. 48 мин. вечера Подкомиссія прибыла на ст. Курскъ II.

Ст. Курскъ II. На ст. Курскъ II М.-К.-В. ж. д. не имѣетъ своего пассажирскаго зданія, а пассажиры пользуются вокзаломъ М.-Кур. ж. д. Этотъ вокзалъ соединяется очень длинной крытой платформой съ такой же платформой М.-К-В. ж. д. Около платформы устроена будка, въ которой дежуритъ начальникъ станціи во время прихода и отхода пассажирскихъ поѣздовъ М.-К.-В. жел. дор.

Служебный поѣздъ былъ остановленъ у вышеуказанной платформы и Подкомиссія прослѣдовала въ передаточную контору, при чемъ осмотрѣла находящіяся по дорогѣ товарныя устройства, состоящія изъ пакгаузовъ, площадью 28,52 кв. саж., крытыхъ платформъ—218,86 кв. и открытыхъ платформъ — 80,80 кв. саж.

Помѣщеніе передаточной конторы очень тѣсное и подлежитъ расширенію, такъ какъ работать служащимъ при настоящихъ условіяхъ весьма трудно.

Затѣмъ Подкомиссія перешла въ депо.

На ст. Курскъ II находится основное депо 8-го участка. Къ нему приписано: 19 пассажирскихъ паровозовъ серіи АГ—Геншеля, которыми обслуживаются поѣзда до Воронежа, Конотопа и Льгова, 28 товарныхъ восьмиколесныхъ компаундъ паровозовъ Брянскаго завода, которыми обслуживаются товарные поѣзда до Кшени, Коренево и одна пара поѣздовъ до Комаричъ. Кромѣ перечисленныхъ, имѣется шестиколесныхъ паровозовъ серіи БК и БН—девять. Изъ нихъ два обслуживаютъ вѣтвь Курскъ II—Курскъ-городъ, пять работаютъ на маневрахъ и передачѣ, одинъ работаетъ въ Льговѣ I, а одинъ—для подмѣны на случай ремонта или промывки одного изъ перечисленныхъ. Всего паровозовъ имѣется 56.

Для стоянки, ремонта и промывки пассажирскихъ паровозовъ имѣется вѣерное депо, состоящее изъ двухъ отдѣленій, въ каждомъ изъ коихъ по три стойла длиною: 3—въ 9,60 саж. и 3—длиною 9,35 саж. Въ каждомъ изъ отдѣленій имѣется по одному водоразборному крану. Надъ каждымъ стойломъ имѣется одна вытяжная труба. Впереди депо установленъ поворотный кругъ длиною въ 63,5, системы Селлерса при воздушномъ круговоротчикѣ системы Калашникова. Для обслуживанія товарныхъ и маневровыхъ паровозовъ имѣется второе вѣерное депо, состоящее изъ семи отдѣленій, въ каждомъ изъ коихъ по два стойла длиною: 10—въ 9,60 саж. и 4—длиною въ 9,00 саж. Надъ каждымъ стойломъ установлена одна вытяжная труба, а въ каждомъ отдѣленіи—одинъ водоразборный кранъ. Для промывки пассажирскихъ паровозовъ отведено въ первомъ депо два стойла, промывка въ этомъ депо производится холодной водой при естественномъ напорѣ, во второмъ депо промывка производится при помощи насоса Вортингтона, для каковой цѣли отведено три стойла. Для подъемки паровозовъ при ихъ маломъ ремонтѣ отведено во второмъ депо четыре стойла, а для подъемки тендеровъ одно стойло.

Непосредственно ко второму депо прилегаютъ мастерскія (площадью 39,25 саж.), въ которыхъ установлены слѣдующіе станки: одинъ колесно-токарный, три токарныхъ, одинъ поперечно-строгальный, одинъ продольно-строгальный и одинъ сверлильный. Станки приводятся въ движеніе паровой машиной съ парораспредѣленіемъ Мейера мощностью въ 25 HP. Длина верстаковъ, на которыхъ установлено 40 слесарныхъ тисковъ = 27,5 саж.

Въ томъ же машинномъ отдѣленіи, площадь котораго = 8,00 саж., установленъ вертикальный котелъ Шухова съ поверхностью нагрѣва—25,76 кв. м. при наибольшемъ давленіи 8 атмосферъ.

При мастерской имѣется кузница площадью 28,75 кв. саж., въ которой установлено два кузнечныхъ горна на два огня каж-

дый и два мѣдницкихъ горна, одинъ изъ которыхъ приспособленъ для тигельной плавки мѣди. Дутье производится вентиляторомъ системы Рута. Кромѣ указанныхъ отдѣленій, при мастерской имѣется инструментальная площадью въ 14,25 кв. саж., съ приспособленіями для провѣрки манометровъ, измѣрителей скоростей и закалочной печью. Для подъемки паровозовъ и тендеровъ имѣется четыре комплекта домкратовъ Беккера и пять винтовыхъ домкратовъ на салазкахъ. Для погрузки и выгрузки колесъ и тяжестей имѣется передвижной подъемный кранъ. Впереди второго паровознаго зданія установленъ поворотный кругъ длиною въ 56, съ гидравлической поворотной подушкой системы Блюмберга. Кромѣ малаго ремонта паровозовъ, производится описанными средствами въ Курскѣ текущій ремонтъ и годовой осмотръ приписанныхъ къ участку 87-ми пассажирскихъ вагоновъ, текущій ремонтъ вагоновъ больныхъ проходящихъ, подлежащихъ передачѣ на М.-Курскую дорогу, и конвенціонный осмотръ вагоновъ Сибирской, Забайкальской, Восточно-Китайской и Уссурійской дорогъ.

Для испытанія упряжныхъ приборовъ имѣется спеціальный прессъ.

Ремонтъ вагоновъ производится на двухъ станціонныхъ путяхъ, пролегающихъ вблизи второго депо; длина ихъ равна 257 саж. Освѣщается депо и станція 32-мя керосиновыми фонарями сильнаго свѣта системы Люксъ и Симплексъ. Водою станція Курскъ II снабжается изъ артезіанской скважины, при которой водоподъемное зданіе оборудовано вертикальнымъ котломъ (поверхность нагрѣва=55 кв. фут.) системы Лешапеля и насосомъ Эврарда, а во время промывки котла станція снабжается водой изъ рѣки Тускарь, гдѣ водоподъемное зданіе оборудовано вертикальнымъ котломъ (поверхность нагрѣва=180 кв. фут.) системы Шухова и насосомъ Вортингтона.

8 участковъ тяги имѣетъ водоснабженія на слѣдующихъ станціяхъ:

Отрѣшково—оборудованіе: двѣ буровыя скважины, одинъ вертикальный котелъ Лешапеля (поверхность нагрѣва=91 кв. фут.), двѣ машины „Сохо“.

Охочевка—оборудованіе: двѣ буровыя скважины вертикальный котелъ Лешапеля (поверхность нагрѣва = 91 кв. фут.), двѣ машины „Сохо“.

Щигры—оборудованіе: вертикальный котелъ Лешапеля (поверхность нагрѣва = 75,5 кв. фут.), насосъ Вортингтона.

Черемисиново—оборудованіе: вертикальный котелъ Лешапеля (поверхность нагрѣва 120 кв. фут.), насосъ Вортингтона.

Дьяконово—оборудованіе: вертикальный котелъ Лешапеля (поверхность нагрѣва = 131,5 кв. фут.), машина „Сохо“ и запас-

ное, на болотѣ, котелъ горизонтальный съ наружной топкой (поверхность нагрѣва 48,5 кв. фут.) и машина „Эврарда“.

Лукашевка—оборудованіе: вертикальный котелъ Шухова (поверхность нагрѣва = 84,6 кв. фут.) при двойномъ приводномъ насосѣ.

Льговъ—оборудованіе: въ настоящее время дѣйствуетъ горизонтальный котелъ (поверхность нагрѣва = 4,5 кв. м.), насосъ Эврарда, которые будутъ въ концѣ лѣта текущаго 1912 года сданы въ ломъ и на Льговѣ 2-мъ будетъ устроена водокачка, оборудованіе которой составятъ два вертикальные котла системы Шухова, площадью нагрѣва по 135 кв. фут. каждый и два насоса Вортингтона размѣрами цилиндровъ $7^1/_2'' \times 7'' \times 10$ дюймовъ.

На территоріи депо въ нижнемъ этажѣ отдѣльнаго двухъэтажнаго каменнаго зданія помѣщается пріемный покой, разсчитанный на двѣ кровати. Помѣщеніе хорошее и содержится въ соотвѣтственной чистотѣ.

Пріемный покой состоитъ изъ: ожидальной—8,33 кв. с., служительской—2 кв. с., аптеки—3,33 кв., кабинета врача—2,50 кв. с., перевязочной—2 кв. с. и палаты для больныхъ—3,50 кв. с.

При пріемномъ покоѣ находится слѣдующій персоналъ: врачъ, три фельдшера, акушерка и два служителя.

Ежегодный пріемъ амбулаторныхъ больныхъ 7.600 человѣкъ, дѣлающихъ 18.850 посѣщеній, что, въ среднемъ, составляетъ до 52 посѣщеній въ день.

Рецептовъ отпускается въ годъ изъ аптеки пріемнаго покоя 26.900, что составляетъ, въ среднемъ, 74 рецепта въ день.

Выѣздовъ на линію по вызовамъ больныхъ, въ среднемъ, ежегодно производится 225.

Къ пріемному покою былъ поданъ служебный поѣздъ и Подкомиссія отбыла въ немъ для осмотра городской вѣтки и станціи Курскъ-городъ.

Городъ Курскъ отстоитъ отъ вокзала въ разстояніи 4 верстъ и соединяется съ нимъ при помощи шоссе. Сообщеніе по этому шоссе на извозчикахъ обходится слишкомъ дорого и поглащаетъ много времени, такъ какъ городъ расположенъ на довольно нагорномъ берегу рѣки Сеймъ. Въ виду этого была построена казной Городская желѣзнодорожная вѣтвь; она имѣетъ длину 6 верстъ и сдана въ арендное пользованіе М.-К.-В. ж. д. за 35.000 рублей въ годъ.

Работа, совершаемая этой вѣтвью, характеризуется слѣдующими данными.

Въ 1909 году въ мѣсяцъ самаго бойкаго грузового движенія, которымъ былъ сентябрь, товарными воинскими и хозяйственными поѣздами отправлено нижеуказанное количество вагоновъ по нечетному (грузовому) направленію:

Груженыхъ — 1.254
Порожнихъ — 11 Всего груженыхъ единицъ 1.260
Итого ваг. — 1.265
Поѣздовъ за мѣсяцъ—114
Въ среднемъ, въ сутки 4

Іюнь—1910 года:

Груженыхъ — 1.828
Порожнихъ — 217 Всего груженыхъ единицъ 1.937
Итого ваг. — 2.045
Поѣздовъ за мѣсяцъ—181
Въ среднемъ, въ сутки 6

Октября—1911 года:

Груженыхъ — 1.758
Порожнихъ — 37 Всего груженыхъ единицъ 1.777
Итого ваг. — 1.795
Поѣздовъ за мѣсяцъ—122
Въ среднемъ, въ сутки 4

По противоположному четному направленію было:

1909 г.—октябрь.

Груженыхъ — 940
Порожнихъ — 869 Всего груженыхъ единицъ 1.375
Итого ваг. — 1.809
Поѣздовъ за мѣсяцъ—119
Въ среднемъ, въ сутки 4

1910 г.—іюнь.

Груженыхъ — 1.530
Порожнихъ — 648 Всего груженыхъ единицъ 1.854
Итого ваг. — 2.178
Поѣздовъ за мѣсяцъ—180
Въ среднемъ, въ сутки 6

1911 г.—октябрь.

Груженыхъ — 1.098
Порожнихъ — 781 Всего груженыхъ единицъ 1.489
Итого ваг. — 1.879
Поѣздовъ за мѣсяцъ—122
Въ среднемъ, въ сутки 4

Ст. Курскъ-городъ. Въ 5 час. 30 мин. вечера Подкомиссія прибыла на ст. Курскъ-городъ.

Пассажирское зданіе каменное.

Площ. I и II класс.—11,18 кв. саж., III кл.—12,94 кв. саж. Билетовъ ст. Курскъ-городъ продавала: въ 1909 г.—244.045, 1910 г.—260.246 и 1911 г.—271.261.

Казалось бы, что по количеству продаваемыхъ билетовъ площадь пассажирскихъ помѣщеній слишкомъ мала, но, принимая во вниманіе, что вокзалъ этотъ предназначенъ лишь для посадки и высадки пассажировъ безъ ожиданія въ пассажирскихъ помѣщеніяхъ, можно признать это пассажирское зданіе соотвѣтственнымъ. Что касается служебныхъ помѣщеній, то ихъ слѣдуетъ признать неудовлетворительными. Обращаетъ на себя особое вниманіе неудобное расположеніе и неудовлетворительное состояніе мужской уборной.

По осмотрѣ пасс. зданія Подкомиссія прослѣдовала по станціоннымъ путямъ къ товарнымъ помѣщеніямъ.

Товарныя устройства состоятъ изъ: крытыхъ пакгаузовъ 151,30 кв. саж., платформъ—крытыхъ 435,36 кв. с. и открытыхъ 74,16 кв. саж.

На одной изъ товарныхъ платформъ устроена конторка смотрителя двора. Товарная контора расположена среди платформъ и имѣетъ вполнѣ достаточное помѣщеніе.

Затѣмъ Подкомиссія возвратилась къ пасс. зданію и отбыла на ст. Курскъ II.

26 іюня въ 7 ч. утра Подкомиссія отбыла со ст. Курскъ II для осмотра участка Курскъ-Воронежъ.

По этому участку въ мѣсяцъ самаго бойкаго грузоваго движенія товарными, воинскими и хозяйственными поѣздами отправлено нижеуказанное количество вагоновъ по преобладающему (грузовому) направленію за 1909, 1910 и 1911 г.г.

Четное направленіе.

Май—1909 года:

Груженыхъ — 6.358
Порожнихъ — 1.411 Всего груженыхъ единицъ 7.064
Итого ваг. — 7.769

Поѣздовъ за мѣсяцъ—217
Въ среднемъ, въ сутки 7

Мартъ—1910 годъ:

Груженыхъ — 6.035
Порожнихъ — 564 Всего груженыхъ единицъ 6.317.
Итого ваг. — 6.599

Поѣздовъ за мѣсяцъ—179
Въ среднемъ, въ сутки 6

Май—1911 г.:

Груженыхъ — 4.326
Порожнихъ — 2.463 Всего груженыхъ единицъ 5.558.
Итого ваг. — 6.789

Поѣздовъ за мѣсяцъ—207
Въ среднемъ, въ сутки 6

Нечетное направленіе:

Май—1909 г.:

Груженыхъ — 5.974
Порожнихъ — 2.098 Всего груженыхъ единицъ 7.023
Итого ваг. — 8.072

Поѣздовъ за мѣсяцъ—228
Въ среднемъ, въ сутки 7

Мартъ—1910 г.:

Груженыхъ — 2.560
Порожнихъ — 4.010 Всего груженыхъ единицъ 4,565.
Итого ваг. — 6.570

Поѣздовъ за мѣсяцъ—188
Въ среднемъ, въ сутки 6

Октябрь—1911 г.:

Груженыхъ — 4.732
Порожнихъ — 997 Всего груженыхъ единицъ 5.231.
Итого ваг. — 5.729

Поѣздовъ за мѣсяцъ—169
Въ среднемъ, въ сутки 5

Подкомиссіей было отмѣчено, что балластный слой на этомъ участкѣ очень малъ, тоньше чѣмъ на Брянскомъ участкѣ, но путь здѣсь значительно покойнѣе Брянскаго.

На 470 вер. путь очень плохой и шпалы совершенно оголены.

О работѣ уч. Воронежъ-Курскъ представителями М.-К.-В. ж. д. было сообщено, что грузовое движеніе за все время существованія линіи не прогрессируетъ.

Этотъ участокъ служитъ артеріей для передвиженія переселенцевъ на востокъ, и со стороны переселенцевъ было возбуждено ходатайство объ устройствѣ въ Курскѣ остановочнаго переселенческаго пункта; управленіе М.-К.-В. ж. д., по сообщенію управляющаго дорогой, охотно устроило бы его, но на ст. Курскъ II совершенно не имѣется для этого свободнаго участка земли.

Въ 7 час. 53 м. Подкомиссія прибыла на ст. Охочевка, на которой осмотрѣла только пассажирское зданіе.

Ст. Охочевка. Деревянное старое пассажирское зданіе имѣетъ общую площадь пассажирскихъ помѣщеній 28,83 кв. саж. Зданіе это очень плохое, помѣщенія тѣсны, особенно для служащихъ, и содержатся неудовлетворительно. Слѣдуетъ отмѣтить, что ст. Охочевка является мѣстомъ примыканія вѣтви отъ Колпны длиной 56 вер.

Въ 8 ч. 16 м. утра Подкомиссія прибыла въ Щигры.

Ст. Щигры. Пассажирское помѣщеніе I и II классовъ площ. 19,92 кв. саж. можно считать достаточнымъ, залъ III кл. 20,30 кв. саж.—тѣсенъ и къ тому же помѣщеніе это проходное. Билетовъ ст. Щигры продавала: въ 1909 г. 43848, 1910 г. 48565, 1911 г. 49814. Служебныя помѣщенія удовлетворительны по размѣрамъ, за исключеніемъ товарной конторы, въ которой ощущается тѣснота.

Изъ пассажирскаго зданія Подкомиссія перешла черезъ станціонные пути въ складъ 12 уч. сл. п.

Въ складѣ 12 уч. хранится всего матеріаловъ на 65.707 р. 74 к. изъ нихъ: рельсъ на 19.326 руб., шпалъ на 21.124 руб. 70 к., и разныхъ другихъ матеріаловъ на сумму 25.257 р. 04 к.

Запасы матеріаловъ признаны Подкомиссіей слишкомъ большими.

По осмотрѣ склада Подкомиссія отбыла со ст. Щигры.

При слѣдованіи отъ Курска къ Щиграмъ и далѣе Подкомиссіей было отмѣчено, что большинство переѣздовъ на этомъ участкѣ не вымощены.

Число переѣздовъ М.-К.-В. ж. д. въ уровнѣ рельсъ равняется 1929, изъ коихъ не охраняемыхъ 533 и охраняемыхъ 1396.

Въ числѣ охраняемыхъ переѣздовъ имѣется:

переѣздовъ 1-го разряда, охраняемыхъ двумя сторожами . . . . . 23 шт.,
переѣздовъ II-го разряда, охраняемыхъ сторожемъ и сторожихою . . . . . 174 „
переѣздовъ III-го разряда, охраняемыхъ одною сторожихою . . . . . 1199 „

Проѣзжая часть переѣздовъ въ предѣлахъ рельсъ устроена изъ каменной мостовой или изъ пластиннаго дубоваго или сосноваго настила.

Въѣзды на переѣзды частью замощены и частью грунтовые. Въ послѣднемъ случаѣ во многихъ мѣстахъ въѣзды засыпаны шлакомъ.

Общая поверхность мостовыхъ на въѣздахъ равна 20.333 кв. саженямъ.

Для закрытія переѣздовъ имѣются затворы:

вращающіеся,

задвижные,

шлагбаумы.

Для бокового огражденія въѣздовъ и подъѣздовъ къ переѣздамъ имѣются:

барьеры изъ рельсовыхъ прогоновъ на рельсовыхъ стойкахъ,

барьеры изъ деревянныхъ прогоновъ на рельсовыхъ стойкахъ,

деревянные барьеры и

надолбы.

Общее протяженіе означенныхъ огражденій равно 47,636 п. саж., при чемъ огражденія 3 и 4 типа замѣняются постепенно типами №№ 1 и 2.

Для пропуска воды подъ въѣздами на переѣзды имѣются:

на 675 переѣздахъ бетонныя трубы общимъ протяженіемъ 4365 п. с.,

на 141 переѣздѣ каменные мостики и трубы, общимъ протяженіемъ 1170 п. с.,

на 472 переѣздахъ деревянные мостики общей площадью настила 2850 кв. с.,

на 160 переѣздахъ деревянныя трубы общимъ протяженіемъ 1056 п. с.,

Деревянные мостики и трубы постепенно замѣняются каменными и бетонными трубами и каменными мостиками.

Помимо перечисленныхъ переѣздовъ въ уровнѣ рельсъ на М.-К.-В. ж. д. имѣется внѣ уровня рельсъ:

проѣздовъ поверхъ путей . . . . . 25 шт.,

проѣздовъ подъ путями . . . . . 33 „

Детальныя данныя объ имѣющихся на дорогѣ переѣздахъ помѣщены въ приведенной ниже таблицѣ.

Уничтоженіе переѣздовъ въ уровнѣ рельсъ необходимо на вновь строящейся ст. Льговъ и на ст. Бахмачъ.

На вновь строящейся ст. Льговъ для пропуска большой дороги изъ гор. Рыльска въ г. Льговъ, въ настоящее время, какъ выше сказано, строится желѣзо-бетонный путепроводъ общимъ протяженіемъ по верху 27,90 п. с.

При предстоящемъ развитіи ст. Бахмачъ на пикетѣ 1768 9,00 саж. для пропуска проѣзжей дороги надъ 14 станціонными путями предположено устройство желѣзо-бетоннаго путепровода общимъ протяженіемъ по верху 50,00 саж.

Стоимость путепровода 65.750 р. [1]) предусмотрѣна по ст. 13 гл. 1 расцѣночной вѣдомости на сумму 12.944.000 р.

Помимо перечисленныхъ переѣздовъ въ уровнѣ и внѣ уровня рельсъ на М.-К.-В. ж. д. имѣется еще 3 пѣшеходныхъ мостика,

---

[1]) Включая стоимость подъѣздной дороги.

на ст. Конотопъ, Ворожба и Дарница; сверхъ сего, предположено устройство пѣшеходнаго мостика на ст. Брянскъ общимъ протяженіемъ по верху 35,00 саж.

Стоимость пѣшеходнаго мостика 8.750 р. предусмотрѣна по ст. 123 гл. IX расцѣночной вѣдомости на сумму 12.944.000 р.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНІЕ ЛИНІЙ И ВѢТВЕЙ.	Переѣзды въ уровнѣ рельсъ. Охраняемые. I Разряда.	II Разряда.	III Разряда.	Итого.	Не охраняемые.	Всего охраняемыхъ и не охраняемыхъ.	Переѣзды для экипаж. внѣ уровня рельсовъ. Надъ путями ж. д.	Подъ путями ж. д.	Итого переѣзд. для экипажей внѣ уров. рельсъ.
	А. Широкая колея.									
1	Линія Москва-Брянскъ .	7	56	308	371	51	422	6	1	7
2	„ Кіевъ-Курскъ . .	7	49	254	310	—	310	1	—	1
3	„ Курскъ-Воронежъ	2	20	119	141	5	146	1	1	2
4	„ Мармыж.-Верх. .	—	4	51	55	68	123	1	3	4
5	„ Кіевъ-Полтава . .	4	22	163	189	74	263	8	5	13
6	„ Навля-Конотопъ .	—	14	132	146	—	146	5	16	21
7	Вѣтвь Брестская . . .	1	1	—	2	—	2	1	—	1
8	„ Калужскія . . .	1	3	4	8	—	8	1	3	4
9	„ Окская	—	—	8	8	5	13	—	—	—
10	„ Зикѣево-Жиздра	—	—	5	5	7	12	—	—	—
11	„ Брянскія	—	3	3	6	—	6	—	—	—
12	„ Льговская . . .	—	—	1	1	—	1	—	—	—
13	„ Курская город. .	1	1	6	8	—	8	—	1	1
14	„ Терещен. Пирог.	—	—	9	9	—	9	—	—	—
	Итого . . .	23	173	1.063	1.259	210	1.469	24	30	54
	Б. Узкая колея.									
15	Вѣтвь Кор.-Рыльскъ . .	—	—	7	7	11	18	—	—	—
16	„ Кор.-Суджа . . .	—	—	6	6	25	31	—	—	—
17	„ Охоч.-Колпна . .	—	—	17	17	48	65	—	—	—
18	„ Круты-Черниг. .	—	—	20	20	39	59	—	—	—
19	„ Кр. Дн. Красн. .	—	—	43	43	139	182	1	2	3
20	„ Ворож. Х. Михайл.	—	1	43	44	61	105	—	1	1
	Итого . . .	—	1	136	137	323	460	1	3	4
	Всего по широкой и узкой колеямъ.	23	174	1.199	1.396	533	1.929	25	33	58

Въ 9 ч. 40 м. Подкомиссія прибыла на ст. Мармыжи.

Ст. Мармыжи. Деревянное пассажирское зданіе тѣсно; общая площадь пассажирскихъ помѣщеній—20,03 кв. саж. Продавалось билетовъ: въ 1909 г. 23.247, въ 1910 г. менѣе 20.000 и въ 1911 г.—23.988 и, кромѣ того, слѣдуетъ отмѣтить, что на ст. Мармыжи происходитъ пересадка пассажировъ на Ливенскую вѣтвь и обратно.

Изъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала къ новому каменному зданію въ депо; этимъ зданіемъ дорога пока не пользуется.

Въ 10 ч. 26 м. утра Подкомиссія прибыла на ст. Лачиново.

Ст. Лачиново. Деревянное пассажирское зданіе имѣетъ достаточную площадь пассажирскихъ помѣщеній, но при осмотрѣ этихъ помѣщеній оказалось, что комната, предназначенная для пассажировъ I и II классовъ, гдѣ находится и уборная, была заперта на ключъ, который хранится у начальника станціи.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія перешла къ жилымъ домамъ.

Въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ расположена квартира начальника станціи. Квартира изъ 3 комнатъ и кухни тѣсна для семьи начальника станціи, состоящей изъ 8 взрослыхъ дѣтей.

Въ этомъ же домѣ помѣщается и дежурная стрѣлочниковъ, имѣющая одну комнату, въ которой устроена русская печь.

Во второмъ такомъ же домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру помощника начальника станціи въ 2 комнаты съ кухней. Квартира достаточная по площади, но полы требуютъ основательнаго ремонта.

Въ 11 ч. дня Подкомиссія имѣла остановку на 579 вер. для осмотра будки. Площадь помѣщенія деревянной будки вполнѣ достаточна, но полы требуютъ серьезнаго ремонта.

Въ 11 ч. 13 м. Подкомиссія прибыла на ст. Косторная.

Ст. Косторная. Ст. Косторная является мѣстомъ пересѣченія М.-К.-В. и Юго-Восточныхъ ж д.

Деревянное одноэтажное пассажирское зданіе очень тѣсное для собирающихся здѣсь, особенно въ ночное время, пассажировъ. Площ. помѣщенія I и II классовъ—22,95 кв. саж., III кл. 22,75 кв. саж. Буфетъ помѣщается въ комнатѣ, служащей проходомъ съ перрона на улицу. Кромѣ тѣсноты, пассажирскія помѣщенія отличаются крайне неопрятнымъ содержаніемъ и требуютъ серьезнаго ремонта.

Ст. Косторная продала билетовъ: въ 1909 г.—21993, 1910 г.—21497 и 1911 г.—27865.

Въ служебныхъ помѣщеніяхъ также ощущается тѣснота.

Путевое устройство ст. Косторная состоитъ: изъ двухъ пріемочно-отправочныхъ путей, одного пакгаузнаго, двухъ вытяжныхъ, одного вѣсового и шести путей для разныхъ другихъ надобностей. Общая полезная длина всѣхъ путей 1727,73 саж. самый длинный изъ нихъ 236,67 пог. саж. и самый короткій— 37,85 пог. саж.

Въ 7 вер. отъ ст. Косторная по направленію къ Воронежу расположено 2 завода: Олымской—песочно-сахарный заводъ, соединенный желѣзнодорожной вѣтвью и рядомъ съ нимъ стеклянный, примыкающій къ той же вѣтви.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія направилась къ жилымъ домамъ.

Въ первомъ изъ осмотрѣнныхъ домовъ помѣщается квартира начальника станціи въ 4 комнаты съ кухней и квартира помощника начальника станціи въ 2 комнаты съ кухней.

Обѣ квартиры вполнѣ соотвѣтственныя.

Въ слѣдующемъ домѣ помѣщается пріемный покой, занимающій 2 чрезвычайно маленькія, совершенно неудовлетворительныя комнаты. Рядомъ съ пріемнымъ покоемъ расположена также очень тѣсная дежурная комната стрѣлочниковъ.

Съ другого входа въ этотъ домъ помѣщается квартира товарнаго кассира, состоящая изъ двухъ комнатъ и кухни. Квартира содержится въ образцовой чистотѣ.

Закончивъ осмотръ этого дома, Подкомиссія отбыла въ Воронежъ, имѣя лишь остановку на 594 верстѣ для осмотра казармы № 101.

Казарма деревянная, съ деревянными полами на деревянныхъ балкахъ съ землянымъ подпольемъ, построена при постройкѣ Курско-Воронежской линіи. Эта казарма занята:

квартирой дорожнаго мастера площ. . .	5,44	кв. саж.,
„ старш. рабочаго „ . .	2,45	„ „
общей кухнею площ.	2,45	„ „
квартирой переѣздн. сторожихи и путевого сторожа площ.	1,93	„ „
артелью площ.	5,60	„ „
сѣнями „	1,12	„ „
Итого . .	18,99	кв. саж.

Планъ казармы 594 версты переданъ въ Высшую Комиссію.

Помѣщенія для всѣхъ, кромѣ рабочихъ, тѣсныя, неудобно распланированныя, кухня общая. Комната рабочихъ достаточная, но кухня, общая со сторожихой, имѣетъ, какъ это видно по размѣрамъ комнатъ, совершенно недостаточную площадь. Несмотря на тѣсноту и неудобства, всѣ помѣщенія содержатся очень чисто.

Въ 1 ч. 40 м. дня Подкомиссія прибыла на ст. Воронежъ II.

Ст. Воронежъ II. М.-К.-В. ж. д. примыкаетъ къ г. Воронежу въ двухъ пунктахъ: на окраинѣ городской слободы ст. Воронежъ II и къ ст. Воронежъ I Юго-Восточныхъ ж. д.

Ст. Воронежъ II является собственной станціей М.-К.-В. ж. д., гдѣ у нея имѣется распорядительная контора, участокъ сл. п., жилые дома и проч.

На ст. Воронежъ I М.-К.-В. ж. д. своего ничего не имѣетъ и здѣсь производится лишь посадка и высадка пассажировъ, т. к. ст. Воронежъ II для пассажировъ не имѣетъ помѣщеній и, кромѣ того, значительно удалена отъ города.

Вѣтвь, соединяющая обѣ эти станціи, имѣетъ въ длину около 3 вер. и проходитъ вдоль линіи нефтяныхъ частныхъ складовъ, холодильника, элеватора и грузовыхъ помѣщеній Юго-Восточныхъ ж. д.

По прибытіи на ст. Воронежъ II Подкомиссія начала осмотръ съ распорядительной конторы. Въ каменномъ одноэтажномъ зданіи находится распорядительная и товарная контора. Всѣ помѣщенія достаточныя за исключеніемъ товарной конторы, помѣщеніе которой признано тѣснымъ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ жилымъ домамъ, образующимъ особую колонію.

Въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ были осмотрѣны: квартира фельдшера, квартира товарнаго кассира и комната для пріѣзжающихъ агентовъ.

Квартира фельдшера имѣетъ двѣ хорошихъ комнаты и кухню; у товарнаго кассира 3 комнаты и кухня; въ комнатѣ для пріѣзжающихъ, вполнѣ достаточной по площади, имѣется 3 кровати для агентовъ.

Всѣ квартиры содержатся въ порядкѣ и въ ремонтѣ ихъ потребности не ощущается.

Въ слѣдующемъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру помощника нач. станціи въ 2 комнаты съ кухней и помѣщеніе дежурнаго кочегара, имѣющаго комнату и кухню.

Далѣе Подкомиссія посѣтила домъ, въ которомъ осмотрѣла контору ревизора движенія, занимающую одну комнату. Въ этомъ же домѣ отведены 2 комнаты для дежурства стрѣлочниковъ.

Отсюда Подкомиссія перешла къ деревянному небольшому дому, въ которомъ осмотрѣла дежурную кондукторовъ и комнату сторожа. Дежурная, разсчитанная на 12 пассажирскихъ и 11 товарныхъ кондукторовъ раздѣлена на 2 самостоятельныхъ половины съ отдѣльнымъ ходомъ каждая.

Въ дежурной пассажирскихъ кондукторовъ темно и очень тѣсно. Въ комнатѣ сторожа, имѣющей площ. 35 кв. арш., въ кототорой печь занимаетъ $^1/_4$ часть комнаты, помѣщается сторожъ

съ женой и 10 человѣкъ дѣтей, частью взрослыхъ; Подкомиссія считаетъ такое положеніе невозможнымъ имѣя, въ виду условія жизни этой семьи, какъ санитарныя, такъ и чисто общежитейскія.

Въ дежурной товарныхъ кондукторовъ, помѣщеніе по площади больше чѣмъ для пассажирскихъ, но не имѣется сушилки. Въ обоихъ дежурныхъ имѣется 5 общихъ спаленъ, одна кухня и столовая.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала къ деревянному дому, гдѣ осмотрѣла квартиру кладовщика сл. п. и квартиру помощника нач. участка. Комната съ кухней, занимаемыя кладовщикомъ, болѣе чѣмъ достаточны по площади, но полы въ нихъ имѣютъ очень большія щели.

Квартира помощника нач. участка состоитъ изъ 3 комнатъ и кухни, общею площадью 18 кв. саженъ.

Изъ дома Подкомиссія прослѣдовала въ матеріальный складъ 13 участка сл. п. Въ складѣ съ площ. кладовой въ 9,48 кв. саж. хранится всего матеріаловъ на сумму 57.183 руб. 32 к. изъ нихъ: рельсъ на сумму 15.792 р. 27 к., шпалъ 5.732 руб. 26 к. и разныхъ другихъ матеріаловъ на сумму 35.658 р. 79 к.

Участковый дворъ имѣетъ площадь въ 1.287 кв. саж. здѣсь находится навѣсъ для исполненія плотничныхъ, бетонныхъ и другихъ работъ, площ. 6,24 кв. саж. и кузница, площ. 7 кв. саж. Помѣщеніе кузницы соотвѣтственное.

По осмотрѣ склада участка Подкомиссія перешла къ новому очень красивому каменному одноэтажному особняку, недавно законченному постройкой; въ этомъ особнякѣ расположены: квартира нач. участка и его контора.

Контора свѣтлая, просторная, имѣетъ 3 комнаты. Квартира имѣетъ 7 отлично отдѣланныхъ комнатъ съ паркетными полами; комнаты свѣтлыя и просторныя; при квартирѣ кухня и всѣ удобства и службы.

По порученію Предсѣдателя Подкомиссіи Членъ-Экспертъ Н. А. Масловъ отдѣлился отъ Подкомиссіи и произвелъ обслѣдованіе отчетности участка сл. п., при чемъ было установлено:

Работы по капитальному ремонту и новыя производятся лишь по открытіи кредита нач. сл. п. на каждую изъ нихъ.

Въ конторѣ участка ведется книга для учета кредитовъ, въ которую заносятся итоги расходовъ по мѣсяцамъ.

Для подробнаго учета расходовъ на рабочую силу и матеріалы, употребленные на ту или другую работу имѣется книга „Техническій отчетъ“, въ которую вносятся расходы по истеченіи мѣсяца съ указаніемъ соотвѣтствующихъ документовъ.

На основаніи данныхъ въ книгѣ „Техническій отчетъ“ составляются исполнительныя смѣты по новымъ работамъ и капитальному ремонту.

При производствѣ работъ вообще руководствуются расцѣнками, составленными примѣнительно къ нормамъ урочнаго положенія, однако не превышающими ихъ.

Для храненія запасовъ имѣются участковыя кладовыя и также у дорожныхъ мастеровъ ведутся сортовыя книги и отчеты по количеству матеріаловъ безъ цѣны. Однако существованіе такихъ кладовыхъ въ вѣдѣніи участковъ сл. п. управленіемъ признается неудобнымъ и храненіе запасовъ предположено сосредоточить исключительно въ вѣдѣніи м. сл.

Въ конторѣ участка ведутся сортовыя книги для учета оборота матеріаловъ по количеству и цѣнѣ по всему участку и на основаніи ихъ составляется мѣсячный отчетъ.

Матеріалы требуются дорожными мастерами и смотрителями зданій съ разрѣшенія нач. участка; въ требованіяхъ указываются работы.

Отнесеніе матеріаловъ на работы по книгамъ и отчетамъ дорожными мастерами производится разъ въ мѣсяцъ по повѣркѣ наличія ихъ. Приходуются же матеріалы тотчасъ по полученіи документовъ.

Что касается рабочей силы, то основаніемъ для составленія и провѣрки списковъ и табелей на уплату заработка рабочимъ, а также для провѣрки производимыхъ работъ и расхода рабочей силы служатъ составляемыя ежедневно артельными старостами рапортички съ обозначеніемъ именъ, фамилій поденныхъ рабочихъ (пѣшихъ и конныхъ отдѣльно) мастеровыхъ поденной платы, верстъ работъ, описанія работъ и количества ихъ, съ указаніемъ числа рабочихъ на замѣщеніяхъ; больныхъ въ отпуску, въ прогулкѣ. Эти рапортички отправляются дорожному мастеру околотка, который телеграммой къ 12 часамъ дня сообщаетъ нач. участка о числѣ рабочихъ. На основаніи приведенныхъ подробныхъ данныхъ въ рапортичкахъ артельныхъ старостъ дорожные мастера составляютъ по формѣ ежедневную рапортичку по околотку о произведенныхъ работахъ, числѣ рабочихъ, подводъ, мастеровыхъ, платы, съ указаніемъ мѣста и времени производства работъ, ихъ количества,—отдѣльно для каждаго номера напечатанной номенклатуры работъ; такихъ номеровъ 139.

Въ конторѣ участка составляется за каждое число сводъ ежедневнымъ рапортичкамъ дорожныхъ мастеровъ по всему участку; въ этомъ сводѣ обозначены работы по той же номенклатурѣ и съ тѣми же подробностями, какъ въ рапортичкахъ, и притомъ по каждому околотку отдѣльно.

Смотрители зданій и кладовщики также представляютъ ежедневно рапортички съ тѣми же подробностями о работахъ по ремонту зданій сооруженій, съ указаніемъ употребленнаго матеріала новаго и стараго. Сводъ доставляется въ управленіе сл. п.,

гдѣ и разсматривается. Кромѣ того, всѣ данныя сводовъ группируются за каждое число по работамъ и такимъ образомъ составляются для каждой изъ номенклатурныхъ работъ мѣсячная вѣдомость, изъ которой наглядно усматривается время, мѣсто производства работы, употребленная рабочая сила, цѣна; этимъ достигается возможность слѣдить за повторяемостью работъ въ однихъ и тѣхъ же мѣстахъ и имѣть сравнительную ихъ стоимость на разныхъ околоткахъ.

Описанная выше постановка дѣла даетъ полную возможность управленію сл. п. слѣдить за своевременностью и хозяйственностью исполненія работъ и правильностью расходовъ.

Штатъ конторы участка пути состоитъ изъ одного письмоводителя, двухъ конторщиковъ и переписчика.

Подкомиссія, по осмотрѣ квартиры начальника участка, прослѣдовала къ деревянному дому, въ которомъ осмотрѣла дежурное помѣщеніе смазчиковъ, найдя его вполнѣ соотвѣтственнымъ.

Въ новомъ каменномъ домѣ расположена контора 9 уч. сл. тяги и дежурная машинистовъ.

Контора состоитъ изъ 3 просторныхъ хорошихъ комнатъ.

Дежурная расположена по номерной системѣ; коридоръ широкій, спальни просторны, но сушилки и здѣсь не имѣется.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ депо.

На ст. Воронежъ II находятся основное депо и мастерская 9-го участка тяги. На 1-е іюля 1912 года къ депо приписано восьмиколесныхъ товарныхъ паровозовъ серіи ВБ системы Компаундъ 12 шт. и шестиколесныхъ паровозовъ для маневровъ и мѣстныхъ поѣздовъ Касторная—Кшень 5 шт. Паровозы Воронежскаго депо обслуживаютъ товарные поѣзда на участкѣ Воронежъ—Кшень, протяженіемъ 115 верстъ. Депо Воронежъ служитъ и оборотнымъ депо для пассажирскихъ паровозовъ Курскаго депо, обслуживающихъ 3 пары пассажирскихъ поѣздовъ на участкѣ Курскъ—Воронежъ. Для стоянки и промывки паровозовъ въ Воронежѣ II имѣется вѣерное зданіе на 10 стойлъ, длина стойла—9,35 саж. Надъ каждымъ стойломъ устроены по двѣ вытяжныя трубы безъ опускныхъ колпаковъ. Крановъ промывательныхъ имѣется по одному на каждые 2 стойла, а всего въ депо 5 крановъ. Промывка производится при помощи насоса. Паръ для работы насоса берется отъ одного изъ горячихъ паровозовъ, находящихся на стоянкѣ въ депо, для чего имѣется на протяженіи 8 стойлъ трубопроводъ, одинъ поворотный кругъ діаметромъ 64′.

Мастерская состоитъ изъ: механической, длиною 8,00 саж., шириною 4,46 саж., площадью 35,68 кв. саж., кузницы, длиною 2,50 саж., шириною 2,50 саж., площадью 6,25 кв. саж., инструментальной, длиною 2,50 саж., шириною 1,70 саж., площадью

4,25 кв. саж., помѣщенія для локомобиля, длиною 3,50 саж., шириною 2,35 саж., площадью кв. 8,57 саж. Помѣщенія соотвѣтственныя.

Въ депо производится малый ремонтъ паровозовъ, для каковой цѣли выдѣлены въ вѣерномъ зданіи 2 стойла. Кромѣ того въ депо Воронежъ производится ремонтъ водокачальныхъ машинъ и постоянныхъ котловъ, годичный осмотръ теплушекъ и товарныхъ вагоновъ.

Оборудованіе мастерской старое и состоитъ изъ: одного локомобиля, мощностью въ 8 лош. силъ, для приведенія въ работу станковъ мастерской; котла, поверхностью нагрѣва 18,373 кв. метр. и рабочимъ давленіемъ пара 6 атмосферъ, 2-хъ комплектовъ домкратовъ Беккера, 4 желѣзныхъ винтовыхъ домкратовъ съ боковымъ передвиженіемъ блоковъ дифференціальныхъ 2 на 3 тонны, 1 передвижного подъемнаго крана на телѣжкѣ для погрузки и выгрузки скатовъ, 1 колеснаго станка для обточки паровозныхъ и вагонныхъ скатовъ, 3 токарныхъ станковъ разныхъ размѣровъ, 1 сверлильнаго станка, 1 строгательнаго станка, 1 круглой пилы для дерева, 1 станка для испытанія вагонныхъ упряжныхъ приборовъ. Въ кузницѣ имѣется 2 горна кузнечныхъ для каменнаго угля на 4 огня, въ депо 2 переносныхъ горна для котельныхъ работъ. Слесарныхъ верстаковъ въ депо и мастерской имѣется 11 пог. саж. слесарныхъ тисковъ 20 штукъ. Депо и мастерская отапливаются унтермарковскими и чугунными печами. Освѣщеніе депо производится керосино-калильными фонарями сильнаго свѣта, мастерской -- обыкновенными керосиновыми лампами. Водоснабженіе ст. Воронежъ II производится изъ 2-хъ артезіанскихъ скважинъ двумя насосами, общей производительностью 2,2 куб. саж. въ часъ; два паровыхъ котла, поверхностью нагрѣва 15,44 кв. метра и 7,5 кв. метра.

Къ 9-му уч. сл. тяги приписаны слѣдующія водокачки:

Ст. Кшень получаетъ воду изъ рѣки насосомъ Вортингтона, производительностью 2,5 куб. саж. въ часъ; котелъ, поверхностью нагрѣва 7 кв. метра.

Ст. Латная снабжается водою изъ пруда насосомъ системы „Вортингтонъ“ съ размѣрами: діам. водяного цилиндра 7½″ и ходъ поршней 12″, котелъ Лешапеля, поверхностью нагрѣва 120 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 6 атмосферъ. На станціи имѣется водоемный бакъ емкостью 8 куб. саж.

Ст. Курбатово снабжается водою изъ буровой скважины машиною „Сохо“ размѣрами: діам. паров. цил. 8″, ходъ поршня 8″, и глубоководнымъ насосомъ простого дѣйствія размѣрами: діам. цилин. 4,33″, ходъ поршня 48″. Котелъ системы Лешапеля съ поверхностью нагрѣва 91,5 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 5 атмосферъ. Емкость водоемнаго бака—8 куб. саж.

На ст. Нижнедѣвицкъ вода подается изъ буровой скважины

машиною системы „Сохо“ съ діам. цилин 8″ и ходомъ поршня 8″ и глубоководнымъ насосомъ простого дѣйствія съ діам. цилиндра 4,5″ и ходомъ поршня 48″. Котелъ системы Лешапеля съ поверхностью нагрѣва 91,5 кв. фут. й рабочимъ давленіемъ 5 атмосферъ. На станціи имѣется водоемный бакъ емкостью 8 куб. саж.

На ст. Касторная вода подается изъ пруда насосомъ системы „Вортингтонъ“ съ діам. паров. и водн. цилин. 7″ и $4^1/_2$″ и ходомъ поршней 12″. Котелъ системы Лешапеля съ поверхностью нагрѣва 120 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 6 атмосферъ. Емкость водоемнаго бака—8 куб. саж.

На ст. Лачиново водокачка устроена надъ буровой скважиной такъ же, какъ и на ст. Мармыжи. Оборудованіе послѣднихъ двухъ водокачекъ такое же, какъ и на ст. Нижнедѣвицкъ.

На ст. Долгая водоснабженіе производится изъ пруда насосомъ системы „Вортингтонъ“ съ діам. паров. и водян. цилин. 7″ и $4^1/_4$″ и ходомъ поршней 12″. Котелъ системы Лешапеля съ поверхностью нагрѣва 75 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 5 атмосферъ. Вмѣстимость водоемнаго бака—8 куб. саж.

На ст. Коротышъ водоснабженіе устроено надъ буровой скважиной. Водокачка оборудована паровой машиной системы „Сохо“ съ діам. цилин. 7″ и ходомъ поршней 12″ и глубоководнымъ насосомъ простого дѣйствія съ діам. цилин. 4″ и ходомъ поршней 36″. Котелъ системы Лешапеля съ поверхностью нагрѣва 104 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 5 атмосферъ. Вмѣстимость бака—8 куб. саж.

Ст. Ливны снабжается водою изъ рѣки насосомъ системы „Вортингтонъ“ съ діам. паров. цилин. 8″ и $4^1/_2$″ и ходомъ поршней 12″. Котелъ системы Лешапеля съ поверхностью нагрѣва 120 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ $4^1/_2$ атмосферы. Емкость бака 8—куб. саж.

На ст. Здоровецъ вода получается изъ пруда. Водокачка оборудована вертикальной машиной и такимъ же насосомъ размѣрами: $5^5/_8$″ діам. пар. цилин., $9^1/_2$″ ходъ пар. поршня, $3^3/_4$″ діам. водян. цилин., $8^1/_5$″ ходъ водян. поршня. Котелъ вертикальный трубчатый, поверхностью нагрѣва 55 кв. фут. съ рабочимъ давленіемъ 3 агмосферы. На станціи имѣется водоемный бакъ вмѣстимостью 2 куб. саж.

Ст. „Русскій-Бродъ“,—вода получается изъ рѣки насосомъ системы „Вортингтонъ“ размѣрами: діам. пар. цил. 7″. діам. вод. цил. $4^1/_2$″ и ходъ поршней 12″. Котелъ системы Лешапеля, поверхностью нагрѣва 75 кв. ф. и рабочимъ давленіемъ 5 атмосферъ. На станціи имѣется водоемный бакъ вмѣстимостью 8 куб. саж.

Ст. Верховье снабжается водою изъ колодца насосомъ вертикальнымъ разм.: 8″ и 5,43″ и ходъ поршней 9,45″. Котелъ

системы Шухова, поверхностью нагрѣва 80 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 5 атмосферъ. На станціи имѣется водоемный бакъ вмѣстимостью 8 куб. саж.

По осмотрѣ депо Подкомиссія прослѣдовала черезъ станціонные пути къ пріемному покою, расположенному вблизи распорядительной конторы и товарнаго двора.

Пріемный покой при ст. Воронежъ состоитъ изъ: 1) кабинета врача—2,30 кв. с., 2) палаты для больныхъ—3,03 кв. с., 3) ожидальной и аптеки—4,58 кв. с.

Домъ деревянный, требуетъ капитальнаго ремонта, особенно плохи полы; помѣщеніе тѣсно.

Представителями М.-К.-В. ж. д. было сообщено, что на ст. Воронежъ II имѣется предположеніе выстроить новый пріемный покой съ квартирой для фельдшера.

При пріемномъ покоѣ имѣется слѣдующій персоналъ; врачъ, 2 фельдшера, акушерка и служитель.

Ежегодный пріемъ больныхъ 8.000 человѣкъ, дѣлающихъ 11.600 посѣщеній, что, въ среднемъ, составляетъ 31 посѣщеніе въ день.

Рецептовъ отпускается, въ среднемъ, 16.450, что составляетъ 45 рецептовъ въ день.

Выѣздовъ на линію ежегодно, въ среднемъ, производится 170.

Путевое устройство ст. Воронежъ II признано Подкомиссіей недостаточнымъ.

Затѣмъ Подкомиссія перешла на товарный дворъ.

Работа ст. Воронежъ II за 1911 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Поѣздовъ:

Среднее число въ сутки.

	За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.
Нечетныхъ	—	—	—	3	3	6	—	—	—	3	4	7
Четныхъ	3	3	6	—	—	—	3	4	7	—	—	—
Итого . . .	3	3	6	3	3	6	3	4	7	3	4	7

При этомъ вагоно-оборотъ былъ:

По обмѣну съ сосѣдними дорогами:

	За годъ.		Въ періодъ усиленнаго движенія.	
	Принято.	Сдано.	Принято.	Сдано.
Съ Юго-Восточными ж. д.	98	98	140	132

Отправленіе и прибытіе.

		За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отправлено:	Нечетными	96	136
	Четными	—	—
	Итого	96	136
Прибыло:	Нечетными	—	—
	Четными	98	144
	Итого	98	144

Для исполненія этой работы на ст. Воронежъ II служатъ 29 путей.

Пропускная способность ст. Воронежъ II за 1911 г. выражается слѣдующимъ числомъ товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ:

Нечетныхъ . . . . . 11 съ 338 вагонами.
Четныхъ . . . . . 10 „ 305 „

Всего 21 съ 643 вагонами.

Грузооборотъ за 1911 г. былъ:

нагружено средствами станціи . . . 372.376 пудовъ,
перегружено „ „ . . . 2.378.816 „
выгружено „ „ . . . 1.209.150 „

Итого . . . 3.960.342 пуда.

На ст. Воронежъ II складовъ и складочныхъ помѣщеній числится: пакгаузовъ 480 кв. саж., крытыхъ платформъ 189 кв. саж., открытыхъ платформъ 150 кв. саж. и зернохранилищъ на 200 вагоновъ.

Имѣется вѣсовъ: сотенныхъ передв. 6, врѣзныхъ десятичныхъ 1, вагонныхъ вѣсовъ 1, подъемной силы 1525 пудовъ съ длиной помоста 22½ фута.

При возвращеніи съ товарнаго двора къ мѣсту стоянки служебнаго поѣзда Предсѣдателемъ Подкомиссіи былъ осмотрѣнъ только что прибывшій составъ пассажирскаго поѣзда № 12 изъ Кіева, высадившій пассажировъ на ст. Воронежъ I и возвратившійся на ст. Воронежъ II для очистки вагоновъ; при чемъ было установлено, что составъ вагоновъ всѣхъ трехъ классовъ содержится въ порядкѣ и вполнѣ соотвѣтствуетъ своему назначенію. Кромѣ того, Подкомиссіей былъ осмотрѣнъ холодильникъ принадлежащій частному обществу.

Въ 8 ч. вечера Подкомиссія имѣла совѣщаніе съ биржевымъ комитетомъ гор. Воронежа въ зданіи Воронежской биржи. Протоколъ совѣщанія прилагается особо.

Въ 11 ч. ночи Подкомиссія отбыла изъ Воронежа въ Кіевъ.

27 іюня въ 7 ч. 58 м. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Колонтаевка.

Ст. Колонтаевка. Въ новомъ каменномъ жиломъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру запаснаго агента, состоящую изъ одной комнаты и кухни. Въ этой квартирѣ помѣщается начальникъ станціи, въ постоянной квартирѣ котораго, состоящей изъ четырехъ комнатъ и кухни и помѣщающейся въ другомъ домѣ, производится ремонтъ. Старшій телеграфистъ занимаетъ хорошее помѣщеніе, состоящее изъ одной комнаты и кухни.

Во второмъ такомъ же домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру старшаго помощника начальника станціи. Квартира имѣетъ 3 комнаты и кухню. Въ этомъ же домѣ находится и ремонтируемая квартира начальника станціи.

Осмотромъ жилыхъ домовъ ограничился осмотръ ст. Колонтаевка.

Въ 8 час. 27 м. Подкомиссія прибыла на ст. Коренево.

Ст. Коренево. Пассажирское зданіе каменное, двухъэтажное; служебныя помѣщенія просторныя и свѣтлыя. Неудобное расположеніе телеграфа обратило на себя особое вниманіе Подкомиссіи; телеграфъ очень далеко вынесенъ отъ пассажирскихъ помѣщеній и подача телеграммъ представляетъ большое неудобство для проѣзжающей публики.

Помѣщеніе I и II классовъ имѣетъ 26,25 кв. саж. III классъ— 34,97 кв. саж. Въ дверяхъ помѣщенія III класса имѣются очень большія щели; цементные полы запущены и сильно попорчены.

Билетовъ ст. Коренево продавала: въ 1909 г.—47.871, въ 1910 г.—49.445 и 1911 г.—45.046.

Въ нѣкоторомъ разстояніи отъ пассажирскаго зданія расположенъ каменный домъ, обслуживающій пассажировъ 4 класса.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ пріемному покою.

Пріемный покой при ст. Коренево состоитъ изъ палаты для больныхъ — 4,93 кв. саж., перевязочной — 3,32 кв. с., ожидальной—6,75 кв. с., кабинета врача—5,84 кв. с., аптеки—4,22 кв. с., ванной—1,53 кв. с., клозета—0,45 кв. с. и комнаты для служителя—4,26 кв. саж.

Пріемный покой, разсчитанный на 2 кровати, помѣщается въ отдѣльномъ деревянномъ одноэтажномъ зданіи и расположенъ на самой территоріи ст. Коренево, вблизи пассажирскаго зданія. Помѣщенія соотвѣтственныя.

При пріемномъ покоѣ имѣется слѣдующій персоналъ: врачъ, 3 фельдшера, акушерка и 2 служителя.

Ежегодный пріемъ амбулаторныхъ больныхъ—7.240 человѣкъ, дѣлающихъ, въ среднемъ, 13.350 посѣщеній, что составляетъ, въ среднемъ, 36 посѣщеній въ день.

Рецептовъ отпускается въ годъ изъ аптеки пріемнаго покоя, въ среднемъ, 9.050, что составляетъ 24 рецепта въ день.

Выѣздовъ на линію по вызовамъ больныхъ, въ среднемъ, ежегодно производится 400.

Осмотрѣнная далѣе дежурная кондукторскихъ бригадъ находится въ каменномъ одноэтажномъ домѣ и состоитъ изъ 3 спаленъ, расположенныхъ по номерной системѣ, выходящихъ въ широкій коридоръ, и 8 общихъ спаленъ. Дежурные вмѣщаютъ 43 кровати и имѣютъ, кромѣ спаленъ, столовую, кухню, комнату для 2 стражниковъ и сушильню; послѣдняя признана Подкомиссіей неудовлетворительной. Отсюда Подкомиссія прослѣдовала, мимо школы, расположенной въ наемномъ домѣ, въ депо.

На ст. Коренево имѣется основное депо 7-го участка сл. тяги.

Къ нему приписано: 14 товарныхъ 10-ти колесныхъ и 7 восьмиколесныхъ паровозовъ Брянскаго завода, которыми обслуживаются товарные поѣзда до Комаричъ и, кромѣ того, 2 командированныхъ съ М. Казанской дороги паровоза компаундъ: одинъ—серіи АН № 340 завода Геншеля, другой серіи АН № 358 Брянскаго завода; затѣмъ 8 шестиколесныхъ паровозовъ серіи БН, БС, и БК, изъ которыхъ 2 работаютъ на маневрахъ на ст. Коренево, 2 на ст. Ворожба, 3 на ст. Льговъ 2-й и одинъ подмѣнный—всего паровозовъ имѣется 29 (кромѣ двухъ командированныхъ). Для стоянки, ремонта и промывки паровозовъ имѣется вѣерное депо, состоящее изъ 5 отдѣленій, въ каждомъ изъ коихъ по 2 стойла, длиною 9,60 саж. Въ трехъ стойлахъ устроены блоки для съемки паровозныхъ колпаковъ. Въ каждомъ изъ отдѣленій

помѣщается по одному водоразборному крану. Надъ каждымъ стойломъ сдѣлана вытяжная труба. Впереди депо установленъ поворотный кругъ діам. 64 фут. системы Селлерса при воздушномъ круговоротчикѣ системы Калашникова. Промывка паровозовъ производится во всѣхъ стойлахъ холодной водой при естественномъ напорѣ. Для подъемки паровозовъ при маломъ и среднемъ ремонтѣ отведено два стойла. Къ депо прилегаютъ мастерскія, площадью 39,25 кв. саж., въ которыхъ установлены слѣдующіе станки: 3 токарныхъ, 1 строгальный и 2 сверлильныхъ. Станки приводятся въ движеніе паровымъ лакомобилемъ въ 8 лошадиныхъ силъ. Длина верстаковъ, на которыхъ установлено 6 слесарныхъ тисковъ, 36 фут. и, кромѣ того, въ стойлахъ депо имѣются верстаки, общей длиной 54 фута съ 10-ю тисками. Въ машинномъ отдѣленіи, площадью 8,60 кв. саж., установленъ локомобиль, поверхностью нагрѣва 11,78 кв. мет., при наибольшемъ давленіи 4 атмосферы.

При мастерской имѣется кузница, площадью 9,45 кв. саж., въ которой установлены горна: одно кузнечное на два огня, мѣдницкое и два одноогневыхъ. Дутье производится вентиляторомъ системы Рута. Кромѣ указанныхъ отдѣленій, при мастерской имѣется помѣщеніе, площадью 4,20 кв. саж., съ приспособленіемъ для пилки дровъ, гдѣ установлена круглая пила, которая приводится въ движеніе отъ вала трансмиссіи. При мастерской имѣется инструментальная, площадью 4,80 кв. саж., съ приспособленіями для провѣрки манометровъ. Для подъемки паровозовъ имѣется два комплекта домкратовъ системы Беккера и 8 желѣзныхъ домкратовъ для подъемки тендеровъ. Для погрузки и выгрузки колесныхъ паръ имѣются 4 дифференціальныхъ блока. При депо имѣется крытый сарай (кладовая), площадью 21 кв. саж. для храненія матеріаловъ.

Для стоянки паровозовъ имѣется второе депо въ 1 отдѣленіе съ тремя стойлами, длиной 9,60 саж. и водоразборными кранами. Надъ каждымъ стойломъ установлена одна вытяжная труба. Впереди депо помѣщается поворотный кругъ діам. 56 фут. Для ремонта товарныхъ вагоновъ отведенъ ремонтный путь, длиной 135 саж.; около пути установленъ кузовъ товарнаго вагона, въ которомъ имѣется одинъ верстакъ съ тисками. Кромѣ малаго ремонта паровозовъ производится описанными средствами текущій ремонтъ приходящихъ больныхъ вагоновъ и конвенціонный осмотръ вагоновъ своей дороги а также Сибирской, Забайкальской, Восточно-Китайской и Уссурійской дорогъ.

Освѣщается депо и станція 17-ю керосино-калильными фонарями сильнаго свѣта системы „Люксъ“ и „Симплексъ“.

Ст. Коренево снабжается водою изъ рѣки Крѣпны водокачкой, оборудованной насосомъ „Вортингтона“ и Эврарда“ и 2 котлами: вертикальнымъ системы Шухова, поверхностью нагрѣва

180 кв. фут. и горизонтальнымъ, поверхностью нагрѣва 48,5 кв. фут. Кромѣ того, имѣются водоснабженія на слѣдующихъ станціяхъ участка.

Глушково—родникъ, оборудованіе: горизонтальный котелъ съ наружной топкой (поверхностью нагрѣва—81 кв. фут.), насосъ „Эврарда".

Колонтаевка—буровая скважина—оборудованіе: горизонтальный котелъ съ наружной топкой (поверхность нагрѣва—81 кв. фут.) насосъ „Эврарда".

Артаково—буровая скважина—оборудованіе: вертикальный котелъ системы „Лешапеля" (поверхность нагрѣва—75 кв. фут.) насосъ „Сохо".

Конышевка—буровая скважина, оборудованіе: вертикальный котелъ системы „Лешапеля" (поверхность нагрѣва—123 кв. фут.) насосъ „Сохо".

Арбузово—рѣка, оборудованіе: вертикальный котелъ системы „Лешапеля" (поверхность нагрѣва—78,5 кв. фут.) насосъ „Вортингтона".

На ст. Коренево дежурныя для паровозныхъ бригадъ находятся при паровозномъ зданіи надъ мастерскими. Машинисты помѣщаются въ общей спальнѣ съ 12 кроватями. Въ такой же общей спальнѣ съ 12 кроватями помѣщаются и помощники машинистовъ. Здѣсь же имѣются: 2 небольшихъ комнаты, по 2 кровати въ каждой,—также для паровозныхъ бригадъ; одна общая спальня съ нарами на 8 человѣкъ, для качегаровъ; столовая машинистовъ и помощниковъ, кухня и умывальная. Смазчики помѣщаются въ 3-хъ комнатахъ перваго этажа жилого деревяннаго дома. Одна большая комната съ нарами на 10 и 7 человѣкъ, служитъ общей спальней, другая—столовой, третья—кухней: при чемъ въ послѣдней имѣется одна кровать. Окна спаленъ со ставнями.

Въ настоящее время нары постепенно замѣняются кроватями.

Изъ депо Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ. Товарныя устройства на ст. Коренево состоятъ изъ пакгаузовъ, площ. 13,80 кв. с., крытыхъ платформъ площ. 169,80 кв. с. и открытыхъ платформъ 134,40 кв. с.

Перегрузочная платформа уширяется, въ виду зрачительной перегрузки грузовъ съ магистрали на узко-колейную линію и обратно.

Въ 9 ч. 27 м. утра служебный поѣздъ имѣлъ остановку на 304 вер. для осмотра полуказармы № 59.

Комната для артели вполнѣ достаточна, но состояніе половъ оставляетъ желать лучшаго. Старшій рабочій занимаетъ одну комнату, оборудованную русскою печью, помѣщеніе его содержится чисто, что особенно трудно, принимая во вниманіе очень плохое состояніе дома.

Далѣе, при слѣдованіи черезъ рѣку Виръ, Подкомиссіи былъ демонстрированъ строящійся двупутный мостъ, еще не открытый для движенія.

Существующій однопутный мостъ пересѣкаетъ рѣку подъ острымъ угломъ, новый же мостъ поставленъ перпендикулярно къ направленію теченія.

Въ 10 ч. 8 м. утра Подкомиссія прибыла на ст. Ворожба. Поѣздъ былъ остановленъ у товарнаго двора.

Работа ст. Ворожба за 1911 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Поѣздовъ:

Среднее число въ сутки:

	Въ годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.
Нечетныхъ .	3	5	8	3	10	13	3	7	10	3	11	14
Четныхъ . .	3	10	13	3	5	8	3	12	15	3	7	10
Итого . . .	6	15	21	6	15	21	6	19	25	6	18	24

При этомъ вагонооборотъ былъ:

по обмѣну съ сосѣдними дорогами:

	За годъ.		Въ періодъ усиленнаго движенія.	
	Принято.	Сдано.	Принято.	Сдано.
Съ Южными ж. д. . . .	136	136	194	194
Всего . . .	136	136	194	194

Отправленіе и прибытіе:

		За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отправлено:	Нечетными . .	385	450
	Четными . . .	208	313
	Итого . . .	593	753
Прибыло:	Нечетными . .	193	286
	Четными . . .	416	671
	Итого . . .	609	957

Для преодолѣнія этой работы на ст. Ворожба служатъ 36 путей, протяженіемъ 20,529 верстъ.

Пропускная способность ст. Ворожба за 1911 г. выражается слѣдующимъ числомъ товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ:

Нечетныхъ	26 пп.	съ 894	вагонами,
четныхъ	26 „	„ 894	„
Всего	52	съ 1788	вагонами.

Грузооборотъ за 1911 г. былъ:

нагружено средствами станціи .	854.418	пудовъ,
перегружено „ „ . .	5.109.620	„
выгружено „ „ . .	156.515	„
Итого	6.120.553	пуда.

Товарныя устройства ст. Ворожба состоятъ изъ пакгаузовъ, полезной площ. 111,60 кв. с., крытыхъ платформъ 126 кв. с., открытыхъ платформъ 170,68 кв. с., перегрузочныхъ открытыхъ платформъ 59,40 кв. с.

Вѣсовъ имѣется: сотенныхъ передвижныхъ—8, врѣзныхъ десятичныхъ—2, вагонныхъ—1, подъемной силы 1800 пуд. съ длиной помоста 24½ фут.

Старый пакгаузъ находится въ состояніи разрушенія: боковыя стѣны прогнили, столбы также подгнили и ни то, ни другое не чинится. Новый деревянный пакгаузъ—удовлетворительный.

Пассажирское каменное зданіе довольно обширное съ хорошимъ просторнымъ, но холоднымъ проходнымъ вестибюлемъ. Залъ I и II классовъ, площ. 42,12 кв. саж., достаточно свѣтлый, но цементные полы придаютъ ему грязноватый видъ; въ дамской уборной полы сдѣланы изъ плитокъ, но мебель, вслѣдствіе ветхости находится въ крайне плохомъ состояніи. Залъ III кл. расположенъ по другую сторону вестибюля симметрично съ I и II класс. Площадь III класса—55,80 кв. с., вполнѣ достаточная, и состояніе помѣщенія удовлетворительное.

Служебныя помѣщенія вмѣстѣ съ товарной конторой расположены въ отдѣльномъ отъ пассажирскаго зданія каменномъ домѣ; ихъ площадь вполнѣ достаточна.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ участокъ сл. пути и въ школу.

Школа каменная одноэтажная. Въ 1911 г. въ школѣ обучалось 206 человѣкъ дѣтей. Стѣны отремонтированы, но полы запущены и требуютъ ремонта.

Въ нижнемъ этажѣ двухъэтажнаго каменнаго дома помѣщается дежурная товарныхъ кондукторовъ. Въ общихъ спальняхъ имѣется 9 кроватей; помѣщеніе спальни можно признать удовлетворительнымъ.

Во 2 этажѣ этого дома Подкомиссія осмотрѣла помѣщеніе телеграфиста, имѣющаго 1 комнату, въ которой устроена русская печь, и квартиру товарнаго кассира, состоящую изъ двухъ вполнѣ соотвѣтственныхъ комнатъ и кухни.

Для дежурной пассажирскихъ кондукторовъ отведена 1 комната, вполнѣ достаточная, въ зданіи, служившемъ ранѣе паровознымъ сараемъ.

Въ 11 ч. 2 м. Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Путивль.

Ст. Путивль. Деревянное пассажирское зданіе подновлено и расширено. Площадь помѣщенія для I и II классовъ—9,62 кв. с. и III кл.—26,37 кв. с. Билетовъ продано: въ 1909 г.—менѣе 20.000, 1910 г.—27.556, 1911 г.—30.423.

Помѣщеніе это вполнѣ соотвѣтственное, но мебель въ плохомъ состояніи.

Дальнѣйшій осмотръ ст. Путивль не былъ произведенъ и въ 11 ч. 55 м. дня Подкомиссія прибыла на ст. Конотопъ.

Ст. Конотопъ. Осмотръ былъ начатъ съ главныхъ Конотопскихъ мастерскихъ.

Конотопскія смѣшанныя паровозныя и вагонныя мастерскія расположены на ст. Конотопъ и занимаютъ территорію общей площадью 44.285 кв. саж. Площадь открытыхъ помѣщеній равна 8.646,89 кв. саж.

Всѣ станки и орудія мастерскихъ приводятся въ движеніе отъ моторовъ перемѣннаго трехфазнаго тока напряженія 210 вольтъ при 50 періодахъ, получающихъ энергію отъ центральной электрической станціи (на планѣ буква Л), которая также даетъ энергію на освѣщеніе внутреннихъ помѣщеній мастерскихъ, дворъ же освѣщается керосино-калильными фонарями „Люксъ". Передача энергіи происходитъ по подземной кабельной сѣти. Для выработки энергіи какъ перемѣннаго трехфазнаго тока, такъ и постояннаго, на станціи имѣются машины, указанныя на прилагаемой таблицѣ.

Машины расположены въ машинномъ отдѣленіи площадью 74,34 кв. саж., вдоль котораго ходитъ мостовой кранъ подъемной силы 4 тонны, перемѣщеніе крана и груза вручную: пролетъ 5,83 саж.

Для питанія паровыхъ машинъ паромъ имѣются, въ сосѣднемъ съ машиннымъ, котельномъ отдѣленіи площадью 81,66 кв. саж.:

Четыре водотрубныхъ котла системы Бабкокъ и Вилькоксъ, поверх. нагрѣва по 226,5 кв. метр., при рабочемъ давле-

ніи въ 10 атм., изготовленные на С.-Петербургскомъ металлическомъ заводѣ въ 1901 г.

Одинъ водотрубный котелъ системы Бабкокъ и Вилькоксъ, поверх. нагрѣва 150 кв. метр. при рабочемъ давленіи 9 атм., изготовленный на заводѣ Бабкокъ и Вилькоксъ въ 1890 году. Этотъ котелъ имѣется, какъ запасный и работаетъ лишь въ самыхъ исключительныхъ случаяхъ.

Отопленіе котловъ каменнымъ углемъ и въ лѣтнее время еще стружкой изъ-подъ деревообдѣлочныхъ станковъ. Два изъ котловъ оборудованы пароструйными топками системы Идельсона. Паръ изъ котловъ подводится къ машинамъ общимъ паропроводомъ въ 12″ діам., который имѣетъ отвѣтвленіе на кузнечный цехъ, гдѣ питаетъ паровые молота, вентиляторъ Рутта и прессъ для испытанія рессоръ. Кромѣ того, паромъ отъ этихъ же котловъ питаются:

а) два воздушныхъ паровозныхъ насоса—Вестингауза и Нью-Іоркъ, помѣщенные на станціи и нагнетающіе воздухъ въ резервуаръ для пневматическихъ подъемниковъ колеснаго парка (на планѣ $З_{II}$) и для испытанія автоматическихъ тормозовъ пассажирскихъ вагоновъ въ вагонномъ корпусѣ (на планѣ 0);

б) насосъ Вортингтона, установленный на станціи и служащій для перекачки нефти изъ цистерны въ бакъ (на планѣ $Е_I$) и въ кузнечный цехъ къ рессорнымъ и сварочной печамъ.

Мятый паръ идетъ частью на подогрѣваніе воды для питанія котловъ, а въ зимнее время на паровое отопленіе части зданій мастерскихъ. Въ сильные морозы добавляется и свѣжій паръ.

Всѣ пять котловъ имѣютъ общій боровъ и одну дымовую трубу, высота ея—55 метр., діам. вверху—1,15 метр.

При электрической же станціи имѣется спеціальная мастерская для ремонта и испытанія электрическаго оборудованія пассажирскихъ вагоновъ по системамъ Лейтнеръ-Лукасъ и Тюдоръ.

Электрическая станція вырабатываетъ, въ среднемъ, 700.000 килоуаттъ въ годъ перемѣннаго тока и до 95.000 килоуаттъ постояннаго.

Основные цехи.

Паровозо-сборные.

Сборныхъ мастерскихъ имѣется двѣ (на планѣ обозначены бук. А и И). Первая изъ нихъ (бук. А) занимаетъ прямоугольное зданіе, длиною 42,37 пог. саж., ширин.—20,00 саж., высота стѣнъ—3,85 саж., высота до конька крыши—8,43 саж.; съ сѣверной стороны имѣется пристройка 7,00 на 4,20 саж., въ которую

входитъ телѣжка и черезъ которую подаются паровозы въ сборную. Общая площадь сборной—876,80 кв. саж. Стойлъ паровозныхъ 30,—изъ нихъ 27 рабочихъ, одно для взвѣшиванія паровозовъ и два для подъемки. Длина каждаго стойла—5,00 саж., разстояніе между ними—2,75 саж. По срединѣ зданія имѣется канава шириною 4,20 саж. для телѣжки; надъ стойлами съ каждой стороны канавы имѣется по одному мостовому крану. Стропила и крыша—желѣзныя; вдоль всей крыши надъ канавой для телѣжки—свѣтовой фонарь. Отношеніе свѣтовой площади къ площади зданія = 1 : 3. Освѣщеніе электрическое, имѣется 8 дуговыхъ фонарей по 8 амперъ, 79 постоянныхъ лампъ накаливанія въ 16 свѣчей, для переносныхъ лампъ установлено 155 штепселей. Отопленіе воздушное, по системѣ Стюртеванта; котелъ и машина помѣщаются въ отдѣльномъ зданіи размѣромъ 7,00 на 5,00 саж. (на планѣ В), изъ котораго нагрѣтый воздухъ подается каменнымъ каналомъ въ сборную. Котелъ системы Бабкокъ и Вилькоксъ, поверхность нагрѣва—128,1 кв. метр. 8 атм. рабоч. давленія, топка каменнымъ углемъ, построенъ на заводѣ Бабкокъ и Вилькоксъ въ 1892 году. Паровая машина для приведенія въ дѣйствіе вентилятора—одноцилиндровая, діам. поршня—7″, ходъ поршня—10½″, число оборотовъ—150 въ минуту, діаметръ вентиляторныхъ крыльевъ—84″, ширина—48″, число оборотовъ—150. Освѣщеніе помѣщенія электрическое—5-ью лампочками накаливанія.

Въ отдѣльной пристройкѣ (на планѣ Б) помѣщается контора сборнаго и котельнаго цеховъ, площадью 20,16 кв. саж., подвальный этажъ которой служитъ кладовой цеха. Отопленіе конторы печное, освѣщеніе электрическое, число лампъ накаливанія 21 въ конторѣ и 7—въ подвальномъ этажѣ.

Оборудованіе сборной состоитъ изъ:

телѣжки для передвиженія паровозовъ вдоль сборной; подъемная сила ея—60 тоннъ, длина 4,20 саж., работаетъ электрическимъ приводомъ съ моторомъ въ 15 лош. силъ, имѣетъ приспособленіе для подачи паровозовъ на телѣжку или стойло канатомъ, который навивается на барабанъ, приводимый въ движеніе тѣмъ же моторомъ. Скорость передвиженія съ нагрузкою—25 метровъ въ минуту, безъ нагрузки—40 метр. Скорость накатки—15 метровъ;

двухъ мостовыхъ крановъ подъемной силы по 4 тонны, пролетомъ 6,36 саж., передвиженіе вдоль сборной отъ моторовъ трехфазнаго тока по 3 силы, подъемъ груза и его передвиженіе вдоль крана вручную;

двухъ комплектовъ домкратовъ Беккера подъемной силы по 60 тоннъ;

вѣсовъ системы Дюгано для взвѣшиванія паровозовъ и опредѣленія нагрузки на оси;

трехъ переносныхъ станковъ для расточки цилиндровъ, приводимыхъ въ движеніе отъ переносныхъ же моторовъ трехфазнаго тока по 2 лошад. силы;

верстаковъ слесарныхъ 44,85 пог. саж.;

78 тисковъ слесарныхъ;

одной размѣточной плиты;

трехъ сверлильныхъ станковъ;

двухъ винторѣзныхъ токарныхъ станковъ;

одной двойной токарной самоточки;

одного поперечно-строгальнаго станка;

одного песочнаго точила.

Часть станковъ приводится въ движеніе отъ главнаго вала, діам. $2^1/_2$'' съ моторомъ трехфазнаго тока въ 10 лош. силъ, а часть имѣетъ свои моторы трехфазнаго тока въ $^1/_3$ и $^2/_3$ лош. силы.

Вторая сборная(на планѣ И) занимаетъ прямоугольное зданіе, длиною 43,68 п. саж., шириною 15,33, высота стѣнъ—3,83 саж., высота до конька крыши 6,30 саж. Общая площадь—672,61 кв. саж., изъ этой площади собственно подъ сборной 581,86 кв. саж., а остальная часть занята колеснымъ цехомъ. Стойлъ паровозныхъ—22, изъ нихъ 2 заняты подъ пути для сообщенія механическихъ мастерскихъ; длина каждаго стойла 3,70 саж., разстояніе между ними—3,02 саж. По срединѣ зданія имѣется канава шириною 2,55 саж. для телѣжки; надъ стойлами съ каждой стороны канавы по мостовому крану; стропила и крыша желѣзныя; надъ стойлами 12 свѣтовыхъ фонарей. Отношеніе свѣтовой площади къ площади зданія равняется 1 : 3. Освѣщеніе электрическое, имѣется 8 дуговыхъ фонарей по 8 амперъ, 42 постоянныхъ лампъ накаливанія, для переносныхъ лампъ установлено 99 штепселей. Отопленіе паровое, мятымъ паромъ съ электрической станціи.

Оборудованіе этой сборной состоитъ изъ:

телѣжки для передвиженія паровозовъ вдоль зданія, подъемная сила ея 45 тоннъ, приводится въ движеніе посредствомъ канатной передачи отъ главнаго вала колесно-токарной мастерской, которая примыкаетъ къ описываемой сборной съ южной стороны (на планѣ буква З). Скорость передвиженія телѣжки въ порожнемъ состояніи 14 метровъ въ минуту, въ груженомъ 10 метр;

двухъ мостовыхъ крановъ подъемной силы по 3 тонны, пролетомъ 4,94 саж., передвиженіе вдоль сборной отъ моторовъ трехфазнаго тока по 3 лош. силы, подъемъ груза и его передвиженіе вдоль крана вручную;

двухъ комплектовъ домкратовъ Беккера подъемной силы по 45 тоннъ;

одного переноснаго станка для расточки цилиндровъ, приводимаго въ движеніе отъ переноснаго же мотора трехфазнаго тока въ 3 лош. силы.

д) верстаковъ слесарныхъ 58 пог. саж.;
е) 87 тисковъ слесарныхъ;
ж) двухъ размѣточныхъ плитъ;
з) двухъ сверлильныхъ ручныхъ станковъ.

Въ этой сборной поставленъ нормальный ртутный манометръ для провѣрки манометровъ на 20 атмосферъ, и одно изъ стойлъ занято подъ инструментальную паровознаго инструмента.

Тендерная мастерская.

Спеціальнаго зданія для тендерной не имѣется; подъ тендерную занята часть вагоно-сборной, отмѣченной на планѣ буквой Ц. Корпусъ этотъ—каменный, длиною 28,00 саж., шириною 19,25 саж., высота стѣнъ—3,15, высота до конька крыши—6,42, крыша и стропила желѣзныя, въ крышѣ имѣется 8 свѣтовыхъ фонарей. Отношеніе площади свѣтовой поверхности къ площади зданія—1 : 2. Отопленіе воздушное по системѣ Стюртеванта. Освѣщеніе электрическое, 14 дуговыми 8 амперными фонарями и 42 переносными лампами накаливанія. Въ двухъ поперечныхъ фронтонныхъ стѣнахъ имѣется 12 воротъ, пути сквозные. Подъ тендерную занята часть корпуса, шириною 9,13 саж., площадью 534,64 кв. саж. Въ этой части имѣется трое сквозныхъ путей; разстояніе между путями—2,75 саж. На этихъ путяхъ устанавливается 18 шестиколесныхъ тендеровъ. Оборудованіе: верстаковъ слесарныхъ 22,04 п. саж., тисковъ 17 штукъ, деревянныхъ домкратовъ вагоннаго типа 4, желѣзныхъ паровознаго типа—4.

Котельная мастерская.

Котельная мастерская (см. планъ Г) помѣщается въ каменномъ зданіи теобразной формы, площадью 925,61 кв. саж. и въ которомъ размѣщены: собственно котельно-сборная, механическая котельная, горячая котельная, трубная и мѣдницкая, послѣдняя находится въ вѣдѣніи сборнаго мастера. Часть механической занято подъ помѣщеніе электро-сварочной мастерской.

Собственно котельно-сборная имѣетъ длину 25 саж., ширину 7 саж., высота стѣны—4,90 саж., высота у конька крыши—6,90 саж., площадь—175,0 кв. саж., площадь механической 125 кв. саж., горячей котельной 94,80 кв. саж. (см. планъ $Г^1$), трубной—58,72 кв. саж. ($Г^2$) и мѣдницкой 72,76 кв. саж. ($Г^3$). Крыша и стропила желѣзныя, вдоль всей котельно-сборной, у конька свѣтовой фонарь. Параллельно котельно-сборной помѣщается механическая ея и соединяется съ ней арками; горячая котельная, трубная и мѣдницкая расположены въ южной части зданія; вы-

сота стѣнъ этихъ помѣщеній—2,87 саж., до конька крыши—4,47 саж. Вдоль котельно-сборной проложены ширококолейный, и дековилевскій пути, вдоль механической—дековилевскій, который проходитъ черезъ горячую котельную; въ котельно-сборной имѣется яма, длиною 5,00 саж., на которой производится испытаніе котловъ гидравлическимъ давленіемъ. Вдоль котельной ходитъ мостовой кранъ, подъемной силы 16 тоннъ. Освѣщеніе зданія электрическое—10 дуговыми 8 ампервыми фонарями, 30 лампъ накаливанія, для переносныхъ лампъ установлено 80 штепселей. Отопленіе паровое, котелъ для котораго установленъ въ горячей котельной, котелъ вертикальный, системы Шухова, поверхность нагрѣва—26 кв. метр. рабочаго давленія 7 атм., построенъ на заводѣ Бари, въ Москвѣ въ 1909 году.

Оборудованіе: мостовой электрическій кранъ въ 16 тоннъ подъемной силы, работа производится 3-мя моторами трехфазнаго тока въ 15,8 и 3 силы; настѣнный поворотный кранъ, подъемной силы 1 тонна, работаетъ отъ главнаго вала механической посредствомъ канатной передачи; 5 гидравлическихъ насосовъ; 8 желѣзныхъ козелъ для постановки котловъ, тоже деревянныхъ — 40; 13 переносныхъ горновъ; верстаковъ слесарныхъ 5,16 пог. саж.; къ нимъ тисковъ слесарныхъ 10 штукъ; двѣ переносныхъ сверлильныхъ машины, приводимыхъ въ движеніе 2-мя переносными же моторами трехфазнаго тока по 2 лош. силы черезъ посредство гибкихъ валовъ, 2 вѣсовъ десятичныхъ.

Въ механической: 2 плиты размѣточныя; кромкострогальный станокъ; двое вальцевъ для изгибанія котельнаго желѣза (одни изъ нихъ помѣщены въ горячей котельной); 2 пресса для пробивки дыръ и рѣзки желѣза; 2 радіально-сверлильныхъ станка и 1 двухъ-шпиндельный сверлильный станокъ для рѣшетокъ; 5 настѣнныхъ сверлильныхъ станковъ; 5 токарно-винторѣзныхъ станковъ; одна двойная самоточка; 2 револьверныхъ станка для нарѣзки связей; одинъ станокъ для правки и обрѣзки мѣдныхъ связей; вентиляторъ Рутта; моторъ трехфазнаго тока въ 50 лош. силъ, приводящій въ движеніе главный валъ мастерской, число оборотовъ котораго 125 въ минуту. Въ горячей котельной имѣется: 2 поворотныхъ ручныхъ крана по 1 тоннѣ подъемной силы, 5 одноогневыхъ горновъ, 2 круглыхъ, нефтяная печь для нагрѣва мѣдныхъ листовъ, двѣ плиты размѣточныхъ и 8 для изготовленія топочныхъ частей, верстаковъ слесарныхъ 2,32 п. с., тисковъ къ нимъ 3 шт., наковаленъ 4 шт. Въ трубной имѣется: верстаковъ 0,70 саж., тиски 1, наковальни 2 для нагрѣва трубъ, 3 горна и 1 печь, станокъ для наварки концовъ дымогарныхъ трубъ, станокъ для подкатки, раскатки и обрѣзки трубъ, станокъ дисковой для рѣзки трубъ, станокъ для изготовленія рифленыхъ

мѣдныхъ листовъ, 2 гидравлическихъ пресса для испытанія трубъ (одинъ ручной, другой автоматическій). Къ трубной пристроено деревянное помѣщеніе (на планѣ Г[4]) для шарошечнаго станка очистки дымогарныхъ трубъ отъ накипи; для этой же цѣли, тутъ же на дворѣ, установленъ барабанъ, а для склада дымогарныхъ трубъ устроенъ деревянный сарай на рельсовыхъ столбахъ (на планѣ 6).

Въ мѣдницкой имѣется: 3 одноогневыхъ горна, 2 круглыхъ горна, 1 переносное, 1 печь для цементировки валиковъ кулиссныхъ и дышловыхъ, верстаковъ слесарныхъ 13,08 п. с., тисковъ къ нимъ 16 штукъ, наковаленъ 2 шт., плитъ размѣточныхъ 2, 1 вѣсы десятичные. Въ котельной одновременно помѣщается 16 паровозныхъ котловъ, которые подаются изъ сборныхъ подъ кранъ въ 16 тоннъ подъемной силы, устроенный на козлахъ во дворѣ мастерскихъ (на планѣ Г[5]), которымъ котлы вынимаются изъ рамъ и ставятся на рамы, а затѣмъ на поворотный кругъ, расположенный передъ котельной (на планѣ Г[6]), діам. круга—12,37 метра. Кругъ этотъ предназначенъ также и для подачи паровозовъ въ котельный корпусъ, гдѣ котелъ можетъ быть вынутъ изъ рамы мостовымъ краномъ.

Основные цехи вагоннаго отдѣленія.

Сборная для пассажирскихъ вагоновъ. Сборная помѣщается въ двухъ каменныхъ корпусахъ (на планѣ обозначены буквами О и У). Первый изъ нихъ представляетъ прямоугольное зданіе, длиною 64,46 саж., шириною 11,60 саж. и имѣетъ пристройку 8,00 на 3,00 саж.; высота стѣнъ—2,80 саж., до конька крыши—5,20 саж., въ крышѣ имѣется 18 свѣтовыхъ фонарей; отношеніе свѣтовой площади къ площади зданія 1:2, отопленіе паровое, въ небольшіе холода мятымъ паромъ, въ сильные—добавляется и свѣжій. Освѣщеніе электрическое: 13 дуговыхъ фонарей 8 ампер. и 64 лампы накаливанія, для переносныхъ лампъ установлено 93 штепселя.

Во всю длину проложено три пути съ разстояніемъ между ними 2,72 саж., крайніе пути отстоятъ отъ стѣнъ на 3,05 саж. На одномъ изъ путей имѣется канава, длиною 25,20 саж., на которой пробуются автоматическіе тормоза и взвѣшиваются вагоны на рычажныхъ вѣсахъ. Тормаза испытываются сжатымъ воздухомъ, подводимымъ изъ аккумуляторовъ, помѣщающихся въ этомъ корпусѣ, и воздухъ въ которые нагнетается, какъ было сказано выше, насосами, установленными на электрической станціи. Въ пристройкѣ помѣщается инструментальная вагоннаго отдѣленія; въ самомъ корпусѣ отдѣлено помѣщеніе размѣра 2,00×2,00 саж. для краскотерокъ, а также поставлена часть

столярныхъ верстаковъ, которые занимаютъ площадь 78,60 кв. саж.

Второй корпусъ (У) представляетъ прямоугольное каменное зданіе длиною 28,00 саж., шириною 19,25 саж., высота стѣнъ—3,15 с, высота до конька крыши—6,52 с. Въ фронтовыхъ стѣнахъ имѣется 12 воротъ и вдоль зданія проложено 6 сквозныхъ путей; на двухъ путяхъ въ срединѣ широкой колеи проложены еще пути для узкоколейныхъ вагоновъ. Разстояніе между путями—2,70 саж. крыша и стропила желѣзныя, въ крышѣ имѣется 8 свѣтовыхъ фонарей, отношеніе свѣтовой площади къ площади зданія 1 : 2. Освѣщеніе электрическое 14-ю дуговыми 8-ми амперными фонарями, для переносныхъ лампъ установлено 44 штепселя. Отопленіе воздушное по системѣ Стюртеванта

Общая площадь вагоно-сборной въ двухъ корпусахъ, исключая помѣщеніе краскотерокъ, площадь занимаемую столярными верстаками и инструментальной, равна 1202,14 кв. саж. Одновременно возможно ремонтировать 54 шестиколесныхъ или 24 восьми-колесныхъ вагона.

Оборудованіе составляютъ:

рычажные вѣсы для опредѣленія нагрузки на оси;

2 комплекта домкратовъ Беккера, подъемной силы до 10 тоннъ.

верстаки слесарные 80 пог. саж.;

тиски слесарные 78 шт.;

домкраты желѣзные паровознаго типа 10 шт.;

домкраты деревянные вагонные 24 шт.;

переносные горна 7 шт.;

плиты размѣточныя и для правки желѣза 5 шт.;

2 пресса гидравлическіе для испытанія котелковъ отопленія;

3 сверлильные настѣнные станка съ собственными моторами трехфазнаго тока отъ $^1/_3$ до $^2/_3$ силы;

вальцы для правки кровельнаго желѣза съ моторомъ въ 4 лош. силы;

станокъ для нарѣзки трубъ газовыхъ съ моторомъ въ $^2/_3$ лош. силы;

двое ручныхъ ножницъ;

одинъ ручной дыродавильный прессъ

и одно точило песочное.

Сборная для товарныхъ вагоновъ.

Сборная помѣщается въ 3 каменныхъ корпусахъ, изъ которыхъ, обозначенный подъ буквою Ф, совершенно тождественный по размѣрамъ и устройству съ корпусомъ У, третій подъ бук-

вою Х по устройству тождественный съ предыдущимъ, но его длина не 28,00, а всего 14,00 саж., четвертый подъ буквою Ц—общій съ тендерной, какъ это указано въ описаніи тендерной. Общая площадь сборной въ этихъ трехъ корпусахъ равняется 1078 кв. саж. Во всѣхъ корпусахъ имѣется 9 путей, длиною по 28 саж. и 6 длиною по 14 саж. Всѣ пути сквозные, разстояніе между ними 2,75 саж. и на нихъ одновременно могутъ ремонтироваться 80 товарныхъ вагоновъ; товарные вагоны, кромѣ того, ремонтируются въ лѣтнее время и на дворѣ.

Освѣщеніе корпусовъ электрическое; въ корпусѣ Ф имѣется 14 дуговыхъ 8 ампер. фонаря, 3 постоянныя лампочки накаливанія, для переносныхъ установлено 42 штепселя. Такое же освѣщеніе и въ корпусѣ Ц, въ корпусѣ Х—7 дуговыхъ 8 ампер. фонарей и для переносныхъ лампъ установлено 18 штепселей. Отопленіе воздушное по системѣ Стюртеванта. Котлы и машинное отдѣленіе общаго отопленія корпусовъ У, Ф, Х и Ц помѣщаются въ отдѣльномъ зданіи, на планѣ Я, откуда грѣтый воздухъ подводится въ корпуса каменными каналами. Въ котловой 2 водотрубныхъ котла системы Бабкокъ и Вилькоксъ, поверхность нагрѣва по 102 кв. метр. при рабочемъ давленіи 10 атм.; котлы построены на С.-Петербургскомъ металлическомъ заводѣ въ 1912 году. Эти же котлы обслуживаютъ лѣсосушилку, помѣщающуюся въ сосѣднемъ зданіи (на планѣ Щ), и буксоварню на планѣ Ю). Отопленіе котла стружкой изъ-подъ деревообдѣлочныхъ станковъ, которыя изъ деревообдѣлочной подаются по желѣзнымъ трубамъ вентиляторами въ особо пристроенный снаружи котловой деревянный сборникъ. Въ сильные морозы, когда не хватаетъ стружки, добавляется каменный уголь. Оба котла имѣютъ общій боровъ и дымовую трубу. Паровая машина—одноцилиндровая, діам. поршня 9″, ходъ 12″, число оборотовъ 150 въ минуту, приводитъ въ движеніе 2 вентилятора посредствомъ ременной передачи, діаметръ крыльевъ вентиляторовъ 82″, ширина 48″, число оборотовъ 350 въ минуту. Освѣщеніе помѣщенія электрическое—4-мя ламп. накаливанія. Оборудованіе сборной товарныхъ вагоновъ—составляетъ:

домкраты деревянные вагоннаго типа—30 шт.
домкраты желѣзные паровознаго типа—4 шт.,
верстаки слесарные—50,67 п. с.,
тиски слесарные къ нимъ—31 шт.,
верстаки столярные двойные—15 шт.,
верстаки столярные ординарные—32 шт.,
горна переносные—5 шт.,
станки настѣнные сверлильные—2 шт., которые работаютъ отъ собственныхъ моторовъ трехфазнаго тока въ $^2/_3$ лош. силы.

Передъ корпусами О, У и Ф ходитъ трамвайная электрическая телѣжка, подъемной силы въ 20 тоннъ, длиною 3,95 саж.,

работаетъ отъ мотора въ 15 лош. силъ. Телѣжка эта служитъ для подачи колесныхъ паръ въ корпуса и передачи узкоколейныхъ вагоновъ; вагоны же широкой колеи подаются прямо по путямъ, пересѣкающимъ путь телѣжки. Между корпусами У, Ф и Х также ходитъ трамвайная электрическая телѣжка, подъемной силы 12 тоннъ, длиною 2,62 саж., которая работаетъ отъ мотора въ 6 лош. силъ и служитъ для подачи колесныхъ паръ въ корпусъ Х и для передачи телѣжекъ Пульмана изъ корпуса У на запасные пути двора (на планѣ У¹). Для погрузки узкоколейныхъ вагоновъ имѣется эстокада (на планѣ О).

Малярная.

Малярныя для вагоновъ и паровозовъ помѣщаются въ одномъ каменномъ прямоугольномъ зданіи (на планѣ Н), раздѣленномъ по длинѣ на двѣ части каменной стѣной. Длина зданія—27,00 саж. Ширина каждой малярной по 6,52 саж., высота стѣнъ—3,00 саж. Площадь малярной по 176,04 кв. саж. Въ каждой малярной проложено по 2 пути, разстояніе между путями—2,50 саж.. на которыхъ одновременно устанавливается 4 десяти-колесныхъ паровоза или 6 восьми-колесныхъ и 4 восьми-колесныхъ вагона или 7 шести-колесныхъ.

Стропила и крыша желѣзныя, въ крышѣ имѣется 10 свѣтовыхъ фонарей; освѣщеніе электрическое—10 дуговыми фонарями по 8 амп., 4 лампы накаливанія, для переносныхъ лампъ установленъ 51 штепсель. Отопленіе паровое, котелъ котораго установленъ рядомъ съ малярной, въ отдѣленномъ отъ механической мастерской каменными стѣнами помѣщеніи; котелъ вертикальный, системы Шухова, поверх. нагрѣва 26 кв. метровъ, рабочаго давленія 7 атм., построенъ на заводѣ Бари въ Москвѣ въ 1902 году.

Въ вагоно-малярной отдѣлено помѣщеніе разм. 2,00 × 3,00 саж. для лакировочной. Оборудованіе составляютъ:

2 вальцовыхъ краскотерки;

3 жерновыхъ (краскотерки помѣщены въ пассажирскомъ вагоно-сборномъ корпусѣ О);

4 плиты для растирки краски.

Вспомогательныя мастерскія паровознаго отдѣла.

Слесарно-арматурная, слесарно-кулиссная и инструментальная.

Эти мастерскія помѣщаются во второмъ этажѣ каменнаго двухъэтажнаго зданія (на планѣ К). Длина зданія—28,00 саж., ширина—4,83 саж., высота 1-го этажа 1,98 саж., второго 2,67 саж.; стропила деревянныя, крыша желѣзная. Отопленіе паровое мятымъ паромъ; освѣщеніе электрическое. Арматурная занимаетъ помѣ-

щеніе, длиною 9,33 саж., шириною 4,83 саж.; кулиссная, длиною 10,32 саж., шириною 4,83 саж.; инструментальная—длиною 5,86 саж. шириною 4,31 саж.

Кулиссная и арматурная раздѣлены между собою арками съ желѣзными рѣшетками; между кулиссной и инструментальной помѣщается лѣстница въ два марша, которая занимаетъ помѣщеніе 1,50 на 4,83 саж. Для подачи арматуры служитъ особый электрическій подъемникъ, который подымаетъ во второй этажъ вагонетку съ арматурой. Подъемникъ приводится въ движеніе моторомъ трехфазнаго тока въ 4 лош. силы. Въ нижнемъ этажѣ этого зданія помѣщаются: контора мастера колеснаго цеха, площадью 7,82 кв. саж., лабораторія химическая и механическая, площадью 37,25 кв. саж., оборотный складъ, площадью 36,83 кв. саж.; инструментально-раздаточная, площадью 6,03 кв. саж. и контора механическаго цеха площадью 8,45 кв. саж.

Между помѣщеніями лабораторіи и оборотнаго склада имѣется проходъ во внутренній дворъ (на планѣ Д) и помѣщается подъемникъ въ арматурную. Во внутреннемъ дворѣ имѣется фонтанъ и разведенъ садъ для отдыха мастеровыхъ въ обѣденный перерывъ, въ лѣтнее время.

Оборудованіе перечисленныхъ мастерскихъ слѣдующее:

Въ арматурной:

верстаки слесарные—24,60 пог. саж.,
тиски слесарные—31 шт.,
сверлильный свободно-стоящій станокъ—1 шт.,
ручной сверлильный—1 шт.,
токарно-винторѣзный—1 шт.,
2 мотора трехфазнаго тока къ нимъ по $^2/_3$ л. с.,

Въ кулиссной:

верстаки слесарные—24,60 п. с.,
тиски слесарные—28 шт.,
сверлильный свободно-стоящій станокъ—1 шт.,
токарно-винторѣзный станокъ—1 шт.,
1 моторъ трехфазнаго тока къ нимъ—2 лош. силы.
1 ручной сверлильный станокъ.
1 винтовой прессъ.

Въ инструментальной:

верстаки слесарные—7,20 п. с.,
тиски слесарные—10 шт.,
токарно-винторѣзные станки—2 шт.,
поперечно-строгательный станокъ—1 шт.,

универсально-фрезерный станокъ—1 шт.,
сверлильный—1 шт.,
наждачно-точильные станки—2 шт.,
фрезерный для изготовленія шарошекъ—1 шт.
наждачно-шлифовальный—1 шт.
пресса для испытанія манометровъ—2 шт.,
станки приводятся отъ общей трансмиссіи съ 1 моторомъ трехфазнаго тока въ 15 лош. силъ.

Вспомогательные цехи вагоннаго отдѣленія.

Деревообдѣлочная:

Деревообдѣлочная и столярная помѣщаются въ двухъ сосѣднихъ каменныхъ зданіяхъ (на планѣ С и Р), изъ которыхъ первая занимаетъ зданіе съ подвальнымъ этажемъ; въ этомъ послѣднемъ помѣщены: главные валы, передачи къ станкамъ, моторы, вентиляторы и вытяжныя трубы для стружки.

Столярная помѣщается въ одноэтажномъ зданіи, примыкающимъ, съ одной стороны, къ деревообдѣлочной, а съ другой—къ вагоносборной О. Длина деревообдѣлочной 35,00 саж., ширина 10,00 саж., высота стѣнъ 2,88 саж., высота до конька крыши 4,55 саж. Высота подвальнаго этажа—1,49 саж., длина столярной 8,10 саж.. ширина—5,50 саж., высота стѣнъ—2,74 саж. Стропила и крыши обоихъ зданій желѣзныя. Отопленіе или мятымъ паромъ съ электрической станціи, или, въ сильные морозы, свѣжимъ. Освѣщеніе электрическое 6 дуговыми 8 амп. фонарями и 63 лампочками накаливанія.

Оборудованіе составляютъ:

круглыя пилы	7 шт.,
ленточныя пилы	3 „
маятниковая пила	1 „
токарные станки по дереву	2 „
строгательные станки	6 „
фальцовочные станки	3 „
долбежно-сверлильные	3 „
сверлильные	2 „
шипорѣзные станки	2 „
точильные станки	2 „
шлифовальн. для дерева и провѣрки брусьевъ .	3 „
клееварка паровая	1 „

плита для подогрѣванія склеиваемыхъ предметовъ.

Въ столярной ремонтируются и изготовляются также модели, для которыхъ отдѣлено 5 верстаковъ. Всѣ станки приводятся въ движеніе отъ 4 главныхъ валовъ, расположенныхъ поперекъ

зданія въ подвальномъ помѣщеніи, посредствомъ ременныхъ передачъ: діаметръ валовъ— 3½″, число оборотовъ—125 въ минуту; валы вращаются отъ моторовъ трехфазнаго тока, которыхъ установлено: 3 шт. по 25 лош. силъ и 1 въ 30 лош. силъ. Для вытяжки стружки имѣется 2 вентилятора съ собственными моторами въ 40 и 25 лош. силъ. Для подачи вагонетокъ съ лѣсомъ по наклонному пути въ деревообдѣлочную устроена канатная передача, работающая отъ одного изъ главныхъ валовъ. Рядомъ съ деревообдѣлочной помѣщается жалюзейный деревянный сарай (на планѣ Т) для храненія лѣсного матеріала, размѣромъ 20,00 на 5,00 саж.

Механическая токарная и слесарная.

Эта мастерская помѣщается въ нижнемъ этажѣ двухъэтажнаго каменнаго зданія (на планѣ П-I), примыкающаго къ вагоно-сборной О. Въ этомъ же зданіи, также въ нижнемъ этажѣ, помѣщается ремонтное отдѣленіе мастерскихъ, подвѣдомственное механическому мастеру; а во второмъ этажѣ обойная, которая сообщается лѣстницей съ корпусомъ О, и жестянницкая (на планѣ П), ходъ въ которую съ противоположной стороны; между собою эти двѣ мастерскія разъединены каменной стѣной. Длина этого корпуса—20,00 саж., ширина—6,10 саж., высота—5,53 саж. Крыша покрыта террофрезеритомъ, стропила желѣзныя; полъ второго этажа, онъ же и потолокъ перваго, желѣзобетонный, на желѣзныхъ двутавровыхъ балкахъ. Освѣщеніе электрическое. Отопленіе паровое, или мятымъ паромъ съ электрической станціи, или свѣжимъ, для чего имѣется особая котловая, пристроенная къ этому корпусу (на планѣ Э), размѣрами 6,31 саж. на 3,88 саж. Въ котловой помѣщены 2 горизонтальныхъ котла съ жировыми и дымогарными трубами, поверхн. нагрѣва—одного 55 кв. метр., другого—72,2 кв. метр., рабочее давленіе 3 атм. Этими же котлами можетъ одновременно отапливаться еще деревообдѣлочная, столярная вагоно-сборная О.

Механическая токарная занимаетъ помѣщеніе, длиною 12,40 с., шириною 6,10 саж.

Площадь слесарной—75,64 кв. саж. Въ этомъ помѣщеніи отдѣлено желѣзобетонной перегородкой мѣсто для никкелировочной размѣромъ 4,93 к. с.; освѣщается 2 дуговыми фонарями 8 амп., 28 лампочками накаливанія, для переносныхъ лампъ установлено 8 штепселей.

Механическая оборудована:

3-мя токарно-винторѣзными станками,
1 револьвернымъ станкомъ,
1 поперечно-строгальнымъ станкомъ,

1 универсально-фрезернымъ станкомъ,

4-мя сверлильными станками,

2-мя болторѣзными,

1 для расточки вагонныхъ подшипниковъ,

2-мя полировочными,

1 наждачно-точильнымъ и

1 песочнымъ точиломъ.

Всѣ эти станки приводятся въ движеніе отъ главнаго вала съ моторомъ трехфазнаго тока въ 15 лош. силъ, число оборотовъ вала 150 въ минуту,

1 рычажнымъ ручнымъ дыродавильнымъ прессомъ,

1 рычажными ручными ножницами,

2-мя контрольными вѣсами.

Для слесарей установлено верстаковъ слесарныхъ 14,956 саж., тисковъ къ нимъ 23 шт., плита размѣточная 1 шт. Въ этой же мастерской производится ремонтъ вѣсовъ, поступающихъ съ линіи.

Никкелировочная оборудована 4-мя ваннами, токъ для которыхъ берется съ электрической станціи отъ машинъ постояннаго тока.

Ремонтное отдѣленіе занимаетъ помѣщеніе длиною 5,50 саж., шириною 6,10 саж. Площадь равна 33,55 кв. саж.; въ этомъ помѣщеніи работаетъ самостоятельная бригада слесарей. Освѣщается 1 дуговымъ 8 амп. фонаремъ, 6 ламп. накаливанія.

Оборудованіе состоитъ изъ:

1 токарно-винторѣзнаго станка,

1 настѣннаго сверлильнаго станка, которые приводятся отъ главнаго вала сосѣдней механической вагонной,

верстаковъ слесарныхъ 5,58 пог. саж.,

тисковъ къ нимъ 13 шт.,

2 плитъ размѣточныхъ.

Обойная занимаетъ помѣщеніе, длиною 12,40 саж., шириною 6,10 саж., площадь 75,64 кв. саж.; освѣщаются 2 дуговыми 8 амп. фонарями и 28 ламп. накаливанія.

Оборудована: переноснымъ пылевсасывающимъ аппаратомъ системы Шабро съ собственнымъ моторомъ трехфазнаго тока въ 1 лош. силу,

9 швейными машинами и

1 машиной для трепки волоса.

Жестянницкая занимаетъ помѣщеніе, длиною 5,50 саж. на 6,10 с., площадь ея 33,55 кв. саж. Освѣщается 1 дуговымъ 8 амп. фонаремъ и 8 лампами накаливанія, для переносныхъ лампъ установленъ одинъ штепсель.

Оборудована: 1 переноснымъ горномъ, 1 постояннымъ, верстаками слесарными 13,30 пог. саж., 1 тисками, рычажными ручными ножницами для рѣзки жести, вальцами для загибанія

жести, 1 ножницами для вырѣзанія круглыхъ предметовъ, 1 зикъ-машиной, 1 машиной для загибанія кантовъ, 18-ю наковальнями.

Кузница: Кромѣ общаго кузнечнаго цеха, при вагонномъ отдѣленіи имѣется небольшая кузница. Помѣщается она въ каменномъ зданіи (на планѣ Ч). Длина зданія—8,00 саж., ширина—4,00 саж., высота стѣнъ—3,00 саж. Крыша и стропила желѣзныя. Освѣщается 1 дуговымъ фонаремъ въ 12 амп.; отопленія не имѣетъ.

Оборудованіе составляютъ:

6 постоянныхъ горновъ въ одно сопло,

6 наковаленъ,

1 вентиляторъ Рута съ собственнымъ моторомъ трехфазнаго тока въ 4 лош. силы.

При кузницѣ же на дворѣ имѣется станокъ для исполненія вагонныхъ крюковъ и стяжекъ.

Лѣсосушилка: Лѣсосушилка занимаетъ каменное зданіе (на планѣ Щ), прилегающее къ помѣщенію отопленія по системѣ Стюртеванта для вагонныхъ корпусовъ. Длина—10,50 саж., ширина—4,10 саж., площадь—46,57 кв. саж. Стропила деревянныя, крыша желѣзная; потолокъ сводчатый каменный, на рельсахъ и двутавровыхъ желѣзныхъ балкахъ. Состоитъ изъ 5 отдѣленій, изъ которыхъ четыре высотою стѣнъ въ 1,25 саж. и 1 высотою 3,00 саж. Каждое изъ 4 низкихъ отдѣленій имѣетъ свои ворота, черезъ которыя проложены рельсовые пути поперекъ сушки; высокое среднее помѣщеніе 4,10 × 2,44 раньше служило для приготовленія потолочныхъ вагонныхъ дугъ, а теперь приспособливается для сушки дуба. Каждое помѣщеніе отапливается (а также и производится сушка лѣса) собственными батареями, паръ для которыхъ, какъ было упомянуто выше, берется изъ котловъ, служащихъ и для отопленія вагонныхъ корпусовъ. При сушкѣ имѣется 8, соотвѣтствующихъ размѣровъ, металлическихъ ручныхъ вагонетокъ для нагрузки лѣсного матеріала въ сушку.

Буксоварня: Рядомъ съ сушилкой помѣщается зданіе буксоварни изъ волнистаго желѣза съ такой же крышей (на планѣ Ю). Длина помѣщенія—3,04 саж., ширина—2,81, площадь—8,54 кв. саж. Въ буксоварнѣ имѣется 2 желѣзныхъ бака, вода въ которыхъ нагрѣвается посредствомъ форсунки паромъ, подведеннымъ изъ отопленія Стюртеванта.

Вблизи сушки имѣется деревянный навѣсъ (на планѣ 12) разм. 12,00 на 3,50 саж. для храненія лѣсного матеріала.

Контора вагоннаго отдѣленія помѣщается во второмъ этажѣ отдѣльнаго 2 этажнаго зданія (на планѣ Ш) длиною 9,26 саж., шириною 5,63 саж. Помѣщеніе конторы обширное и свѣтлое. Въ нижнемъ этажѣ помѣщается оборотный складъ при вагонномъ отдѣленіи и кладовка для обойныхъ матеріаловъ.

Вспомогательные цехи мастерскихъ, общіе для паровознаго и вагоннаго отдѣловъ.

Токарно-механическій цехъ.

Токарно-механическій цехъ занимаетъ 2 каменныхъ зданія, непосредственно примыкающихъ къ малой сборной И (на планѣ обозначены буквами Ж и Ж₁)—49,19 саж., ширина обѣихъ—6,00 саж. высота стѣнъ—2,85 саж., площадь—456,46 кв. саж. Стропила деревянныя, крыша желѣзная, потолокъ деревянный. Освѣщеніе электрическое 9-ю дуговыми 8 амп. фонарями и 158 лампами накаливанія по 16 свѣчей, для переносныхъ установлено 8 штепселей. Отопленіе паровое, мятымъ паромъ съ электрической станціи. Трансмиссіи укрѣплены на металлическихъ колоннахъ и двутавровыхъ балкахъ. Главный валъ діам. $3^1/_2''$ дѣлаетъ 155 оборотовъ въ минуту и раздѣленъ на 4 части, изъ которыхъ каждая приводитъ въ движеніе самостоятельную группу станковъ и имѣетъ свои моторы трехфазнаго тока. Всѣхъ моторовъ 4 въ 40,25 лош. силъ и 2 по 30 лош. силъ.

Вдоль всей механической проложенъ дековилевскій путь.

Оборудованіе составляютъ:

мостовой кранъ подъемной силы 4 тон., пролетъ 2,57 саж. работаетъ въ ручную . . . . . 1 шт.
(этотъ кранъ обслуживаетъ большіе станки по обработкѣ паровыхъ цилиндровъ и размѣточную плиту).
настѣнные поворотные краны изъ рельсъ . . . 17 „
дифференціальные блоки къ нимъ . . . . . 11 „
станки токарно-винторѣзные . . . . . 57 „
„ для обточки шпилекъ и болтовъ (двойныя самоточки) . . . . . 6 „
„ револьверные . . . . . 4 „
„ для обточки гаекъ . . . . . 1 „
„ болторѣзные . . . . . 10 „
„ гайкорѣзные . . . . . 2 „
„ горизонтально-сверлильные . . . . . 5 „
„ продольно-строгальные . . . . . 5 „
„ поперечно-строгальные (изъ нихъ 2 двойныхъ) . . . . . 17 „
„ долбежные . . . . . 5 „
„ горизонтально-фрезерные . . . . . 3 „
„ вертикально-фрезерные . . . . . 4 „
„ универсально-фрезерные . . . . . 4 „
„ шпоночные . . . . . 2 „
„ лоботокарный . . . . . 1 „

станки свободно-стоящіе сверлильные (изъ нихъ 3 двойныхъ)	5	шт.
„ настѣнные сверлильные	3	„
„ радіально-сверлильные	3	„
„ шлифовальные для параллелей	3	„
„ „ „ кулиссъ	1	„
„ „ „ втулокъ кулис. движ.	1	„
„ „ „ гаекъ	1	„
Песочныя точила	3	„
Плита размѣточная	1	„

Колесно-токарный цехъ.

Колесно-токарный цехъ помѣщается въ 2-хъ каменныхъ зданіяхъ (на планѣ $3,3_I$) непосредственно примыкающихъ также къ малой паровозо-сборной И и расположенныхъ параллельно токарно-механическому; часть станковъ его стоитъ въ концѣ упомянутой паровозо-сборной. Длина корпуса—3—31,83 саж., корпуса 3_I—23,96 саж., ширина обоихъ—5,92 саж., высота стѣнъ—3,30 саж., площадь колесно-токарнаго цеха, включая и часть сборной, 420,76 кв. саж. Стропила деревянныя, крыша желѣзная, потолокъ деревянный. Въ корпусѣ 3_I вдоль него, ходитъ мостовой кранъ подъемной силы въ 4 тонны пролетомъ 4,00 саж. Въ корпусѣ 3_I ходитъ мостовой кранъ подъемной силы въ 4 тонны пролетомъ 5,76 саж. Эти краны передвигаются вдоль зданія моторами трехфазнаго тока по 3 л. с. Подъемъ груза и его передвиженіе вдоль крановъ въ ручную. Имѣется еще одинъ мостовой кранъ подъемной силы 3 тонны пролетомъ 3,80 саж. съ ручной работой, который обслуживаетъ гидравлическій прессъ для насадки осей.

Вдоль всего колесно-токарнаго цеха проложенъ ширококолейный путь. Кромѣ того, въ корпусѣ 3 проложенъ еще путь и для узкоколейныхъ полускатовъ. Въ корпусѣ 3_I имѣется рядъ путей, идущихъ поперекъ зданія и служащихъ для осмотра колесныхъ паръ и слесарной работы съ ними. Освѣщеніе электрическое 6 дуговыми 8 амп. фонарями, для переносныхъ установлено 75 штепселей. Отопленіе паровое мятымъ паромъ. Главный валъ и трансмиссіи въ корпусѣ 3 укрѣплены на металлическихъ колоннахъ и двутавровыхъ балкахъ. Діаметръ главнаго вала—4'', число оборотовъ—150 въ минуту; въ корпусѣ 3_I главный валъ укрѣпленъ на стѣнѣ. Главные валы приводятся въ движеніе собственными моторами трехфазнаго тока, изъ которыхъ два по 40 л. с. и одинъ въ 25 л. с. Въ корпусѣ 3_I помѣщается бригада пилозубовъ, подвѣдомственная механическому мастеру.

Оборудованіе цеха составляютъ:

мостовые краны подъем. силы 2 по 4 тон. и 1 въ 3 тон.,
настѣнные краны изъ рельсъ . . . . . 10 шт.,
блоки къ нимъ . . . . . 7 „
колесно-токарные станки паровозные . . . . . 8 „
„ „ „ вагонные для широкой колеи . 15 „
„ „ „ „ „ узкой колеи . . . 4 „
Станки для обточки пальцевъ кривошиповъ широкой колеи изъ нихъ одинъ новѣйшей конструкціи поставленъ только въ 1912 году . . . . . 3 „
станокъ для обточки пальцевъ кривошип. узкой колеи . 1 „
станки лобовые . . . . . 5 „
карусельный станокъ . . . . . 1 „
станки для обточки шеекъ . . . . . 4 „
„ токарно-винторѣзные . . . . . 3 „
станокъ для шлифовки шеекъ . . . . . 1 „
„ сверлильный свободно-стоящій . . . . . 1 „
„ для сверленія дыръ въ бандажахъ . . . . . 1 „
гидравлическіе прессы для насадки осей на 300 атмосф. давленія . . . . . 2 „
верстаки слесарные . . . . . 2,25 п.
тиски слесарные . . . . . 6 шт.
плита для провѣрки насадки муфтъ эксцентриковъ . . . 1 „
точила песочныя . . . . . 2 „
„ наждачное . . . . . 1 „
вентиляторы . . . . . 2 „
(эти вентиляторы обслуживаютъ мѣдно-литейную, куда воздухъ подается чугунными трубами, идущими подъ землей черезъ дворъ),
для пилозубовъ имѣется верстаковъ . . . . . 10 „
наковаленъ . . . . . 8 „
песочныхъ точилъ . . . . . 3 „
станокъ для строжки пилъ . . . . . 1 „

Для выгрузки колесныхъ паръ, прибывающихъ съ линіи, во дворѣ мастерскихъ, вблизи бандажной, имѣется 2 передвижныхъ поворотныхъ крана подъемной силы по 2 тонны. По сосѣдству съ колеснымъ цехомъ, во дворѣ мастерскихъ (на планѣ 3), имѣется колесный паркъ, обслуживающій всю линію. Всѣ колесныя пары распредѣлены по серіямъ паровозовъ и типамъ вагоновъ и имѣютъ свое опредѣленное мѣсто.

Вдоль парка проложены продольные пути, къ которымъ примыкаютъ поперечные, служащіе для храненія колесныхъ паръ; продольные служатъ для передачи паръ или въ колесно-токарный цехъ, или въ сборныя. Для передачи паръ съ ихъ мѣста храненія на продольные пути устроены пневматическіе

подъемники, передвигающіеся по мостовымъ балкамъ, которыя въ свою очередь, передвигаются по деревяннымъ эстокадамъ, и, такимъ образомъ, любое мѣсто парка обслуживается подъемникомъ, который вынимаетъ или ставитъ пару съ мѣста храненія на выводной путь или обратно. Всѣхъ подъемниковъ 4, по числу эстокадъ, изъ которыхъ 2 подъемной силы по 1 тоннѣ для обслуживанія колесныхъ вагонныхъ паръ и 2 подъемной силы по 4 тонны, обслуживающіе колесныя паровозныя пары; одинъ изъ этихъ послѣднихъ подъемниковъ служитъ и для погрузки отремонтированныхъ паръ на платформы для отправки на линію. Воздухъ для подъемниковъ (какъ было упомянуто раньше) подводится изъ резервуаровъ, помѣщающихся въ сосѣдней съ паркомъ вагоно-сборной 0, по газовымъ трубамъ, проложеннымъ вдоль всей эстокады и имѣющимъ на опредѣленномъ разстояніи отростки съ кранами, на которые надѣвается гибкій рукавъ, служащій для соединенія цилиндра подъемника съ воздухопроводомъ.

Весь паркъ занимаетъ площадь въ 1.837 кв. саж. Въ настоящее время приступлено къ замѣнѣ всей деревянной эстокады—эстокадой изъ рельсъ.

Бандажная.

Бандажная помѣщается въ 2-хъ рядомъ стоящихъ и прилегающихъ другъ къ другу зданіяхъ: одномъ каменномъ и другомъ изъ волнистаго желѣза (на планѣ обозначены буквой М); размѣры перваго 7,50 на 5,89 саж., второго 5,14 на 6,72 саж. Общая площадь—78,72 кв. саж. Крыша на обоихъ зданіяхъ изъ волнистаго желѣза, на желѣзныхъ стропилахъ. Въ первой бандажной помѣщается муфельная печь для нагрѣванія бандажей безъ доступа горючихъ газовъ, топка печи производится изъ второй бандажной каменнымъ углемъ. Производительность печи 6-ти пассажирскихъ паровозныхъ бандажей или 12 вагонныхъ въ $1^1/_4$ часа (время одного нагрѣва).

Печь обслуживается пневматическимъ подъемникомъ подъемной силы 2 тонны и передвигающимся на балкѣ, идущей вдоль бандажной. Здѣсь же установленъ приводной пневматическій молотъ для насадки бандажей. Работаетъ отъ мотора трехфазнаго тока въ 4 л. с. Воздухъ пневматическаго подъемника подведенъ съ электрической станціи. Для вытаскиванія бандажей изъ печи поставленъ на стѣнѣ пневматическій цилиндръ, который посредствомъ цѣпи и направляющаго блока вытаскиваетъ бандажи изъ печи. Во второмъ зданіи помѣщается: обыкновенная печь для нагрѣва бандажей, отопленіе каменнымъ углемъ, 3 горна для снятія бандажей и 2 поворотныхъ подъемныхъ крана по 3 тонны каждый.

Кузнечный цехъ.

Кузница помѣщается въ зданіи, обозначенномъ на планѣ буквою Е. Площадь зданія—501,92кв., саж. высота стѣнъ—3,00 саж., высота до конька крыши—4,85 саж. Стропила и крыша желѣзныя, въ крышѣ имѣются 6 деревянныхъ фонарей для вентиляціи. Освѣщеніе электрическое — 2 дуговыми 8 амп. фонарями, 8 дуговыми 10 амп. фонарями и 23 ламп. накаливанія, для переносныхъ установлено 4 штепселя. При кузнечномъ же цехѣ имѣется рессорная, которая обслуживаетъ рессорами ремонтирующагося состава въ мастерскихъ и весь составъ линіи. Зданіе кузницы имѣетъ пристройку 4,71 на 3,00, въ которой помѣщается контора кузнечнаго мастера. На дворѣ (на планѣ 9), вблизи кузницы, имѣется деревянный сарай на рельсовыхъ столбахъ, длиною 12,00 и шириною 3,50 саж., который служитъ кладовою и гдѣ временно хранятся издѣлія цеха; тутъ же подъ деревяннымъ навѣсомъ (на планѣ 8) помѣщаются рельсовые станки, площадь, ими занимаемая и перекрытая навѣромъ, равна 4,00 на 3,02 саж. = 12,08 кв. саж. Оборудованіе цеха составляютъ:

краны поворотные ручные съ блоками на $1^1/_2$ тонны, обслуживающіе молота	2 шт.,
горны на 2 сопла	2 „
„ круглые	4 „
„ до 1 сопло	13 „
(горна всѣ угольные)	
печи рессорныя нефтяныя	2 „
печь для сварочнаго желѣза нефтяная . . .	1 „
печи нефтяныя для нагрѣва желѣза къ гаечному прессу и прессу сист. Іона	2 „
круглые горна для нагрѣва болтовъ и заклепокъ	3 „
вентиляторъ Рутта съ самостоятельной паровой машиной. (Этотъ вентиляторъ обслуживаетъ и бандажную, куда воздухъ подведенъ чугунными трубами черезъ дворъ)	1 „
паровой молотъ на	2 тонны
„ „ „	$1^1/_2$ „
2 паровыхъ молота по	$^3/_4$ „
3 „ „ „	$^1/_2$ „
молота Оливера	8 шт.,
прессъ Венсана для болтовъ	1 „
станокъ для обрѣзки заусенцевъ	1 „
прессъ для изготовленія гаекъ	1 „

пресъ для штамповки системы Іона (имѣетъ собственный моторъ трехфазнаго тока въ 6 л. с.)	1 шт.
прессъ для обрѣзки рессорныхъ листовъ . .	1 „
пресса для обрѣзки желѣза	2 „
станокъ для загиба шарнировъ рессорныхъ листовъ	1 „
приводной рычажной прессъ для испытанія рессоръ	1 „
паровой прессъ для той же цѣли	1 „
сверлильный настѣнный станокъ	1 „
верстаки слесарные	2,50 п. с.
наковальники	55 шт.
наковальники для рессорныхъ работъ . . .	21 „
плиты размѣточныя	1 „
„ для изготовленія рессоръ	7 „
„ „ кузнечныхъ работъ	6 „
баки „ калки рессоръ	2 „
пресса винтовые для надѣванія хомутовъ рессорныхъ	3 „
станки для изготовленія элептическихъ рессоръ	2 „
вѣсы десятичные	2 „
рельсо-рѣзные станки	8 „
вальцы для прокатки плоской рессорной стали въ желобчатую	1 „

Кромѣ того, въ кузницѣ поставлена печь для калки пилъ слесарныхъ и при ней 4 бака.

Станки и машины приводятся въ движеніе отъ трансмиссіи съ 1 общимъ моторомъ трехфазнаго тока въ 20 лош. силъ.

Паръ (какъ было сказано раньше) проведенъ съ электрической станціи чугунной 12″ трубой, идущей въ землѣ; при выходѣ въ кузницу, на трубѣ поставленъ редукціонный клапанъ, уменьшающій давленіе пара для молотовъ съ 10 до 4 атмосферъ. Отсюда паръ подводится къ молотамъ общей трубы діам. 6″ къ вентилятору и паровому прессу—отдѣльными 3″ трубами, которыя берутъ паръ до редукціоннаго клапана.

Литейный цехъ.

Литейная занимаетъ каменное зданіе (на планѣ Д) площадью 291,70 кв. саж.; высота стѣнъ—3,57 саж., высота до конька крыши чугунной и арматурно-литейной—5,07 саж., высота стѣнъ обрубочной и машинной—2,56 саж. Освѣщеніе электрическое—дуговыми 8 амп. фонарями и 13 ламп. накалыванія, отопленіе мя-

тымъ паромъ. Собственно подъ чугунно-литейную занято помѣщеніе, длиною 25,50 и шириною 5,78, площадью 147,39 кв. саж. Въ этомъ помѣщеніи ходитъ мостовой электрическій кранъ въ 8 тоннъ подъемной силы. Помѣщеніе для вагранокъ (ж) пристроено къ чугуно-литейной изъ волнистаго желѣза длиною 4,20 саж., шириною 2,60. Вагранокъ двѣ, производительность каждой—200 пуд. въ часъ. Обслуживаются собственнымъ центробѣжнымъ вентиляторомъ съ моторомъ трехфазнаго тока въ 15 лош. силъ и подъемникомъ для подачи калошъ, работающихъ отъ привода того же мотора. Крыша чугунно- и мѣдно-литейныхъ покрыта террофрезеритомъ, стропила желѣзныя. Крыша остальныхъ помѣщеній желѣзная, стропила деревянныя, въ крышѣ имѣется 6 фонарей,—для вентиляціи.

Мѣдно-литейная занимаетъ помѣщеніе, отдѣленное отъ чугуно-литейной каменной стѣной, длиною 10,25 саж. и шириною 5,78 кв. саж. При чугуно-литейной и мѣдно-литейной имѣются сушилки для сушки опокъ, помѣщающіяся въ каменной пристройкѣ, длиною 4,78 саж., шириною 4,12 саж., отапливаются сушилки каменнымъ углемъ и, кромѣ того, мѣдно-литейная еще газами изъ-подъ мѣдно-плавильныхъ печей. Воздухъ для дутья къ мѣдно-плавильнымъ печамъ подведенъ отъ вентиляторовъ, помѣщающихся въ колесномъ отдѣленіи. Обрубочная занимаетъ площадь 18,62 кв. саж., машинная 24,74 кв. саж. Рядомъ съ обрубочной помѣщается контора литейнаго мастера размѣромъ 3,80 на 1,50 саж. На дворѣ (на планѣ К), вблизи чугуно-литейной имѣется деревянный сарай размѣромъ 4,00 на 2,50 саж., гдѣ имѣется плита для провѣрки моделей и складъ издѣлій цеха. Со стороны помѣщенія вагранокъ на дворѣ имѣется складъ чушечнаго чугуна и чугуна лома; здѣсь же стоитъ желѣзный коперъ (Л) для разбивки старыхъ большихъ чугунныхъ предметовъ. Обозначенный на планѣ подъ цифрою 7, деревянный навѣсъ и сарай длиною 12,00 саж. и шириною 3,50 саж. служитъ для храненія запаса формовочной глины, песку и кокса.

Оборудованіе литейнаго цеха составляютъ:

1 мостовой электрическій кранъ въ 8 тоннъ подъемной силы, приводится въ движеніе тремя моторами трехфазнаго тока въ 15,8 и 3 силы.,

2 вагранки производительностью 200 пуд. въ часъ.,

подъемникъ на $^1/_2$ тонны для подачи калошъ	1 шт.
вентиляторъ центробѣжный	1 „
моторъ трехфазнаго тока въ 15 л. с. къ нему	1 „
формовочные станки	6 „
ковши для чугуна	2 „
глиномялка	1 „
дезентеграторъ	1 „

сито цилиндрическое	1 шт.
точило наждачное	1 „
краны изъ рельсъ поворотные настѣнные . .	3 „
блоки къ нимъ	2 „
печь Моргана емкостью на 200 марокъ . .	1 „
мѣдно-плавильные горна на 120 и 100 марокъ	3 „
телѣжки желѣзныя для вкатыванія опокъ въ сушку	3 „
желѣзный коперъ высотою подъемн. бабы 5,30 саж., вѣсъ бабы 50 пуд.	1 „
верстаки слесарные	2,75 п. с.
тиски слесарные	5 шт.
верстаки формовочные	7,98 п. с.
„ столярные для моделей	1 шт.
плита провѣрочная	1 „
„ обрубочная	1 „
вѣсы десятичные	3 „
„ съ коромысломъ	1 „
динамометръ на 300 пудовъ	1 „

Модельный складъ помѣщается во дворѣ магазина главнаго склада м, сл. въ каменномъ зданіи (на планѣ Д1) и занимаетъ часть его площадью 82,68 кв. саж.

Лабораторія химическая и механическая.

Лабораторія занимаетъ помѣщеніе въ 5 комнатъ въ нижнемъ этажѣ двухъэтажнаго каменнаго корпуса (на планѣ К). Площадь ея—34,23 кв. саж. Химическая лабораторія занимаетъ площадь 22,51 кв. саж. и помѣщается въ 4 комнатахъ, изъ которыхъ одна занята подъ кладовую. Освѣщеніе электрическое 7 лампами накаливанія. Отопленіе паровое, мятымъ паромъ. Лабораторія эта обслуживаетъ не только нужды мастерскихъ, но и производитъ испытаніе матеріаловъ для всей линіи. Оборудованіе ея составляютъ:

эксгаустеръ для удаленія до 30 куб. метръ воздуха въ минуту	1 шт.,
къ нему моторъ трехфазнаго тока на 1 л. с.	1 „
вѣсы различные съ коромыслами	4 „
„ Роберваля	2 „
„ гидростатическіе	1 „
наборы аппаратовъ для испытанія горючихъ и смазочныхъ минеральныхъ маселъ . .	2 „
паяльный столъ	1 „
газовый аппаратъ Гермста	1 „

различныя газовыя горѣлки къ нему	12	шт.
бензиновыя горѣлки	15	„
перегонный кубъ для воды	1	„
газометръ желѣзный	1	„
автоклавъ на 20 атмосферъ	1	„
муфельная печь	1	„
холодильный приборъ	1	„
батарея Грене на 8 элем.	1	„
шкафы мѣдные сушильные	2	„
мельница для угля	1	„
водяные баки мѣдные	2	„
электрическіе приборы для нагрѣванія .	6	„
приборъ для перемѣшиванія жидкостей . .	1	„
газовая печь Форкиньена и Леклеркъ . . .	1	„
водоструйный насосъ	1	„

Стеклянные приборы, фарфоровая и стеклянная посуда для различныхъ надобностей.

Платиновая, серебряная, никелевая и мѣдная посуда.

Аппаратъ Гермста стоитъ въ механической лабораторіи и газъ изъ него подводится къ 5 вытяжнымъ шкафамъ химической лабораторіи системой газовыхъ трубъ, съ 20 кранами.

Механическая лабораторія занимаетъ одну комнату, площадью 11,72 кв. саж. Оборудованіе ея состоитъ изъ:

гидравлическаго пресса системы Федергафта для испытанія матеріаловъ на разрывъ,

разрывного станка для испытаній тканій на разрывъ,

станка для испытанія бабита, при немъ моторъ трехфазнаго тока въ $2^1/_4$ лош. силъ и счетчикъ оборотовъ,

контрольныхъ вѣсовъ системы Рааше на 50 кил.,

контрольнаго аппарата для опредѣленія скорости Зальмана, прибора для опредѣленія силы тяги паровозовъ системы братьевъ Рихардтъ,

станковъ для испытанія металла на ударъ 2 шт.,

штангель-циркуль 1 шт.

Электролитейная.

Электролитейная мастерскихъ устроена только въ концѣ 1911 года и начала собственно функціонировать съ января 1912 года. Помѣщается она въ котельной, гдѣ для нея отдѣлено желѣзобетонными перегородками помѣщеніе длиною 4,73 саж. и шириною 2,75 саж., площ. 13,00 кв. саж. Сварочная машина системы Розенберга установлена временно въ кузовѣ товарнаго вагона на дворѣ, рядомъ съ помѣщеніемъ электролитейной. Приводится въ движеніе машина Розенберга электродвигателемъ трехфазнаго тока мощностью въ 50 л. с.

Оборудованіе составляютъ:

Одна спеціальная патентованная динамо-машина постояннаго тока системы Розенберга 65 вольтъ 460 амперъ, 720 оборотовъ въ минуту съ магнитнымъ регуляторомъ, прецизіоннымъ и амперметромъ до 800 амперъ, прецизіоннымъ вольметромъ до 70 вольтъ, двухполюснымъ выключателемъ до 600 аперъ.

Одинъ электродвигатель трехфазнаго тока открытой конструкціи съ якоремъ, снабженнымъ контактными кольцами, развивающій при 720 оборотахъ въ минуту, 50 періодахъ въ секунду и 210 вольтахъ, мощность около 50 д. л. с., съ металлическимъ регуляторомъ для пуска въ ходъ при полной нагрузкѣ и амперметромъ до 200 амп. Электродвигатель на одномъ общемъ валу съ машиной Розенберга.

Головной шлемъ для паяльщика.

Очки, азбестовыя перчатки, цвѣтныя стекла въ рамкахъ, плита паяльная, горно круглое, подъемный кранъ, катающійся на двутавровой балкѣ вдоль мастерской подъемной силы въ 4 тонны, работаетъ вручную. Въ настоящее время къ существующему помѣщенію пристраивается рядомъ еще помѣщеніе, отдѣляемое отъ котельной желѣзобетонными перегородками съ потолкомъ, длиною 2,33 саж., шириною 2,75 саж. и высотою 2,55 саж. для постояннаго помѣщенія умформера, который переносется изъ вагона, и компрессора системы Борзига для пневматическаго оборудованія котельной, къ устройству котораго приступлено. Само помѣщеніе для электролитейной оказалось мало и въ настоящее время расширяется въ длину до 6,60 саж. Устройство электросварочной мастерской, несмотря на свое кратковременное функціонированіе, уже показало свою выгоду и значеніе для мастерскихъ исправленія поврежденныхъ запасныхъ частей ремонтируемаго подвижного состава при помощи электрической сварки. Многія запасныя части при ранѣе существующемъ способѣ ремонта, т. е. отсутствія электрогефеста, совершенно не поддавались исправленію и ихъ приходилось выбрасывать въ ломъ и замѣнять вновь изготовленными, теперь же такія части весьма легко исправляются электрической сваркой, какъ напримѣръ, укажемъ хотя бы на такія ходовыя части, какъ дышловые клинья съ износившейся торцевой стороною, поршневые штоки съ износившимися конусами, золотниковыя рамки съ износившимися конусами штоковъ, буксовыя челюсти съ износившимися поверхностями, корпуса инжекторовъ съ износившейся рѣзьбою и трещинами, паровые цилиндры съ трещинами во фланцахъ, золотниковыхъ окнахъ или другихъ мѣстахъ, колесные центра съ трещинами спицъ и обода, нижнія части буксъ съ отбитыми углами и проч., которыя съ постановкой электрогефеста весьма легко исправляются и идутъ въ дѣло, сокращая значительно стоимость ремонта.

При электролитейной имѣются также наборъ приборовъ для ацетиленово-кислородной сварки и рѣзки металловъ, состоящій изъ переноснаго аппарата для добыванія ацетилена до 2.000 литръ въ часъ, различныхъ горѣлокъ для сварки и рѣзки, предохранительныхъ очковъ и баллоновъ для кислорода, который получается съ завода.

Производительность мастерскихъ за 1910—1911 годы:

По паровозному отдѣлу:

	1910 г.	1911 г.
Отремонтировано капит. рем. паров. шир. колеи	73	73
„ „ „ „ узк. „	5	6
„ средн. „ „ шир. „	80	83
„ „ „ „ узк. „	9	4
„ случ. „ „ шир. „	4	6

По вагонному отдѣлу:

Отремонтировано капит. рем. пасс. ваг. шир. кол.	83	86
„ „ „ „ „ узк. „	14	11
„ „ „ тов. ваг. и платформъ шир. колеи	604	683
„ сред. „ пасс. ваг. шир. кол.	88	83
„ „ „ „ „ узк. „	7	4
„ случ. и мал. рем. пас. ваг. шир. колеи . .	3	11
„ „ „ „ тов. ваг. и плат. шир. к.	752	690
Произведенъ конвенціонный осмотръ тов. вагоновъ шир. колеи	1897	1493
Прочаго и малаго ремонта товарныхъ. вагон. .	800	470

Производительность литейнаго и кузнечнаго цеховъ:

чугуннаго литья выпущено	54.509 пуд.	62.733 п.,
мѣднаго литья	8.126 „	8.713 „
поковки	50.059 „	52.273 „

Въ настоящее время производится расширеніе мастерскихъ, въ виду увеличенія линіи М.-К.-В. ж. д. постройкою новой линіи Одесса—Бахмачъ. Для расширенія мастерскихъ занята площадь 4,100 кв. саж. Расширеніе заключается: 1) въ увеличеніи зданія существующей котельной, а именно: сборно-котельная и

ея механическая удлиняются на 12,50 саж,; 2) строится новая паровозо-сборная (на планѣ 2) шириною 15,00 саж. на 22 стойла; 3) строится новый корпусъ для тендерной мастерской (на планѣ 11), длиною 25,00 саж. и шириною 13,20 саж. для одновременнаго ремонта 20 тендеровъ; при этомъ же корпусѣ строится отдѣленіе (на планѣ В) для вѣсовъ Дюгано, которыя перенесутся изъ существующей сборной и заправочная (на планѣ а) длиною 11,00 саж. для постановки однаго паровоза съ тендеромъ. Отопленіе предположено воздушное, по системѣ Стюртеванта; 4) строится буксоварня (на планѣ 111). Малую Сборную (на планѣ И) предположено передѣлать въ механическую токарную, которую, оборудовать новыми станками. При мастерскихъ имѣется столовая для мастеровыхъ (на планѣ обозначена цифрой IV), при этой столовой сцена и помѣщеніе для клуба. Зданіе столовой деревянное, длиной 23 саж., шириной 6,00 саж., высота стѣнъ 1,66 саж., до конька крыши 3,00 саж.; зданіе сцены каменное, длиной 5,00 саж., шириной 8,00 саж., высота стѣнъ 3,30 саж. Помѣщеніе клуба занимаетъ площадь 43,68 кв. саж. и имѣетъ 5 комнатъ. Въ зданіи столовой въ будни днемъ мастеровые обѣдаютъ, по вечерамъ устраиваются для нихъ развлеченія: народное чтеніе, любительскіе спектакли, кинематографическіе сеансы. Рядомъ съ мастерскими расположенъ матеріальный складъ.

Канотопскій матеріальный складъ имѣетъ слѣдующія помѣщенія: въ нижнемъ этажѣ каменнаго двухъэтажнаго зданія находится кладовая, площ, 40,75 кв. с., для храненія запасныхъ частей подвижного состава на сумму 31.768 руб., тамъ же находится кладовая, площ. 29,375 кв. с. для храненія мебели, разной утвари, вѣсовъ, войлока и проч., всего на сумму 11.060 руб.; здѣсь же отведена площадь въ 39,625 кв, с. подъ кладовую для храненія запасныхъ частей тормозовъ, измѣрительныхъ аппаратовъ, краски, лака. и проч., всего на сумму 20.303 руб.; въ томъ же зданіи въ верхнемъ этажѣ отведена кладовая, площ. 61 кв. с., гдѣ хранятся мѣдныя запасныя части паровозовъ и постоянныхъ машинъ, металлическіе приборы и проч., всего на сумму 33.547 руб.; тамъ же въ нижн. этажѣ находится кладовая, площ. 61 кв. с., въ которой хранится мѣдь красная и желтая, олово, свинецъ. бабитъ и пр., всего на сумму 52.575 руб.; въ верхнемъ этажѣ этого зданія отведена кладовая цлощ. 29,375 кв. с. для храненія разныхъ освѣтительныхъ матеріаловъ, частей фонарей и частей электрическаго освѣщенія и проч., всего на сумму 23.086 руб.; тамъ же находится кладовая площ. 39,625 кв. с., въ которой хранится обмундированіе, лампы, фонари и проч., всего на сумму 16.083 руб.; сарай изъ оцинкованнаго волнистаго желѣза, площ. 134,90 кв. с., въ которомъ хранится желѣзо кровельное, сталь, трубы и проч. всего на сумму 45.732 р.; сарай изъ волнистаго желѣза, площ. 134,90 кв. с.

№№	ПАРОВЫЯ МАШИНЫ. Система машины, фирма изготовившая ее и годъ изготовленія.	Мощность машины.	Парораспредѣленіе.	Діам. цил. въ милим.	Ходъ поршня въ м.м.	Число обор. въ мин.
1	Горизонтальныя паровыя машины Компаундъ, завода Вейхельтъ, поставка 1898 года	100 HP	Цилиндръ высокаго давл. Кольмана ЦНД золотника Меера.	выс. д. 343 низ. д. 507	685	90
2	Горизонтальная машина Компаундъ, зав. Вейхельтъ поставка 1898 г.	100 HP	Тоже.	выс. д. 365 низ. д. 485	762	90
3	Вертикальныя паровыя машины Компаундъ, завода Рихардъ Поле поставка 1901 г.	225	Ридера.	выс. д. 400 низ. д. 620	400	200
4	Тоже	—	»	—	—	—
5	Вертикальныя паровыя машины Компаундъ, завода Рихардъ Поле поставка 1901 г.	100	»	выс. д. 300 низ. д. 420	300	250
6	Вертикальныя паровыя машины Компаундъ, завода Belligg C⁰	100	»	выс. д. 292 низ. д. 445	250	275

№№	ЭЛЕКТРИЧЕСКІЯ МАШИНЫ. Система машины, фирма изготовившая ее и годъ изготовленія.	Мощность въ килоуатт.	Напряж. въ вольтахъ.	Число періодовъ въ мин.	Число оборотовъ.	Примѣчаніе.
1	Генераторъ трехфазнаго тока, завода Сименсъ и Гальске	80	220	50	375	Паровая машина № 1 приводится въ движеніе посредствомъ канатной и ременной передачи. Генераторъ № 1 и динамо № 2.
2	Динамо-машина постояннаго тока.	10	110	—	1000	
3	Генераторъ трехфазнаго тока, завода Сименсъ и Гальске	80	220	50	375	Паровая машина № 2 приводится въ движеніе посредствомъ канатной и ременной передачи. Генераторъ № 3.
4	Генераторъ трехфазнаго тока, завода Сименсъ и Гальске	160	220	50	200	Паро-динамо.
5	Тоже	—	—	—	—	„ „
6	Динамо-машина постояннаго тока, типъ М, зав. Сименсъ и Гальске, поставка 1901 г. . . .	65	110	—	250	„ „
7	Динамо-машина постояннаго тока, завода Sicmens Bro C⁰	68	110	—	275	„ „

гдѣ находятся запасныя части подвижного состава, машинъ и станковъ, болты, гайки и проч., всего на сумму 88.351 руб.: деревянный сарай, площ. 95,70 кв. с., въ которомъ хранятся печи, войлокъ, картонъ, бичева и проч., всего на сумму 4.600 р.; деревянный сарай, площ. 89,10 кв. с., въ которомъ хранятся палки кизиловыя и дубовыя, запасныя части Ливенской узкоколейной ж. д., старое негодное имущество и проч., всего на сумму 5.185 р.; навѣсъ деревянный, площ. 120 кв. с., для храненія желѣза сортового, стали рессорной, бандажей и проч., всего на сумму 40.050 руб.; навѣсъ деревяный, площ. 17,91 кв. с., для храненія древеснаго угля на сумму 690 р.; закромъ деревянный, площ. 148,77 кв. с., въ которомъ помѣщается ломъ металлическій на сумму 42.070 р.; деревянный сарай, площ. 89,01 кв. с., въ которомъ хранится глина огнеупорная, мочала, мѣлъ и пр., всего на сумму 2.180 р.; сарай деревянный, площ. 89,01 кв. с., для храненія кирпича, ушатовъ, брусьевъ березовыхъ, трубъ гончарныхъ и проч., всего на сумму 1700 р., навѣсъ деревянный площ. 85,30 кв. саж., для храненія брусьевъ дубовыхъ разныхъ размѣровъ на сумму 356 руб.; навѣсъ деревянный, площ. 113,062 кв. саж. въ которомъ хранится дубовыхъ брусьевъ на сумму 4.539 руб.; навѣсъ деревянный, въ которомъ находится брусьевъ разныхъ на сумму 3.058 руб.; деревянный навѣсъ площ. 52,50 кв. саж.; въ немъ хранится брусьевъ на сумму 1.736 руб.; навѣсъ деревянный, площ. 43,75 кв. саж., въ которомъ хранится брусьевъ разныхъ размѣровъ на сумму 1.572 руб.; деревянный сарай площ. 14,03, гдѣ хранится имущество 61 и 62 санитарныхъ поѣздовъ; желѣзный сарай, въ которомъ хранится имущество санитарныхъ поѣздовъ, ведра и фонари воинскихъ поѣздовъ, всего на сумму 14.570 руб.; деревяный сарай, площ. 50,38 кв. саж для храненія нефтяныхъ приспособленій и зубчатокъ воинскихъ; деревянный сарай, площ. 54,85 к. саж. въ которомъ хранится мостковъ воинскихъ на сумму 12.250 руб.; погребъ каменный, площ. 96,83 кв. саж., въ которомъ хранятся смазочные и обтирочные матеріалы, набивка тальковая и проч., всего на сумму 18.680 руб.; бакъ желѣзный для керосина на сумму 3.346 р.; каменная кладовая вагоннаго цеха, площ. 54 кв. саж., въ которой хранится смазочныхъ и обтирочныхъ матеріаловъ. маселъ разныхъ, красокъ металловъ и пр на сумму 6.649 руб.; бакъ желѣзный для нефти на сумму 850 руб. деревянный сарай съ навѣсомъ, площ. 43,47 кв. саж., въ которомъ хранится коксу на сумму 1.186 руб.

При осмотрѣ матеріальнаго склада Подкомиссіей былъ отмѣченъ образцовый порядокъ въ храненіи матеріаловъ.

Изъ матеріальнаго склада Подкомиссія прослѣдовала къ станціоннымъ путямъ и пассажирскому зданію.

Пассажирское зданіе каменное, двухъэтажное при немъ крытый перронъ.

Помѣщеніе I и II класса площ. 44,82 кв. саж. совершенно недостаточно; помѣщеніе III кл., площ. 50,45 кв. саж. также тѣсно. Служебныя помѣщенія просторныя. Обращаетъ на себя особое вниманіе недопустимое состояніе багажнаго отдѣленія, которое очень тѣсно и расположено такимъ образомъ, что находится совершенно въ сторонѣ отъ кассы.

Представители управленія М.-К.-В. ж. д. согласились съ необходимостью перестроить пассажирскія помѣщеніяи устроить болѣе удобное багажное помѣщеніе.

При обходѣ пассажирскихъ помѣщеній была осмотрѣна, по порученію Предсѣдателя Подкомиссіи, жалобная книга, ведущаяся по существующимъ правиламъ въ порядкѣ.

Работа ст. Конотопъ за 1911 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Поѣздовъ.

Среднее число въ сутки:

	За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Тов.	Пас.	Всего.	Тов.	Пас.	Всего.	Тов.	Пас.	Всего.	Тов.	Пас.	Всего.
Нечетныхъ . .	5	15	20	5	12	17	5	17	22	5	14	19
Четныхъ . . .	5	12	17	5	15	20	5	14	19	5	18	23
Итого . . .	10	27	37	10	27	37	10	31	41	10	32	42

При этомъ вагонооборотъ по отправленіи и прибытію былъ

		За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отправлено:	Нечетными .	511	629
	Четными . .	629	778
	Итого . .	1140	1307
Прибыло:	Нечетными .	578	696
	Четными . .	499	626
	Итого . .	1077	1322

Для преодолѣнія этой работы на ст. Конотопъ служатъ пути числомъ 84 и протяженіемъ 27,706 вер.

Пропускная способность ст. Конотопъ за 1911 годъ выражается слѣдующимъ числомъ товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ:

нечетныхъ	36	съ 1286	вагонами,
четныхъ	36	„ 1286	„
всего	72	съ 2572	вагонами.

Грузооборотъ за 1911 г. былъ:

нагружено средствами станціи . . .	1.745.969	пудовъ,
перегружено „ „ . .	2.453.883	„
выгружено „ „ . .	1.191.081	„
Итого	5.390.933	пуда.

На ст. Конотопъ складовъ и складочныхъ помѣщеній находится: пакгаузовъ 114,40 кв. с., крытыхъ платформъ 254,25 кв. с., открытыхъ платформъ 101,60 кв. саж., перегрузочныхъ крытыхъ платформъ 42,15 кв. с. и пакгаузовъ 15 кв. с.

Вѣсовъ имѣется: сотенныхъ передвижныхъ 9, врѣзныхъ десятичныхъ 1, вагонныхъ 2, подъемной силы 4025 и 1525 пудовъ съ длиной помоста 61 и 22½ фута.

Ст. Конотопъ отправляетъ преимущественно зерновой хлѣбъ въ Либаву, Николаевъ и др. пункты. Слѣдующимъ по количеству отправленія грузомъ является свекловица.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія направилась къ жилымъ домамъ.

Дежурная товарныхъ кондукторовъ, вмѣщающая 40 кроватей, находится въ каменномъ приспособленномъ для жилья паровозномъ сараѣ. Помѣщеніе удовлетворительное.

Въ двухъэтажномъ каменномъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру счетовода депо: состоящую изъ 4 небольшихъ комнатъ и очень маленькой кухни. Слѣдуетъ отмѣтить, что домъ этотъ выстроенъ неудачно.

Далѣе къ слободѣ расположены участки земли, принадлежащія акціонерамъ М.-К.-В. ж. д. Часть этихъ участковъ акціонеры уступили для нуждъ дороги и на одномъ изъ нихъ расположена большая прекрасно оборудованная желѣзнодорожная больница.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала мимо жилыхъ домовъ, расположенныхъ также на участкахъ акціонеровъ къ церкви выстроенной на средства служащихъ и общества М.-К.-В. ж. д.

Изъ церкви Подкомиссія перешла къ каменному одноэтажному дому, въ которомъ помѣщается начальное училище. Помѣщенія классовъ вполнѣ соотвѣтственныя.

Конотопское начальное училище разсчитано на 416 челов. дѣтей, но въ дѣйствительности, въ 1911 учебномъ году въ немъ обучалось 512 челов. дѣтей.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ техническому училищу, расположенному противъ пассажирскаго зданія, рядомъ съ главными мастерскими.

Техническое училище и мастерскія при немъ помѣщаются въ каменномъ двухъэтажномъ домѣ. Помѣщеніе классовъ и залъ достаточны, но помѣщеніе мастерской отличается крайней тѣснотой и недостаткомъ свѣта.

Затѣмъ Подкомиссія возвратилась къ пассажирскому зданію и отбыла со ст. Конотопъ.

Ст. Бахмачъ. Въ 4 ч. дня Подкомиссія прибыла на ст. Бахмачъ, гдѣ осмотрѣла лишь пассажирское зданіе, которое признано очень тѣснымъ.

Къ ст. Бахмачъ прилегаетъ новая линія Одесса-Бахмачъ, еще не законченная постройкой. Работа ст. Бахмачъ за 1911 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ.

Поѣздовъ.

Среднее число въ сутки:

	За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.
Нечетныхъ . .	5	12	17	5	7	12	5	14	19	5	10	15
Четныхъ . . .	5	7	12	5	12	17	5	10	15	5	14	19
Итого . .	10	19	29	10	19	29	10	24	34	10	24	34

При этомъ вагонооборотъ былъ:

По обмѣну съ Либаво-Роменской ж. д.

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
принято . . .	174	231
сдано	174	230

По отправленію и прибытію:

Отправлено:	нечетными .	298	449
	четными . .	503	615
	итого . .	801	1064
Прибыло:	нечетными .	501	629
	четными . .	293	432
	итого . .	794	1061

Для преодолѣнія этой работы на ст Бахмачъ служатъ пути числомъ 21 и протяженіемъ 6,331 вер. Пропускная способность ст. Бахмачъ за 1911 г. выражается слѣдующимъ числомъ товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ:

нечетныхъ	32 съ	1260	вагонами,
четныхъ	32 „	1260	„
Итого . . .	64 съ	2520	вагонами.

Грузооборотъ за 1911 г. былъ:

нагружено средствами станціи .	136,102	пуда,
перегружено „ „ .	4.528.563	„
выгружено „ „ .	132.510	„
Итого . . .	4.797.175	пудовъ.

На ст. Бахмачъ складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ 9 кв. с. и крытыхъ платформъ 108 кв. с.

Имѣется вѣсовъ: сотенныхъ передвижныхъ 8 и 1 вагонныя вѣсы подъемной силой 1800 пудовъ съ длиной помоста 24½ фута.

Изъ грузовъ въ пріемѣ пріобладаетъ: лѣсной матеріалъ, дрова съ Полѣсскихъ, Риго-Орловской, Новозыбковскаго подъѣздного пути и М.-Брестской ж. д. на Юго-Западный край, Южныя и Восточныя области и Донецкій округъ. Затѣмъ, преобладающимъ является хлѣбный грузъ съ юга на и за Москву. По направленію отъ Бахмача къ Ворожбѣ перевозится лѣсной матеріалъ дрова, земледѣльческія орудія, сельди. По направленію къ Кіеву лѣсной матеріалъ, къ Москвѣ—сахаръ и табакъ, къ Воронежу—рафинадъ и табакъ. Лѣсного матеріала, въ среднемъ, перевозится 52%, дровъ 2½%.

Линію Одесса-Бахмачъ Подкомиссія не осматривала, а отбыла въ Кіевъ.

Въ 5 ч. 3 м. Подкомиссія прибыла на ст. Круты.

Ст. Круты. Деревянное, старое и плохое пассажирское зданіе находится въ ремонтѣ. Всѣ помѣщенія очень тѣсны и зданіе не пригодно для дальнѣйшей службы.

Къ ст. Круты примыкаетъ узкоколейная вѣтвь на Черниговъ.

Къ моменту осмотра ст. Круты у перрона съ противоположной стороны ширококолейнаго пути стоялъ готовый къ отправленію пассажирскій поѣздъ въ Черниговъ. Подкомиссія осмотрѣла составъ поѣзда, при чемъ было установлено, что хотя вагоны и вполнѣ отвѣчаютъ своему назначенію, но содержатся неопрятно и особенно этимъ недостаткомъ отличаются уборныя.

При слѣдованіи Подкомиссіи отъ ст. Круты къ Кіеву было отмѣчено, что въ виду наличія необходимыхъ кредитовъ, на 8 и 9 участкахъ сл. пути какъ состояніе пути, такъ и ремонтъ, и состояніе путевыхъ будокъ находятся въ отличномъ видѣ; встрѣчается много вновь выстроенныхъ будокъ.

Въ 5 ч. 30 м. веч. Подкомиссія прибыла на ст. Нѣжинъ.

Ст. Нѣжинъ. Служебный поѣздъ былъ остановленъ у товарнаго двора. Товарныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ 157,30 кв. с., крытыхъ платформъ 491,25 кв. с. и открытыхъ 173 кв. с.

Съ товарнаго двора Подкомиссія прослѣдовала въ депо.

На ст. Нѣжинъ находится депо, приписанное къ уч. сл. тяги, состоящее изъ паровознаго сарая, мастерской или депо и кузницы.

Площадь перваго—295 кв. саж. Число стойлъ 10; длина стойлъ: удлиненныхъ 9,60 саж., неудлиненныхъ 7,66 саж. Наименьшее разстояніе между осями двухъ сосѣднихъ стойлъ 2,40 саж. Въ 4 стойлахъ устроены гидранты отъ водопроводовъ. Каждое стойло имѣетъ вытяжную трубу съ неподвижнымъ колпакомъ.

Общая площадь мастерской=61,53 кв. саж. Оборудованіе мастерской: инструментальная снабжена всѣми необходимыми инструментами. Станковъ: сверлильныхъ—1, точильныхъ камней—1, верстаковъ слесарныхъ 2 (5 пог. с.) тисковъ слесарныхъ 5, верстаковъ столярныхъ—1, 1 поворотный кругъ діам. 64 фут.

Площадь помѣщенія кузницы—9,45 кв. саж. Горновъ кузнечныхъ—2. Наковаленъ—1. Рихтовальная плита—1.

Депо получаетъ воду изъ буровой скважины 1 паровымъ насосомъ „Вортингтонъ“ съ производительностью въ часъ 2,92 куб. саж. Насосъ этотъ питается паромъ отъ котла системы „Шухова“, площадью нагрѣва 110 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 8 атмосферъ. На ст. Нѣжинъ есть еще запасное водоснабженіе отъ озера, оборудованіе котораго состоитъ изъ насоса системы „Эврарда“ размѣрами: діам. водян. цилиндра=6,4″, ходъ поршня=18,5″ и горизонтальнаго котла поверхностью нагрѣва 126 кв. ф. и рабочимъ давленіемъ 4 атмосферы. На станціи имѣется два водоемныхъ бака вмѣстимостью по 8 куб. саж. каждый.

Кромѣ того, къ 5 участку сл. тяги приписаны еще слѣдующія водокачки.

На ст. Круты водоснабженіе устроено изъ буровой скважины; водокачка оборудована котломъ вертикальнымъ съ кипятильникомъ, поверхностью нагрѣва 44 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 4 атмосферы и насосомъ системы „Эврардъ“ размѣрами: діаметръ водяного цилиндра 4,6″, ходъ поршня 13,8″. На станціи имѣется одинъ водоемный бакъ вмѣстимостью 5,5 куб. саж.

На ст. Носовка водоснабженіе устроено изъ буровой скважины. Водокачка оборудована котломъ вертикальнымъ съ кипятильникомъ, площадью нагрѣва 44 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 4 атмосферы и насосомъ системы „Эврарда“ размѣрами: діам. водяного цилиндра=4,5″ и ходъ поршня=13,7″. На станціи имѣется одинъ водоемный бакъ, вмѣстимостью 5,5 куб. саж.

На ст. Бобровицы водоснабженіе устроено изъ буровой скважины. Водокачка оборудована котломъ вертикальнымъ съ кипятильникомъ, поверхностью нагрѣва=44 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 4 атмосферы и насосомъ системы „Эврардъ“ размѣрами: діам. водяного цилиндра=4,9″ и ходъ поршня=13,8″. На станціи имѣется водоемный бакъ, вмѣстимостью 5,3 куб. саж.

На ст. Бобрикъ водоснабженіе устроено изъ буровой скважины. Водокачка оборудована вертикальнымъ котломъ системы „Лешапеля“ поверхностью нагрѣва 67,28 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 5 атмосферъ и насосомъ системы „Эврардъ“ размѣрами: діам. водяного цилиндра=4,6″ и ходъ поршня=13,8″. На станціи имѣется водоемный бакъ вмѣстимостью 5,3 куб. саж.

На ст. Бровары водоснабженіе устроено изъ буровой скважины. Водокачка оборудована керосиновымъ двигателемъ системы „Геркулесъ“ и насосомъ глубоководнымъ ординарнымъ размѣромъ: діам. водяного цилиндра =5″ и ходъ поршня=42″. На ст. имѣется водоемный бакъ, вмѣстимостью 5,3 куб. саж.

На ст. „Лѣвый берегъ рѣки Днѣпра“ водоснабженіе устроено изъ озера „Тельбитъ“. Водокачка оборудована вертикальнымъ котломъ системы „Лешапель“, поверхностью нагрѣва 73 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 4 атмосферы и насосомъ системы „Вортингтонъ“ размѣрами діаметровъ паровыхъ и водяныхъ цилиндровъ и ходомъ поршней 6½″×5″×6″. На станціи имѣется одинъ водоемный бакъ, вмѣстимостью 2,5 куб. саж.

На ст. Борисполь водоснабженіе устроено изъ буровой скважины. Водокачка оборудована вертикальнымъ котломъ системы „Шухова“, поверхностью нагрѣва 80 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 6 атмосферъ и насосомъ системы „Вортингтонъ“ размѣрами діаметровъ паровыхъ и водяныхъ цилиндровъ и ходомъ поршней 5″×3,5″×5,25″. Однако, означенный насосъ въ скоромъ времени будетъ снятъ и на его мѣсто установленъ новый насосъ размѣромъ 7,5″×5,5″×10″. На станціи имѣется водяной бакъ вмѣстимостью 8 куб. саж.

На ст. Барышевка водоснабженіе устроено изъ рѣки Трубежъ. Водокачка оборудована вертикальнымъ котломъ системы „Шухова“ площадью нагрѣва 81 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 6 атмосферъ и насосомъ „Вортингтонъ“ размѣрами діаметровъ паровыхъ и водяныхъ цилиндровъ и ходомъ поршней=6″×4½″×10″. На станціи имѣется водоемный бакъ, вмѣстимостью 8 куб. саж.

На водокачкѣ ст. Березань водоснабженіе устроено изъ рѣки Нѣдры. Водокачка оборудована вертикальнымъ котломъ системы „Шухова“, площадью нагрѣва 81 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 6 атмосферъ и насосомъ системы „Вортингтонъ“ размѣрами діаметровъ паровыхъ и водяныхъ цилиндровъ и ходомъ поршней $=6'' \times 4\frac{1}{2}'' \times 10''$. На станціи имѣется бакъ, вмѣстимостью 8 куб. саж.

На ст. Яготинъ водоснабженіе устроено изъ рѣки Ржавицы. Водокачка оборудована вертикальнымъ котломъ системы „Шухова“, поверхностью нагрѣва 81 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 6 атмосферъ и насосомъ системы „Вортингтонъ“ размѣрами діаметровъ паровыхъ и водяныхъ цилиндровъ и ходомъ поршней $= 6'' \times 4\frac{1}{2}'' \times 10''$. На станціи имѣется водоемный бакъ, вмѣстимостью 8 куб. саж.

На ст. Кононовка водоснабженіе устроено изъ рѣки Чумакъ. Водокачка оборудована вертикальнымъ котломъ системы „Шухова“, площадью нагрѣва 105,5 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 6 атмосферъ и насосомъ системы „Вортингтонъ“ размѣрами діаметровъ паровыхъ и водяныхъ цилиндровъ и ходомъ поршней $= 6'' \times 4\frac{1}{2}'' \times 10''$. На станціи имѣется водоемный бакъ, вмѣстимостью 8 куб. саж.

Въ одномъ изъ зданій депо находится дежурная кондукторскихъ бригадъ и машинистовъ.

Дежурныя кондукторовъ занимаютъ нижній этажъ зданія. Въ дежурной имѣются двѣ общія спальни на 24 кровати, кухня и столовая.

Зданіе это предположено расширить пристройкой Весь второй этажъ каменной пристройки у паровознаго зданія отведенъ для дежурныхъ паровозныхъ бригадъ и смазчиковъ и состоитъ изъ нижеслѣдующихъ помѣщеній: общей спальни съ 8 кроватями для машинистовъ, и такой же общей спальни и съ такимъ же количествомъ кроватей для помощниковъ и третьей общей спальни съ десятью кроватями для смазчиковъ, которые занимаютъ еще одну небольшую комнату съ двумя кроватями. Кромѣ названныхъ помѣщеній и комнаты для сторожа, здѣсь же имѣются: общая столовая, кухня и умывальная. Окна спаленъ снабжены ставнями.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла каменную баню, очень хорошо устроенную и отвѣчающую всѣмъ требованіямъ.

Пассажирское зданіе каменное, двухъэтажное. Помѣщенія для пассажировъ, общей площ. 48,58 к. с. Служебныя помѣщенія достаточны и содержатся чисто. Пріемный покой при ст. Нѣжинъ состоитъ изъ: палаты — 6,86 кв. с., перевязочной — 3,41 кв. с., аптеки—3,37 кв. с., ожидальной—2,75 кв. с., кабинета врача—3,42 кв. с., квартиры служителя—1,38 кв. с.

Пріемный покой, разсчитанный на 2 кровати, помѣщается въ отдѣльномъ старомъ, плохомъ деревянномъ зданіи и расположенъ

на самой территоріи ст. Нѣжинъ вблизи пассажирскаго зданія. Помѣщеніе пріемнаго покоя расширено каменной пристройкой и площадь его слѣдуетъ признать достаточной за исключеніемъ ожидальной, которую предполагается расширить.

При пріемномъ покоѣ имѣется слѣдующій персоналъ: врачъ, 2 фельдшера, акушерка и служитель.

Ежегодный пріемъ амбулаторныхъ больныхъ 4.730 человѣкъ, дѣлающихъ, въ среднемъ, 10.000 посѣщеній, что составляетъ 27 посѣщеній въ день.

Рецептовъ отпускается больнымъ изъ аптеки пріемнаго покоя ежегодно, въ среднемъ, 8.000, что составляетъ 22 рецепта въ день.

Выѣздовъ на линію по вызовамъ больныхъ, въ среднемъ, ежегодно производится 325.

Затѣмъ Подкомиссія отбыла со ст. Нѣжинъ.

На 97 верстѣ въ 6 ч. 17 м. вечера служебный поѣздъ имѣлъ остановку для осмотра будки новаго типа.

Типъ будки вполнѣ соотвѣтственный, помѣщеніе просторное, но холодное, хотя въ кухнѣ имѣется русская печь.

Въ 8 ч. вечера Подкомиссія прибыла на ст. Кіевъ I Юго-Западныхъ ж. д.

28 іюня въ 8 ч. 25 м. утра Подкомиссія отбыла со ст. Кіевъ I въ Дарницу, осмотрѣвши ст. Кіевъ II и Днѣпровскій мостъ.

Ст. Кіевъ II. Ст. Кіевъ II расположена рядомъ со станціей Кіевъ I товарный.

Работа ст. Кіевъ II за 1911 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ.

Поѣздовъ.

Среднее число въ сутки:

	За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.
Нечетныхъ . .	10	15	25	—	—	—	12	17	29	—	—	—
Четныхъ . . .	—	—	—	10	14	24	—	—	—	12	16	28
Итого . .	10	15	25	10	14	24	12	17	29	12	16	28

При этомъ вагонооборотъ былъ:

По обмѣну съ Юго-Западными жел. дор.

		За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
	Принято	553	650
	Сдано	554	662
По отправленію и прибытію:			
Отправлено:	нечетными	—	—
	четными	619	734
	Итого	619	734
Прибыло:	нечетными	576	707
	четными	—	—
	Итого	576	707

Для исполненія этой работы на ст. Кіевъ II служатъ пути числомъ 43 и протяженіемъ 11.772 вер.

Пропускная способность ст. Кіевъ II за 1911 г. выражается слѣдующимъ числомъ товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ:

нечетныхъ . . . . . 31 съ 1.188 вагонами,
четныхъ . . . . . 29 „ 1.012 „

Всего . . . 60 съ 2.200 вагонами.

Грузооборотъ за 1911 г. былъ:

нагружено средствами станціи . . . . . 1.007.972 пуд.,
перегружено . . . . . 5.086.364 „
выгружено . . . . . 2.752.280 „

Итого . . 8.846.616 пуд.

На ст. Кіевъ II складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ 223,80 к. с., крытыхъ платформъ 88,80 к. с., открытыхъ платформъ 358,20 к. с. и перегрузочная открытая платформа 35 к. с. Товарныхъ устройствъ недостаточно.

Вѣсовъ имѣется: сотенныхъ передвижныхъ 13, врѣзныхъ десятичныхъ 3, вагонныхъ 1, подъемной силы 1.825 пудовъ съ длиной помоста 25 футовъ.

Въ пріемѣ преобладаетъ сахаръ—рафинадъ, сахарный песокъ, мука и зерновой хлѣбъ.

Сахаръ рафинадъ и песокъ отправляются изъ Юго-Западнаго края на и за Москву въ Восточныя области Россіи и частью въ другіе пункты.

По направленію отъ Кіева до Москвы отправляется сахарный песокъ и рафинадъ, хлѣбные грузы, къ Воронежу сахарный песокъ и рафинадъ, къ Полтавѣ—мануфактура, земледѣльческія орудія и машины. Сахарный песокъ составляетъ въ среднемъ 14%, рафинадъ 6%, лѣсной матеріалъ 5%. Затѣмъ слѣдуетъ камень гранитный, дрова, земледѣльческія орудія, машины и хлопокъ.

Передаточная контора занимаетъ чрезвычайно тѣсное помѣщеніе въ очень старомъ деревянномъ плохомъ домѣ.

Путевое устройство слѣдуетъ признать совершенно неудовлетворительнымъ, такъ какъ по имѣющимся 2 путямъ проходитъ 12 паръ пассажирскихъ поѣздовъ и 12 товарныхъ. Въ настоящее время устраивается третій путь на уч. Кіевъ I—Кіевъ II и, какъ сообщили представители М.-К.-В. ж. д., будетъ уложенъ и четвертый путь.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла депо.

На ст. Кіевъ находится основное депо Кіевскаго (V) участка тяги.

Площадь, занятая паровозными сараями: новымъ—335 кв. с. Число стойлъ новаго сарая 16. Каждое стойло имѣетъ вытяжную трубу съ неподвижнымъ колпакомъ. Длина стойлъ 4-хъ, 9,35 саж. и 12-ти, 9,6 саж. Наименьшее разстояніе между осями двухъ сосѣднихъ стойлъ 2,5 саж. Депо снабжено паровымъ котломъ системы Лешапеля въ 3,71 кв. м. поверхности нагрѣва и насосомъ Вортингтона для холодной промывки паровозовъ въ 12 стойлахъ. Въ 4-хъ стойлахъ устроены гидранты отъ водопроводовъ.

Площадь стараго сарая, 330 кв. саж. Число стойлъ, 12, изъ нихъ стойлъ, оборудованныхъ для подъемки паровозовъ, общей площадью въ 165 кв. саж.—6, стойлъ для подъемки тендеровъ общей площадью 110 кв. саж.—4. Длина стойла 7,66 саж. Наименьшее разстояніе между осями двухъ сосѣднихъ стойлъ—2,4 саж.

Общая площадь мастерской съ инструментальной, 77,53 к. с.

Оборудованіе мастерской. Инструментальная снабжена всѣми необходимыми инструментами: станковъ колесо-токарныхъ 2 (одинъ для пассажирскихъ колесъ, другой для товарныхъ), большихъ токарныхъ 3, малыхъ 3, строгальныхъ 3, сверлильныхъ 3, для расточки подшипниковъ 1, точильныхъ камней—1, переносный станокъ для расточки цилиндровъ, блокъ дифференціаль-

ный 3 тонны—1, круглая пила—1, станки для испытанія приборовъ: Гаусгельтера—1, манометровъ—1, предохранительныхъ клапановъ—1, крановъ подъемныхъ желѣзнодорожныхъ, подъемной силы въ 3 тонны—1, верстаковъ слесарныхъ всего 40 пог. саж., тисковъ—57. Для приведенія въ движеніе станковъ—машина Танге въ 25 силъ, при ней паровой котелъ системы Шухова въ 25,76 кв. м. поверх. нагрѣва, сушилка для песка, 2 поворотныхъ круга: діаметромъ 56 фут. съ подушкой Блюмберга и одинъ діаметромъ 48 фут. съ лебедкой, Беккеровскихъ домкратовъ для подъемки паровозовъ подъемной силы въ 48 тоннъ 3 комплекта, рельсовыхъ путей для передвижныхъ телѣжекъ съ паровозными и вагонными осями—2. Паровое отопленіе мастерской паромъ машины. За 1911 годъ выпущено изъ подъемки паровозовъ 153. Средній простой паровоза на канавѣ 11 дней.

Площадь помѣщенія кузницы—30 кв. саж. Горновъ кузнечныхъ: 2-хъ огневыхъ 2, одноогневыхъ 2, мѣдницкихъ 2, вентиляторовъ Рута 2. Наковаленъ 8. Рихтовальная плита 69″ × 55″ — 1.

Площадь помѣщенія вагонной мастерской безъ кладовой и котельной—128 кв. саж. Площадь кладовой—8 кв. саж., площадь для котла парового отопленія—2 кв. саж. Число путей для ремонта вагоновъ—2. Протяженіе каждаго изъ путей въ мастерской (считая и наружную часть) = 26,35 п. с. Домкратовъ Беккера подъемной силы—40 тоннъ для подъемки пассажирскихъ вагоновъ—2 комплекта.

Паровое отопленіе мастерской ребристыми чугунными трубами отъ котла системы Шухова 11,82 кв. м. поверх. нагрѣва. Приспособленіе на сѣти парового отопленія для сушки досокъ и проч. столярнаго матеріала—1. Станокъ для испытанія упряжныхъ приборовъ—1. Пылесосъ для очистки вагоновъ съ рельсовымъ путемъ для передвиженія вдоль парка путей—1. Водопроводъ съ 20-ю кранами для снабженія пассажирскихъ вагоновъ водой и промывки котловъ парового отопленія. Верстаковъ столярныхъ 10, слесарныхъ 15 п. с. Тисковъ слесарныхъ 15. Лебедка ручная 1. Горнъ для жестянниковъ—1. Имѣется вспомогательный поѣздъ.

Всѣ зданія мастерскихъ и паровозныхъ сараевъ освѣщаются 17 фонарями сильнаго свѣта. Въ мастерскихъ депо въ теченіе года выпускается изъ малаго ремонта со смѣной и обточкой колесъ въ среднемъ 150 паровозовъ и средняго—3 паровоза. Смѣнены колеса въ теченіе 1911 года у 644 пассажирскихъ вагоновъ, изъ коихъ 130-ти вагонамъ сдѣланъ годовой осмотръ.

Депо получаетъ воду изъ магистрали Днѣпровскаго водопровода, оборудованнаго 2-мя водотрубными котлами системы „Бабкокъ и Вилькоксъ“, поверхностью нагрѣва котла 460 фут. и рабочимъ давленіемъ 8 атмосферъ и 2-мя паровыми насосами компаундъ „Вортингтонъ“, производительность каждаго въ часъ

8,57 куб. саж. размѣрами паровыхъ и водяныхъ цилиндровъ и ходъ поршней = $18^1/_2'' \times 10'' \times 8^1/_2'' \times 10''$. На станціи имѣется два водоемныхъ бака, вмѣстительностью: 1-й—7,25 куб. саж. и 2-ой—6,2 куб. саж.

Пріемный покой расположенъ въ старомъ каменномъ двухъэтажномъ домѣ; площадь его достаточная, но содержаніе не вполнѣ удовлетворительное.

Подкомиссіей были осмотрѣны нѣкоторые жилые дома, очень старые, запущенные ремонтомъ, при чемъ начальникомъ сл. пути было сообщено, что почти всѣ эти дома предположено снести и замѣнить новыми. Поэтому вопросу была дана слѣдующая справка:

Согласно проекту развитія ст. Кіевъ М.-К.-В. ж. д., представленному въ У. ж. д. 26 октября 1911 г. за № 19574, потребуется укладка путей на территоріи, занятой жилыми домами, ихъ службами, водоемнымъ зданіемъ, складочными помѣщеніями и другими постройками:

деревянн. двухъэтажн. жил. домъ .	№	6	площ.	49,47	кв. с.,
деревяннымъ жилымъ домомъ . .	№	8	„	42,84	„ „
деревян. двухъэтажн. жил. дом. .	№	9	„	48,93	„ „
„ „ „ „ . .	№	10	„	54,17	„ „
деревяннымъ жилымъ домомъ . .	№	11	„	19,84	„ „
деревянной столярной маст. . . .	№	13	„	7,71	„ „
деревяннымъ жилымъ домомъ съ кварт. начальника уч. пути .	№	14	„	64,80	„ „
деревяннымъ жилымъ домомъ съ конторой нач. уч. пути . . .	№	15	„	39,60	„ „
деревяннымъ жилымъ домомъ для служащихъ	№	16	„	16,63	„ „
деревяннымъ жилымъ домомъ . .	№	17	„	18,45	„ „
„ пакгаузомъ	№	60	„	300,00	„ „
деревянной крытой товарной платформой	№	100	„	100,00	„ „
каменнымъ водоемнымъ зданіемъ .	№	110	„	7,55	„ „
деревяннымъ сараемъ	№	113	„	39,02	„ „
„ „	№	116	„	5,58	„ „
деревянной откр. тов. платф. . . .	№	120	„	313,60	„ „
каменной кладовой уч. пути . . .	№	122	„	29,64	„ „
деревяннымъ сараемъ	№	123	„	7,33	„ „
„ навѣсомъ для хранения лѣсныхъ матеріаловъ . .	№	125	„	13,72	„ „
деревяннымъ ледникомъ	№	128	„	18,24	„ „
„ домомъ дежурной сл. движенія	№	130	„	16,97	„ „
каменной кузницей уч. пути . . .	№	134	„	14,04	„ „

деревяннымъ баракомъ лѣтнимъ сл. пути	№ 151	площ.	25,50	кв. с.
деревяннымъ сараемъ	№ 152	„	8,00	„ „
„ навѣсомъ	№ 155	„	10,17	„ „
„ сараемъ	№ 156	„	7,57	„ „
„ „ съ погребомъ	№ 170	„	32,55	„ „
„ ледникомъ	№ 174	„	18,24	„ „
деревянной баней	№ 175	„	15,56	„ „
деревяннымъ сараемъ съ погребомъ	№ 179	„	7,20	„ „
деревянной будкой централизаціи стрѣлокъ	№ 182	„	3,29	„ „
деревянною путевою будкою . . .	№ 3	„	9,66	„ „

каковыя постройки при предстоящемъ развитіи ст. Кіевъ II подлежатъ сносу или перенесенію на другое мѣсто.

Въ концѣ станціи управленіе М.-К.-В. ж. д. предполагаетъ устроить скотскую платформу, вслѣдствіе затруднительности въ настоящее время выгрузки скота. Планъ этой платформы еще въ 1911 г. былъ представленъ на утвержденіе М. П. С.

По осмотрѣ ст. Кіевъ II Подкомиссія отбыла къ мосту черезъ рѣку Днѣпръ.

Мостъ черезъ р. Днѣпръ построенъ одновременно съ Курско-Кіевской линіей и открытъ для движенія въ 1870 г.

Мостъ имѣетъ 12 пролетовъ по 40 саж. въ свѣту каждый.

Общая длина моста равняется—500,4 саж.

Мостовыя отверстія перекрыты многораскосными неразрѣзными на два пролета фермами, съ ѣздою по низу.

Высота фермъ—27′7″ (т. е. ∽ 1/10,6 пролета).

Разстояніе между фермами въ свѣту на опорѣ 14′11,25″.

Пролетная часть разбита поперечными балками проѣзжей части на 32 панели, длиною 109″ каждая.

Проѣзжая часть первоначально состояла изъ продольныхъ балочекъ двутавроваго сѣченія, длиною 109″ и въ крайнихъ панеляхъ 112½″, разставленныхъ, считая между осями, на 7½ футовъ съ деревянными поперечинами 10″ и 12″.

Поперечныя балки двутавроваго сѣченія расположены въ узлахъ главныхъ фермъ и служатъ одновременно распорками нижнихъ вѣтровыхъ связей, состоящихъ изъ плоскихъ діагоналей.

Горизонтальныя связи у верхняго пояса состоятъ изъ сжатыхъ распорокъ и вытянутыхъ діагоналей въ каждой панели.

Для среднихъ неподвижныхъ опоръ служатъ нижнія чугунныя подушки, а для подвижныхъ—нижнія и верхнія подушки съ 5 чугунными между ними катками подъ каждой опорной стойкой.

Соотвѣтственно числу пролетовъ мостовыя фермы покоятся на двухъ устояхъ и 11 быкахъ, построенныхъ для 2 путей.

Устой праваго берега построенъ на 5 кирпичныхъ опускныхъ колодцахъ, а устой лѣваго берега — непосредственно на грунтѣ въ шпунтовомъ огражденіи.

Быки построены безъ ледорѣзовъ.

Всѣ быки основаны на кессонахъ, заложенныхъ на глубинѣ ∽ 8,25 саж. ниже горизонта меженнихъ водъ.

Подводныя части быковъ, цоколи быковъ и устоевъ и надводныя головныя части быковъ облицованы гранитомъ.

Надводныя фасадныя части между головными частями быковъ и устои облицованы кіевскимъ кирпичемъ.

Циркулярнымъ распоряженіемъ бывшаго Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 20 іюня 1896 г. за № 10514, была затребована провѣрка прочности верхняго строенія мостовъ для наиболѣе тяжелыхъ паровозовъ, обращающихся на дорогѣ, при чемъ въ зависимости отъ полученныхъ разсчетныхъ результатовъ въ 1897 году на Днѣпровскомъ мосту было усилено прикрѣпленіе продольныхъ балочекъ къ поперечнымъ наклепкою въ узлахъ изогнутаго листа, прикрѣпленнаго къ поясамъ поперечной балки и продольныхъ балочекъ, и была произведена перекладка деревянныхъ поперечинъ по продольнымъ балочкамъ для уменьшенія напряженія въ послѣднихъ на изгибъ.

Въ виду непрерывнаго усиленія движенія вмѣстѣ съ непрерывно возрастающими требованіями объ увеличеніи силы тяги паровозовъ и давленія на ведущія оси, и затрудненій, съ какими приходится считаться при усиленіи мостовыхъ пролетныхъ частей старыхъ конструкцій по повышавшимся Министерствомъ нормамъ мостовыхъ разсчетныхъ нагрузокъ, — при обсужденіи въ 1907 г. вопроса о развитіи Кіевскаго узла и усиленіи существующихъ фермъ Днѣпровскаго моста, инженернымъ совѣтомъ былъ возбужденъ вопросъ о постановкѣ на разсматриваемомъ мосту вторыхъ фермъ, при чемъ для всесторонняго выясненія условій согласованія Днѣпровскаго моста съ требованіями движенія, Г. Министромъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Военнымъ Министромъ была образована мѣстная комиссія подъ предсѣдательствомъ члена инженернаго совѣта, заслуженнаго профессора Т. С. Бѣлелюбскаго.

По осмотрѣ моста и его испытаніи въ 1909 году означенной комиссіей было признано необходимымъ:

1) усилить проѣзжую часть моста,

2) усилить раскосы главныхъ фермъ,

3) замѣнить въ крайнихъ панеляхъ плоскія связи простыми,

4) сдѣлать приспособленія въ опорныхъ частяхъ противъ бокового сдвига фермъ.

По осмотрѣ мостовыхъ опоръ комиссія признала ихъ въ удовлетворительномъ состояніи и высказалась за возможность установки на нихъ вторыхъ фермъ.

Что касается скорости движенія поѣздовъ по мосту, то комиссія опредѣлила максимальную скорость въ 15 верстъ въ часъ.

По разсмотрѣніи въ инженерномъ совѣтѣ вопросъ объ усиленіи Днѣпровскаго моста и объ установкѣ вторыхъ фермъ, послѣдній по журналу № 93 отъ 24 октября и 4 ноября 1909 г. постановилъ, впредь до установки вторыхъ фермъ, произвести нынѣ же частичное усиленіе пролетныхъ частей, а именно:

1) усиленіе сжатыхъ и сжато-вытянутыхъ раскосовъ, постановкою рѣшетчатыхъ связей между вѣтвями раскосовъ,

2) постановку недостающихъ связей въ крайнихъ панеляхъ и подтягиваніе плоскихъ раскосовъ;

3) усиленіе проѣзжей части по нормамъ 1907 года;

4) приспособленіе опорныхъ частей противъ бокового сдвига фермъ;

5) улучшеніе пути на мосту соотвѣтственно послѣднимъ циркулярамъ;

6) выполненіе циркуляра о мостахъ, не удовлетворяющихъ габариту;

7) подвергнуть дополнительному испытанію на разрывъ нѣкоторыя части моста и

8) установку перилъ.

По вопросу объ увеличеніи пропускной способности моста и объ установкѣ вторыхъ фермъ, инженерный совѣтъ по тому же журналу № 93 постановилъ:

9) сблизить разъѣзды съ обѣихъ сторонъ моста до 575 саж. и

10) признать установку вторыхъ фермъ необходимой.

По утвержденіи означеннаго журнала Г. Министромъ Путей Сообщенія, У. ж. д., предписаніемъ отъ 12 декабря 1909 г. за № 33087 предложило правленію общества М.-К.-В. ж. д.:

а) принять къ осуществленію мѣры къ сближенію разъѣздовъ у моста и частичному усиленію металлическихъ частей моста;

б) озаботиться переработкой проекта усиленія проѣзжей части (по нормамъ 1907 года) и приступить къ выполненію означеннаго усиленія;

в) въ виду своевременности установки вторыхъ фермъ внести въ Общее Собраніе Акціонеровъ вопросъ о выпускѣ для этой цѣли облигацій на 1.400.000 руб.;

г) приступить къ составленію новаго проекта усиленія главныхъ фермъ по нормамъ 1907 г. и проекта вторыхъ фермъ.

Во исполненіе означеннаго предписанія, 19 декабря 1909 г. за № П/2288 управленіемъ дороги былъ представленъ на утвержденіе У. ж. д. проектъ усиленія проѣзжей части по нормамъ 1907 года и частичнаго усиленія главныхъ фермъ, утвержденный по журн. № 51 отъ 15 марта 1910 г.

Работы по усиленію моста были сданы Южно-Русскому Машиностроительному заводу въ Кіевѣ и продолжались около года, а именно: съ середины апрѣля 1911 года по 12 апрѣля 1912 года. Количество снятаго при усиленіи пролетныхъ частей Днѣпровскаго моста стараго желѣза и установленнаго взамѣнъ новаго приведено въ нижеслѣдующей таблицѣ:

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНІЕ ЧАСТЕЙ.	Снятое старое желѣзо въ пудахъ.	Установленное новое желѣзо въ пудахъ.
1	Поперечныя балки	650	11.178
2	Продольныя балочки	8.590	16.119
3	Раскосы главныхъ фермъ	—	9.870
4	Горизонтальныя связи	—	806
5	Шпальные уголки съ нарощеніемъ	—	964
6	Мелкія издѣлія	—	614
	Итого	9.240 п.	39.551 п.

Одновременно съ усиленіемъ моста произведено также сближеніе до 575 саж. разъѣздовъ, расположенныхъ по обѣимъ сторонамъ Днѣпровскаго моста, затребованное инженернымъ совѣтомъ для увеличенія пропускной способности моста.

Къ означенной работѣ приступлено было въ маѣ 1911 г. и таковая закончена въ апрѣлѣ 1912 г.

Существующее пролетное строеніе отступаетъ отъ утвержденнаго габарита по ширинѣ на 1′1,95″ = 16′1,2″ — 14′11,25″.

За 43-лѣтнее существованіе моста означенное отступленіе отъ габарита не сказалось никакими неудобствами для движенія и не вызывало никакихъ затрудненій при производствѣ ремонтныхъ работъ.

Основываясь на таковыхъ результатахъ почти полувѣковой практики Днѣпровскаго моста и на обязательности обоснованія подферменныхъ камней на мѣстахъ, предназначенныхъ для нихъ по проекту существующихъ мостовыхъ опоръ, управленіе дороги

вошло 12 мая 1912 года за № П/970 въ У. ж. д. съ ходатайствомъ о разрѣшеніи проектировки новыхъ пролетныхъ строеній Днѣпровскаго моста съ чистымъ просвѣтомъ въ 14′11¼″, при коемъ будетъ обезпечена наиболѣе правильная постановка таковыхъ на существующихъ опорахъ.

По разрѣшеніи означеннаго вопроса будетъ приступлено къ составленію проекта вторыхъ фермъ Днѣпровскаго моста.

Возлѣ пристани лѣваго берега рѣки Днѣпра въ Кіевѣ-Слободкѣ расположенъ шпалопропиточный заводъ, производящій пропитку шпалъ М.-К.-В. ж. д. Заводъ принадлежитъ частному акціонерному обществу лѣсопропиточныхъ заводовъ.

Заводъ этотъ построенъ въ 1898 г. и состоитъ изъ: каменнаго заводскаго отдѣленія съ котельной, спеціальнаго зданія для приготовленія хлористаго цинка, сарая для матеріаловъ и жилого дома.

На заводѣ установлены два пропиточныхъ цилиндра, длиною 17½ метра, діаметромъ въ 2 метра.

Паръ для машинъ и насосовъ и для нагрѣванія раствора получается отъ парового котла, имѣющаго площадь нагрѣва въ 80 кв. метровъ.

Производительность завода разсчитана на пропитку 800.000 шпалъ.

Пропитка шпалъ для М.-К.-В. ж. д. производится хлористымъ цинкомъ по способу Бетеля, при чемъ при сухихъ шпалахъ періодъ пропарки не примѣняется.

Ст. Дарница. Въ 9 час. 41 м. утра Подкомиссія прибыла на ст. Дарницы, обслуживающую дачную мѣстность.

Каменное станціонное зданіе вполнѣ достаточно для дачниковъ и только для служебныхъ помѣщеній слѣдовало бы отвести больше мѣста.

Ст. Дарница предположено развить; проектъ развитія ея былъ разсмотрѣнъ Подкомиссіей.

Затѣмъ Подкомиссія возвратилась на ст. Кіевъ I.

29 іюня утромъ Подкомиссія отбыла въ Полтаву.

Въ 8 час. утра служебный поѣздъ былъ остановленъ на 24 верстѣ у каменной казармы.

Старшій рабочій имѣетъ хорошее помѣщеніе въ 2 комнаты съ кухней. Для артели имѣется тоже вполнѣ соотвѣтственная комната.

На 29 верстѣ Подкомиссія осмотрѣла кирпичную будку, при чемъ было отмѣчено крайне неудобное расположеніе русской печи, помѣщенной по серединѣ будки и занимающей ⅓ ея площади.

Въ 9 ч. 01 м. Подкомиссія прибыла на ст. Березань.

Ст. Березань. Пассажирское зданіе каменное вполнѣ соотвѣтственной полщади. Залъ I и II кл. имѣетъ 6,93 кв. с., III кл.—11,10 кв. саж.

Въ двухъэтажномъ каменномъ жиломъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру помощника начальника станціи, состоящую изъ 3 комнатъ и кухни, и отмѣтила неисправное состояніе печей.

Съ другого входа въ этотъ домъ расположена дежурная комната стрѣлочниковъ, которая, какъ это выяснилось при осмотрѣ, занята запаснымъ телеграфистомъ.

Съ третьяго входа расположена квартира вѣсовщика, состоящая изъ комнаты и кухни. Здѣсь же еще помѣщается конторщикъ, имѣющій одну комнату, посреди которой устроена печь. Помѣщеніе содержится въ порядкѣ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ.

Складовъ и складочныхъ помѣщеній на ст. Березань имѣется: пакгаузовъ 14,40 кв. саж., крытыхъ платформъ 81 кв. саж., открытыхъ платформъ 84 кв. саж.

Въ 10 час. утра Подкомиссія прибыла на ст. Яготинъ.

Ст. Яготинъ. Служебный поѣздъ былъ остановленъ у товарнаго двора.

Складочныя помѣщенія на ст. Яготинъ состоятъ изъ: пакгаузовъ 589,74 кв. саж., крытыхъ платформъ 49 кв. саж. и открытыхъ платформъ 141 кв. саж.

Пакгаузы представляютъ собой собственно крытыя платформы, боковыя части которыхъ забраны досками. Осмотръ этихъ пакгаузовъ выяснилъ настоятельную потребность въ ихъ ремонтѣ.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла въ двухъэтажномъ каменномъ домѣ квартиру вѣсовщика, занимающаго одну комнату, оборудованную русскою печью.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ пассажирскому зданію. Пассажирскія помѣщенія тѣсны: для пассажировъ I и II кл. отведена комната въ 9,32 кв. с. и для III кл., гдѣ помѣщается и буфетъ 16,44 кв. саж. Уборная при дамской комнатѣ темная и управляющимъ дорогой было сообщено, что уборную предположено передѣлать.

Во второмъ этажѣ станціоннаго зданія расположена квартира начальника станціи въ 4 комнаты и кухню. Помѣщеніе хорошее, но окраска половъ неудовлетворительная.

Затѣмъ, въ каменномъ одноэтажномъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиры товарнаго кассира и ревизіоннаго слесаря. Каждая квартира состоитъ изъ 2-хъ комнатъ и кухни и содержится въ образцовой чистотѣ, но изъ опроса агентовъ, живущихъ въ нихъ, выяснилось, что обѣ эти квартиры холодныя.

При болѣе детальномъ выясненіи этого вопроса, оказалось, что печи въ этомъ домѣ такъ устроены, что при засыпкѣ полагающагося по нормѣ количества топлива онѣ не могутъ нагрѣ-

ваться и для нагрѣва ихъ необходимо, по крайней мѣрѣ, 4 ведра антрацита.

Здѣсь же, между прочимъ, Подкомиссіей было обращено вниманіе на постановку школьно-воспитательнаго дѣла на М.-К.-В. ж. д.: какъ выяснилось,—у ревизіоннаго слесаря четверо дѣтей и учатся они въ мѣстомъ училищѣ, за что онъ платитъ по 5 р. за каждаго, что для него очень обременительно.

Въ виду такого положенія Предсѣдатель Подкомиссіи просилъ управляющаго дорогой дать справку о положеніи учебнаго дѣла на М.-К.-В. ж. д Справка эта была доставлена въ Высшую Комиссію.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ каменной казармѣ. Комната рабочихъ хорошая, просторная. Старшій рабочій имѣетъ хорошую комнату и кухню. Дорожный мастеръ занимаетъ 3 комнаты съ кухней.

Фельдшерскій пріемный покой при ст. Яготинъ состоитъ изъ: передней—1,53 кв. саж., ожидальной 3,91 кв. саж., аптеки—3,96 кв. саж. и палаты—3,60 кв. саж.

Фельдшерскій пріемный покой помѣщается въ отдѣльномъ общественномъ зданіи, расположенномъ на самой территоріи ст. Яготинъ, вблизи пассажирскаго зданія. Помѣщенія пріемнаго покоя болѣе чѣмъ соотвѣтственныя.

При покоѣ имѣется фельдшеръ и служитель.

Ежегодный пріемъ амбулаторныхъ больныхъ—1.200 человѣкъ, дѣлающихъ 2.400 посѣщеній, что составляетъ, въ среднемъ, 6 посѣщеній въ день. Рецептовъ отпускается, въ среднемъ 3.600, что составляетъ—10 рецептовъ въ день.

Выѣздовъ на линію къ больнымъ, въ среднемъ, ежегодно производится 190.

Квартира фельдшера расположена въ этомъ же зданіи и состоитъ изъ 2 комнатъ и кухни. Помѣщеніе хорошее.

Въ 11 час. 27 мин. утра Подкомиссія осмотрѣла ст. Гребенка.

Ст. Гребенка. Пассажирское зданіе одноэтажное, довольно просторное. Площадь помѣщеній для пассажировъ I и II кл.—15,48 кв. саж., III кл.—24,46 кв. саж.

Черезъ ст. Гребенка пройдетъ линія Одесса-Бахмачъ.

Затѣмъ Подкомиссія отбыла на ст. Лубны, куда и прибыла въ 12 ч. 20 м. дня.

Ст. Лубны. Служебный поѣздъ былъ остановленъ у депо.

На ст. Лубны имѣется оборотное депо, приписанное къ 6 участку сл. тяги, которое является оборотнымъ и для паровозовъ Кіевскаго участка какъ для товарныхъ, такъ и для пассажирскихъ.

На ст. Лубны имѣется одно вѣерное паровозное зданіе на 16 стойлъ, площадью 503, 7 кв. саж., длина стойла—9,6 п. саж. Надъ каждомъ стойломъ устроены по 2 вытяжныя трубы безъ опускныхъ колпаковъ.

Поворотный кругъ системы Селлерса діам. 64″ снабженъ круговоротчикомъ инженера Калашникова.

Въ депо производится только самый мелкій и неотложный ремонтъ паровозовъ. Слесарныхъ верстаковъ 15 п. саж., слесарныхъ тисковъ 6 штукъ. Въ депо устроенъ кузнечный горнъ съ мѣхомъ кузнечнымъ и 2 переносныхъ горна. Сверлильный станокъ дополняетъ оборудованіе. Площадь дежурныхъ помѣщеній и конторъ—119,90 кв. саж.

Водоснабженіе изъ рѣки Сулы. Водокачка имѣетъ двойное оборудованіе. Одинъ котелъ системы Бабкокъ и Вилькоксъ съ поверхностью нагрѣва 241 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 8 атмосферъ, а другой системы Шухова съ поверхностью нагрѣва 105,5 кв. фут. и рабочимъ давленіемъ 8 атмосферъ. Два насоса системы Вортингтона съ діаметрами паровыхъ цилиндровъ 9″, водяныхъ $5^1/_2$″ и ходомъ поршней 10″; при 40 оборотахъ въ минуту подаютъ каждый по 3,05 куб. саж. воды въ часъ.

Депо со станціей соединено телефономъ.

Кромѣ того, къ участку приписаны нижеслѣдующія водоснабженія:

На ст. Полтава М.-К.-В. ж. д. водоснабженіе устроено изъ рѣки Ворсклы, оборудовано котломъ Бабкокъ и Вилькоксъ завода Фицнеръ и Гамперъ, поверхностью нагрѣва 241 кв. фут. и насосомъ системы Вортингтона, діаметры цилиндровъ и ходъ поршня 9″ × 5″ × 10″.

На ст. Абазовка водоснабженіе устроено изъ рѣки Полузы. Оборудованіе водокачки состоитъ изъ вертикальнаго котла системы Шухова, поверхностью нагрѣва 81 кв. фут., давленіе 6 атмосферъ и насоса системы Вортингтона, размѣры цилиндровъ и ходъ поршней котораго равенъ 6″ × 4½″ × 10″.

На ст. Рѣшетиловка водоснабженіе устроено изъ рѣки Голтва; оборудованіе состоитъ изъ вертикальнаго котла системы Шухова, площадью нагрѣва 105,5 кв. фут., давленіемъ 6 атмосферъ, и насоса системы Вортингтона, размѣры цилиндровъ и ходъ поршней котораго равны 6″ × 4½″ × 10″.

На ст. Сагайдакъ водоснабженіе устроено изъ пруда, оборудованіе состоитъ изъ вертикальнаго котла системы Шухова, площадью нагрѣва 105,5 кв. фут., давленіемъ 6 атмосферъ и насоса системы Вортингтона, размѣры цилиндровъ и ходъ поршней котораго равенъ 6″ × 4½″ × 10″.

На ст. Гоголево водоснабженіе устроено изъ рѣки Водянки, оборудованіе состоитъ изъ вертикальнаго котла системы Шухова, площадью нагрѣва 105,5 кв. фут., давленіемъ 6 атмо-

сферъ, и насоса системы Вортингтона размѣры цилиндровъ и ходъ поршней котораго равенъ 6″ × 4½″ × 10″.

На ст. Миргородъ водоснабженіе устроено изъ рѣки Хоролъ, оборудованіе состоитъ изъ вертикальнаго котла системы Шухова, площадью нагрѣва 105,5 кв. фут. давленіемъ 6 атмосферъ и насоса системы Вортингтона размѣры діам. цилиндровъ и ходъ поршней котораго равенъ 6″ × 4½″ × 10″.

На ст. Ромоданъ водоснабженіе устроено изъ пруда, оборудованіе состоитъ изъ вертикальныхъ котловъ системы Шухова площадью нагрѣва: 1-ый 81 кв. фута и 2-ой—105,5 кв. фут.—Оба котла имѣютъ давленіе 6 атмосферъ,—и насоса системы Вортингтона, размѣры діам. цилиндровъ и ходъ поршней котораго равенъ 6″ × 4½ × 10″.

На ст. Солоницкая водоснабженіе устроено изъ рѣки Крыловки, рукавъ рѣки Сулы. Оборудованіе состоитъ изъ вертикальнаго котла системы Шухова, площадью нагрѣва 81 кв. фут., давленіемъ 6 атмосферъ и насоса системы Вортингтона, размѣры діам. цилиндровъ и ходъ поршней котораго равенъ 6″ × 4½″ × 10″.

На ст. Лазорки водоснабженіе устроено изъ рѣки Слѣпородъ, оборудованіе состоитъ изъ вертикальнаго котла системы Шухова, площадью нагрѣва 81 кв. фут., давленіемъ 6 атмосферъ и насоса системы Вортингтона, размѣры діам. цилиндровъ и ходъ поршней котораго = 6″ × 4½″ × 10″.

На ст. Гребенка водоснабженіе устроено изъ рѣки Сырой Оржицы, оборудованіе состоитъ изъ вертикальнаго котла системы Шухова, площадью нагрѣва 81 кв. фут., давленіемъ 6 атмосферъ и насоса системы Вортингтона, размѣры діам. цилиндровъ и ходъ поршней котораго = 6″ × 4½″ × 10″.

Отсюда Подкомиссія перешла къ дежурной машинистовъ.

На ст. Лубны службѣ тяги принадлежитъ друхъэтажный деревянный домъ, каковой и предназначенъ для дежурныхъ паровозныхъ бригадъ. Въ 1-мъ этажѣ этого дома, за исключеніемъ 3 комнатъ, занятыхъ конторой начальника депо и одной—сторожемъ, помѣщаются кочегары и смазчики. Число комнатъ и ихъ назначеніе слѣдующее: одна общая спальня, съ 4 кроватями, для кочегаровъ; три общихъ спальни, изъ коихъ въ одной 8, а въ 2-хъ по 4 кровати въ каждой,—для смазчиковъ; столовая, кухня и умывальная. Паровозныя бригады помѣщаются во 2-мъ этажѣ этого дома. Число спаленъ для машинистовъ и помощниковъ 8; въ шести по двѣ кровати и въ двухъ по 3. Имѣется столовая кухня и умывальная. Окна спальныхъ помѣщеній снабжены ставнями.

На ст. Лубны имѣется матеріальный складъ, состоящій изъ: каменной кладовой площ. 25,88 кв. саж., въ которой хранятся запасныя части подвижного состава, инвентарные предметы и пр., всего на сумму 10.000 руб.; каменнаго подвала площ.

4,31 кв. саж., для храненія смазочныхъ и обтирочныхъ матеріаловъ на сумму 300 руб.; каменнаго погреба площ. 13,31 кв. саж., гдѣ хранятся сало, масло разное, стекла ламповыя и пр., всего на сумму 2.700 руб.; деревяннаго сарая площ. 8,82 кв. с., въ которомъ хранятся обтирочные матеріалы, древесный уголь, негодное имущество и пр., всего на сумму 1.000 руб.; 2 бака желѣзныхъ, гдѣ хранится керосинъ на сумму 3.500 руб. и 5 желѣзныхъ баковъ для нефти, которой хранится на сумму 300 рублей.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла товарный дворъ. Товарныя устройства ст. Лубны состоятъ изъ: пакгаузовъ площ. 327,11 кв. с., крытыхъ платформъ площ. 100 кв. саж. и открытыхъ платформъ 216,60 кв. саж.

Товарная контора находится въ каменномъ одноэтажномъ домѣ, расположенномъ недалеко отъ пакгаузовъ. Помѣщеніе тѣсное въ части, предназначенной для грузохозяевъ. Представители М.-К.-В. ж. д. сообщили, что въ управленіи дороги имѣется предположеніе расширить товарную контору.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла пріемный покой.

Пріемный покой при ст. Лубны состоитъ изъ: ожидальной, площ. 7,08 кв. саж., кабинета врача—4,84 кв. саж., аптеки—3,55 кв. саж., палаты—7,11 кв. саж., передней—3.07 кв. саж., сѣней—2,90 кв. саж., квартиры сторожа—6,41 кв. саж., ванной—1,46 кв. саж., клозета—0,58 кв. саж.

Пріемный покой, разсчитанный на 5 кроватей, помѣщается въ отдѣльномъ зданіи и расположенъ на самой территоріи ст. Лубны вблизи пассажирскаго зданія; вентиляція недостаточная.

Въ этомъ пріемномъ покоѣ, кромѣ лѣченія амбулаторныхъ больныхъ, производится лѣченіе и стаціонарныхъ больныхъ. (Въ среднемъ въ годъ бываетъ 20 коечныхъ больныхъ, проводящихъ 311 больничныхъ дней).

При пріемномъ покоѣ имѣется врачъ, акушерка, фельдшеръ и два служителя.

Ежегодный пріемъ амбулаторныхъ больныхъ 2.735 человѣкъ, дѣлающихъ 5.440 посѣщеній, что, въ среднемъ, составляетъ 14 посѣщеній въ день.

Рецептовъ отпускаттся ежегодно, въ среднемъ, 11.760, что составляетъ 32 рецепта въ день.

Выѣздовъ на линію производится ежегодно, въ среднемъ, 340.

Изъ пріемнаго покоя Подкомиссія прослѣдовала въ дежурную кондукторовъ, помѣщающуюся въ каменномъ двухъэтажномъ домѣ.

Дежурная вмѣщаетъ 41 кровать и состоитъ изъ 10 общихъ спаленъ, кухни, столовой, умывальной и теплаго клозета. Сушильни не имѣется. Корридоръ широкій. Помѣщеніе недавно отремонтировано,

Далѣе Подкомиссія перешла къ пассажирскому зданію.

Пассажирское зданіе каменное, одноэтажное, площадь пассажирскихъ помѣщеній—для пассажировъ I и II кл.—17,71 кв. саж. и для III кл.—27,25 кв. саж.—признана Подкомиссіей недостаточной. Въ помѣщеніи III класса расположенъ и буфетъ.

Служебныя помѣщенія соотвѣтственныя.

При осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссіей Предсѣдателю Подкомиссіи было подано ходатайство представителей мѣстнаго земства о необходимости проведенія подъѣздного пути „Лубны"--„Дихиръ Бугунъ".

Затѣмъ Подкомиссія отбыла со ст. Лубны, и въ 1 час. 41 мин. прибыла на ст. Ромоданъ.

Ст. Ромоданъ. Каменное одноэтажное пассажирское зданіе вполнѣ соотвѣтствуетъ своему назначенію и имѣетъ достаточную площадь помѣщеній. Въ служебныхъ помѣщеніяхъ находятся и агенты Южныхъ ж. д., такъ какъ къ ст. Ромоданъ примыкаетъ Кременчугская вѣтвь этихъ дорогъ.

Подкомиссія ограничилась осмотромъ пассажирскаго зданія и отбыла въ Полтаву.

Состояніе пути на участкѣ отъ ст. Ромоданъ къ Полтавѣ неудовлетворительное.

Въ 4 час. 15 мин. вечера Подкомиссія прибыла въ Полтаву.

Ст. Полтава. Каменное пассажирское зданіе обширное и хорошее.

Площадь I и II кл.—45 кв. саж. и III кл.—54 кв. саж. Въ залѣ I и II кл. полы паркетные, много свѣта, высота помѣщеній большая. Залъ I и II кл. соединяется съ III кл. широкимъ свободнымъ корридоромъ.

Служебныя помѣщенія также просторныя и хорошія.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала къ пріемному покою.

Пріемный покой при ст. Полтава—Сортировочная состоитъ изъ: ожидальной — 7,08 кв. саж., кабинета врача — 4,84 кв. саж., аптеки—3,55 кв. саж., палаты—7,11 кв. саж., ванной—1,46 кв., квартиры сторожа—6,41 кв. саж., сѣней—2,90 кв. саж., передней—3,07 кв., саж.

Пріемный покой, разсчитанный на 5 кроватей, помѣщается въ отдѣльномъ зданіи и расположенъ на самой территоріи ст. Полтава—Сортировочная вблизи пассажирскаго зданія.

Въ этомъ пріемномъ покоѣ, кромѣ амбулаторныхъ больныхъ, пользуются лѣченіемъ и стаціонарные больные (въ среднемъ въ годъ 95 больныхъ, проводящихъ 760 дней),

При пріемномъ покоѣ имѣется врачъ, два фельдшера, акушерка и два служителя.

Ежегодный пріемъ амбулаторныхъ больныхъ 6.400 человѣкъ, дѣлающихъ въ годъ, въ среднемъ, 9.590 посѣщеній, что составляетъ 26 посѣщеній въ день.

Рецептовъ отпускается ежегодно, въ среднемъ, 12950, что составляетъ 35 рецептовъ въ день.

Выѣздовъ къ больнымъ на линію, въ среднемъ, ежегодно производится 300.

Помѣщенія пріемнаго покоя хорошія.

Представителями М.-К.-В. было сообщено Подкомиссіи, что управленіемъ дороги предполагается выстроить здѣсь баракъ для заразныхъ больныхъ.

При осмотрѣ путевого устройства ст. Полтава-Городъ Подкомиссіи былъ демонстрированъ приборъ для съемки сѣченія рельса.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла товарный дворъ. Товарныя устройства состоятъ изъ: пакгаузовъ, площ. 690 кв. саж., и открытыхъ платформъ 143,10 кв. саж.

Помѣщеніе товарной конторы чрезвычайно тѣсное и, какъ сообщилъ управляющій дорогой, назначено къ расширенію въ первую очередь.

Отсюда вагоны съ Подкомиссіей были переданы на ст. Полтава Южныхъ ж. д., откуда Подкомиссія отбыла въ Петербургъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экеспарре.*

Члены Подкомиссіи { *Д. И. Герценвицъ.*
П. П. Мигулинъ..

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ.*
Сер. Воищевъ.
Н. Богдановъ.

VI.

Приложенія.

СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІЙ.

СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІЙ.

№ 1. Схема административнаго дѣленія.

№ 2. Таблицы результатовъ заселенія.

№ 3. Справка контроля сборовъ с выручки отъ пассажирскаго движенія (см. прил. 8).

№ 4. Справка объ оборотахъ грузовыхъ станцій (см. прил. 39).

№ 5. Свѣдѣнія о суммахъ отчисленія за амортизацію 1909—1911 г.г. (см. прил. 49).

№ 6. Свѣдѣнія объ оборотахъ зерноходвижныхъ за амортизаціе 1909—1911 г.г. (см. прил. 69).

№ 7. Вѣдомость наличія на 1 января 1912 г. открытыхъ постоянныхъ мостовъ и мостовыхъ трубъ (см. прил. 40).

№ 8. Данныя о суммахъ, ежегодно затрачиваемыхъ за послѣдніе 20 лѣтъ на выдачу пособій отъ сбора, на пенсіонныя плаванія и стипендіямъ пособія и вообще на борьбу со снѣгомъ (см. прил. 68).

№ 9. Выписка изъ приказа по дорогѣ № 15 отъ 18 янв. 1909 г. (см. прил. 80).

№ 10. Положеніе о преимуществѣ агентовъ отдѣла сообщенія ст. Дз. за обнаруженіе контрабандныхъ перевозокъ на дорогѣ на чужія дороги (см. прил. 119).

№ 11. Свѣдѣнія о средствахъ вспомоществованія рабочимъ выдано за 1909—1911 г.г. (см. прил. 119).

№ 12. Свѣдѣнія о подрядчикахъ состоящихъ пассажирскихъ поѣздовъ (см. прил. пасс. движ.)

№ 13. Свѣдѣнія о подрядчикахъ состоящихъ портофоликъ и выдачи подарковъ (см. прил. пасс. движенія).

№ 14. Вѣдомость о количествѣ возникшихъ по линіи дороги пожаровъ на выполненіе распоряженія и за особо добросовѣстныя подвиги за 1909—1911 г.г. (см. прил. пасс. дв.).

№ 15. Справка о размѣрѣ затратъ, потребованныхъ въ отношеніи времени на усиленіе и улучшеніе стыка.

№ 16. Планъ сдвинутыхъ болотистыхъ мостовыхъ.

Схема административнаго дѣленія Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги.

Перечень станцій въ алфавитномъ порядкѣ.

Названіе станцій	Уч. с. Тяги	Уч. с. Пути	Названіе станцій	Уч. с. Тяги	Уч. с. Пути	Названіе станцій	Уч. с. Тяги	Уч. с. Пути	Названіе станцій	Уч. с. Тяги	Уч. с. Пути
Арзаново ▬	7	11	Залегощъ ▲	9	14	Латная ▲	9	13	Рус. Броды ▲	9	14
Абазовка ▬	6	21	Драб. Борзна ▲	10	16	Лачиново ▬	9	13	Рыльскъ ▲	7	10
Алтухово ▬	3	22	Дроздовка	10	15	Ливны ▲	9	14	Рышково	8	11
Алтыновка ▬	4	17	Думиничи ▬	2	4	Линовица ▲	10	16	Ромашковка ●	6	21
Апрелевка ▲	1	1	Дьяконово ●	8	11	Лубны ▲	6	20	Сагайдакъ ▲	6	21
Арбузово ▬	8	6	Ерохи	6	21	Лукашевка ▲	8	11	Свеса ▬	7	18
Бабинино ▬	2	3	Жиздра	3	4	Льговъ ▲	8	11	Синезерки ▬	3	5
Балабаново ●	2	2	Заруцкій	7	18	Малоярославецъ ▲	2	2	Скорятино ▬	9	14
Бараневка ▲	5	19	Здоровецъ ▬	9	14	Марково ▲	7	13	Снагость ▬	7	10
Батагово ▬	3	4	Зерново ▲	4	22	Мармыжи ▲	9	12	Солоницкая ▲	6	20
Бахмачъ ▲	4	9	Зикеево ▲	3	4	Мельня ▬	4	17	Студеный	9	14
Березань ▬	5	19	Золотоноша ▲	10	16	Миргородъ ▲	6	21	Судимиръ ▲	3	4
Бобрикъ ▲	5	7	Ичня ▲	10	15	Москва ▲	1	1	Суджа ▲	7	10
Бобровица ▲	5	7	Калуга С.Ф.	—	—	Москва II	1	1	Сузёмка ▬	3	22
Бортнаки ▲	5	19	Калуга пас. ▲	2	3	Муравейка ▬	10	15	Суходревъ ●	2	2
Брасово ▲	3	5	Косоржа ▲	8	12	Навля ▲	3	5	Сухиничи уз.	2	3
Бригадировка ▬	10	15	Касторная ▲	9	13	Нара ▲	1	1	Сухиничи ▲	2	3
Бровары ▬	5	7	Кіевъ II ▲	5	7	Нетрубежъ	8	12	Теребужъ	8	12
Брянскъ ▲	3	4	Кобыжчи	5	8	Нижнедѣвицкъ	9	13	Терещенская ▲	4	17
Вересочь ▲	10	15	Колонтаевка ▲	7	10	Носовка ▬	5	8	Теткино ▬	7	18
Верховье ▲	9	14	Комаричи ▲	3	6	Нѣжинъ ▲	5	8	Тих. Пустынь ▲	2	2
Внуково ▬	1	1	Коломійцево ●	10	15	Оржица	10	16	Холмечи ▲	3	22
Вольфино ▬	7	10	Колпна ▲	8	12	Отрешково ▬	8	12	Хуторъ Мих. ▲	4	22
Воронежъ ▲	9	13	Кононовка ●	5	20	Охочевка ▲	8	12	Черемисиново ●	8	12
Ворожба ▲	10 7	18 10	Конотопъ ▲	4	9	Пальмира ▲	10	16	Черниговъ ▲	10	15
Воротынскъ ▲	2	3	Коренево ▲	7	10	Переяславъ	5	19	Шотовъ	7	18
Глуховъ ▲	7	18	Коньшевка ▲	8	6	Пироговка ▲	4	17	Шостка	4	17
Глушково ▲	7	10	Коротышъ ▬	9	14	Пирятинъ ▲	10	16	Щигры ▲	8	12
Гоголево ▬	6	21	Кролевецъ ▲	4	17	Полпинская ▲	3	4	Ясенъ ▲	5	19
Горѣлый хуторъ ▲	7	18	Крупецъ ▲	7	18	Полтава гор. ▲	6	21	Янполь ▬	4	22
Гриборовка	10	16	Круты ▲	10 4	15 8	Полтава сорт. ▲	6	21			
Гребенка ▲	5	20	Курбакино ▲	9	13	Плиски ▬	4	8			
Грузское ▬	4	9	Кудринская ▲	2	3	Прилуки ▲	10	16			
Дарница	5	19	Курскъ II ▲	8	11	Припутни ▬	10	15			
Дерюгино ▬	8	6	Курскъ гор.	8	11	Путивль ▲	7	9			
Дмитріевъ ▲	3	6	Кшень ▲	9	12	Пушкарная	7	10			
Днѣпръ Кр. ▲	10	16	Лазорки ▬	5	20	Ромодан ▲	6	20			

▲ Станціи съ водоснабженіемъ дѣйствующимъ круглый годъ
● " " " зимою
▬ " временно

Мѣста-жительства Начальниковъ участковъ службы Пути.

№№ участковъ	Мѣстожительство	№№ участк.	Мѣстожительство
I	Москва	XII	
II	Малоярославецъ	XIII	Воронежъ
III	Калуга	XIV	Ливны
IV	Брянскъ	XV	Прилуки
V	Брянскъ	XVI	Пирятинъ
VI	Дмитріевъ	XVII	Кролевецъ
VII	Кіевъ	XVIII	Глуховъ
VIII	Нѣжинъ	XIX	Дарница
IX	Конотопъ	XX	Лубны
X	Ворожба	XXI	Полтава м.к.я.ж.д.
XI	Курскъ	XXII	Хут. Михайловскій

Раздѣленіе линіи на районы завѣдывающихъ передвиженіемъ войскъ и комендантовъ желѣзнодорожныхъ станцій

Завѣдывающіе передвиженіемъ войскъ

№№ по порядку	Наименованіе районовъ	Наименованіе участковъ дороги и вѣтвей подвѣдомственныхъ Завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ	Помѣщеніе Управленія района
1	Московско-Брянскій	Москва - Брянскъ (включ.)	Вокзалъ М.-К. ж. д. въ Москвѣ
2	Кіевскій	а) Кіевъ-Курскъ (искл.) съ вѣтвями б) Конотопъ - Навля в) Артаково (Льговъ)-Брянскъ (безъ сей послѣдней) г) Кіевъ-Полтава (включ.)	Штабъ Кіевскаго Военнаго Округа въ г. Кіевѣ
3	Харьковскій	Курскъ-Воронежъ съ вѣтвями безъ ст. Курскъ	Управленіе Харьковской мѣстной бригады въ г. Харьковѣ

Комендатны желѣзнодорожныхъ станцій.

№№ по порядку	Наименованіе участковъ принадлежащихъ вѣдѣнію комендантовъ	Мѣстожительство комендантовъ
1	Отъ Кіева до ст. Дарница (включ.)	Кіевъ
2	Отъ ст. Полтава до ст. Ромодан (включ.)	Полтава
3	а) Отъ ст. Ромодана до ст. Дарница безъ обѣихъ этихъ станцій б) Отъ ст. Дарница (безъ сей послѣдней) до ст. Ворожба (включ.) в) Отъ ст. Чернигова до ст. Днѣпръ-Красное (вкл.) г) " " Конотопъ " " Зерново (вкл.) д) " " Терещенская до ст. Пироговки (вкл.) е) " " Ворожба до ст. Хуторъ-Михайловскій	Бахмачъ
4	а) Отъ ст. Ворожба (безъ сей послѣд.) до ст. Кшень (вкл.) съ прилегающими вѣтвями Рыльскъ-Суджа и Охочевка-Колпна б) Отъ ст. Артаково (Льговъ) до ст. Брянскъ (безъ сей послѣдней) в) Отъ ст. Навля до ст. Зерново (исключ.) г) " " Мармыжи до ст. Верховье д) Управленіе дорогою	Курскъ
5	Отъ ст. Кшень (безъ сей послѣдней) до ст. Воронежъ включительно	Воронежъ
6	Отъ ст. Брянскъ до ст. Сухиничи (искл.) съ Жиздринской вѣтвью	Брянскъ
7	Отъ ст. Сухиничи до ст. Нара (искл.) съ Калужской вѣтвью	Калуга
8	а) Отъ ст. Нара до ст. Москва (включ.) б) Правленіе Общества дороги	Москва

Отдѣленія Московско-Кіевскаго Жандармскаго Полицейскаго Управленія желѣзныхъ дорогъ.

№№ по порядку	Наименованіе отдѣленія	Районы отдѣленія	Мѣстожительство Начальника Отдѣленія
1	Малоярославецкое	Отъ ст. Москва до 149 вер.	Москва
2	Сухиничское	Отъ 150 вер. до входн. семаф. ст. Полпинская со стор. Москвы съ прилегающими вѣтвями	Калуга
3	Брянское	Отъ ст. Полпинская (включ.) до входного семаф. ст. Льговъ со стороны Брянска	Брянскъ
4	Глуховское	Отъ входного семафора ст. Навля со стороны Кіева до ст. Хуторъ-Михайловскій (включ.) отъ ст. Хуторъ Михайловскій до ст. Ворожба (включ.) и отъ сей послѣдней до вход. семафор. ст. Коренево со сторон. Кіева	Глуховъ
5	Конотопское	Отъ входного семафор. ст. Хуторъ Михайловскій со стороны Кіева до ст. Конотопъ и отъ вх. семафора ст. Ворожба со стороны Кіева до Бахмача (включ.) съ вѣтвью на Пироговку	Конотопъ
6	Днѣпровское	Отъ ст. Кіевъ 2 до входного семафора ст. Бахмачъ со стороны Кіева безъ станціи Дарница	Кіевъ
7	Прилукское	Вся вѣтвь Черниговъ-Днѣпръ-Красное безъ станціи Круты	Прилуки
8	Рыльское	Отъ входного семафора ст. Щигры со стороны Кіева до ст. Коренево (вкл.) съ прилегающими вѣтвями	Курскъ
9	Мармыжское	Отъ ст. Воронежъ до ст. Щигры (вкл.) и отъ ст. Мармыжи до ст. Верховье (включ.)	Воронежъ
10	Лубенское	Отъ ст. Дарница до станц. Лубны включая обѣ назван. станціи	Лубны
11	Украинское	Отъ входного семафора ст. Лубны со стороны Полтавы до станціи Полтава - Сортировочн. включительно.	Полтава

Раздѣленіе линіи по службѣ Движенія.

Ревизоры Движенія.

№№ участковъ	Районы участковъ	Мѣстожительство Ревизоровъ Движенія
1	Москва (вкл.) до Суходревъ (включ.)	Москва
2	Суходревъ (иск.) Полпинская (иск.) и вѣтви Калужская и Жиздринская	Ворошенскъ
3	Полпинская (включ.) Артаково (иск.) вѣтви Брянская и Льговская	Брянскъ
4	Охочевка (вкл.) постъ 320 версты (вкл.) вѣтви Курская и Рыльскъ-Суджа	Курскъ
5	Постъ 320 вер. (искл.) Круты (вкл.)	Конотопъ
6	Круты (искл.) Кіевъ (включ.)	Кіевъ
7	Дарница (искл.) Лубны (включ.)	Кіевъ
8	Лубны (искл.) - Полтава (включ.)	Полтава
9	Черниговъ (вкл.) Днѣпръ-Красное (вкл.)	Пирятинъ
10	Навля (искл.)-Конотопъ (искл.) и вѣтвь Пироговская	Хуторъ-Михайловскій
11	Хуторъ Михайловскій (иск.) Ворожба (иск.)	Глуховъ
12	Охочевка (искл.) Воронежъ (включ.)	Воронежъ
13	Мармыжи (искл.) Верховье (включ.) и Охочевка (искл.) Колпна (включ.)	Ливны

Начальники Отдѣленій по Движенію.

№№ участковъ	Районы отдѣленій	Мѣстожительство Начальниковъ отдѣленій
1	Москва - Брянскъ (включ.) съ вѣтвями Калужскою Брянскою и Жиздринскою	Москва
2	Отъ Брянска (иск.) до Конотопа (включ.) съ Пироговскою вѣтвью отъ Конотопа до Курска 2 (искл.) съ вѣтвями Рыльскъ-Судженскою и Льговскою и отъ Навли до Артаково	Конотопъ
3	Отъ Конотопа (искл.) до Кіева (вкл.) и отъ Кіева до Полтавы-Южной (искл.)	Кіевъ
	Курскъ 2 (включ.) - Воронежъ (включ.) Городская вѣтвь, Ливенскій (участ.) и Колпянская вѣтвь, въ вѣдѣніи Началь. Тяги отдѣла по Движенію	—
	Черниговъ-Дн.-Красное въ вѣдѣніи Ревизора Движенія IX участка	—
	Глуховская вѣтвь въ вѣдѣніи Ревиз. Движенія XI участка	—

Раздѣленіе линіи по службѣ Тяги.

Тяговые участки, распредѣленіе станцій по депо въ отношеніи ремонта вагоновъ и водоснабженія.

№№ участковъ Тяги	Протяженіе участковъ: По административному дѣленію: Отъ станціи	До станціи включ.	Верстъ	По обслуживанію паровозами пассажирскихъ поѣздовъ: Отъ станціи	До станціи включ.	Верстъ	По обслуживанію паровозами товарныхъ поѣздовъ: Отъ станціи	До станціи включ.	Верстъ	По водоснабженію и ремонту вагоновъ: Отъ станціи	До станціи включ.	Подлежитъ вѣдѣнію депо	Верстъ	Основные депо	Оборотные депо	Мѣстожительство Начальниковъ участковъ Тяги	Примѣчаніе
I уч. Московскій	Москва	Нара	66	Москва	Сухиничи	244	—	—	—	Москва	Нара	депо Москва	66	Москва	—	Москва	Участки полной подчеркнуты
II уч. Малоярославецкій	Нара Тих.-Пуст.	Думиничи Калуга	206 19	—	—	—	Малоярославецъ Малоярославецъ	Москва Сухиничи	114 130	Раз. № 14 Тих.-Пуст. Раз. № 21	Бабинино Калуга Думиничи	д. Малоярославецъ д. Сухиничи	107 19 58	Малоярославецъ	Сухиничи	Малоярославецъ	
III уч. Брянскій	Думиничи Зикеево Навля	Сухиничи Дмитріевъ Жиздра	189 89 10	Брянскъ Брянскъ	Сухиничи Конотопъ	112 229	Брянскъ Брянскъ Брянскъ	Сухиничи Комаричи Хут.-Мих.	112 91 131	Раз. № 24 Зикеево Навля Раз. № 30	Навля Жиздра Комаричи Дмитріевъ	депо Брянскъ депо Комаричи	117 10 38 71	Брянскъ	Комаричи	Брянскъ	
IV уч. Конотопскій	Сузёмка Терещенская Хут.-Мих. Терещенская	Конотопъ Конотопъ Конотопъ Пироговка	138 89 44 26	—	—	—	Конотопъ Конотопъ Конотопъ Конотопъ	Хут.-Мих. Коренево Нѣжинъ Пироговка	108 124 89 98	Конотопъ Грузское Сузёмка Терещенская	Кролевецъ Плиски Черемисиново Пироговка	д. Конотопъ д. Хут.-Мих.	48 75 79 41	Конотопъ	Хут.-Мих.	Конотопъ	
V уч. Кіевскій	Кіевъ Дарница	Нѣжинъ Лазорки	115 140	Кіевъ Кіевъ	Конотопъ Лубны	204 178	Кіевъ Кіевъ	Нѣжинъ Лубны	116 175	Кіевъ Дарница Круты	Бобрикъ Раз. № 54 Бобровица	депо Кіевъ депо Нѣжинъ	44 114 63	Кіевъ	Нѣжинъ	Кіевъ	
VI уч. Полтавскій	Лазорки	Полтава	175	Полтава	Лубны	152	Полтава	Лубны	151	Полтава Гребенка	Ерохи Гоголево	депо Полтава депо Лубны	71 106	Полтава	Лубны	Полтава	
VII уч. Кореневскій	Рыльскъ Хут.-Мих. Коренево Ворожба	Арбузово Ворожба Глушково Суджа	114 124 22 38	—	—	—	Коренево	Комаричи	138	Арбузово Рыльскъ Вольфино Ворожба	Глушково Суджа Хут.-Глух. Хут.-Мих.	д. Коренево депо Ворожба	134 60 43 124	Коренево Ворожба	—	Коренево	
VIII уч. Курскій	Арбузово Дмитріевъ Охочевка	Мармыжи Льговъ Колпна	179 64 50	Курскъ Курскъ Курскъ	Конотопъ Воронежъ Брянскъ	238 231 263	Курскъ Курскъ	Коренево Кшень	111 114	Льговъ Охочевка	Черемисиново Колпна	депо Курскъ	155 56	Курскъ Охочевка	—	Курскъ	
IX уч. Воронежскій	Мармыжи Мармыжи Ливны	Воронежъ Ливны Верховье	129 65 58	Ливны Ливны	Верховье Мармыжи	58 65	Воронежъ Ливны Ливны	Кшень Верховье Мармыжи	117 58 65	По 587 в. Мармыжи Ливны	Воронежъ Касторная Верховье	депо Воронежъ депо Кшень депо Ливны	83 40 103	Воронежъ Ливны	Кшень	Воронежъ	
X уч. Прилукскій	Черниговъ Круты	Круты Дн.-Красн.	75 173	Прилуки Прилуки	Черниговъ Дн.-Красн.	134 138	Прилуки Прилуки	Черниговъ Дн.-Красн.	136 132	Черниговъ	Дн.-Красн.	депо Прилуки	248	Прилуки	Черниговъ Круты Золотоноша	Прилуки	

Надзоръ за вѣсовыми приборами.

№№ участковъ	Районы участковъ	Мѣстожительство вѣсов. мастера
1	Отъ ст. Москвы (вк.) до ст. Сухиничи (включ.) " " Тих.-Пустынь (вк.) до ст. Калуга (включ.)	Москва
2	Отъ ст. Думиничи (вкл.) до плат. 544 вер. (вкл.) " " Зикеево (вкл.) до ст. Жиздра (вкл.)	Брянскъ
3	Отъ ст. Алтухово (вкл.) до ст. Мельня (вкл.) " " Хут.-Михайлов. (вкл.) до ст. Теткино (вкл.) " " Шостка (вкл.) до ст. Пироговка (вкл.)	Хуторъ-Михайловскъ
4	Отъ ст. Ворожбы (вкл.) до ст. Кіевъ (вкл.)	Нѣжинъ
5	Отъ ст. Дарница (вкл.) до ст. Полтавы (вк.)	Лубны
6	Отъ ст. Вольфино (вк.) до ст. Охочевка (вкл.) " " Рыльскъ (вк.) до ст. Суджа (вкл.) " " Охочевка (вкл.) до ст. Колпна (вкл.) " " Курскъ II (вкл.) до ст. Курскъ гор. (вкл.)	Курскъ
7	Отъ ст. Щигры (вкл.) до ст. Воронежъ (вкл.) " " Мармыжи (вкл.) до ст. Верховье (вкл.)	Кшень
8	Отъ ст. Черниговъ (вкл.) до ст. Дн.-Красное (вк.)	Прилуки

Раздѣленіе линіи на врачебные участки.

№№ по порядку	Врачебные участки	Мѣсто жительства врачей
1	Москва - Разъѣздъ № 13 (включ.) и вѣтвь къ Брестскому вокзалу	Москва
2	Раз. № 13 (искл.) - Суходревъ (включ.)	Малоярославецъ
3	Суходревъ (искл.) - Кудринская и Калужская вѣтвь	Калуга
4	Кудринская (искл.) Батагово (вкл.) и вѣтвь Зикеево - Жиздра	Сухиничи
5	Батагово (искл.) Комаричи (вкл.) (безъ ст. Навля) и Брянскія вѣтви	Брянскъ
6	Навля включительно - Янполь включительно	Хут.-Михайл.
7	Янполь исключительно Бахмачъ исключительно (кромѣ ст. Конотопъ) и Пироговская вѣтвь	Конотопъ
8	Бахмачъ включительно Бобровица исключительно	Нѣжинъ
9	Бобровица включительно - Кіевъ II включительно (безъ ст. Дарница)	Кіевъ II
—	Пріемный покой ст. Конотопъ и Голенища	Конотопъ
10	Конотопъ исключительно - Вольфино включительно, Ворожба включительно Теткино включительно	Ворожба
11	Вольфино исключительно Колонтаевка исключительно и вѣтвь Рыльскъ-Коренево-Суджа	Коренево
12	Колонтаевка включительно Отрешково исключительно (кромѣ станціи Льговъ и Артаково)	Курскъ II
13	Отрешково включительно Кшень включительно и вѣтвь Охочевка-Колпна	Щигры
14	Кшень исключительно - Воронежъ включительно	Воронежъ
15	Мармыжи исключительно - Верховье включительно	Ливны
16	Комаричи исключительно - Артаково включительно и ст. Льговъ	Дмитріевъ
17	Дарница включительно - Кононовка исключительно	Дарница
18	Кононовка включительно - Миргородъ исключительно	Лубны
19	Миргородъ включительно - Полтава Сортировочная включительно	Полтава гор.
20	Черниговъ включительно - Прилуки включительно (безъ ст. Круты)	Прилуки
21	Прилуки исключительно - Днѣпръ-Красное включительно	Пирятинъ
22	Хуторъ-Михайловскій исключительно Теткино исключительно	Глуховъ
23	Управленіе дороги, ст. Курскъ городъ и городская вѣтвь.	Гор.-Курскъ

Матеріальные склады и участки Ревизоровъ Матеріальной службы.

№№ по порядку	Районы участковъ по обслуживанію складовъ	Мѣста складовъ	Уч. Ревизоровъ	Мѣстожительство ревизоровъ
1	Отъ ст. Москвы до ст. Нара (включ.)	Москва	1	Калуга
2	Отъ раз. № 14 до ст. Кудринская (вкл.) и ст. Калужской вѣтви	Малоярославец.		
3	Отъ раз. № 22 до ст. Зерново (вкл.) и ст. Дмитріевъ (вкл.) и Жиздринск. вѣт.	Брянскъ М.К.В.		
4	Отъ ст. Арбузово до ст. Вольфино (вкл.) ст. вѣтви Рыльскъ-Коренево-Суджа	Коренево	2	Зерново
5	Отъ ст. Ворожба до ст. Свеса (вк.)	Ворожба		
6	Отъ ст. Льговъ до ст. Черемисиново (включ. вѣтви) Охочевка-Колпна	Курскъ II	3	Воронежъ
7	Отъ ст. Кшень до ст. Воронежъ (вк.)	Воронежъ II		
8	Отъ ст. Мармыжи до ст. Верховье (вк.)	Ливны		
9	Отъ ст. Хуторъ-Михайловскій до ст. Конотопъ (вк.) отъ ст. Путивль до ст. Нѣжинъ (вк.) и Пироговск. вѣт.	Конотопъ	4	Кіевъ
10	Отъ ст. Чернигова до ст. Прилуки (вкл.) ст. Круты и Нѣжинъ	Круты (складъ керосина)		
11	Отъ ст. Чернигова до ст. Днѣпръ-Красное (включ.)	Прилуки		
12	Отъ ст. Носовка до ст. Кіевъ (вк.) " " Дарница до ст. Переяславъ (вк.)	Кіевъ II	5	Кіевъ
13	Отъ ст. Яготинъ до ст. Гоголево	Лубны		
14	Отъ ст. Ерохи до ст. Полтава (вк.)	Полтава		

Участки Контролеровъ службы Телеграфа.

№№	Районы участковъ	Мѣстожительство Контролеровъ
1	Отъ ст. Москва до входного семафора ст. Тихонова-Пустынь со стороны ст. Суходревъ 1-158 вер. вѣтви 1) Правленская и 2) къ Брянскому посту	Москва
2	Отъ вход. семафора ст. Тихонова Пустынь со стороны ст. Суходревъ до вход. семафор. ст. Брянскъ со стор. ст. Синезерки 159-356 вер. и вѣтви 1) Жиздринская, 2) Калужская	Брянскъ
3	Отъ вход. семафор. ст. Брянскъ со стор. стан. Синезерки до ст. Льговъ (включ.) 357-550 вер. и отъ ст. Навля до вход. семафор. ст. Хуторъ-Михайловскій со стор. Зерново 397-486 вер.	Дмитріевъ
4	Отъ ст. Кіевъ II до вход. семафор. Поста 265 вер. со стор. ст. Ворожбы 1-265 вер.	Конотопъ
5	Отъ вход. семафор. Поста 265 вер. со стор. ст. Ворожбы до вход. семафор. ст. Охочевка со стор. ст. Щигры 266-483 вер. и вѣтви 1) Курскъ II Управленіе, 2) Рыльскъ-Суджа, 3) Охочевка-Колпна исключ. Льгова	Курскъ
6	Отъ вход. семафор. ст. Охочевка со стор. стан. Щигры до ст. Воронежъ II 484-669 вер. и отъ ст. Мармыжи до ст. Верховье 1-128 вер.	Щигры
7	Отъ ст. Черниговъ до ст. Днѣпръ-Красное исключая ст. Круты	Прилуки
8	Отъ входного семафор. ст. Хуторъ-Михайлов. со стороны отъ Зерново до вход. семафор. ст. Конотопъ со стор. ст. Мельня 487-594 вер. и вѣтви: Терещинская-Пироговская и Ворожба-Хуторъ-Михайловскій	Терещинская
9	Отъ вход. семафор. ст. Дарница со стор. ст. Кіевъ до ст. Полтава-сортировочная (вкл.) 1-315 вер.	Лубны

Платежные районы.

№№ платежныхъ участковъ	Границы районовъ	Назначеніе платежей	Мѣстожительство кассировъ
1	а) Станція Москва (включ.) б) Москва (иск.) Тихон.-Пустынь (вкл.)	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ службъ	Городъ Курскъ
2	Тихонова Пустынь (иск.) Брянскъ (вкл.) съ вѣтвями Калужской и Жиздринской		
3	Брянскъ (искл.) - Артаково (искл.)		
4	Кіевъ 1° (вкл.) - Бахмачъ (искл.)		
5	Черниговъ (вкл.) Днѣпръ-Красное (вкл.)		
6	Бахмачъ (вкл.) - Ворожба (искл.)		
7	Ворожба (вкл.) Колонтаевка (вкл.) съ вѣтвями Ворожба-Хуторъ-Михайловскій и Рыльскъ-Суджа		
8	Колонтаевка (иск.) - Кшень (вкл.) съ вѣтвью Охочевка-Колпна		
9	Кшень (иск.) - Воронежъ (вкл.) съ вѣтвью Мармыжи-Верховье		
10	Управленіе дорогою и Курская городская вѣтвь		
11	Кіевъ 2° (иск.) - Ромоданъ (вкл.)		
12	Ромоданъ (иск.) Полтава сорт. (вкл.)		
13	Конотопъ (искл.) - Навля (искл.)		

Начальникъ службы пути.
Инженеръ Ачкоп

18 Августа 1910 года

Начальникъ техническаго отдѣла
Инженеръ Тагіо

Завѣдывающій чертежной Четвериковъ

Копированіе чертежей картъ и плановъ по способу Янова.
Пет. Ст., Большая Зеленина, д. 18-а. Тел. 489-66.

Приложеніе № 2а.

ТАБЛИЦА

результатовъ эксплоатаціи Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги.

№№ графъ.	Названіе графъ. / ГОДЫ.	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
	Расходъ по отдѣламъ и главамъ въ %% отъ валового дохода.																	
1	**Отдѣлъ I.** Центральное Управленіе, коммерческая служба, служба сборовъ и общіе расходы	4,02	6,65	6,93	6,50	6,54	6,09	5,49	5,93	5,48	5,41	5,70	5,32	5,41	5,89	5,74	6,05	6,04
2	Глава I. Управленіе желѣзныхъ дорогъ и коммерческая служба	1,49	2,17	1,98	2,11	2,07	1,69	1,50	1,59	1,50	1,50	1,42	1,25	1,27	1,25	1,21	1,09	1,04
3	Глава II. Служба сборовъ	1,20	1,60	1,75	1,54	1,54	1,27	1,27	1,32	1,36	1,43	1,43	1,30	1,23	1,27	1,26	1,15	1,24
4	Глава III. Общіе расходы	1,33	2,88	3,20	2,85	2,93	3,13	2,72	3,02	2,62	2,48	2,85	2,77	2,91	3,37	3,27	3,81	3,76
5	**Отдѣлъ II.** Управленіе дорогой, врачебная и матеріальная части	2,18	2,55	3,15	2,72	2,67	2,34	2,26	2,54	2,47	2,50	2,64	2,52	2,54	2,54	2,45	2,16	2,04
6	Глава I. Содержаніе начальника дороги и состоящихъ при немъ частей управленія	1,09	1,22	1,49	1,54	1,48	1,26	1,13	1,32	1,28	1,26	1,34	1,18	1,09	1,10	1,07	0,96	0,87
7	Глава II. Содержаніе врачебной части	0,47	0,54	0,58	0,60	0,61	0,58	0,55	0,55	0,55	0,58	0,60	0,62	0,69	0,66	0,65	0,59	0,60
8	Глава III. Общіе расходы по матеріальной части	0,52	0,63	0,64	0,40	0,40	0,36	0,41	0,38	0,38	0,40	0,41	0,41	0,42	0,42	0,41	0,36	0,34
9	Глава IV. Расходы, производимые для всѣхъ частей мѣстнаго управленія	0,10	0,16	0,44	0,18	0,18	0,14	0,17	0,29	0,26	0,26	0,29	0,31	0,34	0,36	0,32	0,25	0,23
10	**Отдѣлъ III.** Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ	11,28	14,56	11,85	12,03	11,27	13,03	12,63	11,62	11,78	11,85	11,65	11,09	11,78	11,73	11,27	10,14	10,41
11	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,91	0,92	1,05	1,02	1,07	0,93	0,89	0,91	0,92	0,93	0,95	0,82	0,83	0,87	0,84	0,73	0,67
12	Глава II. Надзоръ за путемъ и искусственными сооруженіями, содержаніе и ремонтъ ихъ	8,10	11,20	8,96	9,35	8,23	10,26	9,86	8,87	8,88	8,78	8,47	8,07	8,64	8,81	8,29	7,24	7,28
13	Глава III. Надзоръ за зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ, содержаніе и ремонтъ водопроводовъ	2,27	2,44	1,84	1,66	1,97	1,84	1,88	1,84	1,98	2,14	2,23	2,20	2,31	2,05	2,14	2,17	2,46
14	**Отдѣлъ IV.** Движеніе, телеграфъ и телефоны	9,93	11,20	10,87	11,04	10,66	11,23	10,41	11,14	11,73	12,13	13,07	14,44	14,08	13,40	13,70	12,22	11,47
15	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,62	0,78	1,02	0,88	0,80	0,73	0,76	0,78	0,81	0,78	0,83	0,77	0,85	0,84	0,80	0,83	0,68
16	Глава II. Станціонная служба	6,68	7,56	6,71	7,03	6,45	7,01	6,26	6,77	7,20	7,42	8,20	9,57	8,95	8,10	8,62	7,70	7,34
17	Глава III. Служба поѣздовъ	1,22	1,30	1,49	1,44	1,88	2,03	2,05	2,25	2,34	2,47	2,54	2,48	2,50	2,71	2,63	2,19	2,11
18	Глава IV. Телеграфъ и телефоны	1,41	1,56	1,65	1,69	1,53	1,46	1,34	1,34	1,38	1,46	1,50	1,62	1,78	1,75	1,65	1,50	1,34
19	**Отдѣлъ V.** Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава	18,97	23,37	22,86	21,37	19,99	24,36	23,88	23,42	23,87	24,67	24,92	29,39	30,19	29,22	25,75	22,00	20,51
20	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,61	0,67	0,77	0,72	0,68	0,62	0,60	0,68	0,68	0,69	0,74	0,70	0,64	0,66	0,65	0,58	0,52
21	Глава II. Тяга поѣздовъ	11,36	13,22	11,96	11,59	11,96	14,86	13,74	13,38	13,29	13,85	13,93	15,74	16,61	15,88	13,70	11,42	11,06
22	Глава III. Содержаніе вагоновъ	1,10	1,22	1,30	1,18	1,04	1,05	1,06	1,07	1,15	1,30	1,40	1,37	1,41	1,30	1,33	1,16	1,10
23	Глава IV. Содержаніе главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо для ремонта подвижного состава	0,99	1,04	1,15	0,97	0,85	0,84	0,96	1,09	1,42	1,29	1,26	1,16	1,39	1,22	1,17	1,06	0,93
24	Глава V. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ	1,90	2,46	3,07	3,35	2,38	3,40	4,19	4,01	3,81	3,62	3,86	4,45	4,94	4,67	4,25	3,89	3,46
25	Глава VI. Возобновленіе и исправленіе вагоновъ	1,79	4,31	4,31	3,27	2,85	3,11	3,31	3,02	3,32	3,86	3,44	3,64	4,29	3,27	2,96	2,77	2,61
26	Глава VII. Наемъ подвижного состава	1,22	0,45	0,30	0,29	0,23	0,48	0,02	0,17	0,20	0,06	0,29	2,33	0,91	2,22	1,69	1,12	0,83
27	**Отдѣлъ VI.** Особые обязательные расходы	1,42	1,46	1,61	1,71	2,01	2,04	1,91	1,94	1,70	1,73	1,91	1,73	1,81	1,79	1,87	1,71	1,68
28	**Отдѣлъ VII.** Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами	—	0,04	0,01	—	0,06	0,07	0,10	0,50	0,15	0,08	0,38	0,53	0,23	0,25	0,44	0,33	0,26
29	**Отдѣлъ VIII.** Расходы по финансовымъ и дополнительнымъ предпріятіямъ и оборотамъ	—	0,08	2,03	2,34	3,17	2,69	4,13	3,24	1,28	0,45	0,09	0,15	0,30	0,87	1,79	0,26	0,02
30	**Отдѣлъ IX.** Расходъ отъ таксировки служебныхъ перевозокъ	2,02	1,90	1,27	1,13	1,10	1,38	2,10	1,16	1,00	1,15	1,04	0,82	1,99	2,00	2,03	1,51	1,46
31	**Эксплоатаціонный коэффиціентъ**	49,82	61,81	60,58	58,84	57,47	63,23	62,91	61,49	59,46	59,97	61,40	65,99	68,33	67,69	65,04	56,38	53,89
32	**Валовой доходъ** (въ тысячахъ рублей)	9.633	10.389	10.702	12.512	14.560	19.166	21.112	24.328	25.325	25.497	25.389	30.016	31.073	41.356	32.941	37.354	41.304
33	**Расходъ** (въ тысячахъ рублей)	4.799	6.421	6.483	7.363	8.368	12.118	13.282	14.958	15.058	15.291	15.588	19.807	21.242	21.224	21.425	21.059	22.260
34	**Расходы, не зависящіе отъ движенія, на 1 экспл. вер. дороги**	3140,70	3632,50	3165,18	3224,38	3189,26	3741,21	4042,65	3979,43	3903,99	3862,20	3999,13	4995,24	5,02,53	5153,54	5420,53	5349,43	5677,78
35	**Расходы, зависящіе отъ движенія, на 1 поѣздо-версту**	38,80	45,01	46,11	42,41	42,15	51,66	53,88	52,05	51,20	52,04	54,91	63,88	69,06	65,22	59,14	59,20	58,64
36	**Причитающіеся по строительной стоимости годовые платежи** (въ тысячахъ рублей)	3.276	3.704	4.146	4.606	5 388	6.152	6.233	7.165	7.906	8.289	8.553	8.558	8.962	9.804	9.963	10.081	10.183
37	**Эксплоатаціонная длина дороги** (средняя за годъ, вер.).	1.010	1.139	1.319	1.497	1.731	2.013	2.042	2.340	2.340	2.340	2.340	2.340	2.389	2.465	2.478	2.478	2.478
38	**Количество паровозо-верстъ на версту дороги**	7.094	8.322	7.219	6.507	6.096	7.062	7.379	7.329	7.700	8.128	7.728	8.759	8.728	8 087	8.279	7.896	8.440
		1.749	1.842	1.605	2.006	2.351	2.449	2.414	2.532	2.873	2.841	2.695	2.880	2.529	2.394	2.448	2.750	2.875
39	**Процентное отношеніе пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ къ общему пробѣгу**	19,78	22,47	24,23	19,61	19,95	18,99	19,30	20,01	20,38	20,54	21,64	21,72	21,82	21,05	21,78	21,19	21,83
		14,24	13,30	13,34	10,17	16,70	19,35	18,76	19,15	20,59	21,46	21,23	20,13	18,40	21,21	22,97	21,97	22,06
40	**Пробѣгъ всѣхъ вагоновъ на версту дороги** (тысячъ осе-верстъ)	284366	332839	278187	261850	249231	270424	295582	289732	313791	320217	298586	346730	353619	342014	350001	353293	389571
		64.397	64.532	59.838	70.861	76.904	77.927	79.230	79.093	89.499	83.914	77.788	84.850	78.962	73.436	74.004	89.002	90.698
41	**Процентное отношеніе пробѣга товарныхъ груженыхъ осей къ общему пробѣгу этихъ осей**	70,40	71,00	72,00	72,00	73,00	73,00	74,00	71,00	70,00	71,00	74,00	76,00	73,00	73,00	73,00	74,00	74,00
		74,17	73,00	68,00	69,00	70,00	71,00	70,00	71,00	71,00	72,00	73,00	74,00	70,00	72,00	73,00	71,00	72,00
42	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ на версту дороги**	5.411	5.947	5.215	4.868	4.667	5.515	5,719	5.588	5.926	6.205	5.850	6.576	6.581	6.207	6.392	6.153	6.526
		1.543	1.595	1.391	1.745	1.912	1.912	1.912	1.987	2.212	2.162	2.062	2.246	2.000	1.830	1.846	2.105	2.203
43	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ хозяйственнаго движенія на версту дороги**	93	130	101	94	126	106	111	101	104	91	113	94	128	110	99	101	124
		143	139	65	82	90	50	60	46	45	54	108	77	62	80	58	86	63
44	**Средній составъ поѣздовъ малой скорости въ осяхъ**	62	65	66	62	63	54	62	61	63	62	62	65	67	69	68	71	73
45	**Средній составъ поѣздовъ пассажирскихъ, товаро-пассажирскихъ и большой скорости въ осяхъ**	35	34	32	35	33	37	32	33	33	33	34	33	32	33	34	33	34
46	**Пробѣгъ валового груза на версту дороги** (тысячи пудо-верстъ)	95.552	90.058	75.924	83.352	82.419	93.247	105630	109664	117244	120532	113856	134229	140206	140145	147328	149088	163233
47	**Количество тысячъ пудо-верстъ груза въ годъ на товарную инвентарную ось**	4.482	3.374	2.989	3.176	3.476	3.724	3.913	4.589	4.546	4.353	4.173	4.990	4.979	4.566	5.044	4.564	4.702
48	**Среднее число тысячъ пудо-верстъ на версту дороги**	33.716	24.832	21.242	23.247	23.756	25.545	29.769	30.484	32.767	32.901	31.573	41.046	44.038	42.841	47.101	48.053	55.680
49	**Средній пробѣгъ одного пуда груза** (верстъ)	194,38	205,62	179,76	183,39	181,03	193,34	217,99	215,19	204,27	204,24	204,58	213,81	209,30	214,51	219,10	209,14	200,05
50	**Среднее число пуд. грузовъ на ось товар. вагона**	169,00	178,00	164,00	175,00	174,00	169,00	188,00	180,00	173,00	176,00	178,00	182,00	186,00	184,00	197,00	196,00	205,00
51	**Среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги**	209046	240100	209302	201381	227840	303088	283281	305585	378162	379722	251937	261667	230565	208712	261622	300225	322631
52	**Средній пробѣгъ одного пассажира** (верстъ)	158,48	176,07	145,20	129,75	143,79	178,09	164,75	170,92	208,23	201,63	146,07	150,86	126,14	116,89	132,99	129,04	128,65
53	**Среднее число пассажировъ на ось пассажирскаго вагона**	5,70	7,59	5,79	5,48	6,37	7,75	5,75	7,03	8,22	7,72	5,27	5,26	4,72	4,24	5,11	5,70	5,93
54	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на версту дороги** (рублей)	6.704	6.170	5.356	5.649	5.719	6.597	7.235	7.405	7.632	7.541	7.442	9.294	9.391	9.009	9.423	10.571	11.603
55	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на пудо-версту груза** (копѣекъ)	0,028	0,026	0,026	0,024	0,024	0,026	0,025	0,024	0,024	0,023	0,025	0,025	0,024	0,024	0,023	0,025	0,023
56	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на версту дороги** (рублей)	1.809	1.847	1.669	1.598	1.677	1.870	1.866	1.888	1.968	1.991	1.901	1.939	1.987	2.005	2.320	2.748	2.980
57	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на пассажиро-версту** (копѣекъ)	0,92	0,84	0,86	0,86	0,76	0,65	0,68	0,65	0,53	0,55	0,91	0,93	0,91	1,11	0,95	1,00	0,99
58	**Инвентарное число паровозовъ**	121	158	204	214	251	281	322	356	373	373	386	388	415	451	471	476	487
		32	41	57	57	57	57	57	57	58	58	58	58	58	58	58	58	58
59	**Движущихъ осей въ нихъ**	338	454	617	657	788	905	1.057	1.193	1.271	1.271	1.323	1.321	1.420	1.560	1.640	1.660	1.742
		96	123	171	171	171	171	171	171	177	177	177	177	177	177	177	177	177
60	**Инвентарное число осей товарнаго парка**	5.809	6.595	7.389	8.953	9.845	11.823	13.551	13.560	14.785	15.603	15.625	16.959	18.479	20.479	20.487	23.433	26.695
		1.788	1.788	1.984	1.984	1.984	1.984	1.984	1.984	2.082	2.082	2.082	2.288	2.652	2.652	2.652	2.652	2.652
61	**Инвентарное число осей пассажирскаго парка**	539	583	620	965	997	997	1.220	1.230	1.519	1.507	1.545	1.545	1.541	1.548	1.556	1.556	1.560
		292	292	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312

Двойныя данныя относятся: верхнія—къ линіи Кіевъ-Воронежъ-Брянскъ-Верховье, нижнія—къ узкоколейнымъ подъѣзднымъ путямъ.

Приложеніе № 2б.

Результаты эксплоатаціи Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги за 1869—1894 годы.

	1869 г.	1870 г.	1871 г.	1872 г.	1873 г.	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1883 г.	1884 г.	1885 г.	1886 г.	1887 г.	1888 г.	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.
Валовой доходъ	2.055.295 76	2.759.082 78	3.217.887 39	3.445.782 86	3.812.489 73	4.035.862 94	3.711.778 33	3.928.200 35	5.106.666 29	5.854.883 45	5.653.930 70	5.316.428 89	5.180.557 35	5.644.276 39	6.174.855 80	6.260.200 32	6.086.153 08	5.668.851 37	5.551.650 48	6.139.195 22	5.455.537 82	5.627.435 72	6.309.762 11	6.368.664 35	6.166.961 15	8.025.847 95
Расходы эксплоатаціи	1.016.085 13	1.118.166 65	1.239.254 30	1.260.738 36	1.365.125 47	1.906.467 07	1.786.063 44	1.910.610 42	2.312.893 01	2.805.110 86	2.719.930 88	2.726.323 81	2.485.795 23	2.601.646 48	2.639.848 25	2.697.206 94	2.518.915 11	2.560.785 08	2.451.038 02	2.552.072 38	2.392.837 20	2.434.936 42	2.626.647 96	2.736.772 22	2.796.004 99	3.889.394 12
Чистый доходъ	**1.039.210 63**	**1.640.916 13**	**1.978.633 69**	**2.185.044 50**	**2.447.364 26**	**2.129.395 87**	**1.925.714 89**	**2.017.589 93**	**2.793.773 28**	**3.049.772 59**	**2.933.999 82**	**2.590.105 08**	**2.694.762 12**	**3.042.629 91**	**3.535.007 55**	**3.562.993 38**	**3.567.237 97**	**3.108.066 29**	**3.100.612 46**	**3.587.122 84**	**3.062.700 62**	**3.192.499 30**	**3.683.114 15**	**3.631.892 13**	**3.370.956 16**	**4.136.453 83**
Изъ чистаго дохода отчислено:																										
На платежи %% и погашенія:																										
по акціямъ	1.033.792 03	1.300.916 13	573.579 64	566.087 18	571.032 96	551.616 34	570.900 12	614.731 52	654.052 73	701.374 92	785.829 66	736.093 70	738.730 97	786.305 63	792.923 32	755.611 37	781.616 87	818.441 39	929.257 84	769.619 23	726.667 81	650.412 41	748.457 49	752.513 16	726.781 87	710.846 44
по облигаціямъ			1.159.111 38	1.141.776 55	1.146.480 79	1.115.057 15	1.172.361 79	1.244.301 47	1.521.819 67	1.494.067 89	1.537.660 34	1.463.405 12	1.487.212 04	1.549.916 31	1.556.981 17	1.484.839 35	1.538.285 81	1.592.891 39	1.785.496 87	1.460.649 10	1.350.671 50	1.263.924 48	1.311.406 11	1.416.812 62	1.359.030 09	2.279.728 84
Акціонерамъ	5.418 60	40.000 00	245.942 67	477.180 77	729.850 51	462.722 38	182.452 48	158.556 94	617.900 88	854.329 78	610.509 82	390.606 26	468.819 11	706.407 97	1.185.103 06	1.322.542 66	1.247.335 29	696.733 51	385.857 75	1.356.854 51	985.361 31	1.278.162 41	1.623.250 55	1.462.566 35	1.285.144 20	1.145.878 55
	1.039.210 63	**1.640.916 13**	**1.978.633 69**	**2.185.044 50**	**2.447.364 26**	**2.129.395 87**	**1.925.714 39**	**2.017.589 93**	**2.793.773 29**	**3.049.772 59**	**2.933.999 82**	**2.590.105 08**	**2.694.762 12**	**3.042.629 91**	**3.535.007 55**	**3.562.993 38**	**3.567.237 97**	**3.108.066 29**	**3.100.612 46**	**3.587.122 84**	**3.062.700 62**	**3.192.499 30**	**3.683.114 15**	**3.631.892 13**	**3.370.956 16**	**4.136.453 83**
Изъ причитающейся въ распоряженіе акціонеровъ суммы отчислено:																										
Въ запасный капиталъ, на покрытіе сверхсмѣтныхъ, чрезвычайныхъ расходовъ и на благотворительныя цѣли	5.418 60	40.000 00	101.088 91	244.858 52	380.325 51	116.939 38	70.232 48	102.556 94	158.900 88	496.329 78	252.509 82	81.606 26	80.819 11	136.407 97	285.103 06	272.542 66	272.335 29	71.733 51	222.857 75	521.854 51	127.861 31	143.162 41	360.750 55	452.566 35	495.144 20	320.878 55
Въ награду членамъ правленія и служащимъ	— —	— —	32.000 00	48.650 93	70.000 00	75.000 00	56.000 00	56.000 00	72.000 00	88.000 00	88.000 00	84.000 00	88.000 00	120.000 00	150.000 00	150.000 00	150.000 00	100.000 00	88.000 00	160.000 00	160.000 00	160.000 00	175.000 00	185.000 00	190.000 00	225.000 00
Въ дивидендъ	— —	— —	112.853 76	183.671 32	279.525 00	270.783 00	56.220 00	— —	387.000 00	270.000 00	270.000 00	225.000 00	300.000 00	450.000 00	750.000 00	900.000 00	825.000 00	525.000 00	75.000 00	675.000 00	697.500 00	975.000 00	1.087.500 00	825.000 00	600.000 00	600.000 00
	5.418 60	**40.000 00**	**245.942 67**	**477.180 77**	**729.850 51**	**462.722 38**	**182.452 48**	**158.556 94**	**617.900 88**	**854.329 78**	**610.509 82**	**390.606 26**	**468.819 11**	**706.407 97**	**1.185.103 06**	**1.322.542 66**	**1.247.335 29**	**696.733 51**	**385.857 75**	**1.356.854 51**	**985.361 31**	**1.278.162 41**	**1.623.250 55**	**1.462.566 35**	**1.285.144 20**	**1.145.878 55**
Дивидендъ на каждую погашенную и непогашенную акцію въ 20 ф. стерлинговъ составлялъ	— —	— —	1 50	2 45	3 73	3 61	0 75	— —	5 16	3 60	3 60	3 00	4 00	6 00	10 00	12 00	11 00	7 00	1 00	9 00	9 30	13 00	14 50	11 00	8 00	8 00
Въ %% отношеніи къ акціонерному капиталу	— —	— —	0 80	1 30	1 98	1 91	0 40	— —	2 74	1 91	1 91	1 59	2 12	3 18	5 30	6 30	5 83	3 71	0 53	4 77	4 93	6 89	7 69	5 83	4 24	4 24

Результаты эксплоатаціи Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги за 1895—1911 годы.

	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Валовой доходъ	9.633.106 61	10.388.587 87	10.701.988 39	12.512.119 17	14.560.253 34	19.165.523 49	21.112.493 61	24.328.127 95	25.325.084 15	25.496.668 37	25.388.596 37	30.016.087 25	31.073.260 07	31.356.629 31	32.941.489 11	37.354.424 05	41.304.182 55
Расходы эксплоатаціи	4.799.270 85	6.420.537 55	6.482.896 98	7.362.653 09	8.368.392 26	12.118.023 75	13.240.278 77	14.561.479 32	15.149.183 82 *)	15.293.635 18	15.587.635 50	19.806.865 76	21.232.264 41	21.223.980 24	21.425.418 57	21.059.853 32	22.260.647 41
Чистый доходъ	**4.833.835 76**	**3.968.050 32**	4.219.091 41	**5.149.466 08**	**6.191.861 08**	**7.047.499 74**	**7.872.214 84**	**9.766.648 63**	**10.175.900 33**	**10.203.033 19**	**9.800.960 87**	**10.209.221 49**	**9.840.995 66**	**10.132.649 07**	**11.516.070 54**	**16.294.570 73**	**19.043.535 14**
За прибавленіемъ согласно ревизіоннымъ замѣчаніямъ Государственнаго Контроля:																	
Стоимости инвентарнаго имущества, списаннаго въ расходъ 1902—1904 г.г.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	75.044 76	— —	— —
Недоданной Правительству и Акціонерамъ прибыли за 1909 г.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	299.282 49	— —
Всего	**4.833.835 76**	**3.968.050 32**	4.219.091 41	**5.149.466 08**	**6.191.861 08**	**7.047.499 74**	**7.872.214 84**	**9.766.648 63**	**10.175.900 33**	**10.203.033 19**	**9.800.960 87**	**10.209.221 49**	**9.840.995 66**	**10.132.649 07**	**11.591.115 30**	**16.593.853 22**	**19.043.535 14**
Изъ чистаго дохода отчислено:																	
На платежи %% и погашенія:																	
по акціямъ	714.919 08	718.576 80	718.039 45	718.900 04	720.601 80	721.436 90	719.332 17	720.689 02	719.854 10	720.146 18	721.320 33	721.948 22	721.822 14	719.373 59	718.187 92	719.053 52	718.842 74
по облигаціямъ	2.561.168 25	2.985.800 29	3.310.283 52	3.752.436 96	4.532.129 23	5.294.393 45	5.378.359 08	6.760.027 26	6.906.364 29	7.433.629 17	7.696.969 68	7.701.339 25	8.105.542 05	8.949.216 41	9.110.199 54	9.226.609 84	9.328.690 03
За аренду казенныхъ жел. дорогъ	— —	— —	117.500 00	135.000 00	135.000 00	135.000 00	135.000 00	135.000 00	135.000 00	135.000 00	135.000 00	135.000 00	135.000 00	135.000 00	135.000 00	135.000 00	135.000 00
Правительству по участію въ прибыляхъ общества, согласно § 27-го третьяго дополненія къ уставу	— —	— —	— —	— —	— —	— —	243.015 73	722.831 66	764.088 44	426.171 89	— —	234.906 05	— —	— —	235.151 89	3.492.126 57	5.057.334 91
Акціонерамъ	1.557.748 43	263.673 23	73.268 44	543.129 08	804.130 05	896.669 39	1.396.507 86	1.428.100 69	1.650.593 50	1.488.085 95	1.247.670 86	1.416.027 97	878.631 47	329.059 07	1.392.575 95	3.021.063 29	3.803.667 46
	4.833.835 76	**3.968.050 32**	4.219.091 41	**5.149.466 08**	**6.191.861 08**	**7.047.499 74**	**7.872.214 84**	**9.766.648 63**	**10.175.900 33**	**10.203.033 19**	**9.800.960 87**	**10.209.221 49**	**9.840.995 66**	**10.132.649 07**	**11.591.115 30**	**16.593.853 22**	**19.043.535 14**
Изъ причитающейся въ распоряженіе акціонеровъ суммы отчислено:																	
На покрытіе начетовъ, сдѣланныхъ Государственнымъ Контролемъ и Дивидендной Комиссіей	— —	— —	— —	22.183 49	— —	252.676 72	306.866 73	52.495 80	61.985 45	53.323 53	— —	66.468 89	15.746 53	— —	85.949 87	318.421 10	— —
На покрытіе сверхсмѣтныхъ и чрезвычайныхъ расходовъ и на благотворительныя цѣли	507.748 43	113.673 23	73.268 44	6.000 00	10.227 16	— —	1.000 00	— —	131.250 00	37.500 00	— —	— —	— —	— —	— —	— —	6.000 00
Въ гербовый сборъ за новые купонные листы къ акціямъ	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	93.750 00
Въ награду членамъ правленія и служащимъ	225.000 00	— —	— —	177.445 59	193.902 89	156.492 67	263.641 13	325.604 89	332.358 05	309.762 42	216.420 86	224.559 08	150.384 94	66.559 07	181.626 08	377.642 19	535.167 46
Въ дивидендъ	825.000 00	150.000 00	— —	337.500 00	600.000 00	487.500 00	825.000 00	1.050.000 00	1.125.000 00	1.087.500 00	1.031.250 00	1.125.000 00	712.500 00	262.500 00	1.125.000 00	2.325.000 00	3.168.750 00
	1.557.748 43	**263.673 23**	73.268 44	**543.129 08**	**804.130 05**	**896.669 39**	**1.396.507 86**	**1.428.100 69**	**1.650.593 50**	**1.488.085 95**	**1.247.670 86**	**1.416.027 97**	**878.631 47**	**329.059 07**	**1.392.575 95**	**3.021.063 29**	**3.803.667 46**
Дивидендъ на каждую погашенную и непогашенную акцію въ 20 ф. стерлинговъ составлялъ	11 00	2 00	— —	4 50	8 00	6 50	11 00	14 00	15 00	14 50	13 75	15 00	9 50	3 50	15 00	31 00	42 25

*) Въ этой суммѣ заключаются 90.772 р. 50 к.—уплаченные Государственному Банку проценты за ссуду 12.740.000 руб. въ счетъ разрѣшеннаго къ выпуску облигаціоннаго займа въ 14.735.000 руб. нар., по реализаціи коего ссуда погашена.

Приложеніе № 3.
Къ вопросу 8.

Справка Контроля Сборовъ

о выручкѣ отъ пассажирскаго движенія.

1902 г.	4.418.475 р. 04 к.
1903 „	4.604.012 „ 62 „
1904 „	4.659.744 „ 69 „
1905 „	4.448.779 „ 67 „
1906 „	4.536.201 „ 87 „
1907 „	4.747.070 „ 79 „
1908 „	4.943.201 „ 55 „
1909 „	5.749.632 „ 74 „
1910 „	6.808.618 „ 93 „
1911 „	7.383.646 „ 87 „

Приложеніе № 4.

Къ вопросу 29-му.

СПРАВКА

объ оборотахъ городскихъ станцій Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги.

По всѣмъ городскимъ станціямъ.

ГОДЫ.	Грузооборотъ.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Прибыль.	Убытокъ.	Окончательный результатъ + или —
1902	5.581.541	111.564—94	132.798—22	404—70	21.637—98	—21.233—28
1903	5.013.243	120.293—37	148.618—31	—	28.324—94	—28.324—94
1904	4.603.622	111.831—68	130.816—54	—	18.984—86	—18.984—86
1905	4.213.521	106.197—62	128.262—92	—	22.065—30	—22.065—30
1906	3.863.628	128.887—04	143.258—57	8.077—95	22.449—48	—14.371—53
1907	4.183.098	125.364—06	136.210—59	2.180—70	13.027—23	—10.846—53
1908	4.188.979	129.353—46	139.427—73	1.358—64	11.432—91	—10.074—27
1909	3.383.113	129.079—61	144.886—01	2.466—60	18.273—00	—15.806—40
1910	4.188.522	165.779—88	163.586—77	15.749—44	13.556—33	+ 2.193—11
1911	4.492.545	173.590—15	175.893—91	11.010—34	13.314—10	— 2.303—76

Свѣдѣнія объ оборотахъ городскихъ станцій М.-К.-В. ж. д.

Воронежская гор. ст.

Годы.	Грузо-оборотъ.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Прибыль.	Убытокъ.	ПРИМѢЧАНІЕ.
1902	1.250.919	5.113,03	7.376,05	—	2.263,02	
1903	1.282.424	7.500,41	9.715.25	—	2.214,84	
1904	1.414.903	7.747,81	9.796,39	—	2.048,58	
1905	1.452.576	8.515,14	10.539,02	—	2.023,88	
1906	1.002.380	5.917,77	9.884.35	—	3.966,58	
1907	1.203.735	6.395,94	10.618,62	—	4.222,68	
1908	1.306.759	7.601,72	11.656,70	—	4.054,98	
1909	1.002.001	6.101,96	10.473,96	—	4.372,00	
1910	1.361.361	7.685,81	10.969,02	—	3.283,21	
1911	1.615.795	10.304,80	13.410,74	—	3.105,94	
Черниговская гор. ст.						
1902	346.660	6.103,00	6.103,00	—	—	
1903	377.835	6.643,12	6.643,12	—	—	
1904	441.633	7.331,06	7.355.54	—	24,48	
1905	471.733	6.997,58	6.997,58	—	—	
1906	381.529	7.436,27	7.436,27	—	—	
1907	524.888	10.851,55	10.851.55	—	—	
1908	649.079	15.001,58	15.646,40	—	644,82	Уплата налоговъ за нѣсколько лѣтъ.
1909	666.325	15.161,72	15.172,72	—	11,00	
1910	554.901	14.323,09	14.323,09	—	—	
1911	708.890	16.128,08	17.100,41	—	972,33	Инвентарь 772,14 и наемъ амбара.

Пирятинская гор. ст.

Годы.	Грузо-оборотъ.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Прибыль.	Убытокъ.	ПРИМѢЧАНІЕ.
1902	803.170	3.198,88	2.794,18	404,70	—	
1903	398.490	1.617,21	1.770,78	—	153,57	Закрыта 1 августа 1903 г.
1904	—	—	—	—	—	
1905	—	—	—	—	—	
1906	—	—	—	—	—	
1907	—	—	—	—	—	
1908	—	—	—	—	—	
1909	—	—	—	—	—	
1910	—	—	—	—	—	
1911	—	—	—	—	—	

Щигровская гор. ст.

1902	133.791	159,88	369,88	—	210,00	
1903	102.980	118,61	2.519,91	—	2.401,30	Закрыта 1 сентября 1903 г.
1904	—	—	—	—	—	
1905	—	—	—	—	—	
1906	—	—	—	—	—	
1907	—	—	—	—	—	
1908	—	—	—	—	—	
1909	—	—	—	—	—	
1910	—	—	—	—	—	
1911	—	—	—	—	—	

Черкасская гор. ст.

Годы.	Грузо-оборотъ.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Прибыль.	Убытокъ.
1902	1.427.756	14.578,67	24.615,62	—	10.036,95
1903	1.359.384	16.478,90	25.728,64	—	9.249,74
1904	1.327.504	14.294,54	24.432,55	—	10.138,01
1905	1.008.582	11.806,03	23.937,34	—	12.131,31
1906	971.049	15.493,69	33.852,64	—	18.358,95
1907	1.053.045	18.079,25	26.814,24	—	8.734,99
1908	972.658	19.548,00	26.199,51	—	6.651,51
1909	484.317	14.834,91	23.312,79	—	8.477,88
1910	482.994	18.906,56	24.603,45	—	5.696,89
1911	504.395	19.573,18	25.652,19	—	6.079,01
Московская гор. ст.					
1902	1.141.024	72.628,22	81.756,23	—	9.128,01
1903	1.307.003	85.207,38	89.875,95	—	4.668,57
1904	1.208.521	78.517,83	85.231,59	—	6.713,76
1905	968.205	74.532,28	82.407,59	—	7.875,31
1906	1.075.840	95.228,80	87.150,85	8.077,95	—
1907	865.277	83.726,28	81.545,58	2.180,70	—
1909	768.229	79.744,70	78.386,06	1.358,64	—
1909	784.358	83.409,33	80.942,73	2.466,60	—
1910	890.527	106.320,77	90.571,33	15.749,44	—
1911	899.271	104.627,38	93.617,04	11.010,34	—

Брянская гор. ст.

Годы.	Грузо-оборотъ.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Прибыль.	Убытокъ.	ПРИМѢЧАНІЕ.
1902	478.221	9.783,26	9.783,26	—	—	
1903	185.127	2.727,74	12.364,66	—	9.636,92	Произведено хищеніе въ бытность Сыркина.
1904	211.061	3.940,44	4.000,47	—	60,03	
1905	312.425	4.346,59	4.381,39	—	34,80	
1906	432.830	4.810,51	4.934,46	—	123,95	
1907	536.153	6.311,04	6.380,60	—	69,56	
1908	492.254	7.457,46	7.539,06	—	81,60	
1909	374.382	3.974,25	4.040,95	—	66,70	
1910	491.672	5.623,96	9.737,31	—	113,35	
1911	568.374	5.015,97	6.117,92	—	1.101,95	Инвентарь 988,60.
Кіевская гор. ст.						
1909	71.730	5.597,44	10.942,86	—	5.345,42	Открыта 1 мая 1909 г.
1910	407.067	12.919,69	17.382,57	—	4.462,88	
1911	195.820	17.940,74	19.995,61	—	2.054,87	

Приложеніе № 5.

Къ вопросу 29-му.

СВѢДѢНІЯ

о ссудной операціи Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги за десятилѣтіе 1902—1911 г.г.

Годы.	ВЫДАНО ССУДЪ.			Взыскано ссудъ.		Приходъ.	Расходъ.	Прибыль или убытокъ.
	Количество ссудъ.	На сумму.	Вѣсъ закредитованнаго груза въ пуд.	Количество ссудъ.	На сумму.			
1902 .	11.025	4.826.047,66	8.262.739	9.429	4.259.957,52	17.664,13	34.986,71	— 17.322,58
1903 .	20.497	8.075.578,97	15.591.191	21.452	8.417.546,48	25.590,42	43.978,60	— 18.388,18
1904 .	23.256	10.150.963,07	17.344.916	22.500	9.787.842,26	33.826,57	51.927,66	— 18.101,09
1905 .	21.705	10.329.847,64	16.179.733	20.280	9.457.165,84	60.752,42	48.707,93	+ 12.044,49
1906 .	8.204	3.846.937,72	6.120.918	11.115	5.430.579,02	42.381,04	67.368,06	— 24.987,02
1907 .	1.979	1.226.624,6	1.478.718	2.162	1.260.346,24	6.220,90	32.575,55	— 26.354,65
1908 .	3.074	1.839.817,17	2.304.089	3.068	1.846.866,16	7.988,45	48.637,58	— 40.649,13
1909 .	3.718	2.278.738,90	2.959.239	3.551	2.172.437,53	9.373,91	34.757,93	— 25.384,02
1910 .	2.841	1.750.389,96	2.442.388	3.009	1.868.341,80	7.262,61	34.712,05	— 27.439,44
1911 .	1.851	1.095.516,07	1.622.694	1.908	1.118.771,67	4.441,12	14.784,49	— 10.343,37

Приложеніе № 6.
Къ вопросу 29-му.

СВѢДѢНІЯ

объ оборотахъ зернохранилищъ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги за десятилѣтіе 1902 — 1911 г.

ГОДЫ.	Поступило.			Вывезено.			Сборы.			Расходъ.			Прибыль или убытокъ.
	Льговское зернохр.	Воронежск. зернохр.	ВСЕГО.	Льговское зернохр.	Воронежск. зернохр.	ВСЕГО.	Льговское зернохр.	Воронежск. зернохр.	ВСЕГО.	Льговское зернохр.	Воронежск. зернохр.	ВСЕГО.	
	П у д ы.						Р у б л и.						Руб.
1902	—	393704,34	393704,34	—	382457,30	382547,30	—	8215,53	8215,53	—	10589,49	10589,49	— 2373,96
1903	—	149049,30	149049,30	—	212702,29	212702,29	—	4871,80	4871,80	—	21338,90	21338,90	—16467,10
1904	28417	122455	150872	3099	206635	209734	75,07	3596,62	3671,69	937,79	11537,05	12474,84	— 8803,15
1905	94545	336424,10	430969,10	83355	249530,10	332885,10	1440,35	5799,08	7239,43	3071,03	11007,01	14078,04	— 6838,61
1906	40883	—	40883	63319	—	63319	1868,25	1432,80	3301,05	1051,63	421	1472,63	+ 1828,42
1907	77700,05	—	77700,05	61909,05	—	61909,05	804,05	—	804,05	1366,14	—	1366,14	— 562,09
1908	67111,12	—	67111,12	40186,32	—	40186,32	1844,98	—	1844,98	2784,68	—	2784,68	— 939,70
1909	61091,05	—	61091,05	59158,20	—	59158,20	3451,24	—	3451,24	1327,34	—	1327,34	+ 2123,90
1910	37048	140534,03	177582,03	61704,05	85242,08	146946,13	2799,37	1769,72	4569,09	1341,87	3853,77	5195,64	— 626,55
1911	—	245793,29	245793,29	34064	179295,01	213359,01	4049,19	8255,32	12304,51	538,81	5589,82	6128,64	+ 6175,87

Льговское зернохранилище открыто съ 15 августа 1904 г.
Воронежскій элеваторъ сгорѣлъ въ ноябрѣ 1905 года,
Льговское зернохранилище закрыто съ 1 февраля 1910 г.
Воронежскій складъ открытъ съ 1 января 1910 года во временно отведенномъ пакгаузѣ; превращенъ въ постоянное зернохранилище съ 1 января 1911 года.

Приложеніе № 7.

Къ вопросу 45-му.

ВѢДОМОСТЬ

наличія на I-е января 1912 г. старыхъ негодныхъ матеріаловъ и металлическаго лома (по 2 отдѣлу отчета).

№№ номенклатуры.	НАИМЕНОВАНІЕ.	Въ складахъ.			Въ службахъ.			ПРИМѢЧАНІЕ.
		Количество или вѣсъ.	Сумма.		Количество или вѣсъ.	Сумма.		
			Руб.	К.		Руб.	К.	
	ОТДѢЛЪ 2-й.							
	Группа 81-я.							
6646	Шины стальныя старыя .	10.097,36	6.058	74	—	—	—	
	Группа 82-я.							
6653	оси стальн. стар.	—	—	—	708,37	547	10	
	Группа 84-я.							
6665	Ломъ желѣза	35.626,35½	17.813	44	8.246,15½	3.298	57	
6666	„ желѣза кровельнаго	3.872,23½	1.239	23	2,00	—	36	
6.667	„ жести	235,17½	18	83	—	—	—	
6668	„ композиціи	7,33¾	31	37	—	—	—	
6669	„ мѣди желтой	878,36	8.437	44	150,31	907	88	
6670	„ мѣди красной . . .	337,33⅝	4.054	08	43,23½	360	05	
6672	„ свинца	71,18	171	48	1,02½	2	13	
6673	„ серебра	18 золотн.	4	95	—	—	—	
6674	„ стали	3.236,31⅛	1.582	38	161,25½	75	00	
6675	„ цинка	2,03½	6	27	—	—	—	
6676	„ чугуна	2.394,31	712	90	5.215,18	1.497	76	
	Группа 84-я . .	—	34.072	37	—	6.141	75	= 40.214 р. 12 к.

№№ номенклатуры.	НАИМЕНОВАНІЕ.	Въ складахъ.			Въ службахъ.			ПРИМѢЧАНІЕ.
		Количество или вѣсъ.	Сумма.		Количество или вѣсъ.	Сумма.		
			Руб.	К.		Руб.	К.	
	Группа 85-я.							
6689	Бочки порожнія	—	—	—	137	219	67	
6690	Бутылки порожнія . . .	9	5	02	4	—	80	
6691	Брусья перевод. ст. . . .	—	—	—	272,90	72	26	
6692	„ сосновые мостов. браковка	—	—	—	22	4	75	
6704	Кожа отъ стар. ремней .	35,30½	3	78	—	—	—	
6716	Мѣшки	7	1	05	—	—	—	
6735	Резина	5,27	—	46	—	—	—	
6739	Скрѣпленія рельсов. . . .	2.830,24	1.415	30	—	—	—	
6740	Ломъ желѣза изъ рельсов скрѣпленій	12.439,05½	6.841	52	3.565,01	1.725	78	
6744	Столбы телеф. дуб. старые	—	—	—	4.141,58	742	27	
6745	Стружка желѣзн.	16.297,03	6.192	94	—	—	—	
6746	„ желтой мѣди . .	24,33	111	73	46,36½	211	08	
6647	„ красной „ . .	0,22	3	30	110,20½	662	78	
6748	„ композиціи . . .	0,01½	—	08	17,01	34	05	
6756	Старое негодн. имущество	36	11	47	267	14	55	
6760	Фермы старыя	—	—	—	22.274,00	11.137	00	
	Группа 85-я . . .	—	14.586	65	—	14.824	99	= 29.411 р. 64 к.
	Итого	—	54.717	76	—	21.513	84	
	ВСЕГО	—	—	—	—	—	—	76.231 р. 60 к.

Приложеніе № 8.

ДАННЫЯ

о суммахъ, ежегодно затрачиваемыхъ за послѣднія 20 лѣтъ на Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дорогѣ:

а) на защиту путей отъ снѣга,
б) на расчистку главныхъ и станціонныхъ путей и
в) вообще на борьбу со снѣгомъ.

ГОДЫ.	На защиту пути отъ снѣга.	На расчистку главныхъ и станціонныхъ путей.	Вообще на борьбу со снѣгомъ.	ВСЕГО.	Средній расходъ на версту эксплоат. длины.	Примѣчаніе.
1893 . . .	5.325	18.030	5.745	29.100	66	Расходъ за 1912 г. показанъ съ января по мартъ включительно.
1894 . . .	8.516	18.516	5.033	32.065	34	
1895 . . .	18.293	46.608	16.602	81.503	81	
1896 . . .	28.269	95.574	33.874	157.717	138	
1897 . . .	15.821	25.238	12.313	53.372	40	
1898 . . .	14.308	26.712	10.802	51.822	35	
1899 . . .	15.363	18.517	5.595	39.475	23	
1900 . . .	42.826	163.830	46.540	253.196	126	
1901 . . .	48.306	192.106	59.243	299.655	147	
1902 . . .	33.100	63.073	29.763	125.936	54	
1903 . . .	23.044	36.451	18.725	78.220	33	
1904 . . .	32.869	62.185	25.076	120.130	51	
1905 . . .	31.812	66.164	32.389	130.365	56	
1906 . . .	36.470	130.682	41.285	208.437	89	
1907 . . .	53.930	235.201	77.927	367.058	154	
1908 . . .	60.428	301.624	126.342	488.394	198	
1909 . . .	40.304	131.700	57.254	229.258	93	
1910 . . .	22.865	34.769	19.403	77.037	31	
1911 . . .	32.032	87.190	33.986	153.208	62	
1912 . . .	25.010	131.046	62.608	218.664	88	
ИТОГО .	588.891	1.885.216	720.505	3.194.612	80	

ВЫПИСКА

изъ приказа по дорогѣ № 15 отъ 18 января 1908 года.

Преміи за найденныя поврежденія ходовыхъ частей.

Въ видахъ предупрежденія случаевъ съ поѣздами, вслѣдствіе неисправностей колесныхъ паръ, рессоръ и упряжныхъ приборовъ, устанавливаются слѣдующія преміи поѣздныхъ смазчиковъ и станціонныхъ осмотрщиковъ.

ПОВРЕЖДЕНІЯ.

	Размѣры преміи.
Сдвигъ ступицы или трещина ступицы	2 руб.
Лопнувшій бандажъ вдоль или поперекъ . . .	2 „
Поперечная трещина оси	5 „
Трещина упряжного крюка	1 „
Поперечная трещина рессорнаго кронштейна болѣе одной трети его ширины	1 „

О каждомъ случаѣ обнаруженія недостатковъ долженъ быть составленъ актъ, удостовѣренный начальникомъ участка тяги или депо и начальникомъ станціи.

При обнаруженіи нѣсколькихъ поврежденій означеннаго рода въ одномъ и томъ же вагонѣ, выдается только высшая изъ числа слѣдуемыхъ за обнаруженныя поврежденія.

Преміи за открытіе поврежденій въ вагонахъ, участвовавшихъ въ крушеніи или сходѣ съ рельсъ, не уплачиваются въ виду обязательности подробнаго осмотра ходовыхъ частей этихъ вагоновъ.

Преміи за обнаруженіе поврежденій уплачиваются внѣ установленныхъ сроковъ, каждый разъ по особому представленію.

Приложеніе № 10.

Къ вопросу № 115.

Положеніе о премированіи агентовъ отдѣла статистики сл. дв. за обнаруженіе неправильнаго перехода вагоновъ на чужія дороги.

§ 1. Размѣръ выдаваемой преміи.

Премія агентамъ отдѣла статистики сл. дв. выдается за всѣ затребованные на основаніи ихъ выясненій и возмѣщенные сосѣдними дорогами вагоны, но въ цѣляхъ побужденія агентовъ отдѣла статистики къ болѣе интенсивной работѣ по отысканію неправильно перешедшихъ вагоновъ, а также въ виду большаго интереса для дороги въ болѣе раннемъ истребованіи вагона къ возмѣщенію, премія выдается въ различномъ размѣрѣ, въ зависимости отъ количества времени, истекшаго со дня перехода вагона — до дня затребованія его отъ подлежащей дороги, обозначеннаго на исходящемъ изъ статистики особомъ бланкѣ требованія о возмѣщеніи неправильно перешедшихъ вагоновъ. Размѣръ преміи въ зависимости отъ сроковъ обнаруженія неправильно перешедшихъ вагоновъ устанавливается слѣдующій:

а) за обнаруженіе перехода вагона въ теченіе не болѣе 45 дней со времени перехода — 2 руб.;

б) отъ 45 до 55 дней — 1 руб. 50 коп.;

в) отъ 55 до 70 дней — 1 руб.

г) отъ 70 до 90 дней — 75 коп. за каждый возмѣщенный М.-К.-В. ж. д. вагонъ, и

д) въ теченіе отъ 90 дней и болѣе со времени перехода премія не выдается.

Независимо отъ преміи, выдаваемой въ указанныхъ размѣрахъ, лицамъ, непосредственно наблюдающимъ за производствомъ справокъ о неправильно перешедшихъ вагонахъ и ведущимъ переписку съ сосѣдними дорогами относительно возмѣщенія вагоновъ—въ числѣ 3 человѣкъ, выдается премія въ размѣрѣ 25 к. за каждый возмѣщенный дорогѣ вагонъ, съ распредѣленіемъ суммы этой преміи между соотвѣтствующими агентами по усмотрѣнію начальника службы движенія.

§ 2. Обнаруженіе перехода вагоновъ самими станціонными агентами.

Если переходъ безъ записи по документамъ обмѣна обнаруженъ подлежащимъ станціоннымъ агентомъ и о томъ будетъ дана телеграмма въ отдѣлъ статистики съ просьбой о затребованіи возмѣщенія вагона, то за таковой переходъ вагона премія агенту статистики, ведущему учетъ серіи вагоновъ, въ коей означенный вагонъ принадлежитъ, не выдается.

Если же изъ отдѣла статистики уже былъ посланъ запросный листъ о выясненіи убыли вагона и, по разсмотрѣніи запроса объ убыли, на станціи будетъ усмотрѣнъ неправильный переходъ вагона и въ отвѣтъ на этотъ запросъ будетъ дана въ отдѣлъ статистики телеграмма съ просьбой затребовать возмѣщеніе вагона, то такой случай не препятствуетъ выдачѣ преміи, если вагонъ будетъ впослѣдствіи возмѣщенъ сосѣдней дорогой.

§ 3. Время и порядокъ выдачи преміи.

Преміи за обнаруженіе неправильно перешедшихъ и затѣмъ возмѣщенныхъ сосѣдними дорогами вагоновъ выдаются агентамъ отдѣла статистики, обнаружившимъ переходъ вагоновъ по полугодіямъ, по представляемымъ на утвержденіе Г. управляющаго дорогою именнымъ спискамъ агентовъ статистики, въ каковыхъ спискахъ указываются всѣ данныя о времени перехода, затребованія и возмѣщенія вагоновъ.

Съ подлиннымъ вѣрно:

Завѣдывающій отдѣломъ статистики (подпись).

СВѢДѢНІЯ

о среднемъ мѣсячномъ пробѣгѣ рабочаго вагона за 1909—1911 г.г.

МѢСЯЦЫ.	1909 г.			1910 г.			1911 г.		
	Средній пробѣгъ рабочаго вагона.								
	Груженаго.	Порожняго.	Итого груж. и пор.	Груженаго.	Порожняго.	Итого груж. и пор.	Груженаго.	Порожняго.	Итого груж. и пор.
Январь	1652,48	668,39	2320,87	1881,56	598,69	2480,25	1593,90	479,36	2073,26
Февраль	1581,68	523,25	2104,93	1564,02	462,10	2026,12	1553,44	540,54	2093,98
Мартъ.	1650,42	572,57	2222,99	1827,57	625,37	2452,94	1832,35	632,41	2464,76
Апрѣль	1690,42	605,30	2295,72	1712,41	638,62	2351,03	1738,63	597,82	2336,45
Май	1877,75	701,31	2579,06	1930,05	744,74	2674,79	1799,77	675,09	2474,86
Іюнь.	1842,14	636,02	2478,16	1665,48	572,90	2238,38	1745,21	622,07	2367,28
Іюль.	1770,24	590,01	2360,25	1708,62	465,36	2173,98	1759,26	573,03	2332,29
Августъ	1745,33	510,76	2256,09	1808,25	496,96	2305,21	1591,35	477,16	2068,51
Сентябрь. . . .	1626,07	534,51	2160,58	1778,84	581,71	2360,55	1604,70	489,69	2094,39
Октябрь. . . .	1733,32	575,60	2308,92	1760,53	681,98	2442,51	1560,68	544,85	2105,53
Ноябрь.	1733,77	635,26	2369,03	1758,79	541,01	2299,80	1551,39	511,12	2062,51
Декабрь	1771,79	648,14	2419,93	1692,45	605,03	2297,48	1591,00	527,54	2118,54

Примѣчаніе: Учетъ о среднемъ пробѣгѣ *инвентарнаго* вагона не ведется по нижеслѣдующимъ причинамъ:

а) М.-К.-Воронежская дорога ежегодно въ періоды бойкаго грузового движенія прибѣгаетъ къ найму отъ другихъ дорогъ болѣе или менѣе значительнаго количества вагоновъ и

б) часть вагоннаго парка по мѣрѣ надобности постепенно передается для нуждъ постройки линіи Бахмачъ—Одесса.

Приложеніе № 12.

СВѢДѢНІЯ

о нормальномъ составѣ пассажирскихъ поѣздовъ.

Участки дороги.	№№ поѣздовъ.	Нормальный составъ пассажирскихъ поѣздовъ. Багаж. 4-хъ осн.	Багаж. 3-хъ осн.	Почт. 3-хъ осн.	I клас. 4-хъ осн.	I клас. 3-хъ осн.	I/II кл. 4-хъ осн.	I/II кл. 3-хъ осн.	II кл. 4-хъ осн.	II кл. 3-хъ осн.	II/III кл. 4-хъ осн.	III кл. 4-хъ осн.	III кл. 3-хъ осн.	Итого единицъ (×).	Предѣльный составъ пассажирскихъ поѣздовъ въ единицахъ (×).	Въ нормальномъ составѣ пассажирскихъ поѣздовъ имѣется. Мѣстъ всѣхъ 3-хъ классовъ.	Процентное отношеніе мѣстъ по клас. къ общему числу мѣстъ. I кл.	II кл.	III кл.	ПРИМѢЧАНІЯ.
Широкая колея.																				
Москва—Сухиничи	1-м. и 2-м.	—	1	—	1	—	2	—	1	—	—	2	—	13	20	168	16,6	33,4	50,0	П.п. №№ 1 и 2 суть скорые; одинъ вагонъ I/II кл. слѣдуетъ въ прямомъ сообщеніи Москва—Одесса.
Сухиничи—Брянскъ		—	1	—	1	—	2	—	1	—	—	2	—	13	18	168	16,6	33,4	50,0	
Брянскъ—Конотопъ		—	1	—	1	—	2	—	1	—	—	2	—	*) 15	18	168	16,6	33,4	50,0	*) Отъ Брянска до Кіева и обратно слѣдуетъ вагонъ-ресторанъ Международнаго О-ва.
Конотопъ—Кіевъ		—	1	—	1	—	2	—	1	—	—	2	—	*) 15	17	168	16,6	33,4	50,0	
Москва—Тих.-Пустынь	3-м. и 4-м.	1	1	—	—	—	2	—	1	1	—	6	—	22	22	234	6,7	26,0	67,3	Четыре классныхъ вагона представляютъ собою группу безпересадочнаго сообщенія Москва—Калуга.
Тих.-Пустынь—Сухиничи		1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	4	—	14	22	340	5,3	24,1	70,6	
Сухиничи—Брянскъ		1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	4	—	14	19	340	5,3	24,1	70,6	
Брянскъ—Конотопъ		1	—	1	—	—	1	—	1	—	—	5	—	17	19	400	4,5	20,5	75,0	
Конотопъ—Кіевъ		1	—	1	—	—	1	—	1	—	—	5	—	17	18	400	4,5	20,5	75,0	
Москва—Сухиничи	9 и 10	—	1	1	1	—	—	—	1	—	—	4	1	**) 16	22	387	10,1	15,0	74,9	**) Обращается по одному вагону-леднику.
Сухиничи—Брянскъ		—	1	1	1	—	—	—	1	—	—	4	1	**) 16	19	387	10,1	15,0	74,9	
Москва—Сухиничи	5/6 и 7/8	—	1	—	—	1	—	—	1	1	—	4	—	13	22	357	7,6	25,2	67,2	Одинъ трехосный вагонъ II кл. слѣдуетъ въ безпересадочномъ сообщеніи Гомель—Москва.
Сухиничи—Брянскъ		—	1	—	—	1	—	—	1	1	—	4	—	13	19	357	7,6	25,2	67,7	
Брянскъ—Льговъ		—	1	1	—	1	1	—	1	—	—	4	—	15	18	347	10,1	20,7	69,2	Два классныхъ вагона представляютъ собою группу безпересадочнаго сообщенія Харьковъ-Брянскъ.
Льговъ—Курскъ		—	1	—	—	1	—	—	1	—	—	3	—	10	18	165	16,4	35,1	48,5	
Брянскъ—Льговъ	23 и 24	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	3	6	18	194	9,3	16,3	74,2	П.п. №№ 23 и 24—товаро-пассажирскіе.
Брянскъ—Конотопъ	21 и 22	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	5	16	176	—	18,2	81,8	П.п. №№ 21 и 22—товаро-пассажирскіе.
Воронежъ—Кіевъ	11 и 12	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—	3	—	11	16	277	14,1	20,9	65,0	П.п. №№ 11 и 12—суть ускоренные пассажирскіе.
Воронежъ—Курскъ	13	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—	3	—	11	17	277	14,1	20,9	65,0	
	14	—	1	1	1	—	—	—	1	—	—	3	—	12	17	277	14,1	20,9	65,0	
Курскъ—Кіевъ	13 и 14	—	1	1	1	—	—	—	1	—	—	5	—	16	18	397	9,8	14,6	75,6	
Воронежъ—Курскъ	19	—	1	1	—	1	—	—	—	1	—	2	1	9	17	220	9,1	14,5	76,4	
	20	—	1	1	—	1	—	—	—	1	—	2	1	9	17	220	9,1	14,5	76,4	
Курскъ—Кіевъ	15 и 16	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	4	—	14	18	337	11,6	17,2	71,2	
Ворожба—Бахмачъ	17 и 18	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—	8	18	162	11,2	14,3	74,0	Всѣ три классныхъ вагона слѣдуютъ въ прямомъ сообщеніи Харьковъ—Кіевъ.
Бахмачъ—Кіевъ		1	—	—	1	—	2	—	1	—	—	3	—	16	18	286	16,1	26,7	57,2	Четыре классныхъ вагона представляютъ собою группу безпересадочнаго сообщенія Петербургъ—Кіевъ.
Полтава—Кіевъ	1-п. и 2-п.	—	1	—	1	—	1	—	2	—	—	3	—	15	16	230	11,3	34,8	53,9	Весь составъ за исключеніемъ одного вагона III кл. обращается въ прям. сообщеніи отъ и до Харькова; при этомъ три ваг. (по 1-му кажд. кл.) обращаются въ прямомъ сообщеніи Харьковъ—Варшава.
Полтава—Кіевъ	3-п. и 4-п.	—	1	1	—	—	1	—	1	—	—	5	—	16	18	420	4,3	24,3	71,4	Почтовый вагонъ пропускается до Лозовой.
Полтава—Кіевъ	5-п. и 4-п.	1	—	—	—	1	—	—	1	1	—	4	—	14	18	324	7,2	23,3	69,5	Одинъ вагонъ II кл. и одинъ вагонъ III кл. (оба четырехосные) обращаются въ прямомъ сообщеніи Владикавказъ—Кіевъ.
Мармыжи—Верховье	47 и 48	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	3	6	16	181	—	22,1	77,9	П.п. №№ 47, 48, 49 и 50 всѣ товаро-пассажирскіе.
Мармыжи—Верховье	49 и 50	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	4	16	134	—	29,8	70,2	
Курскъ II—Курскъ гор.	121 по 140	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	5	8	16	213	8,4	—	91,6	Пассажирамъ II кл. предоставлено право проѣзда въ вагонѣ I кл.
Пироговка—Терещенск.	31 и 32, 471 и 474	—	1	1	—	1	—	—	—	1	—	—	2	6	20	144	12,5	22,2	65,3	
Жиздра—Зикѣево	27 и 28, 29 и 30	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	2	5	16	122	—	22,9	77,1	
Калуга—Тих.-Пустынь	161 по 170	—	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	4	7	8	184	6,5	8,7	84,8	
Москва М.-К.-В.—Москва М.-К.	113 по 116	—	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	3	6	16	191	9,4	16,7	73,9	
Брянскъ М.-К.-В.—Брянскъ Р.-О.	151 по 156	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5	16	106	11,3	15,1	73,6	
Узкая колея.																				
Днѣпръ Красн.—Круты	35 и 36	1	—	1	—	—	1	—	1	—	—	5	—	9	15	220	5,5	19,5	75,0	
Днѣпръ Красн.—Круты	37 и 38	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	4	—	6	12	167	7,2	9,0	83,8	
Круты—Черниговъ	33 и 34	1	—	1	—	—	1	—	1	—	—	5	—	9	15	220	5,5	19,5	75,0	
Ворожба—Хут. Мих.	39 и 40	1	—	1	—	—	1	—	—	—	2	2	—	7	10	159	5,0	17,0	78,0	
Глуховъ—Хут. Мих.	805 и 806	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	3	10	56	14,3	26,8	58,9	
Суджа—Коренево	41 и 42	1	—	1	—	—	1	—	—	—	1	2	—	6	12	122	6,6	12,3	81,1	
Коренево—Рыльскъ	43 и 44	1	—	1	—	—	1	—	—	—	1	2	—	6	12	122	6,6	12,3	81,1	
Охочевка—Колпна	45 и 46	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	2	—	5	10	106	7,5	14,2	78,3	
Гребенка—Оржица	771 по 782	1	—	1	—	—	1	—	—	—	1	2	—	5	12	117	6,8	10,3	82,9	

Примѣчаніе первое. Вагонною *единицею на широкой* колеѣ называется нормальный товарный вагонъ съ грузомъ 900 пудовъ; трехосный пассажирскій вагонъ принимается за одну единицу, а четырехосный и пассажирскій вагонъ принимается за двѣ единицы.

Вагонною единицею на *узкой* колеѣ называется товарный вагонъ съ грузомъ 750 пудовъ; пассажирскіе вагоны на узкой колеѣ, хотя они и всѣ четырехосные, принимаются по своему вѣсу за одну единицу каждый вагонъ.

Примѣчаніе второе. Въ нормальныхъ составахъ поѣздовъ не указаны арестантскіе вагоны, обращающіеся въ опредѣленные дни недѣли по установленнымъ маршрутамъ.

Примѣчаніе третье. Въ настоящую вѣдомость не включены дачные поѣзда, такъ какъ составы таковыхъ указаны въ особой вѣдомости. (См. приложеніе 13).

СВѢДѢНІЯ

о нормальныхъ составахъ пригородныхъ и дачныхъ поѣздовъ.

УЧАСТКИ ДОРОГИ.	№№ поѣздовъ.	Нормальный составъ пассажирскихъ поѣздовъ. Багажн. 4-хъ осн.	Багажн. 3-хъ осн.	I кл. 4-хъ осн.	I кл. 3-хъ осн.	I/II кл. 4-хъ осн.	I/II кл. 3-хъ осн.	II кл. 4-хъ осн.	II кл. 3-хъ осн.	III кл. 4-хъ осн.	III кл. 3-хъ осн.	Итого единицъ [1])	Предѣльный составъ пассажир. поѣздовъ въ единицахъ [1]).	Въ нормальномъ составѣ пассаж. поѣздовъ имѣется: Мѣстъ всѣхъ 3-хъ клас.	Процентное отношеніе мѣстъ по классамъ къ общему числу мѣстъ. I кл.	II кл.	III кл.	ПРИМѢЧАНІЯ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Москва—Малоярослав. . .	52 и 55	—	1	—	1	—	—	—	1	—	5	8	9	283	8,5	11,3	80,2	
Москва—Нара	57, 60, 59 и 54	—	1	—	1	—	—	—	1	—	4	7	9	254	10,2	15,7	74,1	
Москва—Нара	51, 56, 53 и 58	—	1	—	—	—	1	—	—	—	4	6	9	208	7,7	7,7	84,6	
Кіевъ—Дарница	65, 66, 69,70,72	—	1	—	—	—	—	—	2	—	3	6	10					
Кіевъ—Борисполь	63 и 64	—	1	—	—	—	—	—	2	—	3	6	10	212	—	34,0	66,0	*) Въ поѣздѣ № 67 отъ Борисполя до Кіева ходитъ по одному вагону для перевозки молока.
Кіевъ—Барышевка . . .	*) 67 и 68	—	1	—	—	—	—	—	2	—	3	6	10					

Примѣчаніе. [1]) Вагонною **единицею на широкой колеѣ** называется нормальный товарный вагонъ съ грузомъ 900 пуд., трехосный пассажирскій вагонъ принимается за одну единицу, а четырехосный пассажирскій вагонъ принимается за двѣ единицы.

ВѢДОМОСТЬ

о количествѣ ассигнованныхъ по смѣтѣ пассажирскихъ поѣздо-верстъ на выполненіе расписанія и особо на дополнительные поѣзда, а равно о фактическихъ выполненіяхъ за 1909 г., 1910 г. и 1911 годы.

Пробѣгъ пассажирскихъ поѣздо-верстъ.								
Въ 1909 году.			Въ 1910 году.			Въ 1911 году.		
Для выполненія расписанія ассигновано по смѣтѣ.	Для дополнительныхъ поѣздовъ.		Для выполненія расписанія ассигновано по смѣтѣ.	Для дополнительныхъ поѣздовъ.		Для выполненія расписанія ассигновано по смѣтѣ.	Для дополнительныхъ поѣздовъ.	
	Ассигновано по смѣтѣ.	Фактически выполнено.		Ассигновано по смѣтѣ.	Фактически выполнено.		Ассигновано по смѣтѣ.	Фактически выполнено.
4.681.990	8.010	105.308	4.715.610	14.390	62.964	4.698.832	211.168	148.013

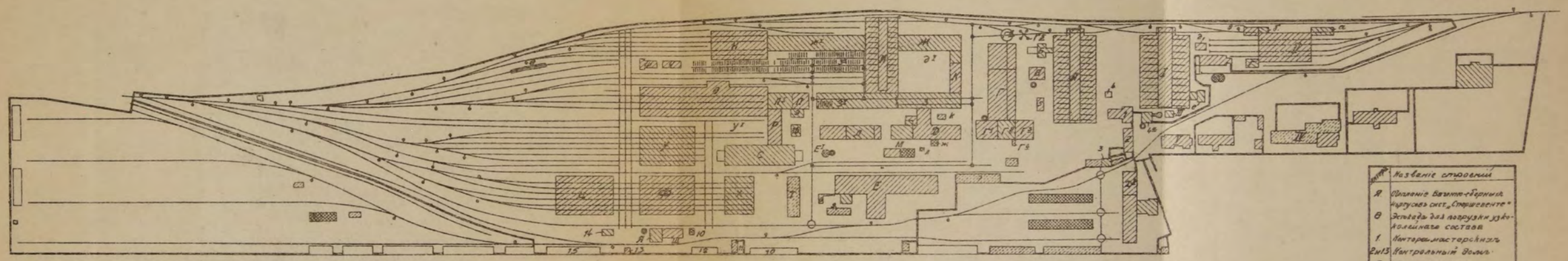
СПРАВКА.

О размѣрѣ затратъ, требующихся въ ближайшемъ времени (частью уже выполненныхъ) на усиленіе и улучшеніе сѣти Общества Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги.

1. Усиленіе Льгово-Брянскаго участка, согласно утвержденной расцѣночной вѣдомости	4.929.720 руб.
2. Перестройка Днѣпровскаго моста у гор. Кіева съ установкою новыхъ фермъ для второго пути и съ усиленіемъ существующихъ фермъ,—согласно расцѣночной вѣдомости, представленной въ Управленіе жел. дор. 14 Іюня 1911 г. за № 17443	2.729.469 „
3. Перестройка станцій Кіевъ II и Дарница, а также работы по усиленію линій Общества,—согласно расцѣночной вѣдомости, представленной въ Управленіе жел. дор. 10 Марта 1912 года за № 16299	12.944.000 „
4. Постройка пассажирскаго вокзала въ Москвѣ, согласно представленію правленія въ Управленіе жел. дор. отъ 18 Апрѣля 1912 г. за № 16973 . . .	1.516.000 „
5. Прокладка второго пути на участкахъ Москва—Малоярославецъ и Брянскъ—Навля, а также другія работы по усиленію дороги,—согласно постановленію Общаго Собранія акціонеровъ отъ 1912 года	15.000.000 „
6. Оборудованіе хлѣбной гавани въ Одессѣ рельсовыми путями и зернохранилищемъ, около	4.000.000 „
7. Постройка линіи Новобѣлица — Прилуки и Черниговъ — Кіевъ, а также вѣтви къ гор. Переяславу	38.500.000 „
8. Прокладка второго пути на участкѣ Полтава—Дарница (315 вер., считая съ подвижнымъ составомъ 48.000 руб. на версту)	15.120.000 „
9. Постройка дома управленія дор. въ Кіевѣ	1.100.000 „
10. Перестройка дома правленія въ Москвѣ.	400.000 „
Итого (округленно) . .	96.239.000 руб.

Приложеніе №16.

Планъ Главныхъ Конотопскихъ Мастерскихъ



Буквенное обозначеніе	Названіе строеній
А.	Паровозо-сборная (новая)
Б	Контора паровозо-сборной
В	Отдѣленіе паровозо-сборной „Стиршеванта"
Г.	Котельная
Г¹	Горячая котельная
Г²	Трубная
Г³	Мѣдницкая
Г⁴	Помѣщеніе станка для очистки дымовасрк. трубъ
Г⁵	Мостъ для подвѣшанаго крана
Г⁶	Поворотный кругъ
D.	Литейный цехъ
D¹	Модельный складъ
Д¹	Внутренній дворъ
Е	Кузнечный цехъ
Е¹	Нефтяной бакъ
Ж	Товарно-механическ. цехъ
Ж¹	Тоже
м.	Помѣщеніе для вагранки
З.	Колесно-токарный цехъ
З¹	Тоже
З²	Колесный горнъ
И	Паровозо-сборная (старая)
К.	2-хъ этажное зданіе, въ нижнемъ этажѣ помѣщается контора колесн. цеха, лабораторія, обтирочный складъ, инструментально-раздаточная и контора механическаго цеха; въ верхнемъ этажѣ - слесарно-арматурная, слесарно-кузнечная и инструментальная
к	Деревянный сарай для сливанія изъ литейн. цеха
Л	Центральн. электрич. станц.
л	Желѣзный горнъ.
М	Бандажная
Н.	Малярная
О	Вагонно-сборная (пассажир. ваг.)
П и П¹	2-хъ этажное каменное зданіе П. Верхній этажъ - жестянная, нижній рельефное отдѣленіе; П¹ Верхній этажъ обдѣлывающая и нижній - механическая товарная вагонн. цеха
Р	Столярная
С.	Деревообдѣлочная
Т	Деревянный желѣзный сараи для хранен. лесоматер.
У	Вагоносборная (пассажир. ваг.)
Ф	Вагоносборк. (товарныхъ ваг.)
Х	Тоже.
Ц	Тендерная
Ч.	Кузница вагонн. отдѣленія
Ш.	2-хъ этажное зданіе въ нижнемъ этажѣ - обратный складъ вагонаго отд. въ верхнемъ контора вагонн. отдѣленія
Щ	Насосущильня
Э	Котловая для отопленія вспомогательн. корпусовъ ваг. отд.
Ю	Буксоварня.
Я	Помѣщеніе Винто-гѣрнинг корпусовъ сист. „Стиршеванте"
Ѳ	Эстакада для погрузки хлѣбо-колейнаго состава
1.	Контора мастерскихъ
2 и 13	Контрольный домъ.
3.	Пожарное депо
4	Водоемный зданіе
4а	Водонапорная.
5, 4 и 16	Клозеты
8 и 9	Деревянные сараи
10 и 15	Навѣсы
11	Сторожевой домъ.
V	Баня
	Расширеніе 1912 года.
I	Паровозо-сборная
II	Отдѣленіе паровозо-сборной
III	Тендерная
IV	Заправочная
6	Контора тендернаго отдѣл.
8	Васовая
9	Отопленіе
10	Клозетъ
III	Буксоварня.
VII	Столовая

Масштабъ.

25 12½ 0 25 50 75 100 125 саж.

Условныя обозначенія:
- Кирпичныя постройки
- Деревянныя „
- Металлическія „

Копированіе чертежей картъ и плановъ по способу Янова.
Пет. Ст., Большая Зеленина, д. 18-а. Тел. 489—88.