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

В. XCVIII.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Риго-Орловская жел. дор.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Невская типографія, Троицкая ул., 32.
1913.

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

Слѣдующіе Труды Комиссіи

А) вышли изъ печати и продаются въ магазинахъ: Риккера, Невскій 14 и Гольстена, Загородный 13.

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

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
XIII.	Къ разсмотрѣнію смѣты желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. Н. Петровъ	Исчерпанъ.
XIV.	Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Планта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г. перевелъ Н. Петровъ	3 —
XV.	Таблица результатовъ эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.г.	Исчерпанъ.
XVI.	Краткое изложеніе заключеній съѣзда начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего съѣзда, состоявшагося 27 января—3 февраля 1909 г.	Исчерпанъ.
XVII.	Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ . .	Исчерпанъ.
XVIII.	Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій	Исчерпанъ.
XIX.	Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ	Исчерпанъ.
XX.	Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложеніе къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, помощника начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г.	Исчерпанъ.
XXI.	Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіяль. Переводъ В. Ивановскаго	Исчерпанъ
XXII.	Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій	Исчерпанъ
XXIII.	Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣра вліянія этихъ причинъ. Н. Петровъ . . .	4 —
XXIV.	I. Отчетъ по осмотру Тульскихъ паровозныхъ и Московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ августѣ мѣсяцѣ 1909 года, по порученію г. Предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. II. Реорганизація главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго интенсивнаго механическаго производства. Инж.-Техн. П. П. Риццони	Исчерпанъ.
XXV.	Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Кульжинскій	Исчерпанъ.
XXVI.	Швейцарскіе союзные желѣзнодорожные законы .	Исчерпанъ.
XXVII.	О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россіи	— 75
XXVIII.	Экономическое значеніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	Исчерпанъ.

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
XXIX.	Правительственные источники образованія капиталовъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 20
XXX.	О дѣятельности съѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія 1869—1909 г.г. . . .	Исчерпанъ.
XXXI.	О наивыгоднѣйшемъ расположеніи мастерскихъ для ремонта подвижного состава. С. Кульжинскій	— 75
XXXII.	Матеріалы по вопросу о реорганизаніи управленія русскихъ желѣзныхъ дорогъ	Исчерпанъ.
XXXIII.	Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ	1 50
XXXIV.	Передача государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. С. Кульжинскій	Исчерпанъ.
XXXV.	Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ	Исчерпанъ.
XXXVI.	О развитіи русской желѣзнодорожной сѣти. С. Кульжинскій	— 75
XXXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Южныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Екатерининской желѣзной дороги	3 —
XL.	Матеріалы по вопросу о реорганизаціи отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть I	3 —
XLI.	Тоже. Часть II	3 —
XLII.	Тоже. Часть III	3 —
XLIII.	Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ . . .	— 50
XLIV.	Паровозный паркъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, мѣры къ его улучшенію въ связи съ сокращеніемъ эксплоатаціонныхъ расходовъ, проектъ расходовъ, проектъ распредѣленія мощныхъ паровозовъ типа $^4/_5$ по сѣти казенныхъ жел. дор. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	3 —
XLV.	Планъ раіона обращенія паровозовъ типа $^4/_5$ на сѣти каз. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ .	Исчерпанъ.
XLVI.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплоатирующихъ желѣзн. дороги общаго значенія	5 —
XLVII.	Тоже. Часть II. Уставы Обществъ, эксплоатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей . . .	5 —
XLVIII.	Тоже. Часть III. Выдержки изъ уставовъ Обществъ, не получившихъ осуществленія	2 —
XLIX.	Состоящая при Министерствѣ Финансовъ Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и ея дѣятельность. Часть I. 1896—1902 г. Н. Ермиловъ . . .	3 —

№№ выпусковъ.		Цѣна Р. К.
L.	Изслѣдованіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ казен. жел. дорогъ по исполненію росписи и по эксплоатаціоннымъ отчетамъ этихъ дорогъ . . .	2 —
LI.	Выгоды, полученныя желѣзными дорогами въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія своего хозяйства съ 1907 г. Н. Петровъ	— 75
LII.	Матеріалы по обслѣдованію Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
LIII.	Перевозка скоропортящихся продуктовъ и снабженіе ими городовъ въ Россіи и за границею. М. П. Федорова	1 —
LIV.	Мексиканскій законъ о желѣзныхъ дорогахъ. Аргентинскій законъ о желѣзнодорожныхъ обществахъ	1 —
LV.	Матеріалы по обслѣдованію Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
LVI.	Матеріалы по обслѣдованію Николаевской желѣзной дороги	3 —
LVII.	Первое приближеніе къ опредѣленію наименьшаго пробѣга товарныхъ поѣздовъ на данной линіи. Н. Петровъ	1 25
LVIII.	О реорганизаціи Центральныхъ Установленій Министерства Путей Сообщенія по Управленію жежелѣными дорогами. С. Кульжинскій	1 —
LIX.	Отвѣтственность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цифрахъ. М. П. Федорова	1 50
LX.	Критерій для желѣзныхъ дорогъ и его примѣненіе. Н. Петровъ	— 50
LXI.	Вѣтви общаго пользованія, выстроенныя на средства частныхъ предпринимателей и переданныя въ собственность казны. П. Соловьева подъ ред. С. Кульжинскаго	1 —
LXII.	Статья 683 ч. 1 т. X Свода законовъ, исторія и анализъ ея въ звязи съ данными для ея пересмотра. Г. Н. Каргановъ	1 50
LXIII.	Очерки финансовой организаціи Сѣверо-Американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стюартъ Даджетъ. Перев. съ англ. М. С. Модель подъ ред. С. Н. Кульжинскаго	3 —
LXIV.	О нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капиталовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. К. Ходоровскій	1 50
LXV.	О скорости слѣдованія грузовъ по русскимъ жел. дор. С. Кульжинскій	— 50
LXVI.	Матеріалы по обслѣдованію Сызрано-Вяземской жел. дор.	3 —
LXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Самаро-Златоустовской жел. дор.	3 —
LXVIII.	Матеріалы по обслѣдовенію Либаво - Роменской жел. дор.	3 —
LXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Сибирской жел. дор.	3 —

№№ выпусков.		Цѣна. Р. К.
LXX.	Свѣдѣнія и данныя объ англійскихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, о вопросахъ сл. тяги, связанныхъ съ ними и сравненіе съ русскими. Н. Антошинъ	— 75
LXXI.	Желѣзныя дороги и бюджетъ. С. Кальсонъ. Переводъ съ франц. В. Л. Лѣсковецъ, подъ ред. К. Я. Загорскаго	1 50
LXXII.	О сооруженіи желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ путей. С. Кульжинскій	1 50
LXXIII.	Къ вопросу о реорганизаціи прусскихъ желѣзнодорожныхъ и государственныхъ финансовъ Г. Кирхгоффъ. Переводъ съ нѣмецкаго Ю. Н. Кульжинскаго	1 —
LXXIV.	Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дор. Часть I. Отвѣты пораіонныхъ комитетовъ на письмо управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи и перечень жел. дорогъ, вопросъ о постройкѣ которыхъ возбуждался общественными учрежденіяи за время съ 1895 г.	2 —
LXXV.	Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дорогамъ. Часть II. Отвѣты начальниковъ казенныхъ жел. дорогъ на письмо управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи	2 —
LXXVI.	Экономическое положеніе Сибирской магистрали .	Исчерпанъ.
LXXVII.	О перевозкѣ грузовъ по русскимъ жел. дорогамъ со скоростью пассаж. поѣздовъ И. Я. Мирославскій	1 —
LXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Головного участка Амурской ж. д.	— 50
LXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Пермской жел. дор. .	3 —
LXXX.	Размѣры и постепенность необходимаго сооруженія жел. дор. и средства для осуществленія ихъ. Н. Петровъ	1 —
LXXXI.	Воздѣйствіе Правительства на желѣзнодорожные тарифы. Гуго Мейеръ. Переводъ съ англійскаго М. С. Модель, подъ ред. С. Н. Кульжинскаго .	3 —
LXXXII.	Протяженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ областяхъ Европейской Россіи. Н. Петровъ .	— 75
LXXXIII.	Вѣчная мерзлота и сооруженія на ней. Н. С. Богдановъ	1 50
LXXXIV.	Проектъ Общаго Устава Россійскихъ жел. дор. К. П. Змирловъ	4 —
LXXXV.	Матеріалы по обслѣдованію Закавказскихъ ж. д. .	3 —
LXXXVI.	Таблицы результатовъ эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1911 г.г. (дополн. и исправл. изданіе вып. XV)	3 —
LXXXVII.	Къ вопросу о прочности рельсъ. Н. Петровъ . .	1 50
LXXXVIII.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Уставы Об-въ, эксплоатирующихъ жел. дороги общаго значенія (дополненіе къ вып. XLVII) . .	5 —

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
LXXXIX.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Уставы Обществъ, эксплоатарующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей (дополненіе къ вып. XLVII) .	5 —
XC.	Докладъ о развитіи русской желѣзнодорожной сѣти	1 —
XCI.	Планъ развитія русской желѣзнодорожной сѣти на пятилѣтіе 1912—1917 г.	2 —
XCII.	Полвѣка взаимодѣйствія горнозаводской промышленности и желѣзныхъ дорогъ въ горнопромышленномъ раіонѣ юга Россіи Е. А. Могиленскій .	1 —
XCIII.	Матеріалы по обслѣдованію Средне-Азіатской жел. дор.	3 —
XCIV.	Къ вопросу о прочности рельсъ. (Дополненія къ в. LXXXVII) Н. Петровъ	1 50
XCV.	Матеріалы по обслѣдованію Забайкальскои ж. д. .	3 —
XCVI.	Матеріалы по обслѣдованію Ташкентской ж. дор. (печатается)	3 —
XCVII.	Матеріалы по обслѣдованію Полѣсскихъ ж. д. .	3 —
XCVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Риго-Орловской ж. д. .	3 —
XCIX.	Матеріалы по обслѣдованію Московско-Казанской ж. д. (печатается)	3 —
C.	Матеріалы по обслѣдованію Моск.-Кіево-Ворон. жел. дор.	3 —

Б. Доклады по обслѣдованію жел. дорогъ.

№№ по порядку.	*а) казенныхъ:*	Цѣна. Р. К.
1.	Юго-Западныхъ, Южныхъ Екатерининской ж. д. . . .	1 —
2.	Сѣверныхъ ж. д.	— 50
3.	Сѣверо-Западныхъ ж. д.	— 50
4.	Николаевской ж. д.	— 50
5.	Привислинскихъ ж. д.	— 50
6.	Сибирскихъ ж. д.	— 50
7.	Московско-Брестской ж. д.	— 50
8.	Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. .	— 50
9.	Пермской ж. д.	— 50
10.	Сызрано-Вяземской ж. д.	— 50
11.	Закавказскихъ ж. д.	— 50
12.	Либаво-Роменской ж. д.	— 50
13.	Забайкальской ж. д.	— 50
14.	Самаро-Златоустовской ж. д.	— 50

№№ по порядку.		Цѣна. Р. К.
15.	Риго-Орловской ж. д.	— 50
16.	Средне-Азіатской ж. д.	— 50
17.	Ташкентской ж. д.	— 50
18.	Полѣсскихъ ж. д.	— 50

б) частныхъ:

19.	Юго-Восточныхъ ж. д.	1 —
20.	Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.	1 —
21.	Рязанско-Уральской ж. д.	1 —
22.	Московско-Казанской ж. д.	1 —
23.	Московско-Кіево-Воронежской ж. д.	1 —
24.	Владикавказской ж. д.	1 —

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

В. XCVIII.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Риго-Орловская жел. дор.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Невская типографія, Троицкая ул., 32.
1913.

I.

Краткія свѣдѣнія о дорогѣ.

КРАТКІЯ СВѢДѢНІЯ О ДОРОГѢ.

Существующая сѣть Р.-О. ж. д. образовалась изъ слѣдующихъ линій:

ЛИНІИ:	Время постройки.	Время открытія для движенія.	Время перехода въ казну.	Протяженіе въ верстахъ.	Средства на которыя строил. лин.
Рига-Двинскъ . . .	1858-1861 г. г.	въ 1861 г.	1 янв. 1894 г.	203,846	частныя.
Рига-Мюльграбенъ .	1871-1872 „	„ 1872 „	1 „ 1894 „	9,158	
Рига-Дамба-Гавань.	1871-1872 „	„ 1873 „	1 „ 1894 „	17,658	
Двинскъ-Полоцкъ .	1863 1866 „	„ 1866 „	15 іюня 1894 „	151,000	
Полоцкъ-Витебскъ.	1863-1866 „	„ 1866 „	15 „ 1894 „	94,856	
Орелъ Витебскъ . .	1867-1868 „	„ 1868 „	1 фев. 1894 „	487.958	
Жуковка-Клѣтня . .	1879-1880 „	„ 1880 „	1 „ 1894 „	40,222	
Рига-Митава	1867-1868 „	„ 1868 „	1 янв. 1894 „	37,710	
Митава-Муравьево .	1871-1873 „	„ 1873 „	1 „ 1894 „	86,384	
Рига-Маіоренгофъ. .	1876-1877 „	„ 1877 „	10 мая 1896 „	16,080	
Маіоренгофъ-Тукумъ	1877 „	„ 1877 „	10 „ 1896 „	38,442	
Витебскъ-Жлобинъ	1899-1902 „	„ 1902 „	—	262,798	казенныя.
ВѢТВИ:					
Рига - Сортировочная Александровскія ворота	1900-1901 „	„ 1901 „	—	3,330	казенныя.
Двинскъ п. Р.-О.-Двинскъ п. С.-З. ж. д.	1897 „	„ 1897 „	—	1,598	
Александровскія Ворота-Рига Балтійская.	1889 „	„ 1897 „	—	2,770	
Военный Госпиталь-Рига-Берегъ	1893-1894 „	„ 1894 „	—	3,398	
Постъ Выгонъ-Рига-товарная. . . .	1904 „	„ 1904 „	—	1,914	
Полоцкъ Р.-О. Полоцкъ Никол. ж. д.	1907 „	„ 1907 „	—	0,824	
Всего. . . .	—	—	—	1459,946	

Протяженіе сѣти.

На 1-ое января 1911 г. общее протяженіе сѣти (эксплоатаціонная длина) выражалось числомъ 1.460 верстъ. Общее протяженіе всѣхъ путей—2.871 верста. Въ томъ числѣ:

а) главнаго пути (одиночнаго и двойного) 2.187 вер. 250 с.
б) стаціонныхъ и разъѣздныхъ . . . . 645 „ 384 „
въ томъ числѣ служебныхъ . . . . . 27 „ 315 „
в) вѣтвей общаго пользованія (не вошедшихъ въ эксплоатаціонную длину дороги) . . . . . 4 „ 134 „
г) вѣтвей частнаго пользованія . . . . 32 „ 276 „

Протяженіе вторыхъ путей на 12 октября 1911 года представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Наименованіе линій и вѣтвей общаго пользованія.	Наименованіе участковъ, на которыхъ имѣются вторые пути.	Длина вторыхъ путей въ верстахъ.
Рига-Орелъ	Рига-Смоленскъ	578,958
	Брянскъ-Орелъ	123,162
Зассенгофъ-Тукумъ . . .	Зассенгофъ-мостъ чр. р. Аа	10,976
	Мостъ-чр. р. Аа-Шлокъ	15,588
Рига-Дамба-Гавань . . .	Торенсбергъ - Зассенгофъ	3,310
Рига-Мюльграбенъ	Алекс. Ворота-Красн. Двина	3,234
Вѣтвь общаго пользованія при ст. Рига I, къ ст. Александровскія Ворота.	—	3,330
Вѣтвь общаго пользованія при ст. Полоцкъ къ ст. Полоцкъ Никол. ж. д. . . .	—	0,824
Всего . .	—	739,382

Подвижной составъ. Подвижной составъ Р.-О. ж. д. на 1-ое октября 1911 года состоялъ изъ слѣдующаго числа:

а) паровозовъ:

Родъ паровозовъ.	Типъ.	Число паровозовъ.	Число серій.	Родъ отопленія. Дровяное.	Родъ отопленія. Угольное.	Предположено къ исключенію изъ инвентаря по ветхости, какъ прослужившіе на дорогѣ свыше 40 лѣтъ безъ смѣны котловъ.
Пассажирскихъ . .	2-3-0	38	2	—	120	—
„ . .	1-3 0	33	3			—
Товаро-пассажирск.	1-2-0	32	6			—
„ „	0-2-1	17	1			17
Товарныхъ	0-4-0	326	6	180	146	—
„	0-3-0	110	9	25	85	87
Танковыхъ	0-3-0	10	3	—	10	—
Итого . .	6 типовъ.	566	30	205	361	104

б) пассажирскихъ вагоновъ,

Родъ вагоновъ.	2-хъ осныхъ.	3-хъ осныхъ.	4-хъ осныхъ.	Итого.
I класса	—	28	22	50
I/II „	—	15	17	32
II „	5	64	56	125
II/III „	2	7	—	9
III „	17	240	140	397
IV „	64	1	—	65
служебныхъ	3	15	2	20
медицинскихъ	—	7	1	8
багажныхъ	—	32	13	45
почтовыхъ	—	10	10	20
арестантскихъ	—	13	2	15
Всего . . .	91	432	263	786

и в) товарныхъ вагоновъ.

Родъ вагоновъ.	Подъемная сила въ пудахъ.	Число вагоновъ. Прямого сообщенія.	Внутрен. сообщенія.	Всего.	Примѣчаніе.
А. Крытые.					
Обыкн. крытыхъ	менѣе 750 п.	—	153	153	
	750 и болѣе	9.289	—	9289	
Теплушекъ	750 и болѣе	928	—	928	
Со служебными отдѣленіями (конд. теплушекъ)	менѣе 750 п.	—	60	60	
	750 и болѣе	—	95	95	
Ледники для молока . .	менѣе 750 п.	15	—	15	Сроч. возр.
	750 и болѣе	10	—	10	
Ледники для сибирскаго мяса	750 и болѣе	10	—	10	„ „
Для мясныхъ тушъ. . .	менѣе 750 п.	15	—	15	„ „
Для фруктовъ	750 и болѣе	21	—	21	„ „
Для живой птицы и мелкаго скота	750 и болѣе	15	—	15	„ „
Вспомогательные	менѣе 750 п	—	5	5	
	750 и болѣе	—	8	8	
Для вѣсов. мастеровъ .	менѣе 750 п.	—	3	3	
	750 и болѣе	—	3	3	
Пароховые	менѣе 750 п.	12	—	12	Сроч. возр.
	750 и болѣе	8	—	8	
Санитарные	—	—	2	2	
Паровики	—	—	4	4	
Кухня.	—	—	1	1	
Б. Платформы.					
Оббыновенныхъ платформъ	менѣе 750 п.	65	—	65	
	750 и болѣе	2639	—	2.639	
Для тяжеловѣстныхъ предметовъ.	750 и болѣе	21	—	21	Сроч. возр.
Для провѣрки вѣсовыхъ помостовъ . . .	750 и болѣе	—	2	2	
Для дворцовой службы мастерскихъ . . .	менѣе 750 п.	—	5	5	
Турникетныя	750 и болѣе	2	—	2	Сроч. возр.
Балластныя	менѣе 750 п.	—	92	92	
	750 и болѣе	—	3	3	

Родъ вагоновъ.	Подъемная сила въ пудахъ.	Число вагоновъ			Примѣчаніе.
		Прямого сообщенія.	Внутрен. сообщенія.	Всего.	
В. Полувагоны.					
Угольные	менѣе 750 п.	33	9	42	
	750 и болѣе	63	—	63	
Г. Цистерны					
Для нефти	750 и болѣе	3	—	3	Сроч. возр.
Для сжатаго газа . . .	—	—	2	2	
Д. Скѣгоочиститель.	—	—	1	1	
Всего. . . .	—	13.149	448	13.597	
Въ томъ числѣ срочнаго возрата	—	132	—	—	

Кромѣ того, приписано вагоновъ частныхъ владѣльцевъ:

платформъ 22
пивныхъ 101
цистернъ 125

Всего. 148 товарн. единицъ.

Для ремонта. Для ремонта подвижного состава на Р.-О. ж. д. къ 1-му января 1911 г. имѣлось три главныхъ мастерскихъ:

1) въ Ригѣ исключительно для ремонта пассажирскаго вагоннаго парка дороги;

2) въ Двинскѣ для ремонта паровозовъ всей линіи

и 3) въ Рославлѣ для ремонта товарныхъ вагоновъ и 10 малыхъ мастерскихъ при депо: Рига, Тукумъ, Выгонъ, Двинскъ, Витебскъ, Смоленскъ, Рославль, Брянскъ, Орелъ и Могилевъ.

Депо. Для обслуживанія паровозовъ Р.-О. ж. д. на 1-ое января 1911 года состояло 6 коренныхъ депо и 6 оборотныхъ съ 534 стойлами.

Водоснабженіе. Р.-О. ж. д. на 1-ое января 1911 года снабжалась водой въ 95 пунктахъ. Въ городахъ: Ригѣ, Двинскѣ и Митавѣ пользовалась городской водой. Всѣ водоснабженія устроены по обычному типу: съ водонапорными резервуарами, отдѣльными водоподъемными зданіями при источникахъ и системой всасывающихъ напорныхъ и разводящихъ водопроводныхъ трубъ. Для набора воды паровозами установлено 151 междупутныхъ крановъ и 16 настѣнныхъ.

Водоемныя зданія оборудованы желѣзными баками съ соотвѣтствующей системой трубъ и задвижекъ и печами для подогрѣванія воды въ бакахъ зимой. Баки на разныхъ станціяхъ установлены на высотѣ отъ 1,7 до 8 саж., считая отъ головки рельса до дна бака. Объемъ водоемныхъ баковъ колеблется въ предѣлахъ отъ 1,2 до 26 куб. саж.; общая ихъ емкость—около 600 куб. саж.

Число машинистовъ—66, когегаровъ—63.

Вода по всей Р.-О. ж. д. отличается сравнительной мягкостью, поэтому очистителей воды нигдѣ не примѣняется.

Общій годовой расходъ воды доходитъ (1910 г). приблизительно до 280.000 куб. саж.

Наибольшій (средній за 1910 г.) станціонный расходъ воды въ сутки 78 куб. саж. (на ст. Двинскъ); наименьшій—0,017 куб. саж. (на ст. Одринская).

Средняя стоимость кубической сажени воды въ собственныхъ водоснабженіяхъ состовляетъ 63 коп.

Вода покупается: въ Ригѣ по 5,6 коп. за куб. метръ, въ Двинскѣ по 6¾ коп. за 100 ведеръ, въ Митавѣ по 15 коп. за 100 куб. фут.

Детальная вѣдомость состоянія водоснабженія по станціямъ Р.-О. ж. д. приведена въ приложеніи № 5.

Станціи. Къ 1-му января 1911 года на всей сѣти Р.-О. ж. д. состояло:

объединенныхъ станцій съ другими дорогами .	— 4
тарифныхъ станцій	— 91
нетарифныхъ „	— 25
разъѣздовъ съ грузовыми операціями	— 3
„ техническихъ	— 20
остановочныхъ пассажирскихъ платформъ . .	— 28
погрузочныхъ пунктовъ на перегонахъ . . .	— 4

при нихъ имѣлось:

пакгаузовъ	13.829	кв. саж.,
крытыхъ платформъ	3.195	„ „
открытыхъ „	6.806	„ „
временно приспособленныхъ платформъ	6.501	„ „
свободныхъ площадей, могущихъ быть отведенными подъ склады	226.498	„ „

Рельсы. На линіяхъ Р.-О. ж. д. на 1-ое октября 1911 г. уложено 10 типовъ рельсъ, а именно:

типа	$21^2/_3$	фун.	въ	пог.	футѣ	80	вер.
„	$22^1/_2$	„	„	„	„	$1.189^1/_2$	„
„	$23^1/_2$	„	„	„	„	69	вер.
„	24,24	„	„	„	„	30	„
„	$24^1/_3$	„	„	„	„	425	„
„	24,35	„	„	„	„	47	„
„	24,8	„	„	„	„	167	„
„	25	„	„	„	„	$37^1/_2$	вер.
„	25,77	„	„	„	„	5	вер.
„	26,6	„	„	„	„	122	„

Подробныя данныя о распредѣленіи рельсъ приведены въ приложеніи № 3.

Шпалы. На 1-ое января 1911 года на линіяхъ Р.-О. ж. д. уложено шпалъ 3.182.476 штукъ. Въ этомъ числѣ пропитанныхъ хлористымъ цинкомъ около 2.243.625 штукъ. Пропитка производится постояннымъ шпалопропиточнымъ заводомъ, расположенномъ на ст. Жуковка.

Всего существующій заводъ въ годъ можетъ пропитывать до 350.000 шт. шпалъ.

Стоимость пропитки со стоимостью администраціи завода обходится, въ среднемъ, $24^1/_2$ коп. со шпалы.

Срокъ службы пропитанныхъ шпалъ 8 лѣтъ,—непропитанныхъ—4 года.

Телеграфъ. На 1-ое января 1911 года на Р.-О. ж. д. имѣлось 9.670,61 проводо-верстъ.

Назначеніе проводовъ, ихъ толщина и количество проводо-верстъ по роду проводовъ и толщинѣ усматривается изъ слѣдующей таблицы:

Родъ проводовъ.	Количество проводо-верстъ. Діаметръ въ миллиметрахъ.				
	5	4	3	2,2	1
Телеграфные	4125,5	2444,25	72,60	—	—
Телефонные	—	—	—	1072,66	58,92
Электрожезловые . . .	—	—	—	—	—
Электроколокольные . .	—	1768,20	31,00	84,48	15,00 *)
Сигнализаціонные . . .	—	—	—	—	—
Итого . .	4125,5	4212,45	103,60	1157,14	73,92

*) 1,25 м/м.

На всѣхъ станціяхъ имѣлось дѣйствующихъ аппаратовъ:

Морзе-Симлексъ 402
Морзе-Дуплексъ 2
Морзе-поѣздныхъ 49
Электроблокировочныхъ приборовъ . . . . . 13 *)
Электрожезловыхъ аппаратовъ 193
Электроколоколовъ 382
Центральныхъ телефонныхъ станцій . . . . . 13 **)
Телефоновъ обыкновенныхъ 458
„ фонопорныхъ 1
„ поѣздныхъ 20
Электроповторителей семафоровъ 65
Электро-сигнальныхъ приборовъ для водокачекъ . 27

Телеграфные, телефонные и сигнализаціонные провода подвѣшены на нижеслѣдующемъ числѣ столбовъ:

Годы.	Число Телеграфныхъ столбовъ. годъ установки.								Всего.
	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	
1910	—	—	***) 5171	5499	5116	5411	5836	6551	33.984
1909	—	***) 4826	4378	6890	5965	5648	5887	—	33.594
1908	***) 4620	3330	5844	7503	6164	5717	—	—	33.178

Число дѣйствующихъ элементовъ таково:

Годы.	Мейдингера.	Другихъ системъ.	Лекланше. Мокрые.	Лекланше. Сухіе.	Всего.	Примѣчаніе.
1910	5556	4007	1092	40	10.695 *)	Въ томъ числѣ запасныхъ 394.
1909	5507	3944	1126	40	10.617 *)	
1908	5321	3486	1120	40	9.967 *)	

*) 96 дѣйствующихъ ачковъ.
**) Съ 19 коммутаторами.
***) И прежнихъ годовъ установки.

Работа телеграфа за три года выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годы.	Число телеграфистовъ.	Число всѣхъ телеграммъ.	Число телеграммъ на одного телеграфиста въ годъ.
1910	569	17.838.846	31.351
1909	546	18.442 275	33.777
1908	534	17.426.639	32.634

На телеграфныхъ проводахъ Р.-О. ж. д. за пятилѣтіе было переработано нижеслѣдующее количество единичныхъ депешъ:

За 1906 годъ . . . . . 16.405.790 един. деп.
„ 1907 „ . . . . . 17.011.355 „ „
„ 1908 „ . . . . . 17.426.639 „ „
„ 1909 „ . . . . . 18.442.275 „ „
„ 1910 „ . . . . . 17.838.846 „ „

Въ 1911 году за 8 первыхъ мѣсяцевъ сработано 12.104.336, болѣе противъ 1910 года за тѣ же мѣсяцы на 531.971.

Телеграфъ Р.-О. ж. д. обслуживаетъ 19 дорогъ и 8 подъѣздныхъ путей, при чемъ изъ общаго чьсла 17.838.846 един. телеграммъ, обмѣненныхъ въ 1910 году, было передано и принято 2.941.956 конвенціонныхъ и транзитныхъ телеграммъ.

Выручено телеграфнаго сбора за частныя телеграммы:

Годы.	Было подано исходящихъ частныхъ телеграммъ.	Выручено сбора.	
		Руб.	Коп.
1906	177.053	82.041	87
1907	189.255	88.736	72
1908	192.208	90.889	28
1909	210.432	99.649	35
1910	221.960	104.926	45

Количество десятисловныхъ телеграммъ, переработанныхъ въ 1910 году телеграфомъ Р.-О, ж. д,, поданныхъ лицами постороннихъ вѣдомствъ и стоимость ихъ по приблизительному подсчету, въ среднемъ, за одну десятисловную телеграмму въ 50 к. тарифной платы представляются въ слѣдующемъ видѣ:

почтово-телеграф. вѣдомст.	50 к.	× 39.273	на сум.	19.636 р.	50 к.
военнаго вѣдомства	50 „	× 53.109	„ „	26.554 „	50 „
жандармской полиціи . . .	50 „	× 79.353	„ „	39.676 „	50 „
Итого . . .		271.735	на сум.	135.867 р.	50 к.

Вспомогательныя предпріятія.

Изъ вспомогательныхъ предпріятій на Р.-О. ж. д. существуетъ только одно, таможенное агентство.

II.

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

10, 11 и 12 октября 1911 г. въ управленіи Р.-О. ж. д. подъ предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре при участіи члена Особой Высшей Комиссіи П. В. Синадино, представителей Р.-О. ж. д. во главѣ съ начальникомъ ея -І. Ф. Дараганъ, при дѣлопроизводителяхъ С. М. Воищевѣ, Н. С. Богдановѣ и П. П. Ильинѣ, состоялись засѣданія для выясненія подлежащихъ обслѣдованію на мѣстахъ вопросовъ хозяйственныхъ, организаціонныхъ и вопросовъ 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?

Предсѣдатель Подкомиссіи, предлагая перейти къ обсужденію вопроса 1, отмѣчаетъ тѣ соображенія, которыя дали поводъ къ его постановкѣ. На нѣкоторыхъ дорогахъ наблюдались, напримѣръ, случаи испрашиванія кредитовъ преждевременныхъ, а на одной изъ дорогъ былъ отмѣченъ случай испрашиванія кредита на постройку вокзала, въ то время какъ мѣсто, предназначенное подъ этотъ вокзалъ, было уже занято какой то другой постройкой. Между тѣмъ, имѣется и другая категорія дорогъ, къ числу которыхъ слѣдуетъ отнести также и Р.-О. ж. д., гдѣ имѣютъ мѣсто нужды дѣйствительно необходимыя, неосуществленіе которыхъ съ должной быстротой можетъ повлечь за собой громадные убытки казны; нагляднымъ подтвержденіемъ сказанному можетъ служить, напримѣръ, признанная на Р.-О. ж. д. уже много лѣтъ тому назадъ, но до настоящаго времени неудовлетворенная необходимость въ переустройствѣ Рижскаго узла и въ постройкѣ новаго зданія вокзала. Какъ прямой результатъ медленнаго удовлетворенія этихъ нуждъ у дороги возникаетъ нынѣ опасеніе, что городъ предъявитъ ей къ уплатѣ счета за земли, отведенныя имъ безплатно еще въ 1903 г. для нуждъ переустройства узла при непремѣнномъ условіи удовлетвореніи опредѣленныхъ требованій города.

Далѣе Предсѣдатель Подкомиссіи, обращаясь къ нач. сл. и представителямъ Г. К. и М. Ф., предлагаетъ имъ высказаться.

Нач. сл. п. А. В. Верховскій докладываетъ, что кредиты на новыя работы, до окончательнаго своего утвержденія, проходятъ большое число инстанцій, гдѣ подвергаются значительнымъ

сокращеніямъ и вычеркиванію, въ наличіи этихъ вычеркиваній не трудно убѣдиться, если просмотрѣть расцѣночныя вѣдомости новыхъ работъ за пятилѣтіе, поэтому работъ излишнихъ, не вызываемыхъ дѣйствительною въ нихъ потребностью, нѣтъ и не было, а, наоборотъ, наблюдались даже задержки въ производствѣ нѣкоторыхъ необходимыхъ работъ, подтвержденіемъ чему можетъ служить паровозное зданіе на станціи Рига-Сортировочная, принужденное бездѣйствовать за неимѣніемъ кредита на проведеніе къ нему водопровода.

Нач. дороги І. Ѳ. Дараганъ, подтверждая высказанное нач. сл. п., замѣчаетъ, что иногда изъ-за недостатка кредита приходится сознательно задерживать сооруженіе, такъ напримѣръ, поступлено съ постройкой платформъ на Сортировочной станціи.

Нач. сл. п. А. В. Верховскій, переходя ко второй части вопроса, докладываетъ, что, вслѣдствіе несвоевременнаго отпуска кредитовъ, планомѣрности въ развитіи пропускной способности дороги не существуетъ. Лѣтъ шесть тому назадъ совѣтомъ испрашивался для этой цѣли опредѣленный кредитъ на опредѣленное число лѣтъ, но Министерствомъ кредитъ этотъ былъ отклоненъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, не пользуется ли сл. п. преимуществами передъ другими службами въ пользованіи кредитами, отпускаемыми на развитіе пропускной и провозной способности дороги, нач. сл. п. заявляетъ, что расцѣночная вѣдомость новыхъ работъ провѣряется комиссіей при весеннемъ и осеннемъ объѣздахъ дороги и нач. сл. п. приходится отстаивать свои интересы и защищать испрашиваемые кредиты.

Нач. сл. дв. И. В. Нерода сообщаетъ, что ввѣренная ему служба имѣетъ свой кредитъ, который разсматривается совѣтомъ и подвергается значительнымъ сокращеніямъ, но, тѣмъ не менѣе, нуждъ своихъ сл. дв. никогда не упускаетъ.

Главный контролеръ С. А. Граматчиковъ указываетъ, что разрѣшеніе кредитовъ на производство новыхъ работъ подвергается всестороннему разсмотрѣнію совѣта и только послѣ этого кредиты получаютъ утвержденіе, поэтому завѣдомо излишнихъ работъ не можетъ быть.

Представитель М. Ф. І. Л. Соколовскій подтверждаетъ мнѣніе, высказанное главнымъ контролемъ.

Главный контролеръ находитъ, что производство работъ по переустройству Рижскаго узла ведется безъ плана и, что постройка нѣкоторыхъ мостовъ черезъ городской каналъ представляется совершенно не нужной.

По вопросу 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)?

нач. сл. п. докладываетъ, что производство необходимыхъ работъ въ удобное для сего время не всегда, къ сожалѣнію, достижимо, вслѣдствіе слишкомъ поздняго утвержденія смѣты. Обыкновенно она утверждается въ апрѣлѣ, вызовъ конкуренціи происходитъ въ маѣ—іюнѣ и работы сдаются только въ августѣ—сентябрѣ, такимъ образомъ пропадаетъ самый лучшій строительный періодъ, и это все въ лучшемъ случаѣ, потому что часто бываютъ задержки или при составленіи проектовъ, или въ соглашеніи съ контролеромъ, или, наконецъ, при вызовѣ второй конкуренціи, если первая почему-либо не состоялась.

Пом. нач. сл. т. Г. Ю. Беръ сообщаетъ, что сл. т. получаетъ свѣдѣнія о предстоящемъ ремонтѣ заблаговременно и потому производство его сообразуется со временемъ удобнымъ для его выполненія.

Нач. сл. дв. докладываетъ, что, согласно установленному на дорогѣ порядку, сл. п. и т. составляется перечень предполагаемыхъ перевозокъ, затѣмъ сл. дв. совмѣстно съ ними обсуждаетъ вопросъ относительно передвиженія, такимъ образомъ хозяйственныя и служебныя перевозки совершаются по заранѣе установленной программѣ.

Нач. сл. п. замѣчаетъ, что только въ отношеніи перевозки балласта установленъ извѣстный планъ, но сказать это относительно другихъ хозяйственныхъ перевозокъ нельзя.

Нач. дороги находитъ, что идея установленія порядка хозяйственныхъ и служебныхъ перевозокъ представляется задачей трудно выполнимой, поэтому, напримѣръ, перевозки телеграфныхъ столбовъ и дровъ, въ силу цѣлаго ряда условій, совершаются безъ плана.

Представитель М. Ф. заявляетъ, что, за отсутствіемъ на дорогѣ спеціальныхъ вагоновъ для возки балласта, для этой цѣли приспособляются обыкновенные крытые вагоны, для чего стѣнки вагоновъ удаляются, а затѣмъ по окончаніи перевозки балласта вагоны снова перестраиваются съ ежегодной тратой на это переустройство значительныхъ суммъ, приблизительно до 15—20 тысячъ, вслѣдствіе этого выдѣленіе нѣкоторой части вагоновъ спеціально для возки балласта представляется настоятельно необходимымъ.

Гл. контролеръ вполнѣ соглашается съ мнѣніемъ предст. М. Ф.

Нач. дороги замѣчаетъ, что управленіе дороги, вполнѣ сознавая всѣ недостатки отсутствія спеціальныхъ вагоновъ для перевозки балласта, по мѣрѣ силъ и возможности идетъ по пути къ сокращенію расходовъ, вызываемыхъ указаннымъ обстоятельствомъ.

По вопросу 3

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

нач. сл. пути отмѣчаетъ черезмѣрную строгость пріемокъ матеріаловъ и работъ, не вызываемую дѣйствительными потребностями дѣла; мѣръ же къ ея устраненію никакихъ не принимается.

Гл. контролеръ заявляетъ, что существующая на Р.-О ж. д. строгость пріемокъ всецѣло зависитъ отъ требовательности техническихъ условій, поэтому уменьшеніе строгости пріемокъ возможно исключительно при условіи смягченія техническихъ условій и отказа отъ выбора на торгахъ наиболѣе дорогихъ образцовъ; нельзя заказывать дорогой товаръ и платить дорогую цѣну, а принимать дешевый товаръ.

Въ совѣтѣ мѣстнаго управленія было не мало разговоровъ о необходимости смягчить техническія условія, но управленіе Р.-О. ж. д. идетъ неохотно или совсѣмъ не идетъ на это, а изъ представленныхъ на конкуренцію образцовъ выбираетъ лучшіе и часто наиболѣе дорогіе.

Въ настоящее время, въ виду сильнаго подъема цѣнъ на лѣсные матеріалы, чрезвычайное значеніе имѣетъ строгость техническихъ условій на поставку шпалъ. Согласно министерскимъ правиламъ, верхняя постель шпалъ (для магистрали, при отсутствіи подкладокъ подъ рельсы) должна быть не менѣе $3^1/_2$ вершковъ, при толщинѣ брусчатыхъ шпалъ въ $3^1/_2$ вершка и пластинныхъ въ 3 вершка. Въ такомъ предположеніи и вычерчены профили шпалъ въ постановленіи 22 февраля 1900 г. за № 47; но въ тѣхъ же правилахъ (§ 5) сказано, что толщина шпалы должна быть опредѣляема не отъ уровня верхней постели, а отъ наиболѣе пониженной точки грани рельсовой зарубки; а это равносильно увеличенію толщины шпалы на $^1/_4$ вершка, т. е. до $3^3/_4$ и $3^1/_4$ верш. Такое увеличеніе требуетъ измѣненія чертежей и можетъ быть достигнуто либо увеличеніемъ размѣра дерева, изъ котораго вытесывается шпала, либо уменьшеніемъ верхней постели до $2^3/_4$ и $2^1/_2$ верш. Болѣе дешевымъ представляется послѣдній способъ, и на немъ остановилось управленіе по сооруженію дорогъ (по крайней мѣрѣ, въ одномъ частномъ случаѣ, по поводу сооруженія Ор.-Ташк. ж. д., журналъ 8 января 1902 г. № 15).

Первый способъ представляется болѣе дорогимъ, увеличивая заготовительную цѣну каждой шпалы на 10—20 коп., но онъ то и избранъ управленіемъ Р.-О. ж. д.

Нач. сл. пути находитъ, что при составленіи техническихъ условій, необходимо имѣть въ виду возможно большее приближеніе ихъ къ жизни. Какъ бы строго не были составлены техни-

ческія условія, всегда получатель этихъ условій будетъ стремиться къ пониженію ихъ, поэтому пріемщики должны быть очень гибки, обращая при пріемкахъ гораздо больше вниманія на существо дѣла, а не на букву техническихъ условій. Если бы это было проведено въ жизнь, то и при теперешнихъ техническихъ условіяхъ, кстати сказать, неособенно строгихъ, они даже ниже, чѣмъ на другихъ дорогахъ, все было бы хорошо.

Въ качествѣ примѣра излишней придирчивости контроля при пріемкахъ, нач. сл. пути приводитъ постройку пріемнаго покоя на ст. Брянскъ. Техническимъ отдѣломъ сл. пути была спроектирована для этого зданія настолько скверно лѣстница, что половина ступни свѣшивалась со ступеньки. Подрядчикъ, отступивъ отъ проекта, сдѣлалъ прекрасную лѣстницу съ широкими ступеньками, вслѣдствіе же уширенія ступенекъ, число ихъ противъ проекта получилось на четыре меньше. Контроль, при расчетѣ съ подрядчикомъ, удержалъ стоимость недостающихъ, согласно проекту, четырехъ ступеней.

Нач. дороги указываетъ, что, казалось бы, нельзя создавать техническія условія ниже практически выполнимыхъ, а, между тѣмъ, въ жизни приходится встрѣчаться какъ разъ съ обратнымъ явленіемъ, такъ напримѣръ, совершенно ровныхъ шпалъ не существуетъ; техническія условія допускаютъ прогибъ въ $^1/_2$ вершка, но какими соображеніями обусловленъ этотъ предѣлъ,—неизвѣстно; почему, напримѣръ, не допустить прогибъ въ $^3/_4$ вершка и шпалы служили бы ничуть не хуже. Далѣе, существующія техническія условія для олифы, лаковъ считаются сл. тяги практически непригодными. Испытаніе углей въ лабораторіяхъ носитъ, въ большинствѣ случаевъ, случайный характеръ, вслѣдствіе могущихъ быть ошибокъ со стороны лабораторіи, въ виду этого необходимо при созданіи техническихъ условій руководствоваться указаніями практическаго опыта.

Съ своей стороны, Предсѣдатель Подкомиссіи замѣчаетъ, что та черезмѣрная требовательность въ пріемкѣ лопатъ, какая была обнаружена Подкомиссіей при осмотрѣ ею матеріальнаго склада въ Витебскѣ, гдѣ выяснилось, что лопата была забракована только потому, что рукоятка ея была короче нормальной на $^1/_2$, является нежелательной, такъ какъ она влечетъ за собой увеличеніе стоимости поставки, заставляя поставщиковъ брать большіе % %.

По вопросу 4

4. Не имѣется ли излишнихъ задержекъ при расчетахъ и уплатахъ поставщикамъ или подрядчикамъ? Сколько имѣет-

нач. сл. пути докладываетъ, что каждая работа при подписаніи актовъ задерживается протестами контроля, вслѣдствіе чего окончательные расчеты съ подрядчиками и поставщиками также задерживаются вплоть до момента разъясненія этихъ протестовъ.

ся неоплаченныхъ счетовъ? какъ продолжительны задержки уплатъ? причины этихъ задержекъ.

Гл. контролеръ проситъ нач. сл. пути указать, когда именно и съ какой работой отмѣченныя имъ задержки имѣли мѣсто, такъ какъ подобная общая форма его заявленія исключаетъ возможность какого-либо опроверженія.

Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ по затронутому вопросу представить въ Высшую Комиссію дополнительныя свѣдѣнія за послѣдніе два года съ объяененіями контроля и, обращаясь къ главному бухгалтеру, освѣдомляется, какая часть суммы при уплатахъ подлежитъ удержанію при наличіи протеста контроля.

Гл. бухгалтеръ докладываетъ, что въ такихъ случаяхъ удержанію подлежитъ не вся сумма платежа, а только та, которая обжалована контролемъ, приблизительно въ размѣрѣ 50%.

По вопросу 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?

нач. мат. сл. докладываетъ, что техническія условія на поставку топлива, шпалъ составлены довольно строгія, но условія эти, по мѣрѣ надобности, пересматриваются и исправляются, при чемъ неясности или излишнія строгости устраняются.

Предст. М. Ф. указываетъ, что, согласно существующему въ настоящее время порядку, въ случаѣ браковки какого-либо матеріала, дѣло это поступаетъ на разсмотрѣніе въ совѣтъ, и въ большинствѣ случаевъ, забракованный ранѣе матеріалъ принимается съ пониженіемъ первоначальныхъ техническихъ условій примѣрно на 10%, въ виду этого, казалось бы, было болѣе цѣлесообразнымъ нѣсколько понизить самыя техническія условія.

Гл. контролеръ высказывается также за смягченіе техническихъ условій по соображеніямъ, изложеннымъ ранѣе при обсужденіи вопроса 3.

Нач. сл. телеграфа С. П. Малыхинъ докладываетъ, что въ цѣляхъ пониженія стоимости поставки установленныя М. Вн. Д. техническія условія для пріемки телеграфныхъ столбовъ были переработаны совѣтомъ и сильно измѣнены и что теперь ежегодно вопросъ этотъ подвергается разсмотрѣнію.

По вопросу 6

6. Какими мѣрами обезпечивается правильное установленіе: расцѣнокъ за производство работъ, нормъ расходованія топлива, нормъ премій за экономный ремонтъ или вообще за сбереженіе въ расходахъ за нагрузку и выгрузку, за

нач. сл. пути докладываетъ, что премій по сл. п. никакихъ не установлено. Расцѣнки работъ по переустройству крупныхъ станцій, узловъ составляются по извѣстному заранѣе испытанному шаблону, при чемъ количество работъ устанавливается, согласно проекту, и выполняется въ строгомъ соотвѣтствіи съ нимъ; единичныя цѣны устанавливаются тѣ, которыя были заявлены на конкуренціи. Расцѣнки эти съ точки зрѣнія количества работы поставлены правильно,—съ точки же зрѣнія цѣнъ онѣ настолько понижены, что если бы были введены преміи, то ихъ

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

нельзя было бы выдавать. Смѣта, по мнѣнію нач. сл. пути, должна быть составлена по такимъ единичнымъ цѣнамъ, которыя позволяли бы, при отсутствіи конкурентовъ, работать хозяйственнымъ способомъ. Совѣтъ смотритъ на это иначе и устанавливаетъ цѣны согласныя съ тѣми, какія были заявлены на послѣдней конкуренціи, и тѣмъ лишаетъ возможности вести работы хозяйственнымъ способомъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи освѣдомляется, имѣются ли постоянныя расцѣнки.

Нач. сл. пути сообщаетъ, что постоянныя расцѣнки имѣются и составляются такимъ образомъ: на три года вызывается конкуренція, на которой и устанавливаются цѣны.

Предст. М. Ф. находитъ существующія расцѣнки на ремонтныя работы нѣсколько повышенными и потому требующими пониженія.

Пом. нач. сл. т. докладываетъ, что нормы работъ и премій по сл. т. устанавливаются два раза въ годъ въ соглашеніи съ контролеромъ и докладываются нач. дороги. По сл. тяги преміи выдаются только за сбереженіе топлива и смазку паровозовъ; другихъ премій не имѣется.

Нач. сл. дв. докладываетъ, что нормы вознагражденія за производство товаро-станціонныхъ работъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ устанавливаются отдѣльно для каждой станціи и для различныхъ категорій груза въ зависимости отъ мѣстныхъ цѣнъ на рабочія руки и громоздкости груза или сложности его погрузки. Въ отдѣльныхъ случаяхъ, при недостаткѣ въ рабочихъ, установленныя нормы приходится временно повышать, по ходатайству на каждый разъ нач. станціи и полученіи отзыва по этому вопросу отъ ревизора движенія.

Вѣдомость расцѣнокъ работъ объявлена къ руководству приказомъ по дорогѣ № 859 отъ 28 апрѣля 1909 года.

Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда къ товаро-станціоннымъ работамъ превлекаются низшіе станціонные служащіе во внѣ служебное время, таковые получаютъ вознагражденіе или наравнѣ съ рабочими, или же путемъ соотвѣтственнаго увеличенія товаро-станціонной преміи.

Что касается мѣръ къ сбереженію расходовъ за нагрузку и выгрузку, то въ этомъ отношеніи станціонные агенты, будучи заинтересованы полученіемъ возможно большей преміи за товаро-станціонныя работы, естественно стремятся къ возможному сбереженію расходовъ на производство этихъ работъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какой установленъ порядокъ въ тѣхъ случаяхъ, когда станція превысила нормы расходовъ съ 1.000 пудовъ переработаннаго груза, нач. сл. движенія сообщаетъ, что такъ какъ преміи за сбереженіе расходовъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ поступаютъ въ общій фондъ, то недостатки

въ работѣ какой-либо станціи покрываются за счетъ сбереженій другихъ станцій.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какія преміи установлены по сл. движенія и какъ производится уплата ихъ, нач. сл. дв. докладываетъ, что по сл. движенія установлены слѣдующія преміи:

1) за товаро-станціонныя работы по нагрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ;

2) за обнаруженіе неправильнаго наименованія отправителями грузовъ или невѣрное обозначеніе вѣса груза въ томъ случаѣ, если отправитель ручался за вѣсъ;

3) за сборъ и возвратъ старыхъ задѣйствованныхъ пломбъ;

4) за обнаруженіе лицами, ревизующими поѣзда безбилетныхъ пассажировъ и

5) премія агентамъ отдѣла статистики за обнаруженіе перешедшихъ на передаточныхъ пунктахъ вагоновъ безъ записи по обмѣнныхъ документамъ.

Уплата премій производится по третямъ. Преміи, по мнѣнію нач. сл. движенія, поставлены неправильно, такъ какъ, согласно установленному порядку, агентъ, получившій преміи въ размѣрѣ 15% отъ получаемаго оклада, лишается другихъ наградъ, что не можетъ не отражаться на пониженіи заинтересованности служащихъ къ преміямъ.

Гл. контролеръ замѣчаетъ, что, вслѣдствіе излишне большого штата служащихъ, достигающаго приблизительно 4.000 человѣкъ, сумма выдаваемыхъ премій выражается значительной цифрой отъ 50 до 100 тысячъ руб. въ годъ. При такихъ условіяхъ преміи эти утрачиваютъ свое значеніе, и потому представляется желательнымъ сократить по возможности штатъ служащихъ.

По вопросу 7

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

Нач. мат. сл. докладываетъ, что договоры на поставку матеріаловъ или подрядныя работы болѣе важные пересматриваются юрисконсультомъ и неясности исправляются.

Нач. сл. пути докладываетъ, что несмотря на то, что всѣ договоры вырабатываются при участіи юрисконсульта, нерѣдко возникали случаи недоразумѣній съ подрядчиками, вслѣдствіе двоякаго толкованія договора, такъ напримѣръ, было съ договоромъ, заключеннымъ съ подрядчикомъ Циммерманомъ и съ договоромъ о забивкѣ 276 свай.

Нач. дороги видитъ причины этихъ недоразумѣній въ томъ, что многіе договоры составляются шаблонно.

По вопросу 8

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

нач. сл. дв. докладываетъ, что кромѣ усиленнаго контроля поѣздовъ какъ ревизорами поѣздовъ, такъ равно ревизорами движенія, ревизорами коммерческими и станціоннаго счетоводства, на дорогѣ существуетъ еще способъ внезапнаго контроля, состоящій въ томъ, что завѣдомо надежнымъ среднимъ и старшимъ агентамъ, главнымъ образомъ нач. станцій, поручается внезапный контроль пассажирскихъ поѣздовъ. Въ періоды же наиболѣе интенсивнаго пассажирскаго движенія на опредѣленномъ участкѣ дороги контроль организуется съ такимъ расчетомъ, чтобы ни одинъ пассажирскій поѣздъ не прослѣдовалъ участка между двумя распорядительными станціями, не будучи обревизованъ хотя одинъ разъ. Кромѣ того, согласно циркулярному предписанію У. ж. д. отъ 4 апрѣля 1911 г. за № 962/74/9891, введена въ видѣ опыта сплошная ревизія всѣхъ пассажирскихъ поѣздовъ, которая съ 11 іюля 1911 г. примѣнялась на участкѣ Смоленскъ-Брянскъ, а съ 1 сентября того же года перенесена на участокъ Рига-Двинскъ.

По мнѣнію нач. сл. дв., одной изъ полезныхъ мѣръ къ увеличенію продуктивности работы по ревизіи поѣздовъ было бы изъ взыскиваемой въ настоящее время двойной стоимости билета съ пассажира, увеличеннаго въ безбилетномъ проѣздѣ, въ доходъ казны отдавать лишь стоимость билета, а остальную часть—въ пользу обнаружившаго безбилетнаго пассажира. Затѣмъ, представляется полезнымъ увеличить штатъ кондукторовъ-проводниковъ, съ такимъ расчетомъ, чтобы на каждый вагонъ въ поѣздѣ приходилось по одному кондуктору, тогда какъ въ настоящее время на одного кондуктора приходится 3 –4 вагона, а потому, въ случаѣ обнаруженія въ одномъ изъ обслуживаемыхъ имъ вагоновъ безбилетнаго пассажира, кондукторъ оправдывается тѣмъ, что появленіе безбилетнаго произошло во время его отсутствія.

Что касается способовъ безошибочнаго обнаруженія случаевъ безплатнаго слѣдованія грузовъ подъ видомъ багажа, приписываемаго по билетамъ пассажировъ, въ дѣйствительности не имѣющихъ багажа, то, за отсутствіемъ таковыхъ способовъ, на дорогѣ не существуетъ и спеціальнаго надзора для устраненія подобныхъ случаевъ.

Въ видѣ мѣры предупредительной приказомъ по дорогѣ отъ 20 іюля 1900 г. за № 52 установленъ такой порядокъ, чтобы въ случаяхъ предъявленія при отправленіи багажа для полученія скидки льготнаго вѣса:

1) годовыхъ, сезонныхъ и разовыхъ билетовъ;

2) абонементныхъ, обратныхъ и единичныхъ билетовъ, проданныхъ не станціей отправленія багажа, а какою-либо другою станціею и

3) годовыхъ, сезонныхъ и мѣсячныхъ билетовъ пригороднаго сообщенія, продажа которыхъ производится управленіемъ дороги, на оборотной сторонѣ копіи каждой багажной квитанціи, на которой будетъ сдѣлана скидка льготнаго вѣса на такіе билеты, обязательно должно быть указано:

въ первомъ случаѣ—кѣмъ именно выданъ билетъ, на чье имя и на сколько лицъ;

во второмъ случаѣ—какою станціей проданъ билетъ и точное время продажи билета, согласно имѣющемуся на немъ компостеру и

въ третьемъ случаѣ—на чье имя выданъ билетъ и указанное на билетѣ время его выдачи.

Кромѣ того, какъ на мѣру нѣкотораго воздѣйствія на носильщиковъ и сторожей, которые, сдавая пассажирскій багажъ, могутъ быть участниками указаннаго рода злоупотребленій, возможно указать на страхъ этихъ служащихъ быть уличенными станціонными агентами въ тѣхъ случаяхъ, когда предъявленіе нѣсколькихъ билетовъ на совершенно одной или нѣсколькихъ багажныхъ квитанцій на одну станцію назначенія, покажется агенту, принимающему багажъ, подозрительнымъ и фактическая принадлежность билетовъ и багажа будетъ провѣрена.

Случаи обнаруженія такимъ путемъ станціонными агентами злоупотребленій со стороны служащихъ, занимающихся ноской пассажирскаго багажа, были и виновные въ этомъ служащіе увольнялись со службы.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какія приняты на дорогѣ мѣры борьбы противъ хищенія грузовъ, нач. сл. дв. сообщаетъ, что для предупрежденія случаевъ хищенія грузовъ примѣняется, главнымъ образомъ, усиленіе охраны грузовъ какъ на станціяхъ, такъ и въ пути. Съ этой цѣлью предлагается станціямъ сокращать по возможности простой грузовъ въ ожиданіи выгрузки и сортировки. Изъ мѣропріятій чисто техническихъ примѣняется: закрутка изъ толстой телеграфной проволоки на дверной клямкѣ, прикрѣпленіе двери толстой проволокой изнутри вагонныхъ люковъ.

По вопросу 9

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

доложено, что для охраны интересовъ дороги по перевозкѣ грузовъ на Р.-О. ж. д. установлено обязательное взвѣшиваніе всѣхъ безъ исключенія грузовъ при пріемѣ таковыхъ къ отправленію, а также при сортировкѣ на передаточныхъ станціяхъ и при выгрузкѣ на станціяхъ назначенія. Съ цѣлью достиженія вполнѣ правильныхъ результатовъ взвѣшиванія преподано пере-

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

вѣску производить только на вполнѣ исправныхъ, предварительно вывѣренныхъ вѣсахъ, при чемъ за производящими перевѣску вѣсовщиками учрежденъ возможный надзоръ со стороны старшихъ агентовъ станціи путемъ контрольныхъ перевѣсокъ, провѣрки вѣсовъ и т. п.

Оцѣнка порчи грузовъ производится по опредѣленію приглашаемыхъ для этой цѣли экспертовъ при участіи агента дороги, желѣзнодорожной полиціи, и по желанію, въ присутствіи грузовладѣльцевъ или ихъ довѣренныхъ.

Оцѣнка утраченныхъ грузовъ производится по фактурамъ отправителей и по среднимъ рыночнымъ цѣнамъ подлежащей мѣстности, или же также по опредѣленію экспертовъ.

Въ устраненіе упущеній при расчетѣ платы за храненіе по каждой отправкѣ составляется особый ярлыкъ на выпускъ груза изъ пакгауза, который и служитъ контрольнымъ документомъ для взысканія платы за храненіе. Кромѣ того, за правильностью исчисленія платы за храненіе и другія услуги дороги имѣютъ наблюденіе фактическіе контролеры и ревизоры станціоннаго счетоводства.

По вопросу 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.

юрисконсультъ дороги В. А. Александровъ докладываетъ, что охрана судебныхъ интересовъ дороги сравнительно съ общимъ числомъ судебныхъ дѣлъ, числомъ судебныхъ мѣстъ, гдѣ эти дѣла разсматриваются, и по времени разсмотрѣнія ихъ судебными мѣстами,—недостаточна. Между тѣмъ, увеличеніе кредита на содержаніе юридическихъ частей встрѣчаетъ противодѣйствіе со стороны лицъ, власть на то имѣющихъ, по совершенно некомпетентныхъ въ условіяхъ веденія судебныхъ дѣлъ. Экономія въ содержаніи юридической части, неблагопріятно отзываясь на контингентѣ личнаго состава, крайне не выгодна для дѣла и весьма на руку профессіональнымъ истцамъ.

Положеніе юрисконсультовъ и ихъ помощниковъ постепенно ухудшается сравнительно съ прежнимъ временемъ, такъ какъ содержаніе ихъ не увеличивается, а работы прибавляются, и рядъ стѣснительныхъ мѣръ вредно отзывается на результатахъ ихъ дѣятельности. Если бы хотя разъ былъ данъ въ видѣ опыта сравнительно незначительно увеличенный кредитъ на содержаніе юрисконсультской части, то результатъ блестяще доказалъ бы цѣлесообразность такой мѣры.

Увеличеніе судебныхъ исковъ и дѣлъ изъ года въ годъ объясняется увеличеніемъ общей сѣти дорогъ и естественнымъ ростомъ перевозокъ и связанныхъ съ дорогами предпріятій; отчасти объясняется недостаточностью судебной охраны въ виду малочисленности контингента лицъ, которымъ она ввѣрена.

По вопросу 11

11. 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.

гл. бухгалтеръ Ф. Г. Григоровъ докладываетъ, что счетоводство и отчетность на Р.-О. ж. д. сосредоточены въ главной бухгалтеріи, которою изготовляются мѣсячные отчеты къ 15 числу второго за отчетнымъ мѣсяца. Для своевременнаго же ознакомленія распорядителей кредитовъ съ ихъ положеніемъ служатъ имѣющіяся въ главной бухгалтеріи бюджетныя книги и каждая служба ежемѣсячно освѣдомляется о положеніи своихъ кредитовъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, удовлетворяетъ ли службъ существующая организація центральнаго счетоводства, нач. сл. пути докладываетъ, что эта организація является однимъ изъ больныхъ вопросовъ эксплоатаціи и потому предпочтеніе слѣдуетъ отдать децентрализованному счетоводству, такъ какъ въ настоящее время у сл. пути нѣтъ достаточной освѣдомленности какъ по эксплоатаціоннымъ вопросамъ, такъ и по расходамъ по новымъ работамъ, вслѣдствіе черезчуръ поздняго поступленія свѣдѣній отъ гл. бухгалтеріи, поэтому сл. пути была вынуждена завести у себя свое собственное счетоводство.

Пом. нач. сл. т. сообщаетъ, что въ концѣ каждаго мѣсяца обыкновенно 20-го числа сл. тяги получаетъ изъ главной бухгалтеріи надлежащія свѣдѣнія, но, въ виду неудовлетворительности такого положенія, у сл. тяги заведено отдѣльное счетоводство.

Нач. сл. телеграфа докладываетъ, что сл. телеграфа приходится производить массу работъ за счетъ кредитовъ другихъ службъ, а это обстоятельство сильно усложняетъ ея отчетность, поэтому, чтобы быть въ курсѣ положенія кредитовъ и во избѣжаніе перерасходовъ, управленіе службы вынуждено было поручить завѣдываніе счетоводствомъ и отчетностью сл. телеграфа одному изъ старшихъ ея агентовъ, даже въ ущербъ его прямымъ обязанностямъ, въ виду того представляется настоятельно необходимымъ для веденія учетной части службы имѣть спеціальнаго агента.

Нач. мат. сл. докладываетъ, что организація счетоводства по учету оборотовъ матеріаловъ даетъ возможность получить справки о наличіи матеріаловъ за 2 мѣсяца назадъ, въ экстренныхъ же случаяхъ необходимыя свѣдѣнія получаются непосредственно изъ магазиновъ по телеграфнымъ запросамъ. Для ходовыхъ матеріаловъ отчетность главной бухгалтеріи организована достаточно хорошо.

Нач. дорогъ сообщаетъ, что въ скоромъ времени предполагается ввести новую организацію счетоводства, согласно выработаннымъ въ Министерствѣ нормамъ. Каждая служба будетъ имѣть свою бухгалтерію, главная же бухгалтерія явится центральнымъ органомъ для общихъ выводовъ. Но всѣ эти начинанія

Министерства вызываютъ въ нач. дороги сомнѣнія въ улучшеніи практической стороны дѣла въ будущемъ.

По вопросу 12

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

гл. бухгалтеръ Ф. Г. Григоровъ докладываетъ, что въ настоящее время эксплоатаціонныя смѣты расходовъ составляются по формѣ, выработанной особой комиссіей подъ предсѣдательствомъ д. с. с. Глушинскаго. Отчеты по эксплоатаціи составляются, согласно циркуляру У. ж. д. отъ 18/19 марта 1910 г. за № 7976/3534 также по формѣ, выработанной тою же комиссіей съ нѣкоторыми измѣненіями и добавленіями, указанными въ приведенномъ циркулярѣ. Объясненія (вѣд. № 3-б и прил.) о произведенныхъ расходахъ даются въ сопоставленіи со смѣтными предположеніями. Форма смѣты соотвѣтствуетъ своему назначенію и вводить какія—либо измѣненія въ нее не представляется особой надобности. Что же касается формы отчета, то она до чрезмѣрности детальна, по требованіямъ контроля, совѣта и нач. службъ, напримѣръ, въ отчеты помѣщаются свѣдѣнія, на сколько копѣекъ куплено тряпокъ, спичекъ и т. д.

Гл. контролеръ С. А. Грамматчиковъ добавляетъ, что, между тѣмъ, многихъ дѣльныхъ статей нѣтъ. Съ 1906 года эксплоатаціонный отчетъ Р.-О. ж. д., согласно особому постановленію совѣта мѣстнаго управленія (журн. № 467 п. 338), дѣлится на двѣ части, изъ коихъ одна—именно такъ называемое описаніе дороги—въ 16 отдѣлахъ (общее протяженіе путей; рельсы и шпалы; полотно дороги; полоса отчужденія; вѣсы и вѣсовые помосты и пр.)—печатается не ежегодно, а лишь черезъ пять лѣтъ, но зато на основаніи провѣренныхъ при участіи фактическаго контроля данныхъ. Удовлетворяя потребностямъ дѣла, новый порядокъ избѣгаетъ шаблонной перепечатки устарѣвшихъ, иногда невѣрныхъ, свѣдѣній и создаетъ нѣкоторую экономію въ расходахъ по печатанію.

Въ томъ объемѣ, какъ онъ печатается нынѣ, эксплоатаціонный отчетъ все еще заключаетъ въ себѣ излишній балластъ. Такой характеръ имѣютъ, прежде всего, приложенія № 9, называемыя *краткими* (въ отчетѣ 1910 г. около 160 стр. формата) отчетами по ремонту, не заключающіе въ себѣ выводовъ, даже не дающіе систематизированныхъ итоговъ и не интересные никому, кромѣ мѣстнаго ревизіоннаго учрежденія и сл. пути Р.-О. ж. д.; напечатаны они вопреки упомянутому постановленію совѣта за № 467. То же можно сказать, пожалуй, и о приложеніи № 19, сообщающемъ на 20 страницахъ свѣдѣнія о пробѣгѣ и стоимости ремонта каждаго отдѣльнаго паровоза; свѣдѣнія эти имѣютъ большое ревизіонное значеніе, но печатать достаточно лишь общіе и средніе выводы по типамъ и годамъ поступленія.

Зато послѣдніе годы внесли въ эксплоатаціонный отчетъ цѣлый рядъ нежелательныхъ сокращеній. Выпущено много табличекъ, отличавшихся краткостью, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, и содержательностью. Ниже эти вѣдомости цитируются со ссылкою на страницы послѣдняго отчета, въ которомъ онѣ помѣщены, именно— отчета за 1908 г.:

Наименованіе вѣдомостей.	Страницы отчета.
О числѣ и работѣ маневровыхъ паровозовъ по станціямъ	36
Сравненіе обмѣна подвижного состава съ сосѣдними дорогами по годамъ	39
Свѣдѣнія о населенности вагоновъ по классамъ (эту вѣдомость, въ виду ея важности, необходимо не только сохранить, но развить, распредѣливъ данныя по участкамъ и даже по №№ поѣздовъ)	42
О личномъ составѣ служащихъ (средніе оклады высшихъ младшихъ и низшихъ служащихъ и измѣненія въ нихъ изъ года въ годъ)	47—49
Распредѣленіе линій на участки, околотки и обходы . . .	71
Свѣдѣнія о карьерахъ	74
О лопнувшихъ рельсахъ	79
О ремонтѣ зданій	82
Опозданія поѣздовъ	84
О числѣ кондукторскихъ бригадъ и содержанія ихъ . . .	85
Общій сводъ работъ и расходовъ станціонной службы . .	87
Средняя работа одной бригады	68
Работа телеграфа	89
Распредѣленіе паровозовъ по депо	98
Данныя о работѣ паровозныхъ бригадъ	104
Отопленіе паровозовъ	108
Смазка паровозовъ и тендеровъ	109
Данныя о числѣ рабочихъ и мастерскихъ и ихъ заработокъ (крайне интересно]	112
Распредѣленіе осей, колесъ и поврежденій по роду поврежденій и по мѣсяцамъ	124

Несмотря на большое число перечисленныхъ вѣдомостей, печатаніе ихъ, въ виду ихъ краткости, не потребуетъ и двухъ десятковъ страницъ.

Въ показаніяхъ отчета по доходамъ (№ 3-а) повторяется одна и та же неправильность, лишающая цѣны помѣщаемое въ немъ распредѣленіе сбора съ пассажировъ. Въ отчетахъ за 1906-1910 г. г. онъ распредѣленъ между перевозками по общему тарифу и перевозками на особыхъ основаніяхъ (по уменьшенному тарифу) слѣдующимъ образомъ:

Годы.	По общему тарифу.	По уменьшенному тарифу.
1906	2.177.248 руб.	1.086.857 руб.
1907	2.422.82[illegible] „	1.173.059 „
1908	3.761.941 „	100.863 „
1909	4.338.868 „	201.619 „
1910	4.718.958 „	211.975 „

Никакихъ реальныхъ данныхъ для объясненія уменьшенія, начиная съ 1908 г. въ десять разъ сборовъ по пониженному тарифу не существуетъ; все объясняется измѣнившимся пріемомъ составленія доходнаго отчета, перенесеніемъ милліонной массы сборовъ по уменьшенному пригородному тарифу въ число сборовъ по общему тарифу. Остается неизвѣстнымъ, для чего составляются такіе отчеты.

II. ВОПРОСЫ ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ СЛУЖБАМЪ.

А. По службѣ сборовъ.

По вопросу 13

13. Приспособлена ли организація службы сборовъ и способы ея дѣйствія къ тому, чтобы содѣйствовать управленію дороги въ быстромъ

нач. сл. сб. П. Д. Потемкинъ докладываетъ, что сл. сборовъ, опредѣляя черезъ пятнадцать дней послѣ отчетнаго мѣсяца приблизительный доходъ, даетъ возможность опредѣлить къ этому времени паденіе дохода. Окончательный доходъ дороги опредѣляется сл. сб. въ концѣ четвертаго мѣсяца послѣ отчетнаго. Приблизительный доходъ за отчетный мѣсяцъ опредѣ-

раскрытіи паденія доходовъ? Въ какіе сроки доставляются свѣдѣнія о доходахъ, приблизительныя и точныя? Принятыя на дорогѣ основанія для приблизительнаго исчисленія доходовъ.

ляется, на основаніи § 11 временныхъ правилъ составленія статистики, путемъ умноженія дѣйствительнаго количества перевезенныхъ пассажировъ и пудовъ товаровъ на среднюю провозную плату съ пассажира или пуда, полученную дорогою въ томъ же мѣсяцѣ предыдущаго года. Къ полученной такимъ образомъ суммѣ общей провозной платы добавляется еще приблизительный доходъ по другимъ статьямъ дохода въ такомъ процентномъ отношеніи, каковое существовало въ томъ же мѣсяцѣ предыдущаго года.

По вопросу 14

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

нач. сл. сб. указываетъ, что какъ при составленіи расчетовъ съ дорогами и вывѣркѣ расчетовъ другихъ дорогъ, такъ и при разсмотрѣніи заявленій претендателей о просрочкахъ въ доставкѣ грузовъ, сл. сб. можетъ дать матеріалъ для обнаруженія причинъ паденія доходовъ, вызванное обходнымъ направленіемъ грузовъ.

Кромѣ того, составляя ежемѣсячно статистическія вѣдомости о перевозкѣ главнѣйшихъ грузовъ и сопоставляя эти перевозки съ перевозками предыдущаго мѣсяца, имѣется возможность замѣтить паденіе перевозокъ и опредѣлить, или при помощи опытнаго тарифнаго коэффиціента или средней тарифной ставки, паденіе дохода.

По вопросу 15

15. Взаимоотношеніе службы сборовъ и главной бухгалтеріи.

нач. сл. сб. сообщаетъ, что взаимоотношеніе сл. сб. и гл. бухгалтеріи опредѣляется положеніями о службахъ сборовъ и главныхъ бухгалтеріяхъ на казенныхъ ж. д.

По вопросу 16

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

нач. сл. сб. доложено, что смѣтныя назначенія на содержаніе личнаго состава сл. сб. на текущій годъ опредѣлены нормами, указанными въ журналѣ Ком. Ж. Д. по эксплоатаціонному отдѣлу отъ 3/19 іюля 1910 г. за № 1321.

Необходимое число служащихъ для тѣхъ работъ, для которыхъ примѣняются рабочія нормы, опредѣляется сопоставленіемъ этихъ нормъ со смѣтными заданіями и съ дѣйствительнымъ поступленіемъ къ отработкѣ рабочихъ единицъ, для работъ же ненормированныхъ (счетныхъ, статистическихъ), а также на замѣщеніе должностей завѣдывающихъ отдѣлами, дѣлопроизводителей и групповыхъ, число лицъ опредѣляется штатнымъ расписаніемъ. Число лицъ въ сл. сборовъ Р.-О. ж. д. по штатному расписанію 406 человѣкъ, въ силу же подвижности

НАИМЕНОВАНІЕ ВѢДОМСТВЪ.	ЗА МАЙ.												ЗА ІЮЛЬ.											
	Долгъ на 1 Мая 1911 г.		Затребовано отъ Правит. учрежденій за Май мѣсяцъ 1911 г.		Итого.		Получено отъ Правит. учрежденій за Май мѣсяцъ 1911 г.		Сложено со счетовъ.		Долгъ на 1 іюня 1911 г.		Долгъ на 1 Іюля 1911 г.		Затребовано отъ Правит. учрежденій за Іюль мѣсяцъ 1911 г.		Итого.		Получено отъ Правит. учрежденій за Іюль мѣсяцъ 1911 г.		Сложено со счетовъ.		Долгъ на 1 Августа 1911 г.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Военно-Сухопутное вѣдомство . . .	2.061.804	10	17.763	87	2.079.567	97	114	63	3	01	2.079.450	33	2.048.624	88	17.463	14	2.066.008	02	28.187	38	18	23	2.037.882	41
Военно-Морское вѣдомство . . .	5.033	29	119	79	5.153	08	56	06	—	—	5.097	02	5.073	83	48	94	5.122	77	—	—	—	—	5.122	77
Вѣдомство Мин. Вн. Дѣлъ	332	63	13	38	346	01	1	56	—	—	344	45	192	94	5	80	198	74	72	94	—	—	125	80
„ Мин. Фин.	1.038	14	76	31	1.114	45	4	01	—	—	1.110	44	1.156	00	41	01	1.197	01	6	29	—	—	1.190	72
„ Мин. Юст.	59.595	40	5.226	34	64.821	74	—	—	2	41	64.819	33	64.819	33	—	—	64.819	33	—	—	—	—	64.819	33
Правленіе О-ва Кит. Вост жел. д. .	5.415	20	62	31	5.477	51	541	52	—	03	4.935	96	4.957	87	20	01	4.977	88	—	—	—	—	4.977	88
Всего .	2.133.218	76	23.262	00	2.156.480	76	717	78	5	45	2.155.757	53	2.124.824	85	17.578	90	2.142.403	75	28.266	61	18	23	2.114.118	91

большей части кредита (въ зависимости отъ размѣровъ движенія) и увеличеннаго, противъ смѣтныхъ заданій, поступленія рабочихъ единицъ, на 1 августа 1911 г. состоитъ на службѣ 481 человѣкъ.

О рабочихъ и нравственныхъ качествахъ служащихъ собираются справки до пріема на службу. Обращается вниманіе и на образовательный цензъ.

По вопросу 17

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

нач. сл. сб. докладываетъ, что неурегулированныхъ остатковъ отъ прежнихъ лѣтъ по сл. сб. не имѣется. Позаимствованій изъ сборовъ дороги на эксплоатаціонныя нужды на Р.-О. ж. д. не было; наблюдались лишь задержки во взносахъ за хозяйственныя перевозки, да и тѣхъ было мало.

По вопросу 18

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

нач. сл. сб. докладываетъ, что въ настоящее время долговъ за казенными дорогами за произведенныя перевозки грузовъ не числится.

Долги правительственныхъ учрежденій по нефактурнымъ перевозкамъ въ кредитъ за май и іюль 1911 г. представляется въ слѣдующемъ видѣ:

(См. таблицу, помѣщенную между страницами 30 и 31).

Недостатки порядка уплаты денегъ правительственными учрежденіями и, главнымъ образомъ, военнымъ вѣдомствомъ заключаются въ томъ, что расчетъ за нефактурныя перевозки производитъ дорога назначенія, а не отправленія. Съ этою цѣлью установлена пересылка документовъ со станціи отправленія на станцію назначенія, въ томъ предположеніи, что эти документы будутъ слѣдовать въ одномъ поѣздѣ съ воинскими чинами, и, слѣдовательно, всякое измѣненіе состава воинской партіи, прекращеніе пути или измѣненіе маршрута будетъ отмѣчаться въ сопровождающихъ эту партію документахъ. На дѣлѣ же документы эти всегда слѣдуютъ позднѣе, съ другими поѣздами, и сдѣлать соотвѣтствующихъ помѣтокъ о различнаго рода измѣненіяхъ въ пути не представляется возможнымъ. Пересылка документовъ влечетъ за собою нерѣдко потерю ихъ въ пути, что, въ свою очередь, до момента установленія факта утраты, вызываетъ переписку по розыску исчезнувшихъ документовъ между дорогою назначенія и всѣми дорогами слѣдованія воинскихъ частей. Кромѣ того, расчеты дорогъ съ казенными учрежденіями усложняются еще недовѣріемъ этихъ учрежденій къ счетамъ, предъявляемымъ дорогами за совершенныя перевозки, что влечетъ за собой провѣрку ихъ и долголѣтнюю переписку.

По вопросу 19

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

нач. сл. сб. докладываетъ, что существующая процедура расчетовъ между желѣзными дорогами по перевозкамъ грузовъ отличается большою сложностью, вслѣдствіе многочисленности отдѣльныхъ сборовъ и сложности и неясности тарифныхъ правилъ, что влечетъ за собой при расчетахъ неизбѣжныя ошибки и недоразумѣнія, а это, въ свою очередь, плодитъ переписку и перепровѣрку расчетовъ, оканчивающіяся перерасчетомъ съ дорогами—участницами въ перевозкѣ даннаго груза. До настоящаго времени затрудненіе вызывалъ § 163 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, коимъ предоставлялось дорогѣ, получившей счетъ, право требовать исправленія таковаго въ теченіе одного года со дня полученія счета. На съѣздѣ представителей сл. сборовъ въ засѣданіяхъ 7—18 января 1910 г. было признано возможнымъ сократить предусмотрѣнный § 163 Соглашенія годичный срокъ до пятимѣсячнаго. Постановленіе съѣзда было введено на Р.-О. ж. д. съ 1 мая 1911 года.

Льготные билеты для учащихся вызываютъ не мало затрудненій и неудобствъ для желѣзныхъ дорогъ, въ виду постояннаго возрастанія списка учебныхъ заведеній, пользующихся къ тому не одинаковыми правилами на льготу, поэтому станціи при предъявленіи ей учащимися удостовѣренія на льготу приходится просматривать длинный списокъ, чтобы удостовѣриться, примѣняется ли льготный тарифъ къ ученикамъ даннаго учебнаго заведенія. Удостовѣренія на льготу, несмотря на отвѣтственность учебныхъ заведеній за правильность скидки, выдаются не всегда правильно. По каждому такому случаю возникаетъ долгая переписка, въ большинствѣ случаевъ безрезультатная, такъ какъ учебныя заведенія, подъ различными предлогами, уклоняются отъ возмѣщенія желѣзной дорогѣ неправильныхъ скидокъ.

Что касается выдачи безплатныхъ билетовъ желѣзнодорожнымъ служащимъ, то таковую, по крайней мѣрѣ, въ отношеніи низшихъ служащихъ и рабочихъ, едва ли можно устранить, не увеличивъ имъ жалованья и рабочей платы.

По вопросу 20

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

нач. сл. сб. доложено, что CIX Общій Съѣздъ постановилъ ходатайствовать объ отмѣнѣ выдачи квитанцій.

По вопросу 21

21. Не слѣдуетъ ли отмѣнить требованіе, чтобы въ свидѣ-

нач. сл. сб. докладываетъ, что CIX Общій Съѣздъ постановилъ ходатайствовать объ отмѣнѣ обязательства указанія въ свидѣтельствахъ наименованія грузовъ.

тельствахъ о наложенныхъ платежахъ указывались наименованія грузовъ?

Такъ какъ вопросы 24, 123, 124, 125, 129 и 130 преимущественно относятся къ сл. сб., Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ перейти къ обсужденію этихъ вопросовъ.

По вопросу 24

24. Какъ организовано станціонное счетоводство и контроль станціонныхъ операцій?

нач. сл. сб. докладываетъ, что станціонное счетоводство организовано, согласно временному положенію о счетоводствѣ и отчетности станцій, введенному въ дѣйствіе циркулярнымъ предписаніемъ У. ж. д. отъ 30 декабря 1900 г. за № 60466.

На Р.-О. ж. д. коммерческія операціи производятъ 147 станцій.

Отчетность по операціямъ представляется:

а) по пассажирско—багажнымъ:
127 станціями періодическая мѣсячная, 10 станціями суточная и 10 станціями въ теченіе лѣтняго сезона суточная, а остальное время періодическая мѣсячная;

б) по отправленію грузовъ—всѣми станціями періодическая полумѣсячная;

в) по выдачѣ грузовъ и кассовымъ оборотамъ—всѣми станціями суточная.

Контроль станціонныхъ операцій производится, кромѣ документальной провѣрки отчетности станцій сл. сб., еще и фактически — семью ревизорами станціоннаго счетоводства въ порядкѣ, преподанномъ §§ 84 и 85 положенія о сл. сборовъ.

Для фактической ревизіи дорога раздѣлена, въ зависимости отъ работъ отдѣльныхъ станцій, на семь участковъ, при чемъ участки обнимаютъ:

первый—расположенныя въ Рижскомъ узлѣ станціи Рига тов., Рига II и Царскій Лѣсъ;

второй—всего 32 станціи, расположенныхъ на вѣтвяхъ Рига-Муравьево, Рига-Тукумъ и Рига-Больдераа, общимъ протяженіемъ въ 206 верстъ;

третій—всего 17 станцій на вѣтвяхъ Рига-Мюльграбенъ и на участкѣ главной линіи отъ Риги до Штокмансгофа, протяженіемъ въ 112 верстъ;

четвертый—всего 20 станцій на участкѣ главной линіи отъ Крейцбурга до Полоцка, общимъ протяженіемъ въ 251 версту;

пятый—всего 29 станцій на участкѣ главной линіи отъ Витебска до Дубровки, протяженіемъ въ 292 версты;

шестой—всего 26 станцій на участкѣ главной линіи отъ Дубровки до Орла и на вѣтви Жуковка-Клѣтня, общимъ протяженіемъ въ 242 версты;

седьмой—всего 23 станціи на участкѣ главной линіи отъ Полоцка до Витебска и на линіи Витебскъ-Жлобинъ, общимъ протяженіемъ въ 360 верстъ.

По вопросу 123

123. Какими способами устраняется безплатная перевозка товаровъ, при отсутствіи провѣрки ихъ въ п. п. промежуточныхъ между станціями отправленія и назначенія?

нач. сл. сб. сообщаетъ, что на основаніи § 10 инструкціи ревизорамъ станціоннаго счетоводства, ими производится контроль поѣздовъ.

Нач. сл. дв. докладываетъ, что внезапная провѣрка грузовъ въ поѣздахъ лежитъ на обязанности старшихъ линейныхъ агентовъ сл. дв., комм. и сб. Такая провѣрка производится часто и чинами правительственнаго контроля. Лица, уличенныя въ бездокументномъ провозѣ грузовъ подвергаются отвѣтственности по закону и административнымъ взысканіямъ.

Другой болѣе широкой организаціи способа провѣрки на дорогѣ нѣтъ при отсутствіи для сего необходимыхъ средствъ.

По вопросу 124

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

нач. сл. сб. докладываетъ, что представляемые станціями по оплатѣ наложенныхъ платежей въ сл. сб. документы вывѣряются порядкомъ, указаннымъ въ § 71 положенія о сл. сб. Ссудныхъ операцій на Р.-О. ж. д. не производится.

По вопросу 125

125. Какъ осуществляется надзоръ за сроками доставки для устраненія возможности предъявленія неправильныхъ исковъ за просрочку въ доставкѣ?

нач. сл. сб. сообщаетъ, что для устраненія случаевъ просрочки въ доставкѣ грузовъ, наблюденіе за своевременною доставкою ихъ въ предѣлахъ Р.-О. ж. д. производится сл. дв. по даннымъ, получаемымъ съ линіи объ оборотѣ груженыхъ вагоновъ. Кромѣ того, о грузахъ, которые задержаны были въ предѣлахъ же Р.-О. ж. д., сообщается сл. дв. сл. сб., которая получаетъ объ этомъ свѣдѣнія отъ ревизоровъ станціоннаго счетоводства и сама замѣчаетъ выдающіеся случаи просрочки при матеріальномъ сличеніи.

На вопросъ 129

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

нач. сл. сб. отвѣтить затрудняется.

Нач. комм. сл. В. Ф. Колышкевичъ докладываетъ, что формальности по пріему и выдачѣ грузовъ, предусмотрѣнныя Общимъ Уставомъ и Соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи настолько не сложны, что дальнѣйшее ихъ упрощеніе представляется совершенно нежелательнымъ, ибо оно могло бы принести не пользу а только вредъ дѣлу.

По вопросу 130

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

нач. сл. сб. докладываетъ, что соотвѣтствіе между числомъ грузового отправленія и числомъ грузовъ полученныхъ устанавливается въ сл. сб. на основаніи §§ 27 и 28 положенія о сл. сб. путемъ матеріальнаго сличенія, т. е. сопоставленія отчетовъ объ отправленныхъ грузахъ въ мѣстномъ сообщеніи и грузовъ принятыхъ съ чужихъ дорогъ съ отчетами о выданныхъ грузахъ, заключающагося въ поотправочномъ сличеніи и установленіи такимъ образомъ долженствующаго быть на станціяхъ наличія грузовъ.

О контролѣ товарныхъ поѣздовъ отвѣтъ данъ въ вопросѣ 123.

Б. По службѣ коммерческой.

По вопросу 22

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

нач. комм. сл. В. Ф. Колышкевичъ докладываетъ, что организація комм. сл. и способы ея дѣйствія не приспособлены, за недостаткомъ средствъ, для изученія коммерческихъ условій дѣятельности раіона, обслуживаемаго дорогою.

По вопросу 23

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

нач. комм. сл. сообщаетъ, что сношенія комм. сл. съ промышленными и торговыми учрежденіями: биржевыми комитетами, сельско-хозяйственными обществами, крупными заводами и фабриками существуютъ по мѣрѣ дѣйствительной въ этомъ необходимости.

Такъ какъ вопросъ 24 былъ разсмотрѣнъ при обсужденіи вопросовъ, относящихся къ сл. сб., Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ высказаться.

по вопросу 25

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

Нач. коммер. сл. докладываетъ, что при опредѣленіи числа лицъ, служащихъ въ коммерческомъ отдѣлѣ, дорога руководствовалась въ свое время опытными данными о количествѣ работы; въ настоящее же время какъ по отношенію числа лицъ, такъ равно и нормъ вознагражденія, руководствуется исключительно лишь штатнымъ расписаніемъ. При этомъ необходимо указать, что съ развитіемъ перевозокъ количество работы изъ года въ годъ увеличивается, а штаты, за исключеніемъ претензіоннаго производства, для котораго установленъ подвижной кредитъ, остаются все тѣ же. По отношенію же количества лицъ, служащихъ въ коммерческомъ отдѣлѣ, за исключеніемъ конторщиковъ и переписчиковъ, наблюдается, чтобы лица эти болѣе или менѣе были ознакомлены съ поручаемымъ ихъ дѣломъ, путемъ прежняго служенія на станціяхъ, въ сл. сб., или же въ коммерческихъ отдѣлахъ другихъ дорогъ.

По вопросу 26

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

нач. комм. сл. сообщаетъ, что служащіе на линіи по коммерческой части инструктируются особыми, назначенными для сего, коммерческими ревизорами, живущими на линіи и дѣйствующими на основаніи особой инструкціи, а также приказами, наказами и циркулярами по коммерческой службѣ и, кромѣ того, непосредственными разъясненіями и указаніями коммерческаго отдѣла, письменными и телеграфными. (Вся линія раздѣлена на 4 участка и четыре коммерческихъ ревизора живутъ на линіи, каждый въ раіонѣ своего участка). Независимо отъ сего, инструктированіе станціей возложено также и на ревизоровъ станціоннаго счетоводства. Руководства издаются по мѣрѣ надобности, курсовъ нѣтъ.

Нач. дор. проводитъ мысль, что вмѣсто организаціи курсовъ у себя на дорогѣ, не лучше ли было воспользоваться существующими частными курсами въ городахъ, такъ какъ и въ настоящее время, за отсутствіемъ кредита на курсы, дорога получаетъ агентовъ, окончившихъ таковые въ Петербургѣ и Москвѣ.

По вопросу 27

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

нач. комм. сл. докладываетъ, что спеціальныхъ агентовъ на линіи для розыска грузовъ не имѣется. Розыскъ производится путемъ телеграфныхъ сношеній, а въ случаѣ неуспѣшности путемъ производства разслѣдованій коммерческими ревизорами, ревизорами движенія и ревизорами поѣздовъ.

спеціальные агенты для розыска грузовъ?

Нач. сл. дв. сообщаетъ, что розыскъ грузовъ, за неимѣніемъ спеціальнаго агента по розыску, производится въ предѣлахъ своей дороги путемъ телеграфныхъ сношеній со станціями, гдѣ происходитъ провѣрка по документамъ; по чужимъ дорогамъ розыска грузовъ совершенно не производится.

По вопросу 28

28. Существуютъ ли краткіе обзоры коммерческой дѣятельности дороги, на подобіе издаваемыхъ на Екатерининской жел. дор.?

нач. комм. сл. доложено, что изданіе краткихъ обзоровъ коммерческой дѣятельности дороги, на подобіе издаваемыхъ на Екатерининской дорогѣ, весьма желательно, но за недостаткомъ необходимыхъ для этого средствъ представляется не осуществимымъ. На Р.-О. ж. д. такой обзоръ изданъ былъ за 1895 годъ, но затѣмъ, за передачею статистики изъ коммерческаго отдѣла въ сл. сб., разработка и печатаніе обзоровъ были прекращены.

По вопросу 29

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

нач. комм. сл. докладываетъ, что изъ вспомогательныхъ предпріятій на Р.-О. ж. д. существуетъ только таможенное агентство, отчетность котораго ведется по особой инструкціи.

По вопросу 30

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

нач. комм. сл. докладываетъ, что для Р.-О. ж. д., какъ не пролегающей въ странѣ, изобилующей хлѣбными грузами, въ устройствѣ ссудной, складочной и комиссіонной операцій надобности не встрѣчается. Что же касается таможеннаго агентства, то хотя расходъ по содержанію его и не покрывается получаемыми отъ его операцій доходами, тѣмъ не менѣе существованіе такого агентства для портовой дороги представляется весьма желательнымъ какъ для удобства грузохозяевъ, такъ равно и въ цѣляхъ развитія прямого сообщенія, ибо сравнительно низкая такса сборовъ, установленная для таможеннаго агентства, регулируя взимаемыя частными экспедиторами комиссіонныя платы, способствуетъ уменьшенію накладныхъ расходовъ въ портѣ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, не встрѣчаетъ ли дорога какихъ-либо затрудненій при совершеніи таможенныхъ и другихъ обрядностей съ Рижской таможней, нач. коммер. сл. сообщаетъ, что особыхъ затрудненій при совершеніи таможенныхъ обрядностей не встрѣчается, но считаетъ необходимымъ отмѣтить, что очень часто подаваемые въ Рижскую складочную таможню подъ выгрузку вагоны, за несвоевременнымъ полученіемъ таможней по почтѣ накладныхъ, не разгружаются въ установленный для сего льготный срокъ. Кромѣ того, въ воскресные и праздничные дни, когда желѣзнодорожныя станціи открыты для производства грузовыхъ операцій отъ 8 час. утра до 12 час.

дня, Рижская таможня закрыта, вслѣдствіе чего подаваемые туда подъ выгрузку вагоны остаются не разгруженными до слѣдующаго присутственнаго дня. Все это создаетъ постоянныя задержки вагоновъ, при чемъ таможня отказывается отъ уплаты причитающагося дорогѣ въ такихъ случаяхъ на общемъ основаніи сбора за простой вагоновъ. Между тѣмъ, при отсутствіи пломбъ на вагонахъ, хотя бы грузъ и былъ цѣлъ, съ дороги взыскивается штрафъ въ размѣрѣ 100—120 руб. за вагонъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ представить копіи штрафныхъ счетовъ.

По вопросамъ 31 и 32

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

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

сужденій не происходило, въ виду отсутствія на Р.-О. ж. д. ссудныхъ и складочныхъ операцій.

По вопросу 33

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

нач. комм. сл. докладываетъ, что коммерческіе отдѣлы на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ учреждены были, согласно журнальному постановленію У. ж. д. отъ 21 дек. 1892 г. № 4952, утвержденному Мин. Пут. Сооб. 24 того же декабря, путемъ выдѣленія коммерческой части мѣстныхъ управленій казенныхъ ж. д. изъ состава сл. дв. и образованія особой части, съ присвоеніемъ при этомъ помощникамъ начальниковъ сл. дв. по коммерческой части или завѣдывающимъ коммерческими отдѣленіями наименованія начальниковъ коммерческихъ отдѣловъ управленія, съ подчиненіемъ ихъ непосредственно начальникамъ дорогъ и съ назначеніемъ членами совѣтовъ управленія.

Съ тѣхъ поръ прошло 18 лѣтъ и дѣло отъ этого нисколько не ухудшилось; а потому сліяніе комм. сл. опять со сл. дв., представляя собою, несомнѣнно, шагъ назадъ, должно быть признано нераціональнымъ.

Не для кого не секретъ, что нач. дв. на жел. дор. въ большинствѣ случаевъ весьма мало освѣдомлены съ системой тарифовъ и съ коммерческою стороною перевозокъ, съ другой же стороны, несомнѣнно и то, что на дорогахъ значительнаго протяженія они въ настоящее уже время обременены возложенными на нихъ весьма сложными и разнообразными обязанностями, какъ по техническо-хозяйственной, такъ равно и по административной части. Уже въ настоящее время нач. сл. дв. имѣютъ по два помощника, а съ присоединеніемъ къ сл. дв. коммерческаго отдѣла, начальники коммерческихъ отдѣловъ, несомнѣнно, должны сдѣлаться третьими пом. нач. дв. Но спрашивается, какая же въ томъ надобность и будетъ ли отъ этого какая-либо польза для дѣла? Можно съ увѣренностью сказать, что такое присоединеніе совершенно безцѣльно и будетъ также номинально, какъ и присоединеніе сл. телеграфа къ сл. дв., которое существуетъ только на бумагѣ, а не въ дѣйствительности. У нач. дв. и нач. коммер. отдѣла свой особый контингентъ посѣтителей, и, конечно, нач. дв. лишенъ будетъ возможности принять и лично переговорить со всѣми тѣми лицами, которыя нынѣ имѣютъ надобность и ежедневно посѣщаютъ коммерческій отдѣлъ; очевидно, что нач. сл. дв. вынужденъ будетъ передать всѣхъ такихъ посѣтителей своему третьему помощнику, т. е. теперешнему нач. коммер. отдѣла. Затѣмъ, нач. сл. дв. будетъ, конечно, имѣть достаточно времени на изученіе всѣхъ тѣхъ докладовъ, которые нынѣ дѣлаются нач. дороги, а равно и совѣту управленія, нач. комм. отдѣла. Да и наконецъ, принявъ на себя эту неблагодарную задачу, нач. сл. дв., докладывая нач. дор. чужой докладъ, и не зная заранѣе, какіе вопросы нач. дор. можетъ предложить ему по поводу сего доклада, будучи не въ курсѣ тарифнаго дѣла, можетъ быть нерѣдко поставленъ въ весьма щекотливое положеніе. Очевидно, что и доклады нач. дор. и въ совѣтъ управленія ему придется оставить своему третьему помощнику. Есть ли тогда какая-либо разумная цѣль добиваться подобнаго соединенія, которое, несомнѣнно, принесетъ не пользу, а вредъ дѣлу. Жизнь все идетъ впередъ, и поэтому возвращаться къ тому порядку, или вѣрнѣе безпорядку, который существовалъ 18 лѣтъ тому назадъ и вынудилъ управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ выдѣлить коммерческую часть изъ состава сл. дв. въ самостоятельный отдѣлъ, едва ли цѣлесообразно.

Напротивъ, въ интересахъ дѣла, пора бы давно изъять части коммерческаго отдѣла изъ сл. сб. и возвратить какъ ста-

тистику, такъ равно и претензіонное дѣлопроизводство по переборамъ и просрочкамъ снова въ коммерческій отдѣлъ, такъ какъ присоединеніе ихъ къ сл. сб. было, несомнѣнно, искусственное и не имѣло никакого разумнаго основанія. Необходимо, кромѣ того, въ виду развитія дѣла, усилить штатъ коммерческаго отдѣла, назначить второго пом. нач. коммер. отдѣла, увеличить количество коммерческихъ ревизоровъ на линіи, учредить должности агентовъ по розыску грузовъ и передать въ вѣдѣніе коммерческаго отдѣла ревизоровъ поѣздовъ. Мѣры эти, несомнѣнно, упорядочили бы существующее положеніе дѣла, а полученные отъ нихъ результаты съ избыткомъ покрыли бы вызванные ими расходы.

По мнѣнію нач. сл. дв. въ такомъ бы видѣ эти службы ни существовали, необходимо ихъ связать однимъ общемъ началомъ. Если неудобно подчинить одну службу другой, то надо поставить надъ обѣими начальника эксплоатаціи, ибо теперь масса работы дѣлается дважды и плотится значительная и безполезная переписка, которая должна будетъ исчезнуть при объединеніи.

Нач. дор. присоединяется къ мнѣнію, высказанному нач. сл. дв.

По вопросу 34

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

нач. комм. сл. сообщено, что возникающіе иногда тарифные вопросы, а равно вопросы, касающіеся условія перевозокъ, разрабатываются, въ случаѣ надобности, путемъ сношеній съ промышленными и торговыми учрежденіями (биржевыми комитетами, сельско-хозяйственными обществами, заводами и фабриками и т. п.).

По вопросу 35

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

нач. комм. сл. заявляетъ, что упрощеніе системы тарифовъ и связанной съ нею крайне сложной коммерческой статистики представляется, несомнѣнно, весьма желательнымъ, но, въ виду разнообразныхъ условій торговли и громадности пробѣгаемыхъ грузами разстояній, едва ли осуществимо.

Нач. сл. дв. отмѣчаетъ, что сложность системы тарифовъ и неопредѣленность изложенія различныхъ дополнительныхъ сборовъ, въ которыхъ приходится разбираться желѣзнодорожнымъ агентамъ, получившимъ, въ большинствѣ случаевъ, образованіе въ размѣрѣ городского училища, а иногда даже и ниже, являются главной причиной большого количества перобоpовъ.

По вопросу 36

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

нач. комм. сл. доложено, что порядокъ разрѣшенія дѣлъ какъ въ тарифныхъ учрежденіяхъ, такъ и въ учрежденіяхъ, М. П. С., не представляетъ никакихъ неудобствъ для управленія дороги.

В. По службѣ матеріальной.

По вопросу 37

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

нач. матер. сл. И. И. Цѣлевичъ докладываетъ, что размѣръ оборотнаго капитала для Р.-О. ж. д. на 1 января 1911 г., согласно установленной закономъ нормѣ, выражается суммой 3.890.000 руб.; въ дѣйствительности же имѣющійся оборотный капиталъ равняется 4.434.831 руб. 84 коп., такимъ образомъ превышеніе противъ установленной для Р.-О. ж. д. нормы выражается цифрой 544.831 руб. 84 коп. Превышеніе это объясняется имѣющимися остатками отъ прежнихъ лѣтъ, которые не списывались съ оборотнаго капитала за неимѣніемъ на сей предметъ установленныхъ правилъ. При разсмотрѣніи на съѣздѣ представителей матеріальныхъ службъ способовъ ликвидаціи остатковъ отъ прежнихъ лѣтъ, обременяющихъ оборотные капиталы жел. дорогъ, было, между прочимъ, предложено произвести ликвидацію ихъ за счетъ прибылей съ матеріаловъ.

Подробныя данныя о состояніи счетовъ оборотнаго капитала Р.-О. ж. д. на 1 января 1911 г. представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Наименованіе счетовъ.	СУММА. Частная.		СУММА. Общая.	
Дебетъ.				
1. Стоимость запасовъ дороги .	—	—	4.573.406	14
2. Наличность денежн. средствъ оборотнаго капитала въ Рижскомъ казначействѣ	—	—	88.244	96
3. Дебеторы:				
а) разные кредиты	893.667	88	—	—
б) поставщики и подрядчики . .	8.845	70	—	—
в) разныя лица	30.439	05	—	—
г) чужія дороги	60.473	92	—	—
д) сборы дороги	433.864	95	—	—
е) убытокъ отъ операціи матеріаловъ въ 1906 г.	22.938	21	—	—
ж) чужія дороги за переданный матеріалъ при ликвидаціи вышедшихъ изъ употребленія Р.-О. ж. д. матеріаловъ . . .	52.268	22	—	—
			1.502.497	93
			6.164.149	03

Наименованіе счетовъ.	СУММА. Частная.		СУММА. Общая.	
Кредитъ.				
1. Дѣйствительный размѣръ оборотнаго капитала состоитъ:				
а) изъ установленной законами нормы	3.890.000	—		
б) превышенія	544.831	84		
			4.434.831	84
2. Кредиторы:				
а) разные кредиты	1.363.014	25		
б) поставщики и подрядчики . .	266.754	57		
в) разныя лица	11.754	49		
г) сборы дороги	87.793	88		
			1.729.317	19
			6.164.149	03

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, не имѣется ли на Р.-О. ж. д. преувеличенныхъ заготовокъ, нач. мат. сл. отвѣчаетъ отрицательно.

По вопросу 38

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

нач. мат. сл. докладываетъ, что нормы для опредѣленія количества матеріаловъ, подлежащихъ пріобрѣтенію, установлены совѣтомъ управленія Р.-О. ж. д. по журналу № 595 отъ 10 мая 1907 г., измѣнены и утверждены Комитетомъ У. ж. д. по журналу № 140 отъ 23 іюня 1908 г. Нормы эти усматриваются изъ слѣдующей вѣдомости:

Разряды по Глушинскому.	Наименованіе матеріаловъ, запасныхъ частей и инвентарныхъ предметовъ.	Размѣръ необходимаго запаса:	
		въ % отъ ср. годов. расхода.	Въ рубляхъ.
	Глава I.		
	Топливо		
1	Дрова	125	—
2	Каменный уголь паровозный	40	—
3	„ „ кузнечный	25	—
4	Коксъ	50	—
5	Нефть и нефтяные остатки	—	—
6	Прочіе матеріалы	25	—
	Глава II.		
	Смазочные матеріалы.		
7	Масло минеральное	25	—
8	„ растительное	58	—
9	Сало говяжье	25	—
10	„ минеральное	—	—
11	Прочіе матеріалы	58	—
	Глава III.		
	Освѣтительные матеріалы.		
12	Свѣчи разныя	25	—
13	Керосинъ	25	—
14	Прочія освѣтительныя масла	25	—
15	Стекла ламповыя и фитили	25	—

Разряды по Глушинскому.	Наименованіе матеріаловъ, запасныхъ частей и инвентарныхъ предметовъ.	Размѣръ необходимаго запаса.	
		въ % отъ ср. годов. расхода.	Въ руб. ляхъ.
	Глава IV.		
	Рельсы и скрѣпленія къ нимъ, стрѣлки и крестовины.		
17	Рельсы стальные	—	100000
18	„ желѣзные		
19	Скрѣпленія къ стальнымъ рельсамъ	—	40.500
20	„ „ желѣзнымъ „		
21	Стрѣлки и ихъ части	—	4.500
22	Крестовины	—	5.000
	Глава V.		
	Шпалы и переводные брусья.		
23	Шпалы	150	—
24	Переводные брусья	150	—
	Глава VI.		
	Запасныя части подвижного состава.		
25	Бандажи паровозные и тендерные	33*)	—
26	„ вагонные	25*)	—
27	Оси и колеса паровозныя и тендерныя	—*)	—
28	„ „ „ вагонныя	25*)	—
29	Прочія принадлежности паровозовъ	58	—
30	„ „ вагоновъ, дрезинъ и вагонетокъ	58	—
31	Запасныя части постоянныхъ машинъ	58	—

*) Нормы запаса для паровозныхъ, тендерныхъ и вагонныхъ осей и колесъ установлены Комитетомъ У. ж. д. по журналу отъ 20 октября 1908 г. за № 2467; что же касается паровозныхъ и тендерныхъ осей и колесъ, то Комитетъ У. ж. д. постановилъ въ запасъ таковыхъ не пріобрѣтать, а заказывать по мѣрѣ выясненія дѣйствительной въ нихъ надобности.

Разряды по Глушинскому.	Наименованіе матеріаловъ, запасныхъ частей и инвентарныхъ предметовъ.	Размѣръ необходимаго запаса.	
		въ % отъ ср. годов. расхода.	Въ рубляхъ.
	Глава VII.		
	Металлы и металлическія издѣлія, не вошедшія въ другія подраздѣленія.		
32	Бабитъ и прочіе сплавы	58	—
33	желѣзо	58	—
34	Мѣдь	58	—
35	Сталь	58	—
36	Олово	58	—
37	Трубы разныя	58	—
38	Пломбы свинцовыя	58	—
39	Заклепки, болты и гайки	60	—
40	Отливки разныя	58	—
41	Проволока телеграфная	25	—
42	Гвозди разные	58	—
43	Винты	58	—
44	Скобяной товаръ	58	—
45	Прочіе металлы и металлическія издѣлія	58	—
	Глава VIII.		
	Лѣсной матеріалъ, не вошедшій въ другія подраздѣленія.		
46	Столбы телеграфные	50	—
	для потребности сл. пути .	100	—
47	Брусья и бревна.		
	для потребности сл. тяги .	150	—
	для потребности сл. пути .	100	—
48	Доски и пластины.		
	для потребности сл. тяги .	150	—
49	Прочіе матеріалы	75	—

Разряды по Глушинскому.	Наименованіе матеріаловъ, запасныхъ частей и инвентарныхъ предметовъ.	Размѣръ необходимаго запаса. въ % отъ ср. годов. расхода.	Въ руб. ляхъ.
	Глава IX.		
	Матеріалы для каменныхъ работъ.		
50	Камень булыжный, мѣрный, тесанный и плиты	50	—
51	Кирпичъ	25	—
52	Цементъ	10	—
53	Известь. { Запасъ извести по роду этого матеріала имѣть не представляется возможнымъ	—	—
		—	—
54	Прочіе матеріалы	25	—
	Глава X.		
	Мануфактурные, москательные, химическіе, кожаные, резиновые, басонные и стеклянные предметы.		
55	Матеріи и пряжи разныя	35	—
56	Концы бумажные, тряпка, пенька и пакля . .	25	—
57	Клеенка и войлокъ	25	—
58	Веревки	30	—
59	Бумага (оберточная, наждачная, пропускная и пр.)	25	—
60	Кожа, резина и ремни	25	—
61	Стекло и стеклянные предметы	25	—
62	Красильные матеріалы (краски, масло, лакъ, скипидаръ, смола и проч.) .	35	—
63	Медикаменты	25	—
64	Прочіе матеріалы	25	—
	Глава XI.		
	Канцелярскіе предметы.		
65	Бланки и книги	50	—
66	Канцеляр. пр. { Запасъ имѣть не требуется, такъ какъ для пріобрѣтенія канцел. принадлежностей выдаются изъ подлежащихъ источниковъ наличныя деньги.		

Разряды по Глушинскому.	Наименованіе матеріаловъ, запасныхъ частей и инвентарныхъ предметовъ.	Размѣръ необходимаго запаса.	
		въ % отъ ср. годов. расхода.	Въ руб. ляхъ.
	Глава XII.		
67	**Обмундировочные предметы.**	25	—
	Глава XIII.		
	Инвентарные предметы.		
68	Машины и станки	—	10.000
69	Всякаго рода механическіе, геодез., химическіе врачебные телеграфные приборы	16	—
70	Дрезины и вагонетки	16	—
71	Вѣсы	—	3.000
72	Брезентъ	16	—
73	Мебель и всякаго рода станціонная и конторская утварь	16	—
74	Пожарные инструменты и насосы	—	2.000
75	Освѣтительные и сигнальные приборы	16	—
76	Приборы отопленія и вентиляціи	16	—
77	Запасные инструменты	16	
78	Прочіе предметы	16	—

По вопросу 39

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

нач. мат. сл. докладываетъ, что заготовка матеріаловъ и предметовъ производится:

1) по договорамъ,

2) путемъ выдачи заказовъ и

3) наличной покупкой изъ аванса смотрителей магазиновъ, при чемъ послѣдній способъ примѣняется лишь въ экстренныхъ случаяхъ на незначительныя суммы и при участіи фактическаго контролера.

По вопросу 40

40. Какими правилами или соображе-

нач. мат. сл. доложено, что наименьшія количества матеріаловъ, подлежащихъ храненію въ складахъ, опредѣляются

ніями 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?

нормами минеральныхъ запасовъ и къ заказу матеріаловъ приступаютъ за 6 недѣль ранѣе, прежде чѣмъ запасъ матеріала достигнетъ минимальнаго размѣра. Время это необходимо для заказа, поступленія и пріемки матеріала.

Заготовка большинства матеріаловъ производится съ разрѣшенія совѣта управленія разъ въ годъ по договорамъ съ поставщиками, мелкія же партіи пріобрѣтаются нѣсколько разъ, по мѣрѣ надобности.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какъ освѣдомляются службы-потребительницы о состояніи запасовъ, имѣющихся въ складахъ мат. сл., нач. мат. сл. доложено, что сл. тяги наводитъ справки о наличіи желѣза, другія же службы никакихъ справокъ не дѣлаютъ. Вообще какихъ-либо установленныхъ способовъ освѣдомленія службъ о состояніи складовъ на Р.-О. ж. д. не существуетъ.

Нач. дороги сообщаетъ, что въ послѣднее время управленіемъ дороги для мастерскихъ Р.-О. ж. д. установленъ порядокъ періодическаго осмотра складовъ.

По вопросу 41

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

нач. мат. сл. сообщаетъ, что вѣдомости матеріаловъ, подлежащихъ заказу, составляются совмѣстно съ службами-потребительницами.

По вопросамъ 42, 43 и 44

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

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

нач. мат. сл. доложено, что составленіе техническихъ условій и выборъ образцовъ матеріаловъ для запаса производится при участіи службъ-потребительницъ. Пріемки матеріаловъ производятся пріемочными комиссіями изъ представителей службъ-потребительницъ при участіи контроля, при чемъ агентъ службы-потребительницы обязательно присутствуетъ при пріемкахъ, въ случаѣ же неявки таковаго агента пріемка отлагается.

Нач. дороги сообщаетъ, что всѣ заготовки матеріаловъ проходятъ черезъ пріемочную комиссію, при чемъ если пріемочною комиссіею забракованъ какой-либо матеріалъ, служба-потребительница окончательно устанавливаетъ вопросъ о возможности или невозможности пріемки матеріала въ пониженномъ противъ техническихъ условій требованіи.

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

По вопросу 45

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

нач. мат. сл. докладываетъ, что два раза въ годъ на 1 января и 1 іюля магазины представляютъ вѣдомости матеріаловъ и запасныхъ частей, находящихся безъ движенія. Вѣдомости эти просматриваются совмѣстно со службами-потребительницами и такіе матеріалы и запасныя части, кои безусловно признаются пришедшими въ негодность или вышедшими изъ употребленія, перечисляются въ ломъ, о чемъ составляется актъ при участіи представителя контроля и докладывается совѣту управленія для списанія со счета новыхъ матеріаловъ на отд. VII гл. I, а въ немногихъ случаяхъ за счетъ убытковъ по матеріаламъ. Нѣкоторые же матеріалы пересылаются въ другіе магазины, гдѣ они могутъ скорѣе расходоваться, или же поступаютъ въ продажу по конкуренціи.

Подробныя данныя о наличіи матеріаловъ въ складахъ Р.-О. ж. д. на 1 іюля 1911 г., числящихся въ оборотномъ капиталѣ, представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Склады и кладовыя.	а				б		Итого по складу.	
	Наличіе на 1 іюля 1911 г. годныхъ матеріаловъ и предметовъ.				Негодныхъ матеріаловъ			
	Находящихся въ оборотѣ.		Оставшихся безъ об. болѣе 5 лѣтъ.					
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Рижскій.	357.824	23	6.606	06	37.689	99	402.120	28
Двинскій	617.614	26	97.551	39	47.814	37	762.980	02
Витебскій	108.823	21	19.656	43	—	—	128.479	64
Смоленская клад. . . .	4.470	56	478	94	—	—	4.949	50
Рославльскій	313.843	12	14.422	04	14.214	42	342.479	58
Брянская клад.	8.433	54	175	12	—	—	8.608	66
Орловскій	38.745	14	7.487	10	108	66	46.340	90
Могилевская клад. . . .	25.427	77	1.485	42	—	—	26.913	19
Клад. Царскій Лѣсъ . .	2.296	73	—	—	—	—	2.296	73
Складъ бланокъ	60.510	11	1.446	37	248	23	62.204	71
Итого . .	1.537.988	67	149.308	87	100.075	67	1.787.373	21
Топлива	1.590.205	45	—	—	—	—	1.590.205	45
Всего на дорогѣ .	3.128.194	12	149.308	87	100.075	67	3.377.578	66

Изъ этой вѣдомости усматривается, что негодныхъ матеріаловъ имѣется на сумму 100.075 руб. 65 коп. и матеріаловъ, остав-

шихся безъ оборота болѣе 5-ти лѣтъ на сумму 149.308 руб. 87 коп.

Далѣе, нач. мат. сл. сообщаетъ, что хотя совѣтомъ разрѣшается списываніе старыхъ остатковъ на отд. VII гл. I, но, вслѣдствіе ограниченности кредита по этому отдѣлу, окончательная ликвидація этихъ остатковъ затягивается и не можетъ быть сразу произведена безъ дополнительнаго ассигнованія. Единственно правильнымъ рѣшеніемъ вопроса ликвидаціи остатковъ негодныхъ матеріаловъ, по мнѣнію нач. мат. сл., является списываніе ихъ за счетъ прибылей съ матеріаловъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, не встрѣчается ли для службъ пути и тяги какихъ-либо затрудненій со стороны матеріальной сл., нач. сл. пути сообщаетъ, что мат. сл. можно поставить въ упрекъ несвоевременную высылку нѣкоторыхъ матеріаловъ, напримѣръ, оцинкованнаго желѣза дверей и печныхъ приборовъ и слишкомъ высокую цѣну, испрашиваемую за старые и негодные предметы, такъ напримѣръ, службѣ пути для ограды переѣздовъ нужны были старые рельсы и старыя вагонныя цѣпи, но за нихъ была запрошена такая высокая цѣна, что пришлось отъ этихъ матеріаловъ отказаться, поэтому было бы желательно установить такое положеніе, чтобы старые матеріалы выдавались по болѣе низкой цѣнѣ.

Далѣе нач. сл. пути предлагаетъ упразднить всѣ участковыя кладовыя сл. пути, путемъ передачи ихъ въ вѣдѣніе мат. сл. съ тѣмъ, чтобы на каждой большой станціи, гдѣ живетъ нач. участка, имѣлась кладовая мат. сл. Въ контору же нач. участка сл. пути необходимо назначить спеціальнаго конторщика, на обязанность котораго возложить учетъ принятыхъ изъ кладовыхъ мат. сл. матеріаловъ и предметовъ.

На вопросъ представителя М. Ф., какъ сл. пути предполагаетъ въ такомъ случаѣ поступить со скрѣпленіями и рельсами, нач. сл. пути поясняетъ, что эти предметы могли бы остаться на храненіи у сл. пути.

По вопросу 46

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

нач. мат. сл. докладываетъ, что въ случаяхъ малаго расхода матеріаловъ, вслѣдствіе ихъ высокой цѣны, производится комиссіей переоцѣнка матеріаловъ, о чемъ составляется актъ и докладывается совѣту. Разница же въ цѣнѣ списывается на отд. VII гл. I. Въ общемъ, такіе случаи переоцѣнки рѣдки.

матеріальной службы дороги храненіемъ ненужныхъ предметовъ и запасовъ?

По вопросу 47

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

нач. мат. сл. докладываетъ, что матеріалы изъ одной категоріи въ другую, напримѣръ, изъ годныхъ въ негодные или ломъ, шпалы въ топливо переводятся послѣ освидѣтельствованія ихъ комиссіею при участіи контроля, о чемъ составляется актъ и докладывается совѣту управленія дороги.

По вопросу 48

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

нач. мат. сл. докладываетъ, что на Р.-О. ж. д. имѣется 4 главныхъ склада (магазина) въ Ригѣ, Двинскѣ, Витебскѣ и Рославлѣ, снабжающіе матеріалами участки дороги, распредѣленные между этими складами и, кромѣ того, имѣется два склада,—въ Орлѣ складъ матеріаловъ и Ригѣ—складъ бланокъ, и 4 кладовыя—въ Брянскѣ, Смоленскѣ, Могилевѣ и ст. Царскій Лѣсъ (быв. Рига-Балтійская). Вь магазинахъ матеріалы распредѣлены не по службамъ-потребительницамъ, а по роду матеріаловъ, въ зависимости отъ имѣющагося въ распоряженіи склада мѣста. Бланки хранятся въ совершенно особомъ центральномъ складѣ книгъ и бланокъ. Кромѣ того, имѣется 9 складовъ дровъ и угля, находящіеся въ завѣдываніи смотрителей складовъ топлива отъ мат. сл. на ст. ст. Рига, Двинскъ, Полоцкъ, Могилевъ, Витебскъ, Рославль, Брянскъ, Клѣтневская вѣтвь и Саханская. На прочихъ же станціяхъ дровяные склады находятся въ завѣдываніи начальниковъ станцій, не получающихъ, однако, за это дополнительнаго вознагражденія.

По вопросу 49

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

нач. мат. сл. докладываетъ, что всѣ матеріалы и предметы за исключеніемъ топлива въ магазинахъ и въ Орловскомъ складѣ сданы на храненіе биржевой артели по договору, и артель является отвѣтственной за цѣлость и правильность расхода матеріаловъ, при чемъ, въ случаѣ недостачи матеріаловъ, артель уплачиваетъ за недостачу. Обезпеченіемъ исправности артели служитъ залогъ въ размѣрѣ 75 тыс. руб., внесенный въ управленіе дороги при заключеніи договора.

Нач. дороги сообщаетъ, что въ послѣднее время стали нерѣдко наблюдаться случаи отказа итти въ артель изъ-за той

строгости, которою сопровождается производство сплошной повѣрки складовъ, въ случаѣ какой-либо неисправности. Размѣръ залога въ настоящее время достигъ 110.000 рублей.

По вопросу 50

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

нач. мат. сл. доложено, что циркуляромъ нач. мат. сл. № 6006 отъ 1 сент. 1906 г. установлена періодическая повѣрка складовъ ревизорами мат. сл. Кромѣ того, съ 1 іюля 1909 г. приступлено къ сплошной провѣркѣ матеріаловъ въ главныхъ складахъ, съ отнесеніемъ расходовъ по повѣркѣ на отд. VII гл. I смѣты. Относительно храненія каменнаго угля принимаются слѣдующія мѣры: уголь складывается въ штабеля отъ 10 до 20 тыс. пуд. съ промежутками между ними и высотою не болѣе 0,5 саж., при чемъ на всѣхъ штабеляхъ имѣются желѣзные щупы для того, чтобы можно было слѣдить за самонагрѣваніемъ угля.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, принимаетъ ли участіе въ производствѣ ревизіи государственный контроль, нач. мат. сл. отвѣчаетъ утвердительно.

По вопросу 51

51. Какія принимаются мѣры для возможнаго удешевленія покупаемыхъ предметовъ и, въ случаѣ доставки таковыхъ на своей дорогѣ, принимаютъ ли въ расчетъ стоимость перевозки, причисляются 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

нач. мат. сл. сообщаетъ, что для удешевленія покупаемыхъ матеріаловъ и предметовъ примѣняется конкуренція въ широкихъ размѣрахъ, при чемъ стоимость провоза матеріала отъ мѣстъ поставки до мѣстъ потребленія принимается во вниманіе при сдачѣ поставки. Стоимость провоза матеріаловъ по своей дорогѣ не причисляется къ стоимости матеріаловъ и не фактуруется службамъ-потребительницамъ. На дорогѣ примѣняется служебный тарифъ 1/150 коп. съ пуда и версты.

соотвѣтствующія надобности? Кокой примѣняется на дорогѣ служебный тарифъ?

По вопросу 52

52. Какими способами удовлетворяются требованія службъ-потребительницъ въ случаяхъ экстренной надобности въ предметахъ, не находящихся въ складахъ, въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, когда наличная покупка можетъ быть обходиться дороже, чѣмъ при нормальномъ заказѣ, но болѣе скорое удовлетвореніе потребности обѣщаетъ выгоды болѣе значительныя, чѣмъ потери при наличной покупкѣ?

нач. мат. сл. докладываетъ, что въ случаѣ экстренной надобности въ матеріалахъ или предметахъ, не находящихся въ складахъ, таковые покупаются изъ аванса наличной покупкой, даже съ преплатой противъ договорныхъ цѣнъ, но таковые случаи сравнительно рѣдки.

По вопросу 53

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

нач. мат. сл. сообщаетъ, что, помимо мат. сл., сл. пути заготовляются слѣдующіе предметы и матеріалы:

№№ по порядку	Наименованіе предметовъ и матеріаловъ.	Количество (приблизительно) пріобрѣтаемое въ годъ.
1	Алебастръ . . . . . боч.	150
2	Дрезины, взамѣнъ негодныхъ.	по мѣрѣ надобности въ предѣл. откр. кред.
3	Доски осиновыя . . . . . пог. арш.	440.000

№№ по порядку.	Наименованіе предметовъ и матеріаловъ.	Количество (приблизительно) пріобрѣтаемое въ годъ.
4	Деревья (саж.), семена цвѣточныя и т. п. на сумму	500 р.
5	Жерди разныя . . . . . шт.	1.000
6	Известь гашеная и негашеная пуд.	9.000
7	Изразцы разные . . . . . шт.	35.000
8	Карболинеумъ . . . . . боч.	120
9	Кирпичъ строительный обыкн. . . . . шт.	2.500.000
10	„ огнеупорный . . . . . шт.	35.000
11	Камень булыжный и известк. . . . куб. саж.	700
12	Кули рогожные . . . . . шт.	5.700
13	Камень облицовоный и бортовой для платформъ	по мѣрѣ надобности въ предѣл. откр. кред.
14	Кадки, ушаты и бочки, взамѣнъ негод. . . .	Т о ж е.
15	Колья къ снѣжнымъ щитамъ . . . . . шт.	75.000
16	Лакъ асфальтовый . . . . . боч.	65
17	Лодки для промѣра руселъ рѣкъ, взамѣнъ негодныхъ	по мѣрѣ надобности въ предѣл. откр. кред.
18	Мѣшки холщевые . . . . . шт.	9.000
19	Мохъ	по мѣрѣ надобности и въ предѣлахъ открыт. кредитовъ.
20	Навозъ	
21	Обои	
22	Плитки цементныя и половыя	
23	Приборы дверные и оконные:	
	а) петель разныхъ . . . . . шт.	2.000
	б) угольниковъ . . . . . „	3.500

№№ по порядку	Наименованіе предметовъ и матеріаловъ.	Количество (приблизительно) пріобрѣтаемое въ годъ.
	в) замковъ дверныхъ . . . . . „	500
	г) завертокъ и проч. . . . . „	500
24	Вагончики ручные, взамѣнъ негодн.	30
25	Скрѣпленія спеціальныя . . . . . паръ	100
26	Солома	по мѣрѣ надобности въ предѣл. откр. кред.
27	Сани для вывозки снѣга и мусора	
28	Смола каменноугольная . . . . . боч.	80
29	Соляная кислота . . . . . пуд.	500
30	Трубы гончарныя . . . . . шт.	200
31	„ цементныя . . . . . „	3.000
32	Упоры рельсовые . . . . . „	25
33	Фашины и ивовые прутья . . . . . „	по мѣрѣ надобности въ предѣл. откр. кред.
34	Цинкъ хлористый . . . . . пуд.	30.000
35	Щиты драненые для снѣжныхъ защитъ шт.	50.000

Службою подвижного состава заготовляются разные станки и машины для оборудованія мастерскихъ на спеціальные предметы. Заготовка производится по конкуренціи. Конкуренція назначается путемъ письменныхъ запросовъ извѣстныхъ управленію дорогъ лицъ или фирмъ. Поставка и пріемка матеріаловъ и предметовъ производится или на основаніи выдаваемыхъ нарядовъ фирмамъ и лицамъ, заявившимъ при вызовѣ конкуренціи наинизшія цѣны, или на основаніи заключеннаго договора, послѣ выясненія конкурентныхъ цѣнъ.

Нач. сл. п. высказывается за желательность представленія правъ сл. п. на пріобрѣтеніе на мѣстахъ путемъ покупки оконныхъ и дверныхъ приборовъ, такъ какъ при существующемъ положеніи изъ-за неимѣнія какой-нибудь дверной ручки помѣ-

щеніе принуждено довольно продолжительное время оставаться незаселеннымъ.

Нач. дор. поясняетъ, что пріобрѣтеніе указанныхъ приборовъ было передано въ вѣдѣніе мат. сл. изъ соображенія имѣть однообразный типъ.

Представитель М. Ф. добавляетъ, что пріобрѣтеніе этихъ приборовъ возложено на мат. сл. также изъ-за экономическихъ соображеній, такъ какъ такіе приборы въ массѣ должны стоить дешевле.

По вопросу 54

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

нач. мат. сл. докладываетъ, что въ текущемъ году окончена выработка новой номенклатуры, при этомъ всѣ недостатки старой номенклатуры устранены и числомъ номеровъ значительно сокращено.

Нач. дороги отмѣчаетъ, что упрощеніе номенклатуры, конечно, крайне желательно, но трудно осуществимо, вслѣдствіе все увеличивающихся требованій жизни; такъ, прежде существовалъ только телеграфъ, теперь появилась потребность въ телефонахъ, въ жезлахъ, а къ нимъ необходимы различныя запасныя части, въ видѣ крючечковъ, винтиковъ и т. п., которые тоже представляютъ номенклатуру.

По вопросу 55

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

нач. мат. сл. отмѣчаетъ, что номенклатурныя цѣны значительно облегчаютъ составленіе смѣтъ на работы и упрощаютъ отчетность, поэтому примѣненіе ихъ предпочтительно предъ дѣйствительными.

По вопросу 56

56. Личный составъ службы, его комплектованіе и вознагражденіе.

нач. мат. сл. были доложены данныя о числѣ служащихъ и получаемомъ ими содержаніи, согласныя съ данными отчета за 1910 годъ—вѣдомость № 6.

По вопросу 57

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

нач. мат. сл. докладываетъ, что мат. сл. производитъ заготовку матеріаловъ для всѣхъ службъ, хранитъ ихъ въ магазинахъ дороги, слѣдитъ за наличіемъ матеріаловъ въ складахъ и временемъ заготовки, сообразуясь съ выгодностью цѣнъ въ данное время, снабжаетъ всю линію топливомъ и всѣми необходимыми матеріалами, для всего этого необходимъ штатъ

опытныхъ агентовъ, объединенныхъ подъ властью одного самостоятельнаго нач. сл., поэтому для пользы дѣла необходимо содержать особую мат. сл. Если же таковую упразднить, то пришлось бы въ каждой изъ службъ дороги организовать хозяйственные отдѣлы съ опредѣленнымъ штатомъ, иначе говоря, штатъ мат. сл. пришлось бы распредѣлить по другимъ службамъ и въ этомъ отношеніи никакой экономіи сдѣлать нельзя; что же касается вреда раздѣленія заготовокъ по службамъ, то онъ ясенъ,—каждая служба, дѣйствуя самостоятельно, произвела бы заготовку матеріаловъ, не сообразуясь съ запасами, имѣющимися въ другихъ службахъ и такимъ образомъ содѣйствовала бы образованію преувеличенныхъ запасовъ матеріаловъ, что, конечно, повліяло бы на обремененіе оборотнаго капитала дороги.

Нач. сл. п. находитъ, что мат. сл. должна быть сохранена при условіи установленія связи между этой службой и службами-потребительницами, для чего необходимо имѣть особый штатъ агентовъ, вѣдѣнію которыхъ принадлежало бы веденіе дѣлъ съ мат. сл. Кромѣ того, представляется весьма желательнымъ передать въ вѣдѣніе мат. сл. кладовыя сл. п.

Нач. сл. дв., высказываясь за необходимость сохраненія отдѣльной мат. сл. отмѣчаетъ, что въ настоящее время сл. дв. имѣетъ свой складъ для храненія мебели, мелкаго инвентаря и обмундированія только потому, что у мат. сл. нѣтъ средствъ для починокъ этихъ предметовъ.

Нач. сл. п. полагаетъ, что устройство мастерскихъ въ мат. сл. для производства такого рода починокъ было бы весьма полезно.

Предсѣдатель Подкомиссіи, указывая, что далѣе слѣдуемые вопросы 63, 88, и 98 по существу относятся къ мат. сл., предлагаетъ перейти къ обсужденію этихъ вопросовъ.

По вопросу 63

63. Пріобрѣтеніе шпалъ.

нач. мат. сл. докладываетъ, что шпалы пріобрѣтаются по конкуренціи путемъ газетныхъ публикацій и объявленій по станціямъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, гдѣ производится закупка шпалъ, нач. мат. сл. сообщаетъ, что закупка шпалъ производится по всей линіи. Пріемка шпалъ производится какъ на станціяхъ своей дороги, такъ и на станціяхъ чужихъ дорогъ, при чемъ, въ послѣднемъ случаѣ стоимость нагрузки, выгрузки и провоза относится за счетъ поставщика.

Нач. сл. п. высказываетъ пожеланіе о необходимости передачи пріемки шпалъ всецѣло въ вѣдѣніе мат. сл., что значительно разгрузило бы работу сл. п. при предваритель-

ной пріемкѣ, такъ какъ, согласно существующимъ правиламъ требуется остотръ и составленіе вѣдомости для каждой отдѣльной шпалы, что при отсутствіи достаточнаго штата пріемщиковъ сильно усложняетъ работы сл. п. по пріемкѣ шпалъ.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что по требованію мѣстнаго контроля указаннаго нач. сл. п. детальнаго осмотра каждой шпалы вовсе не производится; шпалы осматриваются сложенныя въ штабеляхъ.

По вопросу 88

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

нач. мат. сл. обязался представить въ Высщую Комиссію подробную справку.

Пом. нач. сл. п. докладываетъ, что дровяные склады дороги расположены какъ на узловыхъ, такъ и промежуточныхъ станціяхъ и могутъ вмѣстить до 80.000 куб. саж., что съ избыткомъ достаточно для цѣли мобилизаціи. Существующіе и строящіеся угольные склады дороги раздѣляются слѣдующимъ образомъ:

Наименованіе станцій и складовъ.	Емкость склада въ пуд.	Способъ подачи.	Примѣчаніе.
РИГА.			
Дрейлингсбушъ. . до	1.000.000	Эстокада и кранъ	Складъ въ постр.
Царскій Лѣсъ . . „	200.000	въ ручную.	Для С.-З. дор.
Рига I и II . . . . „	200.000	„	Склады подлежатъ уничтоженію.
Двинскъ . . . . . „	1.000.000	эстокада и кранъ	
Полоцкъ . . . . . „	800.000	Кранъ.	
Витебскъ . . . . . „	400.000	эстокада.	
Рославль . . . . . „	80.000	кранъ.	
Брянскъ . . . . . „	400.000	„	
Саханская и Орелъ . . . . . „	800.000	эстокада кранъ.	

Емкость существующихъ угольныхъ складовъ дороги превышаетъ мобилизаціонную потребность болѣе, чѣмъ въ два раза.

По вопросу 98

98. Условія и правила для выбора и пріемки топлива.

нач. мат. сл. докладываетъ, что каменный уголь заказывается по новымъ техническихъ условіямъ, облегченнымъ для поставщиковъ При прежнихъ техническихъ условіяхъ главное вниманіе обращалось на процентное содержаніе золы и сѣры, теперь – на теплотворную способность: 7.400 каллорій считается нормой удовлетворительнаго угля. Испытаніе углей производится пробной поѣздкой на паровозѣ и въ лабораторіяхъ, но всѣ эти испытанія носятъ случайный характеръ и зависятъ отъ пробы. Подтвержденіемъ къ сказанному можетъ служить испытаніе одного и того же сорта угля, произведенное въ четырехъ различныхъ лабораторіяхъ и давшее въ результатѣ разницу въ теплотворной способности въ размѣрѣ 60 калл. Что касается цѣны на уголь, то при новыхъ техническихъ условіяхъ она повысилась съ 8 до 8,5 коп. Дрова заготовляются въ предѣлахъ всей Р.-О. ж. д. отъ поставщиковъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, по какой цѣнѣ отпускаются дрова служащимъ, нач. мат. сл. сообщаетъ, что цѣна дровъ, отпускаемыхъ служащимъ, слагается изъ цѣнъ: за заготовку, за провозъ по своей дорогѣ и процентовъ по содержанію складовъ, такъ что эта цѣна получается больше номенклатурной.

Г. По службѣ пути.

По вопросу 58

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

нач. сл. пути А. В. Верховскій докладываетъ, что на Р.-О. ж. д., вслѣдствіе того, что она сложилась изъ нѣсколькихъ частныхъ дорогъ, рельсы, уложенные въ пути, весьма различны по типамъ.

Вся длина колеи (со всѣми вѣтками) равна 2187 вер.

На 1-ое января 1911 г. рельсы по типамъ распредѣлялись такъ:

типъ 20 и $21^2/_3$ фунта въ пог. футѣ . .	40	„
„ $22^1/_2$ фунта „ „ „ . .	1176	„
„ № III установ. для Р.-О. ж. д. . .	504	„
Остальныхъ типовъ, уложенныхъ въ пути при частномъ управленіи дорогами, вошедшими въ составъ Р.-О. ж. д.	467,5	„

Вѣсъ этихъ рельсъ болѣе 24 фунтовъ въ погонномъ футѣ.

Наибольшая скорость пассажирскихъ поѣздовъ на Р.-О. ж. д. установлена:

на участкѣ Рига-Двинскъ . . .	75	вер. въ часъ,
„ „ Двинскъ-Орелъ . .	70	„ „ „
и на прочихъ участк. и вѣтвяхъ	65	„ „ „

На вѣткѣ Жуковка-Клѣтня предѣльная скорость допускается до 20 верстъ въ часъ.

Весь второй путь Орелъ-Брянскъ и Смоленскъ-Витебскъ-Двинскъ уложенъ рельсами типа $22^1/_2$ фун. Рельсы типа III установленнаго для Р.-О. ж. д. ежегодно разрѣшаются къ укладкѣ въ количествѣ ничтожномъ и едва достаточномъ для замѣны пришедшихъ въ негодность рельсъ, поэтому они являются уложенными въ перемежку съ рельсами болѣе слабаго сѣченія.

Въ виду этого обстоятельства, вопросъ о допускаемой скорости движенія исключительно почти зависитъ отъ нахожденія въпути $22^1/_2$ фунтовыхъ рельсъ. Указанныя допускаемыя на дорогѣ скорости движенія являются предѣльными для этого типа рельсъ при вѣсѣ обращающагося на дорогѣ подвижного состава, и пожеланіе ввести на дорогѣ болѣе тяжелые паровозы встрѣтитъ затрудненіе, которое выразится въ ограниченіи скорости ихъ движенія.

Въ этомъ отношеніи того же характера неудобство заключается въ томъ, что лежащія на главномъ пути станціонныя стрѣлки того же сѣченія, какъ и рельсы типа $22^1/_2$ фун. Только съ прошлаго года началась замѣна ихъ стрѣлками типа № IV.

Что касается состоянія мостовъ, то на 8-ми мостахъ на участкѣ Витебскъ-Орелъ имѣется ограниченіе въ условіяхъ движенія, выражающееся: въ уменьшеніи скорости движенія и въ требованіи расцѣпить паровозы въ случаѣ слѣдованія двойной тягой. На участкѣ Рига-Муравьево по состоянію всѣхъ мостовъ не представляется возможнымъ пускать пассажирскіе паровозы, обращающіеся на главной линіи, почему пассажирскіе поѣзда отправляются двойной тягой слабыми паровозами.

Изъ общаго числа 404 мостовъ Р.-О. ж. д. съ желѣзнымъ верхнемъ строеніемъ имѣютъ перенапряженія противъ нормъ 1884 г.: 48 мостовъ отверстіемъ до 10 саж. и 19 мостовъ

отверстіемъ—10 саж. и болѣе. Для послѣднихъ перенапряженіе въ % указано въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Версты отъ Риги.	Отверстіе въ саж.	Названіе рѣкъ.	Перенапряженіе въ % по нормамъ 1884 г.		
			Проѣзжая часть.	Пояса.	Роскосы.
		Главная линія Рига-Орелъ.			
451	2×34	Западная Двина . .	—	8	47
582	2×29	Днѣпръ	—	26	0
636	2×20	Хмара	—	26	27
653	15	Стомять	—	23	4
683	20	Остеръ	—	31	27
748	2×20	разливъ Десны . . .	—	18	27
749	30	Десна	—	0	5
805	2×30	Болва	—	23	0
933	2×24+ 2×4	Ока (на Рижск. пути). Устанавлив. новыя фермы.			
		Линія Таренсбергъ-Муравьево.			
26	11.43	Миссе	70	80	15
32	2×10	Экау	70	45	30
38	3×24	Аа Курляндская . .	64	5	9
42	11.43	Шведъ	84	26	52
110	10	Ваддаксъ	63	36	16
		Линія Зассенгофъ-Туккумъ.			
12	6×19	Аа Курляндская . .	38	35	24
		Линія Рига Дамба-Гавань.			
1	8×38.7+ 2×10	Западная Двина . .	Строится новый мостъ.		
16	2×10	Аа Курляндская . . (поворотный мостъ).	73	0	110 (заклеп.).
		Линія Жуковка-Клѣтня.			
5	7×10	разливъ Десны . . .	—	67	0
5	31+2×2	Десна	21	26	36

Перечень слабыхъ мостовъ помѣщенъ въ приложеніи. Балластъ, въ общемъ, на всей дорогѣ необходимо отнести къ мелкому, съ примѣсью глины около 15%; въ частности, балластъ на участкѣ Рига-Двинскъ значительно лучшаго качества—содержитъ до 10—15% гравія.

Толщина балластнаго слоя менѣе 0,20 саж., примѣрно около 0,17 саж.; толщина же балластнаго слоя подъ подошвою шпалы=0,10—0,11 саж.

Расположеніе балластныхъ карьеровъ усматривается изъ нижеслѣдующей вѣдомости:

Наименованіе линій, на которыхъ находятся карьеры.	Версты.	Родъ добываемаго балласта.	Карьеръ находит.	
			въ полосѣ отчужденія.	внѣ полосы отчужденія.
Рига-Муравьево .	42	Мелкій, съ примѣсью около 15% глины.	да	—
Рига-Орелъ . . .	37	Т о ж е.	—	да
„ „ . . .	205	„	да	—
„ „ . . .	254	„	да	—
„ „ . . .	467	„	—	да
„ „ . . .	503	„	да	—
„ „ . . .	750	„	—	да
Витебскъ-Жлобинъ	39	„	—	да
„ „	108	„	да	—

Размѣры и качество шпалъ преподаны нормами, установленными для главныхъ и второстепенныхъ путей, при чемъ на участкахъ Рига-Орелъ, Витебскъ-Жлобинъ и Рига-Муравьево употребляются исключительно шпалы типа № 1 и 2. По количеству тѣ и другія укладываются почти поровну.

Количество шпалъ на версту установлено около 1500 шт. По провѣркѣ рельсъ, при указанныхъ скоростяхъ, свойствѣ балласта, размѣрахъ шпалъ и количествѣ таковыхъ на версту оказалось, что установленнымъ скоростямъ удовлетворяютъ рельсы нормальнаго типа III-а, вѣсомъ 25 фун. въ пог. футѣ, принятаго для Р.-О. ж. д.

Этимъ типомъ изъ года въ годъ, примѣрно, по 60 вер. въ годъ, замѣняются рельсы иныхъ типовъ.

Типъ верхняго строенія пути, за исключеніемъ рельсъ, одинаковъ на всей Р.-О. ж. д.

По вопросу 59

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

нач. сл. пути сообщаетъ, что нижній балластъ добывается частью изъ карьеровъ, принадлежащихъ казнѣ, частью же изъ карьеровъ, находящихся на землѣ, принадлежащей частнымъ лицамъ. Въ первомъ случаѣ карьеръ отчужденъ въ собственность дороги, при чемъ стоимость его опредѣляется подесятинно, независимо отъ количества находящагося въ немъ балласта. Во второмъ случаѣ владѣльцамъ карьеровъ уплачивается съ количества вывозимаго балласта покубичная плата отъ 36 до 40 коп. съ куб. саж. Верхній баллстъ (щебень) имѣется на участкѣ Жуковка-Орелъ на протяженіи 178 вер., изъ коихъ 125 вер. двойного и 53 одиночнаго.

Верхній балластъ, приготовленный изъ булыжнаго камня и уложенный на участкѣ Жуковка-Орелъ, служитъ безъ измѣненія уже десять лѣтъ, при чемъ каждый годъ приходится хотя и въ самомъ незначительномъ количествѣ пополнять его по той причинѣ, что частью онъ попадаетъ въ нижніе слои балласта, частью же сваливается подъ откосы насыпей.

Распредѣленіе карьеровъ по линіи:

а) Руллекальнскій карьеръ на 42 вер. Митавской вѣтви; составляетъ собственность дороги; снабжаетъ балластомъ Митавскую вѣтку, Рижскій узелъ, Туккумскую вѣтку и Больдерааскую вѣтку;

б) Огерскій карьеръ на 37 верстѣ главной линіи, арендованъ у города Риги на 25 лѣтъ за оптовую сумму, снабжаетъ балластомъ главную линію отъ Риги до 138 версты и Рижскій узелъ. Карьеръ изсякаетъ;

в) Двинскій карьеръ на 205 верстѣ, составляетъ собстенность дороги, снабжаетъ балластомъ главную линію отъ 138 до 247 версты. Карьеръ изсякаетъ;

г) карьеръ на 254 верстѣ, составляетъ собственность дороги, снабжаетъ балластомъ главную линію отъ 247 до 372 версты;

е) карьеръ на 467 верстѣ, арендованъ у помѣщика Краевскаго за оптовую сумму, снабжаетъ балластомъ главную линію отъ 374 до 496 версты. Карьеръ на исходѣ;

ж) карьеръ на 503 верстѣ, составляетъ собственность дороги, снабжаетъ балластомъ главную линію отъ 496 до 621 версты;

з) карьеръ на 750 верстѣ главной линіи, арендуется у графа Олсуфьева на 12 лѣтъ, уплата производится за каждую вывезенную кубич. сажень, — снабжаетъ балластомъ главную линію отъ 621 до 935 версты и Жуковка-Клѣтнянскую вѣтку;

к) карьерь на 39 верстѣ Жлобинской вѣтки, арендованъ на 12 лѣтъ у землевладѣлицы Янченко, уплата производится за каждую вывезенную куб. сажень, снабжаетъ балластомъ Жлобинскую вѣтку (262 вер.) отъ ст. Витебскъ до ст. Жлобинъ;

л) карьеръ на 108 верстѣ Жлобинской вѣтки, составляетъ собственность казны, снабжаетъ балластомъ Жлобинскую вѣтку.

Балластъ употребляется для подъемки пути на верстахъ сплошной смѣны шпалъ, исправленія просадковъ, для пополненія балластныхъ бровокъ. Для указанныхъ работъ, въ среднемъ, на версту одиночнаго пути употребляется отъ 5 до $5^1/_2$ куб. саж. балласта. Учетъ количества вывезеннаго балласта производится по предварительно обмѣреннымъ вагонамъ, за соотвѣтственной нагрузкой коихъ наблюдаетъ и отвѣчаетъ десятникъ отъ дороги, назначенный въ каждый карьеръ.

Покупная стоимость карьеровъ, пріобрѣтенныхъ дорогой въ собственность или заарендованныхъ, опредѣлялась такъ, чтобы она вмѣстѣ съ накладными расходами (укладка пути къ карьеру, сносъ верхняго растительнаго слоя земли) составляла бы на куб. саж. балласта 35—40 коп. Въ ностоящее время покупка карьеровъ обойдется, несомнѣнно, дороже съ куба.

Стоимость нагрузки и выгрузки 1 куб. саж. балласта обходится, въ среднемъ, 2 руб., обслуживаніе и содержаніе карьеровъ не менѣе 1 руб. съ куба балласта, такъ что стоимость доставленнаго одного куба балласта слѣдуетъ считать съ арендной платой около 3 р. 50 коп. Стоимость содержанія подвижного состава въ цѣну балласта не входитъ.

По вопросу 60

60. Скрѣпленіе рельсъ между собою и со шпалами.

нач. сл. пути докладываетъ, что на Р.-О. ж. д. соединеніе рельсовыхъ стыковъ различно.

А именно: рельсы прежнихъ типовъ соединены 4 болтами, при помощи обыкновенныхъ фасонныхъ накладокъ, рельсы типа $22^1/_2$ фун. въ пог. футѣ соединены четырьмя болтами частью обыкновенными фасонными накладками, частью же фасонными накладками, полки которыхъ имѣютъ выступы книзу, и, наконецъ, рельсы нормальнаго типа III-а соединяются 6 болтами при помощи накладокъ, полки которыхъ имѣютъ выступы книзу.

При прежнихъ типахъ, а равно и при рельсахъ типа $22^1/_2$ фун., въ прямыхъ частяхъ пути металлическія подкладки имѣются лишь на стыкахъ.

На кривыхъ радіусахъ отъ 400 до 600 саж. трехдырныя подкладки укладываются черезъ одну шпалу, на кривыхъ же радіусахъ 400 и менѣе трехдырныя подкладки имѣются на каждой шпалѣ. Рельсы нормальнаго типа III-а имѣютъ трехдырныя клинчатыя подкладки на всѣхъ шпалахъ всего пути.

Костыли и болты употребляются установленнаго типа.

По вопросу 61

61. Стоимость поддержанія пути при

нач. сл. пути доложено, что на Р.-О. ж. д. рельсы нормальнаго типа III-а введены относительно недавно. Къ замѣнѣ, въ среднемъ,

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

даются по 60 вер. въ годъ. Укладываются они участками незначительнаго протяженія тамъ, гдѣ это наиболѣе необходимо.

Сравнительныхъ данныхъ стоимости содержанія пути при легкихъ рельсахъ и болѣе тяжелаго типа III-а не дѣлалось, такъ что документальныхъ данныхъ предъявить нельзя.

Однако, вліяніе рельсъ тяжелаго типа на уменьшеніе лѣтняго ремонта пути несомнѣнно:

а) въ виду болѣе сильнаго стыковаго соединенія уменьшаются работы по исправленію толчковъ, образующихся преимущественно на стыкахъ,

б) уменьшаетъ угонку рельсъ,

в) уменьшаетъ расшивку пути и,

г) предохраняетъ шпалы отъ механическаго износа, такъ какъ укладывается сплошь на подкладкахъ.

Съ другой стороны, послѣднее обстоятельство дѣлаетъ болѣе дорогимъ зимній ремонтъ по исправленію пути.

По вопросу 62

62. Системы смѣны шпалъ.

нач. сл. пути докладываетъ, что на Р.-О. ж. д. принята сплошная смѣна шпалъ для главнаго пути и одиночная на станціяхъ, за исключеніемъ путей, составляющихъ главный путь, гдѣ тоже дѣлается сплошная смѣна.

М. П. С. предложено испытать способъ попикетной смѣны шпалъ. Но этотъ способъ едва ли представитъ преимущества, такъ какъ онъ имѣлъ бы значеніе, если бы наблюдалось на протяженіи версты неодинаковое состояніе шпалъ. Но долгій опытъ сплошной смѣны шпалъ даетъ право сказать, что къ моменту смѣны состояніе шпалъ одинаково на всей верстѣ.

Въ настоящее время отъ 1903 г. въ пути лежитъ около 2/3 шпалъ, пропитанныхъ хлористымъ цинкомъ. Не пропитанныя шпалы мѣняются черезъ 4 года, а пропитанныя—черезъ 8 лѣтъ.

Такъ какъ вопросъ 63 былъ разсмотрѣнъ при обсужденіи вопросовъ, относящихся къ сл. мат., Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ высказаться.

по вопросу 64

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

нач. сл. пути сообщаетъ, что при первоначальной укладкѣ шпалы типа № 2 держатъ путь устойчивѣе, чѣмъ шпалы типа № 1, такъ какъ ихъ нижняя постель шире. Однако черезъ года два ихъ верхняя постель подъ рельсами механически размачаливается и путь пружинится, вслѣдствіе чего является необходимость ихъ подтесывать.

Въ виду меньшей толщины шпалъ типа № 2, вслѣдствіе необходимости подрубить для укладки подкладокъ, костыли въ нихъ слабо держатся, а потому онѣ неудобны въ мѣстахъ, гдѣ

требуется частая перешивка, какъ напр. въ пучинистыхъ мѣстахъ и въ кривыхъ.

По вопросу 65

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

нач. сл. пути сообщаетъ, что всего шпалъ уложено въ главномъ пути 3.182.476 штукъ. Въ этомъ числѣ пропитанныхъ около 2.243.625 шт. Пропитка производится хлористымъ цинкомъ, на собственномъ заводѣ, расположенномъ на ст. Жуковка.

Однако, одного завода на ст. Жуковка для всей линіи недостаточно и для обслуживанія болѣе отдаленныхъ отъ ст. Жуковка частей линіи желательно устроить второй заводъ въ Полоцкѣ или же пріобрѣсти передвижной заводъ. О послѣднемъ возбужденъ вопросъ передъ У. ж. д.

Всего существующій заводъ въ годъ можетъ пропитать до 350.000 шт. шпалъ.

Стоимость пропитки со стоимостью администраціи завода обходится, въ среднемъ, по $24^1/_2$ коп. со шпалы.

Пропитанныя шпалы служатъ до 8 лѣтъ, а не пропитанныя служатъ до 4 лѣтъ.

По вопросу 66

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

нач. сл. пути докладываетъ, что къ уменьшенію расходовъ по ремонту пути и, слѣдовательно, къ болѣе рѣдкому его ремонту служатъ:

а) скорѣйшая укладка по всей линіи рельсъ нормальнаго типа III-а вѣсомъ 24, 918 фун въ пог. футѣ;

б) утолщеніе балластнаго слоя не менѣе какъ до 0,20 сажени;

в) улучшеніе качества балласта. На Р.-О. ж. д., въ общемъ, балластъ мелокъ, вывозка же болѣе крупнаго гравелистаго балласта требуетъ дальнюю перевозку и, считаясь съ предлагаемой цѣной покупки, обошлась бы съ куб. сажени, въ среднемъ, около рубля;

г) производство капитальныхъ работъ съ цѣлью уничтоженія пучинъ;

д) примѣненіе для очистки снѣга снѣгоочистителей:,

е) покрытіе балласта щебнемъ (верхній балластъ).

Изъ перечисленныхъ мѣръ въ особенности систематическое, а не случайное какъ нынѣ, уничтоженіе пучинъ и примѣненіе снѣгоочистителей въ нѣсколько разъ сократили бы расходъ на зимній ремонтъ пути.

На нѣкоторыхъ участкахъ Р.-О. ж. д. углубленіе кюветовъ и выемокъ до непромерзаемости, замѣна пучинистыхъ грунтовъ непучинистыми, увеличеніе балластнаго слоя до 0,20 саж. подъ подошвою рельса, привели къ тому, что содержаніе пути значительно уменьшилось, а въ зимнее время на нѣкоторыхъ мѣстахъ пучины вовсе исчезли.

По вопросу 67

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

нач. сл. пути докладываетъ, что на всѣхъ участкахъ Р.-О. ж. д. въ мѣстахъ прохода линіи въ выемкахъ съ глинистымъ грунтомъ въ зимнее время всегда появляются пучины. Величина пучинъ на нѣкоторыхъ участкахъ достигаетъ весьма большихъ размѣровъ (до 0,06 саж.), исправленіе пучинъ производится помощью укладки деревянныхъ подкладокъ и нашпальниковъ изъ осиновыхъ досокъ, прикрѣпленныхъ длинными пучинными костылями. Для ослабленія и уничтоженія большихъ пучинъ на нѣкоторыхъ участкахъ постепенно производятся капитальныя работы, заключающіяся въ замѣнѣ пучинистаго грунта (глины) балластомъ и въ углубленіи кювета для пониженія уровня грунтовыхъ водъ; въ послѣднемъ случаѣ, кюветы укрѣпляются шпалами въ видѣ шпальнаго лотка. Указанный способъ ослабленія и уничтоженія пучинъ, какъ показалъ опытъ, далъ удовлетворительные результаты.

Данныя о наиболѣе пучинистыхъ мѣстахъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

1	2	3		4		5		6	
НАЗВАНІЯ ЛИНІЙ ДОРОГЪ.	Длина линій въ верстахъ.	Число верстъ съ пучинами и ихъ % отношеніе къ гр. 2.							
		Пучины высотою отъ до						Итого.	
		Отъ 0,03 до 0,04		Отъ 0,04 до 0,05		Отъ 0,05 до 0,06			
		Вер.	% отъ гр. 2	Вер.	% отъ гр. 2	Вер.	% отъ гр. 2	Вер.	% отъ гр. 2
Рига-Орелъ . . .	937,660	76	8,1	11	1,1	—	—	87	9,2
Витебскъ-Жлобинъ	262,798	41	15,5	19	7,2	11	4,1	71	27,0
Жуковка-Клѣтня.	40,222	19	47,5	—	—	—	—	19	47,5
Торенсбергъ-Муравьево	124,674	—	—	—	—	—	—	—	—
Зассенгофъ-Тукумъ	54,522	—	—	—	—	—	—	—	—
Рига-Дамба-Гавань	17,658	—	—	—	—	—	—	—	—
Рига-Мюльграбенъ	9,158	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого . . .	1.446,092	136	9,4	30	2,0	11	0,7	177	12,2

Пучины высотою до 0, 03 саж. имѣются на многихъ другихъ верстахъ, при чемъ наименьшія пучины наблюдаются на Митавской и Туккумской вѣтвяхъ, а на Больдерааской и Мюльграбенской вѣтвяхъ пучинъ не наблюдается вовсе.

По вопросу 68

68. Способы предохраненія пути отъ снѣжныхъ заносовъ. Выгода и невыгода снѣгоочистителей. Экономическія данныя о работѣ снѣгоочистителей разныхъ системъ, примѣнявшихся на дорогѣ.

нач. сл. пути доложено, что Р.-О. ж. д., по интенсивности снѣжныхъ заносовъ, слишкомъ неодинакова, именно чѣмъ дальше отъ Риги къ Орлу, тѣмъ снѣжные заносы сильнѣе.

Отъ Риги до Витебска, Муравьева и Туккума съ небольшимъ количествомъ переносныхъ щитовъ, путь вполнѣ защищенъ живою изгородью.

Живая изгородь представляетъ (съ обѣихъ сторонъ полотна) сплошные ряды елокъ. Елки эти по мѣрѣ роста ихъ подрѣзаются, такъ что высота ихъ, въ общемъ, составляетъ около сажени.

За Витебскомъ къ Брянску, хотя и имѣется живая еловая изгородь, но переносимыхъ защитъ употребляется уже значительно больше.

Жлобинская же вѣтка защищается исключительно переносными драневыми щитами.

Участки Р.-О. ж. д.: Рига-Брянскъ и Витебскъ-Жлобинъ нельзя считать подверженными заносамъ, такъ какъ они пролегаютъ по преимуществу по лѣсистымъ мѣстамъ и здѣсь путь приходится очищать, главнымъ образомъ, отъ верхового снѣга—снѣгопада.

Существующая живая изгородь именно потому теперь и служитъ достаточной оградой, что линія проходитъ лѣсистыми мѣстами. Въ случаѣ же вырубки лѣса, она не ограждала бы пути отъ заноса, такъ какъ при малой ширинѣ отчужденія изгородь близко посажена отъ полотна.

Участокъ Брянскъ-Орелъ, находясь въ условіяхъ южныхъ-степныхъ дорогъ, подверженъ сильнымъ заносамъ. Кромѣ живой изгороди на этомъ участкѣ, въ наиболѣе угрожаемыхъ мѣстахъ, примѣнены высокія постоянныя защиты и участокъ обильно снабженъ переносимыми щитами.

Начиная съ 1909 г., по предложенію инспектора Манасеина, приступлено къ устройству постоянныхъ защитъ изъ еловыхъ ростущихъ кольевъ, при чемъ можно ожидать, что эта мѣра дастъ со временемъ значительныя для дороги сбереженія.

На Р.-О. ж. д. въ настоящее время имѣется одинъ снѣгоочиститель системы Біорке и къ наступающей зимѣ заказаны еще четыре снѣгоочистителя той же системы.

По вопросу 69

69. Способъ производства ремонтныхъ работъ и заготовки инструментовъ и орудій ремонта зданій и всякаго рода сооруженій хозяйственнымъ или подряднымъ способомъ, имѣя въ виду не только крупныя, но и мелкія работы: каменныя, плотничныя, столярныя, печныя, малярныя, стекольныя, кровельныя, слесарныя, трубочистныя, водопроводныя и работы по очисткѣ отъ мусора и снѣга, мощеніе и т. д. Выгода и невыгода этихъ способъ и принятыя на дорогѣ предѣлы ихъ примѣненія.

нач. сл. пути сообщаетъ, что на Р.-О. ж. д. работы производятся частью подрядно, частью хозяйственно.

На работы ремонтнаго характера каждые три года вызывается конкуренція, при чемъ работы сдаются по единичнымъ цѣнамъ при матеріалахъ, заготовляемыхъ управленіемъ дороги, кромѣ работъ малярныхъ, которыя сдаются съ матеріаломъ отъ подрядчика (въ нѣкоторыхъ случаяхъ совѣтомъ управленія разрѣшалось выдавать подрядчику для малярныхъ работъ казенную олифу по заготовительной цѣнѣ).

Въ трехлѣтіи 1910—1912 г. г. въ видѣ опыта на двухъ участкахъ ремонтныя работы производились хозяйственнымъ способомъ. Кромѣ ремонтныхъ работъ, хозяйственнымъ способомъ производились также и новыя работы, какъ напримѣръ, пакгаузы, крытыя и открытыя платформы и другія небольшія сооруженія

На работы болѣе крупныя вызывается конкуренція по каждой работѣ отдѣльно.

Производство работъ хозяйственнымъ способомъ показываетъ, что качество работъ улучшается и по имѣющемуся, пока еще правда незначительному опыту, они даютъ экономію около 15 процентовъ противъ подрядческихъ цѣнъ. При этомъ нельзя не обратить вниманія на то, что хозяйственныя работы вызываютъ много неизбѣжной переписки и дополнительныхъ сношеній по соблюденію формальностей со стороны контроля, необходимо предоставить болѣе свободу дѣйствій исполнителямъ этихъ работъ, въ предѣлахъ кредита и утвержденныхъ цѣнъ.

Кромѣ того, при хозяйственномъ способѣ производства работъ, необходимо было бы премировать таковыя, дабы съ цѣлью лучшей успѣшности и экономичности ихъ заинтересовать въ этомъ соотвѣтствующихъ агентовъ.

Главный контролеръ находитъ, что хозяйственный способъ производства работъ будетъ обходиться дорогѣ дороже подряднаго, такъ какъ подрядчики лучше эксплоатируютъ рабочую силу, знаютъ гдѣ ее взять, а у дороги этого опыта нѣтъ. Кромѣ того, при хозяйственномъ способѣ отчетность должна быть черезмѣрно сложна.

По вопросу 70

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

нач. сл. пути докладываетъ, что рельсы, скрѣпленія и стрѣлки заказываются распоряженіемъ У. ж. д.

Строительные матеріалы, какъ шпалы, брусья, бревна, доски и пр. какъ въ крупныхъ, такъ равно и въ мелкихъ количествахъ, заказываются черезъ мат. сл. Нѣкоторые предметы,

расходуемые въ сравнительно небольшомъ количествѣ, пріобрѣтаются непосредственно сл. пути отъ разныхъ поставщиковъ и фирмъ по конкуренціямъ.

По вопросу 71

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

нач. сл. пути доложено, что крупныя заготовки производятся преимущественно совѣтомъ управленія дороги, нач. же дороги лишь въ томъ случаѣ, если годовая потребность не превышаетъ стоимости въ 10.000 руб. Совѣтъ по докладамъ мат. сл. указываетъ способъ конкуренціи, вскрываетъ конверты съ предложеніями и опредѣляетъ для казны наиболѣе выгодныя.

Конверты съ предложеніями на суммы менѣе десяти тысячъ вскрываются въ особой комиссіи съ участіемъ представителя контроля.

По вопросу 72

72. Правила пріемки матеріаловъ непосредственно службою пути отъ поставщиковъ.

нач. сл. пути докладываетъ, что кирпичъ, изразцы, известь, обои поставляются по нарядамъ нач. участковъ пути поставщиками, за которыми по произведенной совѣтомъ конкуренціи осталась поставка. Такими же поставщиками по нарядамъ нач. пути производится поставка дверныхъ, оконныхъ и печныхъ приборовъ, цементныхъ плитъ, трубъ и пр. Пріемка въ обоихъ случаяхъ производится на участкахъ совмѣстно съ представителемъ контроля.

По вопросу 73

73. Правила пріемки матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной службы.

нач. сл. пути докладываетъ, что такъ какъ всѣ матеріалы, поступающіе отъ поставщиковъ, въ магазинахъ принимаются особыми комиссіями изъ представителей заинтересованныхъ службъ и Г. К, при чемъ свидѣтельствуется количество и качество матеріаловъ, но не стоимость ихъ, то при полученіи матеріаловъ изъ магазиновъ пріемокъ не бываетъ и таковые получаются по особо установленнымъ требованіямъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, имѣлись ли случаи браковки такихъ матеріаловъ, нач. сл. пути отвѣчаетъ отрицательно.

По вопросу 74

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

нач. сл. пути сообщаетъ, что излишніе матеріалы почти исключительно вымѣненные прешедшіе въ негодность, находящіеся у нач. участковъ пути, сдаются въ склады счетомъ и отфактуровываются. Пріемокъ же особыхъ не бываетъ.

По вопросу 75

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

нач. сл. пути сообщаетъ, что вымѣненныя шпалы сортируются на годныя для штучной замѣны шпалъ и на негодныя, и для отопленія употребляется послѣдняя категорія.

Старыми шпалами отапливаются будки, казармы и бани. 150 шт. старыхъ признаются равными куб. саж. дровъ и, согласно выработанной нормѣ, на отопленіе разнаго рода печей дровами выдается соотвѣтственное количество старыхъ шпалъ.

Отпуска шпалъ другимъ службамъ не бываетъ, такъ какъ таковыхъ даже не вполнѣ хватаетъ на отопленіе путевыхъ построекъ.

Все сказанное относится къ не пропитаннымъ шпаламъ, пропитанныя же шпалы для отопленія негодны, такъ какъ даютъ сильный угаръ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какъ поступаетъ упр. дороги со старымъ матеріаломъ, главный контролеръ сообщаетъ, что этотъ вопросъ былъ предметомъ сужденія въ совѣтѣ и, согласно его постановленію, въ концѣ года дѣлается оцѣнка вышедшаго изъ срока службы матеріала и сдача его въ мат. сл.

Нач. сл. пути выражаетъ пожеланіе, чтобы вышедшій изъ срока службы матеріалъ послѣ его освидѣтельствованія и оцѣнки не сдавался бы тотчасъ же въ вѣдѣніе мат. сл., а удерживался въ безвозмездномъ распоряженіи сл. пути еще годъ, дабы она имѣла возможность использовать этотъ матеріалъ до конца, такъ напр., части старыхъ разобраныхъ фермъ, старыхъ цѣпей и пр. можно было бы утилизировать на устройство перилъ и другихъ мелкихъ подѣлокъ. Въ настоящее время весь матеріалъ, прослужившій установленный для него срокъ, сдается въ мат. сл. и идетъ въ ломъ, который затѣмъ продается, но за такой безцѣнокъ, что гораздо выгоднѣе было бы его совсѣмъ не продавать, а безплатно пускать въ утилизацію.

По вопросу 76

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

нач. сл. пути сообщаетъ, что до настоящаго времени на основаніи опытныхъ данныхъ возможно сказать, что за наибольшее протяженіе участковъ (однопутныхъ) слѣдовало бы принимать 100 вер., а при двупутномъ движеніи 85 вер., при чемъ большія узловыя станціи, какъ напримѣръ Рига, могли бы составлять особые участки. Наибольшее протяженіе околотковъ слѣдовало бы принимать при 3-хъ рабочихъ отдѣленіяхъ до 15 верстъ, при чемъ большія станціи должны составлять самостоятельныя или нѣсколько околотковъ, смотря по тому, какъ велика станція.

Линейные обходы не должны быть болѣе 4 верстъ, такъ какъ, согласно § 61 технической эксплоатаціи, допускается проходъ въ сутки литейному сторожу не болѣе 16 верстъ, что будетъ соблюдено лишь при четырехверстныхъ обходахъ.

На Р.-О. ж. д. наибольшее протяженіе

двупутнаго участка—126 вер. (отъ 247 до 373 вер. гл. л.)

однопутнаго „ —138 „ („ 125 „ 263 „ Витебскъ-Жлобинской линіи), при чемъ Рига въ особый участокъ не выдѣлена.

Наибольшее протяженіе околотка—20 вер.

Литейный обходъ при двупутномъ участкѣ—4 вер. (только два обхода на II участкѣ имѣютъ длину въ $4^1/_2$ вер.), при однопутномъ—4—5 верстъ.

Вопросъ 77.

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

Нач. сл. пути, указывая на то, что съ каждымъ годомъ, казенное хозяйство осложняется массою всякаго рода формальностей и что сверхъ прямыхъ обязанностей нач. участковъ пути приходится участвовать въ разнаго рода комиссіяхъ по узловымъ соглашеніямъ, школьнымъ, санитарнымъ и пр. дѣламъ, признаетъ необходимымъ ближайшій надзоръ за состояніемъ и ремонтомъ пути поручить старшему дорожному мастеру, на болѣе же серьезныхъ, въ смыслѣ сношеній участкахъ, какъ напримѣръ, 3-мъ (ст. Рига), 5-мъ (ст. Двинскъ), 7-мъ (ст. Витебскъ), 8-мъ (ст. Смоленскъ) и 10-мъ (ст. Брянскъ), сверхъ должностей старшихъ дорожныхъ мастеровъ, имѣть помощниковъ изъ инженеровъ для временнаго замѣщенія нач. участковъ. Для замѣщенія же помощниковъ при управленіи службы долженъ быть кадръ запасныхъ инженеровъ, въ обыкновенное время работающихъ въ техническомъ отдѣлѣ.

Въ настоящее время тамъ, гдѣ имѣется помощникъ, но не имѣется старшаго дорожнаго мастера, во время отлучекъ съ линіи нач. участка или его помощника, теченіе дѣла необходимо должно тормозиться. Тамъ же, гдѣ имѣются старшіе дорожные мастера, но нѣтъ помощниковъ, положеніе еще болѣе осложняется появленіемъ новаго обстоятельства, а именно замѣщенія нач. участка. Для замѣщенія приходится откомандировывать агента изъ управленія дороги, что при одномъ инженерѣ въ техническомъ отдѣлѣ службы не всегда возможно.

По вопросу 78

78. Выяснить полезность или невыгодность спеціальныхъ мастерскихъ службы пути.

Нач. сл. пути докладываетъ, что собственно мастерскихъ въ настоящемъ значеніи этого слова въ сл. пути не имѣется. Подъ этимъ названіемъ нужно разумѣть мелкія участковыя кузницы,

въ которыхъ работаютъ мостовые мастера, слесаря по сигнализаціи, кузнецы и молотобойцы (по одному на каждомъ участкѣ) и столярныя при одномъ столярѣ. Работа на нихъ лежащая настолько постоянная, что имъ въ помощь круглый годъ приходится нанимать поденныхъ мастеровъ и эти работы, въ тѣснѣйшемъ смыслѣ хозяйственныя, являются наиболѣе выгодными для дороги.

Можно указать на случаи, когда, вслѣдствіе не состоявшихся торговъ, участковымъ кузницамъ было поручено изготовить для пакгаузовъ желѣзный рельсовый скелетъ и желѣзныя стропила и въ теченіе около 2-хъ мѣсяцевъ, черезъ мало приспособленныя кузницы было обработано до 6.500 пудовъ желѣза безъ задержки для текущей работы.

Для выполненія всѣхъ работъ, связанныхъ съ текущимъ ремонтомъ мостовъ, централизаціей, изготовленіемъ и ремонтомъ инструментовъ, дрезинъ, вагончиковъ и пр., необходимо на каждомъ участкѣ имѣть мастерскія (кузницы со слесарнями) съ соотвѣтствующимъ штатомъ мастеровыхъ.

При производствѣ работъ на участкахъ хозяйственнымъ способомъ необходимо расширить существующія столярныя, снабдивъ ихъ соотвѣтствующими станками, приспособивъ ихъ въ видѣ небольшихъ деревообдѣлочныхъ (изготовленіе оконныхъ и дверныхъ рамъ).

Кромѣ того, въ виду сравнительной простоты производства, желательно ввести на участкахъ хозяйственное изготовленіе цементныхъ издѣлій (цементныхъ трубъ, плитъ, ступеней и пр.), значительно удешевляя этимъ работы и ускоряя срочность ихъ.

Работы въ большинствѣ случаевъ носятъ характеръ экстренности, а по сему производство ихъ возможно лишь въ собственной мастерской.

Выгодность работъ въ собственныхъ мастерскихъ вытекаетъ изъ соображеній, что очень часто приходится производить работы, совершенно не поддающіяся учету и оцѣнкѣ, какъ напримѣръ, починку дрезинъ, вагонетокъ, инструментовъ и пр., что починка эта не допускаетъ потери времени, потребнаго на переговоры съ частными мастеровыми и на перевозку исправляемаго, что при ремонтѣ очень часто есть возможность утилизировать предметы уже бывшіе въ употребленіи и находящіеся подъ рукой въ участковыхъ кладовыхъ и т. д.

При собственной мастерской вся манипуляція совершается просто, быстро и, при томъ подъ ближайшимъ надзоромъ старшихъ агентовъ дороги, достигаетъ болѣе правильнаго направленія. Сверхъ сего, надо сказать, что производство работъ на мостахъ, на мѣстѣ по централизаціи стрѣлокъ и пр. можетъ выполняться исключительно опытными мастеровыми дороги,

дѣятельность коихъ безъ собственныхъ мастерскихъ невозможна.

По вопросу 79

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

нач. сл. пути докладываетъ, что штатъ техническаго отдѣла на Р.-О. ж. д. крайне ограниченъ и состоитъ изъ нач. тех. отд, его помощника, двухъ инженеровъ, архитектора и группы чертежниковъ.

При наличіи на Р.-О. ж. д. центральнаго счетоводства вся хозяйственная часть службы перешла на техническій отдѣлъ, заставивъ для управленія этой частью выдѣлить изъ отдѣла одного инженера, давъ ему въ помощь откомандированныхъ лицъ отъ центральнаго счетоводства и изъ администраціи по новымъ работамъ.

Изъ того же отдѣла пришлось по ходу дѣла выдѣлить архитектурную часть подъ управленіемъ архитектора и такимъ образомъ техническій отдѣлъ сл. пути., въ строгомъ смыслѣ, на Р.-О. ж. д. состоитъ изъ нач. технич. отд., его помощника, одного инженера и группы чертежниковъ.

Указанный штатъ совершенно недостаточенъ, если принять во вниманіе, что, кромѣ текущихъ техническихъ вопросовъ, на техническомъ отдѣлѣ лежатъ всѣ перепроектировки, всѣ новыя требованія по воинскимъ графикамъ, всѣ нововведенія техническаго, санитарнаго и гигіеническаго характера.

Техническій отдѣлъ долженъ состоять:

изъ начальника техническаго отдѣла,
„ его помощника,
„ инженера для техническихъ занятій вообще,
„ „ по централизаціи,
„ „ по санитарнымъ и гигіенич. приспособл.
„ „ „ источникамъ водоснабженія и по устройствамъ въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ паровозныхъ депо и водокачкахъ,
„ архитектора для объединенія вопросовъ по гражданскимъ сооруженіямъ,
„ инженера завѣдывающаго хозяйственной частью службы,
„ группы чертежниковъ.

По вопросу 80

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

нач. сл. пути докладываетъ, что при настоящемъ положеніи дѣла, когда всякая работа должна оформливаться актомъ съ контролеромъ, когда всякая работа въ описаніи должна точно формулироваться, когда отъ нач. участка и дорожныхъ мастеровъ требуется до мелочности большое вниманіе къ расходованію

кредитовъ, едва ли возможно говорить объ упрощеніи отчетности, ибо съ упрощеніемъ таковой еще больше явится переписки по запросамъ контроля. Въ силу этого, для быстроты производства отчетности необходимо усилить штатъ конторы начальниковъ участковъ, а дорожнымъ мастерамъ необходимо увеличить жалованье, дабы имѣть возможность привлекать на должность дорожныхъ мастеровъ болѣе интеллигентныхъ техниковъ или же дать наименѣе грамотныхъ сподручныхъ конторщиковъ.

По вопросу 81

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

нач. сл. пути доложено, что, такъ какъ нач. участковъ пути должны быть полными хозяевами на ввѣренныхъ имъ участкахъ, а слѣдовательно и отвѣтственными лицами, и такъ какъ въ большинствѣ случаевъ всякая новая работа тѣсно связана съ эксплоатаціей дороги, производство новыхъ работъ должно совершаться подъ наблюденіемъ и отвѣтственностью нач. участковъ сл. пути (дистанцій) и, слѣдовательно, нач. участка долженъ являться полнымъ руководителемъ производства работъ. Достаточное количество техниковъ, десятниковъ, счетоводовъ и конторщиковъ въ зависимости отъ количества работъ на участкѣ, должно дополнять обычный штатъ, находящійся въ распоряженіи нач. участковъ сл. пути.

Необходимо допустить и особыхъ инженеровъ-производителей работъ, напр., по переустройству большихъ станцій, мостовъ и другихъ болѣе или менѣе крупныхъ сооруженій, и если производство указанныхъ работъ не теряетъ связи съ эксплоатаціей, то всѣ такіе производители работъ должны быть непремѣнно въ распоряженіи нач. участковъ, подъ руководствомъ которыхъ и производятся работы. Въ томъ случаѣ, когда производство работъ никакой связи съ эксплоатаціей не имѣетъ, напримѣръ, постройка отдѣльныхъ большихъ новыхъ мостовъ, большихъ пассажирскихъ зданій, больницъ, домовъ для управленій и пр., производители работъ могутъ быть совершенно независимыми отъ нач. участковъ сл. пути.

Само собою разумѣется, что въ послѣднемъ случаѣ у производителей работъ долженъ быть и свой необходимый штатъ техниковъ, десятниковъ и конторщиковъ размѣромъ въ зависимости отъ количества производящихся работъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, сколько Центральнымъ Управленіемъ отпускается на администрацію по новымъ работамъ, нач. сл. пути сообщаетъ, что, обыкновенно, при утвержденіи смѣты Центральное Управленіе увеличиваетъ ее на 2,5%.

Нач. дороги поясняетъ, что указанные 2,5% отпускаются на всю сѣть желѣзныхъ дорогъ и управленіе Р.-О. ж. д. не знаетъ

заранѣе, сколько оно получитъ, такъ какъ величина ассигнованія на администрацію по новымъ работамъ для Р.-О. ж. д. сильно колеблется, поэтому, если бы размѣръ этого ассигнованія выражался постоянно даже 2,5%, то это можно было бы считать удовлетворительнымъ.

Въ заключеніе Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ выяснить положеніе дѣлъ по отчужденію земель, Р.-О. ж. д.

Нач. сл. пути докладываетъ, что изъ прежнихъ дѣлъ по отчужденію все закончено: неоконченными являются дѣла съ городомъ по отчужденію земель подъ переустройство Рижскаго желѣзнодорожнаго узла. Что касается границъ отчужденія, то онѣ за неимѣніемъ документальныхъ плановъ находятся въ неопредѣленномъ положеніи.

Для приведенія въ порядокъ всѣхъ этихъ дѣлъ у дороги давно назрѣла необхдимость въ организаціи при техническомъ отдѣлѣ сл. пути особаго отдѣла по отчужденію. По этому поводу дорогой было возбуждено ходатайство передъ У. ж. д. Результатомъ этого ходатайства явилось разрѣшеніе приспособить къ этимъ дѣламъ одного чертежника съ прибавкой ему жалованья въ размѣрѣ 50 руб. ежемѣсячно, но все это, конечно, далеко не удовлетворяетъ потребностямъ дѣла.

Нач. дороги замѣчаетъ, что положеніе вопроса отчужденія является для Р.-О. ж. д. однимъ изъ больныхъ вопросовъ и поэтому представляется настоятельно необходимымъ урегулировать его въ самомъ непродолжительномъ времени, такъ какъ въ настоящее время въ распоряженіи Р.-О. ж. д. не имѣется никакихъ юридическихъ документовъ и въ случаѣ возникновенія какихъ-либо недоразумѣній дорога лишена возможности отстаивать свои права, потому что имѣющіеся въ управленіи дороги техническіе планы нельзя считать документами.

Одно время управленіе дороги для приведенія въ порядокъ своихъ дѣлъ по отчужденію держало особаго агента, на обязанность котораго было возложено ѣздить по натаріусамъ города Витебска и собирать имѣющіяся у нихъ купчія крѣпости, при чемъ многихъ документовъ достать ему не удалось. Впослѣдствіи М. П. С. всѣ имѣвшіеся документы затребовало къ себѣ и теперь по всѣмъ мелочамъ приходится обращаться въ Петербургъ, который, очень часто, за нерозыскомъ того или другого документа, сильно задерживаетъ отвѣтъ, что неизбѣжно влечетъ за собой довольно продолжительную переписку.

Д. По Службѣ тяги.

По вопросу 82

82. Нормы и преміи по расходу топлива паровозами; зависи-

пом. нач. сл. тяги Г. Ю. Беръ докладываетъ, что нормы расхода топлива и смазки для паровозовъ устанавливаются на Р.-О. ж. д.

мость этихъ премій отъ состава и вѣса поѣздовъ и отъ исправности хода поѣздовъ.

по среднему дѣйствительному расходу матеріаловъ за предшествующіе годы эксплоатаціи въ соотвѣтствіи съ характеромъ предстоящей работы. Выработанныя сл. тяги нормы утверждаются нач. дороги и опубликовываются приказомъ по дорогѣ. Установленныя нормы дѣйствуютъ до тѣхъ поръ, пока эксплоатаціонная практика не обнаружитъ несоотвѣтствія нормъ дѣйствительности. Тогда нормы подвергаются соотвѣтствующему пересмотру и измѣненію. Премію за сбереженіе топлива на Р.-О. ж. д. до настоящаго времени получаютъ исключительно лица паровозныхъ бригадъ.

Ставка преміи можетъ измѣняться сообразно съ цѣнами на матеріалы.

По вопросу 83

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

пом. нач. сл. тяги сообщаетъ, что на Р.-О. ж. д. приняты слѣдующія категоріи ремонта паровозовъ—большой ремонтъ, малый ремонтъ съ подъемкой и текущій ремонтъ. Премій за ремонтъ и пробѣгъ паровозовъ между ремонтами не установлено. Нормы пробѣга между послѣдовательными большими ремонтами приняты:

для товарныхъ паровозовъ . . 150.000 верстъ
„ пассажирскихъ „ . . 200.000 „

Средній дѣйствительный пробѣгъ за трехлѣтіе (1908—1910 г.г.) былъ: товарныхъ . . . . . 170.615 вер.
пассажирскихъ . . . . . 206.400 „

Общій пробѣгъ всѣхъ серій паровозовъ . . 179.209 вер.

По вопросу 84

84. Нормы износа бандажей паровозовъ и вагоновъ.

пом. нач. сл. тяги доложено, что нормы предѣльнаго износа бандажей на Р.-О. ж. д. приняты слѣдующія:

Бандажи смѣняются при ремонтѣ колесныхъ паръ:

паровозные при толщинѣ . . . . 35—30 мм.,
тендерные „ „ . . . . 30—25 „
вагонные, обращающіеся въ пассажирскихъ поѣздахъ . . . . . 28—24 „
вагонные-товарные . . . . . 23—19 „

Бандажи подлежатъ обточкѣ при износѣ въ наиболѣе выбитыхъ мѣстахъ:

пассажирскіе паровозные . . . . . 6 мм.,
товарные „ . . . . . 7 „
и тендерные и вагонные . . . . . 8 „

Износъ гребней допускается:

паровозныхъ и тендерныхъ до толщины 23 мм.,
вагонныхъ . . . . . „ „ 22 „

По вопросамъ 85 и 86

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

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

пом. нач. сл. тяги сообщаетъ, что нормы расхода смазочныхъ матеріаловъ и ставка преміи за сбереженіе таковыхъ установлены на Р.-О. ж. д. только для паровозовъ. Никакіе другіе виды премированія по сл. тяги на Р.-О. ж. д. не примѣняются.

По вопросамъ 87 и 89

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?

89. Условія и правила для очистки воды.

пом. нач. сл. тяги докладываетъ, что водоснабженіе дороги удовлетворительно какъ по качеству воды, такъ равно и по мощности источниковъ.

Подробныя данныя о водоснабженіи указаны въ приложеніи № 5.

Искусственная очистка воды на Р.-О. ж. д. не примѣняется вовсе, такъ какъ натуральныя качества воды для снабженія паровозовъ и прочихъ котловъ вполнѣ удовлетворительны.

По вопросу 88

доложено при разсмотрѣніи вопросовъ, относящихся къ матеріальной сл.

По вопросамъ 90 и 92

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

92. Условія и правила пріемки матеріаловъ для ремонта.

пом. нач. сл. тяги докладываетъ, что потребность въ матеріалахъ для мастерскихъ и депо выясняется по среднимъ нормамъ расхода за предшествующіе три года по соображенію съ программой ремонтныхъ работъ и заданіями работы по тяговой эксплоатаціи.

Начальники мастерскихъ и участковъ въ началѣ каждаго года заготовляютъ вѣдомости необходимаго для нихъ на предстоящій годъ количества наиболѣе ходовыхъ матеріаловъ. На основаніи этихъ вѣдомостей, по соображенію съ наличіемъ матеріаловъ въ складахъ дороги и установленныхъ нормъ минимальнаго запаса, управленіе сл. тяги заготовляетъ требованіе мат. службѣ на заготовку нужныхъ матеріаловъ съ указаніемъ

какое количество и къ какому сроку должно быть доставлено въ тотъ или другой складъ дороги.

Техническая пріемка на заводахъ производится частью инженерами отдѣла по испытанію матеріаловъ, частью агентами сл. тяги. Пріемка на дорогѣ производится особыми комиссіями при обязательномъ участіи агента сл. тяги.

Предсѣдатель Подкомиссіи, отмѣчая, что вопросъ 91 достаточно осѣщенъ при обсужденіи вопроса 38 по мат. сл., а вопросъ 92 разсмотрѣнъ въ связи съ вопросомъ 90, предлагаетъ высказаться

по вопросу 93.

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

Пом. нач. сл. тяги сообщаетъ, что паровозы и тендера послѣ большого ремонта обязательно принимаются старшими агентами того депо, куда паровозъ назначенъ въ работу. Пріемка заключается въ испытаніи паровоза ѣздою съ поѣздомъ въ присутствіи агента-пріемщика.

По вопросу 94

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

пом. нач. сл. тяги докладываетъ, что средняя продолжительность простоя въ ремонтѣ подвижного состава за трехлѣтіе (1908—1910 г.г.):

въ большомъ ремонтѣ:

паровоза	170 дней.
пассажирскаго вагона	98 „
товарнаго „	20 „

въ среднемъ ремонтѣ:

паровозовъ	не производится,
пассажирскаго вагона	56 дней,
товарнаго вагона	15 „

По вопросамъ 95 и 97

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

97. Способы использованія труда рабочихъ при уменьшеніи работъ.

пом. нач. сл. тяги доложено, что составъ мастеровыхъ и рабочихъ въ мастерскихъ Р.-О. ж. д. можно считать установившимся какъ въ паровозныхъ, такъ и вагонныхъ мастерскихъ. Въ исключительныхъ случаяхъ, когда значительно увеличивается работа, новыхъ рабочихъ не нанимаютъ въ значительномъ количествѣ, а обходятся сверхурочными и праздничными работами. Точно также при сокращеніи размѣра работъ не прибѣгаютъ къ массовымъ увольненіямъ, ограничиваясь естественной убылью рабочаго состава, а иногда и переходомъ на 5-ти или 4-хъ дневную работу, если не представляется возможнымъ излишекъ состава

мастеровыхъ и рабочихъ размѣстить въ другихъ мастерскихъ дороги или въ эксплоатацію.

По вопросу 96

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

пом. нач. сл. тяги докладываетъ, что почасовая оцѣнка труда рабочихъ и мастеровыхъ на Р.-О. ж. д. не примѣняется. Поденная плата мастеровыхъ, вновь принимаемыхъ, опредѣляется по пробѣ съ участіемъ эксперта отъ цеха. Чернорабочіе же принимаются на минимальную поденную плату, установленную для каждой мастерской. Расцѣнки на сдѣльныя работы вырабатываются каждой мастерской на основаніи опыта. Послѣ просмотра упр. сл. тяги, расцѣнки утверждаются нач. дороги для руководства при работахъ.

Оплата сверхурочныхъ и праздничныхъ работъ производится по нормамъ, установленнымъ циркуляромъ У. ж. д. отъ 17 ф. 1905 г. № 7284/303.

По вопросамъ 98 и 99

98. Условія и правила для выбора и пріемки топлива.

99. Условія и правила выбора и пріемки смазочныхъ матеріаловъ.

пом. нач. сл. тяги докладываетъ, что топливо и смазочные матеріалы на Р.-О. ж. д. заготовляются въ соотвѣтствіи съ утвержденными для каждаго рода матеріаловъ техническими условіями, согласно которымъ и производится пріемка лабораторнымъ или инымъ указаннымъ въ условіяхъ способомъ.

По вопросу 100

100. Какіе матеріалы пріобрѣтаются непосредственно службой тяги?

пом. нач. сл. тяги сообщаетъ, что сл. тяги непосредственно пріобрѣтаетъ матеріалы только въ исключительныхъ случаяхъ, изъ аванса, когда матеріалы нужны срочно и таковыхъ нѣтъ въ складахъ дороги. Запасныя части изготовляются въ своихъ мастерскихъ.

По вопросу 101

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

пом. нач. сл. тяги докладываетъ, что негодныя для употребленія запасныя части, послѣ освидѣтельствованія особой комиссіей изъ техниковъ и представителя контроля, по постановленіямъ совѣта управленія, перечисляются въ ломъ и затѣмъ поступаютъ въ продажу или же расходуются какъ матеріалъ.

По вопросу 102

102. Чѣмъ занимаются техническія конторы службы тяги?

пом. нач. сл. тяги доложено, что на Р.-О. ж. д. при управленіи сл. тяги имѣется техническій отдѣлъ, состоящій изъ инженера,

завѣдывающаго отдѣломъ, инженера для техническихъ занятій, двухъ техниковъ, пяти чертежниковъ и одного конторщика. Кромѣ того, въ трехъ главныхъ мастерскихъ дороги имѣется 6 чертежниковъ. Техническая контора упр. сл. тяги занимается составленіемъ проектовъ и чертежей для работъ по ремонту и передѣлкѣ подвижного состава, изготовляетъ чертежи для заказовъ, составляетъ и исполняетъ альбомные чертежи подвижного состава. Разрабатываетъ проекты по новымъ работамъ; кромѣ того, техническій отдѣлъ упр. сл. тяги принимаетъ ближайшее участіе въ заказахъ матеріаловъ и запасныхъ частей и пріемкѣ таковыхъ по заказамъ.

Техническія конторы при главныхъ мастерскихъ занимаются исполненіемъ рабочихъ чертежей для своихъ мастерскихъ, съемкой съ натуры, свѣркой размѣровъ и пріемкой запасныхъ частей и матеріаловъ въ мѣстные магазины.

По вопросу 103

103. Распредѣленіе и спеціализація ремонтныхъ мастерскихъ.

пом. нач. сл. тяги сообщаетъ, что Р.-О. ж. д. имѣетъ три главныхъ мастерскихъ:

1) въ Ригѣ исключительно для ремонта пассажирскаго вагоннаго парка дороги;

2) въ Двинскѣ для ремонта паровозовъ всей линіи и для изготовленія запасныхъ паровозныхъ частей,

и 3) въ Рославлѣ для ремонта товарныхъ вагоновъ.

По вопросу 104

104. Оборудованіе мастерскихъ новыми станками и орудіями.

пом. нач. сл. тяги докладываетъ, что оборудованіе главныхъ мастерскихъ новыми усовершенствованными станками и орудіями слѣдуетъ отнести къ наиболѣе дѣйствительнымъ средствамъ къ удешевленію и поднятію качества издѣлій желѣзнодорожныхъ мастерскихъ.

Въ этомъ отношеніи Двинскія мастерскія дали вполнѣ убѣдительные результаты. Улучшенію качества оборудованія этихъ мастерскихъ, главнымъ образомъ, слѣдуетъ приписать то обстоятельство, что, при значительномъ повышеніи въ послѣдніе годы стоимости рабочей силы и матеріала, Двинскія мастерскія не только не повысили средней стоимости большого ремонта одного паровоза, но даже стали работать, въ общемъ, дешевле, чѣмъ прежде. Оборудованіе Рижскихъ и Рославльскихъ вагонныхъ мастерскихъ не соотвѣтствуетъ современнымъ условіямъ техники, сильно изношено и устарѣло, ибо служитъ свыше 40 лѣтъ.

По вопросу 105

105. Въ какой мѣрѣ правильно и съ хозяйственной точки зрѣнія выгодно существующее расположеніе депо, и не имѣется ли въ виду болѣе выгоднаго ихъ расположенія?

пом. нач. сл. тяги докладываетъ, что расположеніе депо на Р.-О. ж. д., въ общемъ, слѣдуетъ признать удовлетворительнымъ.

Нѣкоторыя затрудненія представляетъ участокъ Рига-Двинскъ, длиною въ 205 верстъ и Жуковко-Клѣтнянская вѣтвь. На первомъ затруднительно безъ смѣны обслуживать сборные поѣзда, на что требуется нерѣдко свыше 18 часовъ непрерывной работы паровозныхъ бригадъ; въ близкомъ будущемъ, несомнѣнно, потребуется организовать оборотное депо въ узловой станціи Крейцбургъ (121 вер. отъ Риги).

Обслуживаніе вѣтви Жуковка-Клѣтня производится нынѣ паровозами ближайшаго Брянскаго депо, отстоящаго отъ Жуковки на разстояніи 52 верстъ, что вызываетъ значительный непроизводительный одиночный пробѣгъ. Въ будущемъ необходимо организовать на ст. Жуковка самостоятельное тяговое хозяйство, каковой вопросъ находится въ связи съ переустройствомъ и объединеніемъ Брянскаго желѣзнодорожнаго узла.

Однопутный участокъ главной линіи Смоленскъ-Брянскъ, протяженіемъ въ 236 вер., обслуживается товарными паровозами Рославльскаго основного депо, отстоящаго отъ Смоленскаго оборотнаго депо на разстояніи 111 вер. и отъ Брянскаго—на разстояніи 125 верстъ.

Расположеніе указанныхъ оборотныхъ депо по отношенію къ основному по разстоянію слѣдуетъ считать удовлетворительнымъ. Тѣмъ не менѣе, вслѣдствіе значительнаго грузооборота многихъ промежуточныхъ станцій и недостаточнаго развитія конечной станціи Брянскъ, на однопутномъ участкѣ Смоленскъ-Брянскъ, при всякомъ болѣе или менѣе значительномъ усиленіи движенія, возникали задержки поѣздовъ, доходившія въ отдѣльныхъ случаяхъ до 100 слишнимъ % противъ времени, предусмотрѣннаго расписаніемъ на пробѣгъ перегоновъ. Время нахожденія поѣздовъ въ пути на 125 верстномъ перегонѣ Рославль-Брянскъ доходило нерѣдко до 23 и болѣе часовъ вмѣсто назначенныхъ расписаніемъ 11—12 часовъ.

Для сокращенія указанныхъ задержекъ поѣздовъ въ пути въ 1908 г. на послѣднюю четверть года (періодъ наиболѣе оживленнаго движенія) было для опыта организовано обслуживаніе станціонныхъ маневровъ на перегонѣ отъ Починка до Дубровки (113 вер.) особыми маневровыми паровозами, высылаемыми ежедневно изъ основного депо Рославль въ обѣ стороны. По сравненію съ тѣмъ же періодомъ предшествующаго 1907 года опытъ далъ нижеслѣдующіе результаты:

Въ теченіе опытнаго періода на участкѣ Смоленскъ-Брянскъ исполнялось, въ среднемъ, въ сутки поѣздо-верстъ.

въ 1907 г. 2680.,
въ 1908 г. . . . . 2400.

Опозданія поѣздовъ (считая I часъ и болѣе) на 1000 поѣздо-верстъ составляли:

въ 1907 г. . . . . 7,9 час.,
въ 1908 г. . . . . 2,5 час.

Потребовалось поѣздныхъ паровозовъ на 1000 поѣздо-верстъ:

въ 1907 г. 13,76,
въ 1908 г. 10,47

Расчетная норма при вполнѣ правильномъ движеніи по графику съ минимальнымъ законнымъ отдыхомъ бригадъ для однопутнаго участка Смоленскъ-Брянскъ на 1000 поѣздо-верстъ составляетъ—9,25 дѣйствующихъ паровозовъ.

Расходъ за тотъ же періодъ на содержаніе паровозныхъ бригадъ (очер. № 234), отнесенный на 1000 поѣздо-верстъ по Рославльскому участку былъ:

въ 1907 г. . . . . 48,93 руб.,
въ 1908 г. . . . . 38,30 руб.

Сбереженіе на бригадахъ въ зависимости отъ сокращенія опозданій по этимъ даннымъ за годъ составило бы сумму $2,4\times(48,93-38,30)\times360=9.184$ руб.

Расходъ же на содержаніе двухъ бригадъ участковыхъ маневровыхъ паровозовъ за годъ составляетъ сумму $(2\times150+2\times32)\times12=4.368$ руб.

Приведенныя данныя опыта свидѣтельствуютъ, что, не принимая во вниманіе ни сбереженія на количествѣ поѣздныхъ паровозовъ, которое по ставкамъ нормальныхъ условій составило бы за годъ сумму $(13,76-10,47)\times2,4\times36\times360=102.332$ руб., ни неподдающихся учету, но, несомнѣнно, существующихъ выгодъ отъ сокращенія простоя грузовъ и вагоновъ, одно лишь прямое сбереженіе на содержаніи поѣздныхъ паровозныхъ бригадъ окупаетъ съ избыткомъ расходъ на оплату бригадъ участковыхъ маневровыхъ паровозовъ и сопровождающихъ эти паровозы составителей.

Въ виду вышеизложенныхъ результатовъ трехмѣсячнаго опыта, примѣненіе двухъ участковыхъ маневровыхъ паровозовъ на перегонѣ Починокъ-Дубровка было введено въ обиходъ эксплоатаціи.

Результаты послѣдующихъ лѣтъ вполнѣ подтверждаютъ цѣлесообразность примѣняемой мѣры, такъ какъ опозданія поѣздовъ сократились, въ среднемъ, до 2-хъ часовъ на 1000 поѣздо-верстъ, а количество поѣздныхъ паровозовъ на 1000 поѣздо-верстъ только въ исключительныхъ случаяхъ бываетъ болѣе

десяти. Пробѣгъ участковыхъ маневровыхъ паровозовъ, регистрируемый какъ непроизводительный, достигаетъ 80.000 паровозоверстъ въ годъ.

По вопросу 106

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

нач. сл. дв. докладываетъ, что смазка вагоновъ на Р.-О. ж. д. производится поѣздными смазчиками, которые являются, вмѣстѣ съ тѣмъ, и тормозильщиками, но этого еще не достаточно: было бы весьма желательнымъ полное совмѣщеніе этихъ двухъ должностей съ возложеніемъ на смазчика и остальныхъ обязанностей кондуктора товарныхъ поѣздовъ. Но, принимая во вниманіе, что по прямой своей технической спеціальности смазчикъ долженъ оставаться въ вѣдѣніи сл. т., а по обязанностямъ кондуктора быть отвѣтственнымъ предъ сл. дв., означенное совмѣщеніе должностей создаетъ нѣкоторую двойственность въ административномъ отношеніи, ибо въ тѣхъ случаяхъ, когда за смазчикомъ окажутся упущенія по обязанностямъ кондуктора, онъ всегда будетъ оправдывать ихъ техническими своими обязанностями, а административная зависимость смазчика отъ сл. т. лишаетъ сл. дв. примѣнять къ смазчику тѣ мѣры воздѣйствія, которыя практикуются по отношенію кондукторовъ.

Иллюстраціей такого положенія дѣла могутъ служить наблюдающіяся уже теперь явленія, когда смазчикъ несетъ обязанности и тормозильщика: нерѣдко случается, что дерзкія кражи въ товарныхъ поѣздахъ въ пути ихъ слѣдованія происходятъ именно въ той части поѣзда, въ которой находится тормозной вагонъ, обслуживаемый смазчикомъ; при разслѣдованіи такихъ случаевъ, смазчикъ всегда оправдывается, что онъ ничего не знаетъ и ничего не видѣлъ и въ результатѣ почти постоянно остается безнаказаннымъ, тогда какъ кондукторы въ подобныхъ случаяхъ неминуемо увольняются со службы.

По вопросу 107

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

пом. нач. сл. тяги докладываетъ, что смазка вагоновъ на Р.-О. ж. д. производится поѣздными смазчиками, которые являются, вмѣстѣ съ тѣмъ, и тормозильщиками. Технически болѣе совершеннымъ слѣдуетъ считать, однако, способъ смазыванія проходящихъ поѣздовъ постоянными станціонными смазчиками — осмотрщиками.

По вопросу 108

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

пом. нач. сл. тяги доложено, что главныя мастерскія тѣснѣйшимъ образомъ связаны съ тяговой эксплоатаціей дороги. Идея нераздѣльности общаго тягового хозяйства и хозяйства мастерскихъ легла въ основаніе распредѣленія мастерскихъ по дорогѣ,

расположенія ихъ, устройства и оборудованія, т. е. главныя мастерскія Р.-О. ж. д. должны быть всегда надежнымъ вспомогательнымъ для тягового хозяйства устройствомъ и какъ таковое въ административномъ отношеніи не можетъ быть отчуждено отъ непосредственнаго подчиненія нач. сл. т. безъ значительныхъ затрудненій для эксплоатаціи.

По вопросу 109

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

пом. нач. сл. тяги докладываетъ, что выдача штатнымъ служащимъ вознагражденія за сверхурочныя и добавочныя работы по сл. т. производится на основаніи и въ предѣлахъ нормъ §§ 21 и 22 временныхъ инструкцій мѣстнымъ управленіямъ. Обыкновенно такимъ добавочнымъ вознагражденіемъ пользуются только низшіе конторскіе служащіе за срочныя работы, при чемъ расходъ по сл. т. въ годъ на всѣхъ служащихъ центральнаго управленія и линіи не превышаетъ суммы 2000 руб., выдѣляемой службѣ ежегодно изъ кредита по очер. № 81.

Особаго положенія о выдачѣ добавочнаго вознагражденія по сл. т. не имѣется.

Е. По службѣ движенія.

По вопросу 110

110. Какія мѣры принимаются для наилучшаго использованія подвижного состава, въ частности:

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

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

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

г) къ возможному повышенію средней нагрузки вагоновъ и поѣздовъ.

нач. сл. дв. И. В. Нерода докладываетъ слѣдующее:

пунктъ **а.**

На Р.-О. ж. д., въ видахъ болѣе равномѣрнаго распредѣленія подвижного состава по участкамъ дороги для удовлетворенія требованій грузоотправителей и своевременнаго приближенія подвижного состава къ передаточнымъ пунктамъ, для успѣшнаго выполненія обмѣнныхъ обязательствъ (по отношенію къ сосѣднимъ дорогамъ), распоряженіе вагоннымъ хозяйствомъ сосредоточено въ упр. сл. дв. въ непосредственномъ вѣдѣніи нач. конторы дв. и подъ общимъ руководствомъ нач. сл. дв.

Въ недалекомъ будущемъ, въ виду полной организаціи на дорогѣ всѣхъ 3-хъ отдѣленій сл. дв., предполагается часть вагоннаго хозяйства передать въ вѣдѣніе нач. отд.

Для распредѣленія подвижного состава сообразно потребностямъ, а также и для контроля о надлежащемъ исполненіи послѣдовавшихъ распоряженій, всѣ станціи къ 12 ч. ночи сообщаютъ нач. конторы дв. по телеграфу особо установленными шифрованными телеграммами всѣ данныя объ оборотѣ подвижного состава за истекшія сутки, а также о наличіи таковаго въ полночь и о потребности на слѣдующія сутки.

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.

Предсѣдатель Подкомиссіи замѣчаетъ, что болѣе удобнымъ надо признать порядокъ полученія этихъ свѣдѣній къ 6-ти часамъ вечера, такъ какъ существующій на Р.-О. ж. д. порядокъ долженъ сильно утомлять служащихъ, а получаемыя свѣдѣнія должны опаздывать на цѣлыя сутки.

Нач. сл. дв. поясняетъ, что установившійся на Р.-О. ж. д. порядокъ существуетъ только потому, что къ нему привыкли отправители и, переходя къ вопросу программы, докладываетъ, что при достаточномъ наличіи на дорогѣ подвижного состава, промежуточныя станціи, въ цѣляхъ наиболѣе быстраго полученія его подъ нагрузку, требуютъ таковой наканунѣ дня нагрузки непосредственно отъ соотвѣтствующей распорядительной станціи; эти послѣднія указываются станціямъ нач. конторы дв. и опредѣляются имъ въ зависимости отъ теченія порожняго подвижного состава.

При недостаткѣ же подвижного состава для удовлетворенія полностью всѣхъ требованій, таковой распредѣляется между станціями особыми нарядами на конторы дв., пропорціонально поступившимъ требованіямъ на основаніи вышеупомянутыхъ шифрованныхъ телеграммъ.

При наличіи на дорогѣ достаточнаго количества подвижного состава, станціямъ разрѣшается загружать таковой у себя безъ особаго разрѣшенія нач. конторы дв.; при недостаткѣ же на дорогѣ подвижного состава, таковой загружается лишь по особому каждый разъ разрѣшенію конторы дв.

Для грузовъ скоропортящихся, пассажирской и большой скоростей, живности и гробовъ съ покойниками станціи отцѣпляютъ и загружаютъ имѣющійся у нихъ подвижной составъ безъ особаго разрѣшенія.

Кромѣ того, станціямъ разрѣшается отцѣплять безъ особаго разрѣшенія вагоны подъ хозяйственный грузъ, согласно особо установленнымъ для этого нормамъ.

Вышеуказанный примѣняемый на дорогѣ порядокъ пользованія подвижнымъ составомъ управленіе дороги считаетъ вполнѣ цѣлосообразнымъ и соотвѣтствующимъ своему назначенію.

Пунктъ б.

При избыткѣ на дорогѣ подвижного состава, въ цѣляхъ устраненія непроизводительнаго пробѣга и избавленія отъ излишнихъ маневровъ, свободная часть его устанавливается на опредѣленныхъ станціяхъ въ видѣ резерва, расходуемаго станціями лишь по особымъ каждый разъ разрѣшеніямъ нач. конторы дв.

При выдѣленіи въ особые парки упомянутаго „нерабочаго“ подвижного состава учитываются условія удобной и возможно скорой доставки подвижного состава на тѣ пункты, въ которыхъ предполагается возможность возникновенія потребности въ немъ.

За правильнымъ оборотомъ подвижного состава по станціямъ слѣдятъ участковые ревизоры движенія, для чего производятъ обязательную ситуацію подвижного состава не менѣе двухъ разъ въ мѣсяцъ на каждой станціи.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, въ чьемъ вѣдѣніи находится распоряженіе порожними вагонами, поставленными въ запасъ, нач. сл. дв. сообщаетъ, что распоряженіе порожнимъ составомъ на Р.-О. ж. д. возложено не на распорядительныя станціи, а на контору движенія.

Пунктъ **в.**

На дорогѣ установлена спеціализація товарныхъ поѣздовъ, которые дѣлятся на товарные-ускоренные (они же воинскіе), товарные и сборные. Грузовъ, слѣдующихъ транзитомъ по всей главной линіи Р-О. ж. д. (Рига-Орелъ) имѣется незначительное количество. Преимущественное направленіе теченія грузовъ—къ Ригѣ. Съ ускоренными товарными поѣздами слѣдуетъ, по преимуществу, живность, скоропортящіеся грузы и грузы большой скорости. Грузъ пассажирской скорости слѣдуетъ съ этими поѣздами только на небольшихъ разстояніяхъ въ томъ случаѣ, если, благодаря отсутствію подходящаго пассажирскаго поѣзда, этотъ грузъ можетъ прибыть на станцію назначенія съ ускореннымъ поѣздомъ ранѣе, чѣмъ съ пассажирскимъ. Вслѣдствіе недостаточности переименованныхъ категорій грузовъ для отправленія 2 паръ сквозныхъ ускоренныхъ товарныхъ поѣздовъ въ сутки, составы этихъ поѣздовъ пополняются до нормальныхъ вагонами съ грузомъ малой скорости, слѣдующимъ транзитомъ, и по возможности, на значительное протяженіе дороги, а такъ какъ такого груза поступаетъ относительно мало, то ускоренные товарные поѣзда почти вполнѣ удовлетворяютъ потребностямъ транзитнаго товарнаго движенія Р.-О. ж. д.

Товарные поѣзда составляются исключительно изъ вагоновъ съ грузомъ, слѣдующимъ транзитомъ по участку въ предѣлахъ не менѣе двухъ распорядительныхъ станцій.

Организація сборныхъ поѣздовъ въ главныхъ чертахъ состоитъ въ слѣдующемъ.

Въ зависимости отъ мѣста назначенія сборнаго груза, таковой грузится:

а) въ сборные прямые вагоны, слѣдующіе безъ отгрузокъ на одну какую-либо станцію,

б) въ сборные участковые вагоны съ грузомъ по назначенію на и со станцій даннаго участка,

в) въ общіе сборные вагоны, въ которые грузятся мелочныя отправки, оказавшіяся при общемъ распредѣленіи грузовъ по вагонамъ совершенно неподходящими для направленія прямыхъ или участковыхъ сборныхъ вагоновъ,

и г) въ спеціальный сборный вагонъ съ мелкими отправками, которыя по свойству груза не могутъ быть грузимы въ одинъ вагонъ съ обыкновенными грузами. Въ первую очередь въ сборные поѣзда ставятся вагоны съ сборнымъ грузомъ, затѣмъ полногрузные вагоны, слѣдующіе на или съ промежуточныхъ станцій даннаго участка, и, наконецъ, порожніе вагоны, подлежащіе отцѣпкѣ или прицѣпкѣ на промежуточныхъ станціяхъ. На каждомъ участкѣ сборные поѣзда назначаются по мѣрѣ надобности съ такимъ расчетомъ, чтобы одна пара сборныхъ поѣздовъ прослѣдовала промежуточныя станціи участка по возможности въ свѣтлое время сутокъ, такъ какъ поѣздными паровозами этихъ поѣздовъ производятся маневровыя работы по станціямъ, на которыхъ спеціальныхъ маневровыхъ паровозовъ не имѣется.

Пунктъ **г.**

Для достиженія возможно лучшаго использованія подъемной силы вагоновъ старшимъ участковымъ агентамъ вмѣнено въ обязанность возможно чаще провѣрять станціи въ отношеніи полной утилизаціи подъемной силы вагоновъ. Для контроля въ отношеніи отправленія станціями товарныхъ поѣздовъ въ предѣльныхъ составахъ, распорядительныя станціи представляютъ въ контору движенія письменныя свѣдѣнія о составахъ всѣхъ отправленныхъ и прибывшихъ къ нимъ товарныхъ поѣздовъ съ указаніемъ предстоящихъ или имѣвшихъ мѣсто на промежуточныхъ станціяхъ отцѣпокъ или прицѣпокъ. Послѣднее относится, главнымъ образомъ, къ сборнымъ поѣздамъ, такъ какъ въ сквозныхъ поѣздахъ дальняго слѣдованія измѣненія состава могутъ быть только случайными (напримѣръ, отцѣпка вагона по технической неисправности).

Вышеприведенныя данныя разсматриваются въ конторѣ движенія и о всякомъ отступленіи отъ указаннаго порядка станціямъ предлагается представить объясненія.

Въ 1911 году управленіемъ дороги въ видѣ пробы введенъ способъ составленія поѣздовъ не по составу, а по вѣсу и для достиженія въ этомъ отношеніи лучшихъ результатовъ предполагается ввести въ премированіе станціонныхъ служащихъ за составленія товарныхъ поѣздовъ предѣльнаго вѣса. Сказать же что-либо въ пользу того или другого способа пока крайне затруднительно, такъ какъ все это еще находится въ стадіи опыта.

Пунктъ **д.**

На Р.-О. ж. д., въ видахъ увеличенія коммерческой скорости установлены увеличенныя скорости движенія товарныхъ поѣздовъ по перегонамъ, въ зависимости отъ уменьшенія соста-

вовъ. Скорость въ этихъ случаяхъ увеличивается соразмѣрно уменьшенію состава, согласно выработанннымъ и предоставленнымъ для руководства подлежащимъ агентамъ особымъ таблицамъ (прик. по дор. № 479 отъ 1905 г.).

По предложенію Предсѣдателя Подкомиссіи сообщить данныя объ оборотѣ вагоновъ въ мѣсяцы наиболѣе интенсивнаго движенія за четыре года, нач. сл. дв. додкладываетъ, что оборотъ вагоновъ за мѣсяцъ наибольшаго движенія составлялъ:

въ 1908 г.	ноябрь	мѣсяцъ	3,73
„ 1909 „	сентябрь	„	4,37
„ 1910 „	„	„	4,29
„ 1911 „	„	„	3,90

По вопросу 111

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

нач. сл. дв. докладываетъ, что на значительныхъ станціяхъ, гдѣ выгрузка производится особыми рабочими, ее нельзя считать обезпеченной въ праздничные дни, такъ какъ поденные рабочіе въ большинствѣ случаевъ отказываются работать въ праздники. Необходимо бы было, въ цѣляхъ успѣшной выгрузки, въ праздничные дни урегулировать этотъ вопросъ законодательнымъ путемъ, такъ какъ существующія на этотъ предметъ нынѣ указанія страдаютъ противорѣчіями. Такъ, напримѣръ, правилами о праздничномъ отдыхѣ не предусмотрѣна работа въ праздники по выгрузкѣ и нагрузкѣ на портовой или городской территоріи, а между тѣмъ, на основаніи Общаго Устава, дорога взыскиваетъ съ грузополучателей за простой вагоновъ въ частныхъ складахъ и территоріи порта.

На основаніи циркуляра бывшаго департамента ж. д. отъ 11 іюля 1895 г. № 11632 (стр. 239 Общ. Уст.) при исчисленіи сроковъ простоя вагоновъ не принимаются въ расчетъ круглыми сутками дни, въ кои станціи, на основаніи ст. 43 Общ. Уст., закрыты для производства нагрузки и выгрузки грузовъ.

Плата же за простой вагоновъ при невыгрузкѣ въ остальные праздничные дни подлежатъ взиманію на общемъ основаніи.

Нач. дороги замѣчаетъ, что вопросъ о праздничномъ отдыхѣ рабочихъ съ 1905 г. сильно осложнился, вслѣдствіе чего является настоятельная необходимость для урегулированія этого вопроса подвергнуть его разсмотрѣнію совмѣстно съ М. Вн. Д.

По вопросу 112

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

нач. сл. дв. докладываетъ, что въ зависимости отъ силы паровоза составъ товарныхъ поѣздовъ увеличивается или уменьшается, согласно особой таблицѣ, прилагаемой къ книжкамъ расписанія.

Вообще же, на Р.-О. ж. д. линія Орелъ-Рига и участокъ Витебскъ-Жлобинъ обслуживаются исключительно 8-ми колесными товарными паровозами нормальнаго типа, а 6-ти колесные—

сосредоточены на вѣтвяхъ: Муравьевской, Туккумской и Жуково-Клѣтнянской, гдѣ по условіямъ пути не допускается обращеніе 8-ми колесныхъ паровозовъ.

Въ цѣляхъ возможно меньшаго пересоставленія поѣздовъ на Р.-О. ж. д. въ развитіе пункта Г § 82 правилъ технической эксплоатаціи ж. д. составлены и примѣняются помѣщенныя въ положеніи № 61 о движеніи поѣздовъ нижеслѣдующія правила размѣщенія вагоновъ въ товарныхъ поѣздахъ:

1) непосредственно за паровозомъ ставятся холодные паровозы въ количествѣ не болѣе одного,

2) товарные груженые и

3) товарные порожніе, кромѣ кондукторскихъ теплушекъ, которыя разрѣшается ставить во главѣ поѣзда не ближе 7-8 вагоновъ отъ паровоза.

Ст. 11. Вагоны въ поѣздѣ располагаются группами по станціямъ назначенія, впереди—на ближайшую станцію, затѣмъ на слѣдующую и т. д.

Кромѣ того, на основаніи отдѣльныхъ распоряженій управленія дороги, на станціяхъ: Орелъ, Брянскъ, Смоленскъ и Витебскъ формируются, такъ называемые, товарные поѣзда дальняго хода, которые слѣдуютъ безъ пересоставленія на болѣе значительномъ протяженіи дороги, т. е. безъ всякихъ маневровыхъ работъ на отдѣльной или нѣсколькихъ распорядительныхъ станціяхъ до пунктовъ назначенія, или безъ передачи грузовъ на сосѣднія дороги, при чемъ составы этихъ поѣздовъ формируются такъ, чтобы по возможности, вагоны слѣдовали цѣлыми поѣздами на одну опредѣленную станцію назначенія или передачи груза.

Составленіе поѣздовъ дальняго слѣдованія, и при томъ въ возможно большемъ числѣ, признается весьма существеннымъ и необходимымъ, но, къ сожалѣнію, недостатки путевыхъ устройствъ нѣкоторыхъ распорядительныхъ станцій и въ особенности объединенныхъ, какъ напримѣръ, станціи Орелъ, препятствуютъ удовлетворенію этой потребности.

По вопросу 113

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

нач. сл. дв. доложено, что мѣрами сокращенія пробѣга одиночныхъ паровозовъ служатъ: своевременная освѣдомленность распорядительныхъ станцій о потребностяхъ промежуточныхъ станцій въ порожнемъ подвижномъ составѣ и въ мѣстахъ для прицѣпки груженыхъ вагоновъ, а также своевременная освѣдомленность основныхъ депо о назначеніи и отмѣнѣ товарныхъ поѣздовъ станціями оборотныхъ депо.

Кромѣ того, на основаніи поступающихъ въ контору движенія телеграфныхъ свѣдѣній о состояніи и оборотѣ подвижного состава, составы поѣздовъ того направленія, по которому, обык-

новенно, преобладаетъ теченіе порожнихъ вагоновъ, регулируются порожними и гружеными вагонами такъ, чтобы число поѣздовъ этого направленія не было меньше, но и отнюдь не превышало того числа поѣздовъ, по которому слѣдуютъ преимущественно груженые вагоны. Благодаря этимъ мѣрамъ, въ послѣднее время пробѣга одиночныхъ паровозовъ въ грузовомъ направленіи на дорогѣ не имѣется.

По вопросу 114

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

нач. сл. дв. докладываетъ, что управленіе дороги, а также старшіе линейные агенты сл. дв. и тяги тщательно слѣдятъ за возможно болѣе полной утилизаціей подвижного состава и паровозовъ.

Умѣнье использовать то и другое принимается во вниманіе при оцѣнкѣ служебной дѣятельности начальниковъ станцій и начальниковъ депо.

По вопросу 115

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

нач. сл. дв. докладываетъ, что по сл. дв. установлены пять премій, указанныхъ въ отвѣтѣ по вопросу 6-му общихъ вопросовъ.

Результаты премій слѣдующіе:

1) изъ фонда на премію по товаростанціоннымъ работамъ возмѣщаются убытки по претензіямъ грузохозяевъ; остальная часть служитъ нѣкоторымъ подспорьемъ къ заработку служащихъ;

2) премія за обнаруженіе неправильнаго наименованія груза или невѣрнаго обозначенія вѣса груза развиваетъ въ агентахъ стремленіе къ обнаруженію этихъ злоупотребленій, что, въ свою очередь, способствуетъ, конечно, сокращенію числа ихъ со стороны грузоотправителей;

3) премія за сборъ и возвратъ старыхъ задѣйствованныхъ вагонныхъ пломбъ даетъ нѣкоторое сбереженіе казнѣ и заработокъ служащимъ;

4) результаты преміи за обнаруженіе безбилетныхъ пассажировъ — тѣ-же, что и по пункту 2-му настоящаго отвѣта и

5) о результатахъ преміи за обнаруженіе перехода вагоновъ безъ записи по обмѣннымъ документамъ высказаться опредѣленно не представляется возможнымъ за кратковременностью ея дѣйствія.

По первымъ тремъ и послѣдней преміямъ на дорогѣ существуютъ особыя положенія; что же касается преміи за обнаруженіе безбилетныхъ пассажировъ, то таковая дѣйствуетъ на основаніи примѣчанія 2-го къ ст. 22 Общ. Уст. и особаго по

этому предмету положенія въ видѣ отдѣльныхъ правилъ на Р.-О. ж. д. не существуетъ.

По вопросу 116

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

нач. сл. дв. докладываетъ, что число и родъ пассажирскихъ поѣздовъ опредѣляются потребностью мѣстныхъ условій перевозокъ и смѣтными назначеніями, а составъ поѣздовъ—силой паровозовъ, населенностью поѣздовъ, требованіями, предъявляемыми къ дорогамъ Министерствами Военнымъ и Внутренныхъ дѣлъ въ отношеніи перевозки войскъ, арестантовъ, багажа и грузовъ пассажирской и большой скоростей.

По вопросу 117

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

нач. сл. дв. сообщаетъ, что гарантіей правильной выработки графиковъ и расписаніи пассажирскихъ поѣздовъ можетъ служить, до нѣкоторой степени, опытъ предыдущихъ лѣтъ, установившіяся согласованія въ узловыхъ пунктахъ съ поѣздами сосѣднихъ дорогъ, а также возможное удовлетвореніе тѣхъ крайне разнообразныхъ и нерѣдко противорѣчивыхъ требованій и пожеланій, которыя предъявляются къ дорогѣ, съ одной стороны, представителями разныхъ вѣдомствъ и, съ другой — торгово-промышленными и обывательскими группами населенія.

Абсолютныхъ же гарантій правильности выработки графиковъ и расписаній поѣздовъ, надо полагать, вообще не существуетъ, что же касается графика движенія товарныхъ поѣздовъ не срочнаго сообщенія, то его слѣдуетъ разсматривать лишь какъ приблизительную схему движенія этихъ поѣздовъ.

Принимая во вниманіе, что въ основу правильнаго составленія графиковъ и расписаній поѣздовъ положено стремленіе къ достиженію наибольшаго числа и наилучшихъ согласованій поѣздовъ въ узловыхъ пунктахъ, удовлетвореніе мѣстныхъ потребностей тѣми поѣздами, кои предназначены для дальнихъ перевозокъ, достигается лишь по возможности и поэтому нерѣдко случается, что тотъ поѣздъ, который вполнѣ удобенъ для пассажировъ дальняго слѣдованія, является неподходящимъ для перевозокъ мѣстнаго сообщенія.

Такимъ образомъ, удовлетвореніе мѣстныхъ потребностей въ большинствѣ случаевъ можетъ быть осуществляемо лишь при наличіи спеціальныхъ для этого средствъ, оправдываемыхъ, въ свою очередь, характеромъ и размѣрами потребностей.

По вопросу 118

118. Принятый на дорогѣ способъ дви-

нач. сл. дв. докладываетъ, что въ основаніе движенія товарныхъ поѣздовъ на Р. - О. ж. д. положенъ графикъ

женія товарныхъ поѣздовъ: по подорожнымъ и по графику?

движенія, но, въ виду принятаго на дорогѣ порядка, допускающаго отправленіе товарныхъ поѣздовъ раньше времени, положеннаго расписаніемъ (ст. III. допол. къ § 109 Пол. № 61 о движеніи поѣздовъ) и нагона въ пути, не превышающаго 10% отъ времени хода, предусмотрѣннаго для поѣздовъ данной категоріи книжкой расписанія (ст. VIII допол. къ п. Е § 88 Пол. № 61 о движ. поѣздовъ), а также въ виду зависимости скорости товарнаго поѣзда отъ его состава, графикъ движенія товарныхъ поѣздовъ пріобрѣтаетъ лишь значеніе схемы возможнаго движенія товарныхъ поѣздовъ.

Повѣрка движенія поѣздовъ производится при помощи теоретическаго графика, на которомъ отмѣчается дѣйствительное движеніе поѣзда.

По вопросу 119

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

нач. сл. дв. доложено, что для сообщенія управленію службы (конторѣ движенія) свѣдѣній о грузо и вагонооборотѣ станцій, на Р.-О. ж. д. установлены телеграфныя свѣдѣнія №№ 1 и 2. Свѣдѣнія эти подаются станціями ежедневно въ 12 час. ночи въ видѣ шифрованныхъ телеграммъ. Передаточныя станціи, кромѣ того, подаютъ въ тотъ же срокъ телеграфныя свѣдѣнія № 5 о выполненномъ обмѣнѣ и состояніи долговъ по обмѣну къ концу отчетнаго дня. Для выясненія размѣровъ грузового движенія и для составленія соображеній о распредѣленіи товарнаго подвижного состава по линіи, ежедневно, утромъ, конторою движенія изъ свѣдѣній № 1 и 2 извлекаются и заносятся на особый бланкъ данныя о количествѣ отправляемыхъ распорядительными станціями товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ. Въ цѣляхъ недопущенія отправленія малосоставныхъ поѣздовъ станціи ежедневно представляютъ въ контору движенія письменныя свѣдѣнія № 5. Провѣрка послѣднихъ даетъ возможность устанавливать факты отправленія поѣздовъ въ неполныхъ составахъ и путемъ запросовъ станцій и разслѣдованій мѣстными старшими агентами оказывать должное воздѣйствіе на линію.

Для распредѣленія по линіи и обезпеченія станцій подвижнымъ составомъ пассажирскаго парка, установлена ежедневная подача станціями въ 6 час. утра телеграфныхъ свѣдѣній № 7.

Въ цѣляхъ своевременнаго и возможно легкаго обнаруженія допускаемыхъ станціями нарушеній правильности движенія организовано составленіе графика фактически исполненнаго движенія. Каждая обнаруженная неправильность немедленно сообщается подлежащей станціи для свѣдѣнія во избѣжаніе повтореній подобныхъ неправильностей, а также на предметъ представленія объясненій виновныхъ.

Бланки телеграфныхъ свѣдѣній №№ 1, 2, 5 и 7 и письменныхъ свѣдѣній № 5, а также свѣдѣній, составляемыхъ конторою движенія о числѣ отправляемыхъ распорядительными станціями товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ, представлены въ Высшую Комиссію.

Что касается величины средняго пробѣга инвентарнаго вагона, то она составляла:

въ 1908 г. — 37,07
„ 1909 „ — 47,60
„ 1910 „ — 52,68.

Средній же пробѣгъ рабочаго вагона былъ:

въ 1908 г. — 81,36
„ 1909 „ — 90,62
„ 1910 „ — 93,54.

По вопросу 120

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

нач. сл. дв. докладываетъ, что обмѣнъ вагонами на всѣхъ передаточныхъ пунктахъ, за исключеніемъ объединенныхъ станцій Муравьево, Царскій Лѣсъ, Двинскъ—Л.—Ром., Жлобинъ и Орелъ производится на основаніяхъ, изложенныхъ въ общемъ соглашеніи о взаимномъ пользованіи товарными вагонами; на указанныхъ же выше объединенныхъ станціяхъ—на основаніи частныхъ соглашеній, заключенныхъ съ каждой изъ примыкающихъ къ этимъ передаточнымъ пунктамъ дорогъ.

Наблюденіе за своевременнымъ обнаруженіемъ случаевъ перехода вагоновъ безъ записи по обмѣннымъ документамъ возложено на отдѣлъ статистики сл. дв., который ведетъ учетъ оборота вагоновъ по номерамъ, при чемъ, въ цѣляхъ устраненія вообще перехода вагоновъ безъ записи по документамъ, введены, утвержденнымъ въ установленномъ порядкѣ положеніемъ № 18 о начетахъ на виновныхъ станціонныхъ агентовъ за каждый перешедшій безъ записи вагонъ, удержанія изъ всѣхъ родовъ причитающейся имъ преміи и наградныхъ денегъ за результаты эксплоатаціи, и выдача преміи агентамъ отдѣла статистики за каждый своевременно обнаруженный переходъ вагона безъ учета по документамъ.

Р.-О. ж. д. соприкасается и производитъ обмѣнъ вагонами съ казенными дорогами: Либаво - Роменской — въ Двинскѣ, Жлобинѣ и Муравьевѣ, съ Московско-Брестской—въ Смоленскѣ и Оршѣ, съ Московско-Курской—въ Орлѣ, съ Николаевской—въ Полоцкѣ, съ Полѣсскими—въ Брянскѣ, съ Сѣверо-Западными—въ Ригѣ и Двинскѣ и съ частными дорогами Московско-Виндаво-Рыбинской — въ Крейцбургѣ, Митавѣ, Туккумѣ и Витебскѣ,

Московско-Кіево-Воронежской—въ Брянскѣ и съ Рязанско-Уральской—въ Смоленскѣ.

Обмѣнъ вагоновъ какъ съ казенными, такъ и съ частными дороги производится на общемъ основаніи соглашенія о взаимномъ пользованіи товарными вагонами.

Въ частности, можно указать, что съ казенными дорогами легче производить обмѣнъ, такъ какъ въ случаяхъ рѣзкаго повышенія обмѣна въ данномъ узловомъ пунктѣ и одновременнаго недостатка или отсутствія въ ближайшемъ раіонѣ дороги необходимыхъ для обмѣна вагоновъ, направленіе таковыхъ къ пункту обмѣна съ казенною дорогою, принимая во вниманіе безденежные расчеты между казенными дорогами, производится болѣе равномѣрно, безъ особенно сильнаго напряженія и нарушенія общаго движенія, нерѣдко стоящаго гораздо дороже, чѣмъ нѣкоторая задолженность вагонами по обмѣну. Съ частыми же дорогами въ этомъ отношеніи дѣло обстоитъ нѣсколько хуже, ибо при рѣзкихъ скачкахъ обмѣна всѣ усилія направляются къ тому, чтобы не допустить платнаго долга.

По вопросу 121

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

доложено, что работы по развитію дороги производятся въ строгомъ соотношеніи съ потребностями движенія и по соглашенію съ нач. сл. дв.

Въ вопросахъ же усиленія пропускной способности отдѣльныхъ станцій и участковъ, а также въ вопросахъ развитія станціонныхъ путей и устройствъ, имѣющихъ непосредственную связь съ движеніемъ, инициатива принадлежитъ, обыкновенно, сл. дв. и, во всякомъ случаѣ, всѣ проекты на производство такого рода работъ представляются нач. сл. пути съ вѣдома и согласія нач. сл. дв.

По вопросу 122

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

нач. сл. дв. докладываетъ, что принятый на дорогѣ способъ надзора за перевозимами грузами какъ въ отношеніи правильности слѣдованія, такъ и въ отношеніи ихъ сохранности, нельзя признать вполнѣ обезпечивающимъ грузъ отъ засылки, просрочки въ доставкѣ или хищенія. Къ числу мѣръ предупредительныхъ противъ засылки или задержки грузовъ слѣдуетъ отнести тщательность сортировки и разборки документовъ на распорядительныхъ станціяхъ и постоянный контроль работы низшихъ станціонныхъ агентовъ. Но все это требуетъ средствъ и подходящаго контингента среднихъ и старшихъ станціонныхъ

агентовъ, почему и осуществляется въ предѣлахъ этихъ двухъ условій.

Въ настоящее время, въ видѣ опыта, на основаніи отдѣльнаго распоряженія, проектируется провѣрка на станціи Полоцкъ мелочныхъ грузовъ въ проходящихъ сборныхъ вагонахъ; нач. названной станціи предоставлено, по его усмотрѣнію, задержать на выдержку и повѣрять сборные вагоны съ наиболѣе цѣнными мелочными грузами, слѣдующими преимущественно изъ Риги.

Спеціальныхъ агентовъ по розыску грузовъ на Р.-О. ж. д. не имѣется, а поэтому обязанности такихъ агентовъ исполняются, по мѣрѣ возможности, въ предѣлахъ только своей дороги коммерческими ревизорами и ревизорами движенія и поѣздовъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи, указывая, что вопросы 123, 124 и 125 были разсмотрѣны раньше по сл. сборовъ, предлагаетъ высказаться

по вопросу 126.

126. Исключительная продолжительность пребыванія грузовъ въ пути въ зависимости отъ пересортировки и перегрузки сборныхъ грузовъ.

Нач. сл. дв. докладываетъ, что опредѣлить съ точностью исключительную продолжительность пребыванія груза въ пути въ зависимости отъ пересортировки и перегрузки сборныхъ грузовъ весьма затруднительно, такъ какъ, помимо времени необходимаго на производство сортировки и перегрузки, успѣшность или замедленіе въ отправленіи груза въ томъ или иномъ направленіи зависитъ также отъ оборудованія данныхъ сортировочныхъ станцій необходимыми для сортировки устройствами и приспособленіями, отъ мѣста нахожденія сортировочныхъ станцій по пути или въ сторону отъ техническихъ пунктовъ и вообще отъ многихъ другихъ какъ техническихъ, такъ и коммерческихъ условій нагрузки: слѣдованія, сортировки, передачи и выгрузки мелочныхъ грузовъ.

Въ Рижскомъ узлѣ проходящіе мелочные грузы неизбѣжно задерживаются болѣе чѣмъ въ другихъ пунктахъ, такъ какъ сортировка грузовъ производится на ст. Рига-товарная, которая находится въ сторонѣ отъ техническаго пункта „Рига-сортировочная“ и подача вагоновъ для сортировки, равно и возвращенія обратно связаны съ сложными передвиженіями вагоновъ въ узлѣ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, нѣтъ ли такихъ станцій, гдѣ сортировка поѣздовъ, перегрузка задерживались бы вслѣдствіе недостаточнаго развитія ихъ, нач. сл. движенія даетъ отрицательный отвѣтъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи освѣдомляется, чѣмъ же въ такомъ случаѣ объясняются недостатки въ подсортировкѣ поѣздовъ, обнаруженные Подкомиссіей при объѣздѣ ею Р.-О. ж. д.

Нач. дороги поясняетъ, что такого рода явленія происходятъ отъ того, что другія дороги передаютъ не подсортированные

поѣзда. Особенно рѣзко явленіе это сказывается въ Орлѣ и Жлобинѣ.

По вопросу 127

127. Складочныя товарныя помѣщенія и вліяніе недостаточности этихъ помѣщеній съ точки зрѣнія исправнаго храненія и надлежащей охраны грузовъ.

нач. сл. дв. сообщаетъ, что имѣющихся складочныхъ помѣщеній вполнѣ достаточно при нармальной (средней) работѣ дороги.

Въ періоды особенно усиленныхъ хлѣбныхъ перевозокъ приходится устраивать на нѣкоторыхъ станціяхъ настилы временнаго типа. Это создаетъ значительныя неудобства для дороги какъ съ точки зрѣнія исправнаго храненія (сбереженіе отъ порчи), такъ и съ точки зрѣнія охраны грузовъ отъ хищенія.

Такъ какъ вопросъ 128 былъ достаточно освѣщенъ при разсмотрѣніи вопросовъ 6 и 115 хозяйственной программы, а вопросы 129 и 130 при обсужденіи вопросовъ по сл. сб. и коммерческой, Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ высказаться

по вопросу 131.

131. Какъ организованъ контроль за расходами по переработкѣ грузовъ и распоряженіями низшихъ агентовъ, подразумѣвая всѣ операціи при погрузкѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ, всѣ удостовѣренія о сдачѣ, недостачахъ, порчѣ, пропажѣ, а равно о продажѣ не принятаго по тѣмъ или инымъ причинамъ получателемъ груза?

Нач. сл. дв. докладываетъ, что въ столъ учета товаростанціонныхъ работъ поступаютъ ежемѣсячно свѣдѣнія о количествѣ грузовъ, переработанныхъ станціей. Свѣдѣнія эти свѣряются съ данными сл. сб. составленными на основаніи суточныхъ отчетовъ станцій. Полученныя такимъ путемъ цифры и нормы вознагражденія за производство товаростанціонныхъ работъ кладутся въ основаніе при опредѣленіи того расхода, который можетъ быть признанъ правильнымъ для данной станціи. Существуетъ и фактическій контроль за расходомъ рабочей силы по производству товаростанціонныхъ работъ. Онъ заключается въ томъ, что станціи сообщаютъ ежедневно телеграммами о количествѣ принятыхъ рабочихъ старшимъ линейнымъ агентамъ сл. дв. (начальникамъ отдѣленій и ревизорамъ движенія), а послѣднимъ предоставляется провѣрять внезапно дѣйствительное число рабочихъ, занятыхъ товаростанціонными работами.

Многія станціи имѣютъ кадръ постоянныхъ рабочихъ, получающихъ расчетъ по полумѣсячно или помѣсячно.

Общее наблюденіе за правильнымъ производствомъ нагрузки, перегрузки и выгрузки возлагается на начальниковъ стонцій и ихъ помощниковъ, а на значительныхъ станціяхъ, кромѣ того, и на смотрителей товарныхъ дворовъ.

Ближайшій надзоръ возлагается на смотрителей пакгаузовъ, вѣсовщиковъ, а также и на старшихъ рабочихъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи отмѣтивъ, что вопросъ 132 былъ достаточно освѣщенъ при разсмотрѣніи вопроса 6, предлагаетъ высказаться

по вопросу 133.

133. Какими мѣрами безбилетныя лица не допускаются въ пассажирскія поѣзда? Какія мѣры принимаются къ устраненію перевозки безбилетныхъ пассажировъ?

Нач. сл. дв. докладываетъ, что въ цѣляхъ недопущенія безбилетныхъ въ пассажирскіе поѣзда на Р.-О. ж. д. практикуется:

1) требованіе предъявленія пассажирскихъ билетовъ на нѣкоторыхъ станціяхъ посадки до впуска пассажировъ въ вагоны, для каковой цѣли на такихъ станціяхъ значительной посадки пассажировъ въ помощь поѣздной кондукторской бригадѣ дается резервная бригада;

2) запираніе на ключь вагонныхъ дверей со стороны противоположной станціонному зданію и пассажирской платформы во время стоянки пассажирскихъ поѣздовъ на станціяхъ,

и 3) перронный контроль на участкахъ съ густымъ пассажирскимъ движеніемъ и короткими перегонами.

На остальную часть настоящаго вопроса отвѣтъ имѣется выше по вопросу 8-му.

По вопросу 134

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.

нач. сл. дв. доложено, что при опредѣленіи числа необходимыхъ служащихъ, управленіе дороги руководствуется:

а) условіями и количествомъ работы каждой отдѣльной станціи и каждаго отдѣльнаго техническаго поста и

б) положеніемъ о работѣ и отдыхѣ служащихъ непосредственно причастныхъ къ движенію поѣздовъ.

Въ отношеніи примѣненія механическихъ приспособленій въ цѣляхъ увеличенія безопасности движенія Р.-О. ж. д., надо полагать, идетъ впереди большинства другихъ дорогъ русской сѣти, ибо на ней не только большія узловыя и распорядительныя станціи, но и большинство полевыхъ станцій и разъѣздовъ имѣютъ устройства механическаго взаимозамыканія стрѣлокъ и семафоровъ и централизаціи управленія стрѣлками и сигналами.

Что касается штата служащихъ для производства необходимой отчетности, то размѣръ его опредѣляется путемъ опытныхъ данныхъ.

По служебнымъ качествамъ составъ низшихъ служащихъ сл. дв. Р.-О. ж. д., по сравненію со служащими другихъ казенныхъ дорогъ, слѣдуетъ признать выше средняго.

По вопросу 135

135. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ службы движенія?

нач. сл. дв. сообщаетъ, что нормы вознагражденія агентовъ сл. дв. опредѣляются въ зависимости отъ смѣтныхъ назначеній, личныхъ качествъ служащихъ и мѣстныхъ условій (дороговизны жизни, избытка или недостатока предложенія рабочихъ рукъ и пр.).

По вопросу 136

136. Какъ достигается правильное распредѣленіе труда служащихъ?

нач. сл. дв. докладываетъ, что распредѣленіе труда служащихъ, непричастныхъ къ техническому движенію, устанавливается исключительно опытнымъ путемъ.

Насколько оно правильно въ отдѣльныхъ пунктахъ дороги, судить весьма затруднительно.

Что же касается агентовъ техническаго движенія, то назначается распредѣленіе ихъ труда на основаніи опыта и циркулярами У. ж. д., регламентирующими соотношеніе между временемъ работы и отдыха.

Ж. По отдѣлу телеграфа.

По вопросу 137

137. Какія мѣры принимаются къ сокращенію телеграфной корреспонденціи? существуютъ ли на дорогѣ какіе—либо коды или условные адреса и обозначенія?

нач. сл. телеграфа С. П. Малыхинъ докладываетъ, что, въ видахъ сокращенія телеграфной работы, телеграфъ Р.-О. ж. д. уже пятнадцать лѣтъ примѣняетъ условные знаки.

Въ настоящее время дѣйствуютъ особыя обозначенія:

1) объ оборотѣ вагоновъ и грузовъ;

2) объ обмѣнѣ вагонами съ сосѣдними дорогами;

3) о наличіи классныхъ вагоновъ;

4) нормальный сводъ сокращенныхъ адресовъ, который былъ недавно заново переработанъ телеграфомъ Р.-О. ж, д., представленъ и заслушанъ въ XIV сов. съѣздѣ представителей телеграфной сл., при чемъ, въ видахъ сокращенія лишнихъ словъ, въ нормальномъ сводѣ скомбинированы нѣсколько иначе номера адресовъ, а именно съ такимъ расчетомъ, чтобы адресныя телеграммы, подаваемыя ежедневно и въ большомъ, сравнительно съ другими телеграммами, количествѣ (напримѣръ: адреса 52, 53, 54 и 55) были бы вначалѣ и имѣли бы поэтому однозначные номера,

что дастъ возможность на одной только Р.-О. ж. д. въ годъ уменьшить въ телеграммахъ 4.380.000 словъ или 70.080.000 буквъ.

5) объ атмосферическихъ перемѣнахъ (изъ обсерваторіи);*)

6) о состояніи погоды, уровня воды и рѣки Западная Двина;*)

7) о состояніи телеграфныхъ проводовъ и токопрохожденіи;

8) о происшествіяхъ на дорогѣ;

9) о высылкѣ наложенныхъ платежей;

10) кодъ телеграфа Р.-О. ж. д.

Кромѣ того, телеграфъ, озабочиваясь къ возможно большему сокращенію телеграфной корреспонденціи, представилъ докладъ Общему Присутствію, гдѣ было обращено вниманіе на желательность выработки кодовъ отдѣльными заинтересованными въ томъ службами по принадлежности.

Сверхъ сего, нижеслѣдующія принятыя мѣры содѣйствовали возможному сокращенію непроизводительной работы телеграфа, одновременно благопріятствуя болѣе быстрому обмѣну корреспонденціи:

1) усиленный надзоръ и контроль за телеграфной корреспонденціей, выразившійся въ таксировкѣ на сумму свыше 350 руб. и представленіи въ службы телеграммъ, не соотвѣтствовавшихъ или не вполнѣ соотвѣтствовавшихъ условіяхъ подачи ихъ служебнымъ порядкомъ безплатно; все вмѣстѣ взятое не могло не имѣть моральнаго вліяніл на агентовъ, имѣющихъ право безплатной подачи служебныхъ телеграммъ, и значительно способствовало болѣе правильному пользованію телеграммъ;

2) — а) прекращеніе передачи со ст. Петербургъ С. Зап. адресныхъ и прочихъ телеграммъ на Ригу-Балтійскую, адресованныхъ на имя коменданта станціи Рига I, что вызвало отдѣльныя передачи на Ригу центральную; б) отмѣна передачи намъ Сѣверо-Западной дорогой телеграммъ по адресу 68 для доставленія коментанту, каковая корреспонденція въ теченіе осени и зимы весьма значительна и телеграммы многочисленны; в) упраздненіе передачи съ Р.-О. ж. д. телеграммъ по адресу 52-му о назначеніи и отмѣнѣ поѣздовъ между Ригой-Балтійской и станціями Рижскаго узла въ Псковъ (для начальника Псков-

---

Всѣ разновременно изданныя распоряженія заново переработаны и издаются однимъ общимъ по дорогѣ распоряженіемъ.

скаго отд.) и въ Петербургъ (для центр. управленія С.-Зап. ж. д.), что составило уменьшеніе работы телеграфа, приблизительно, на 10.000 десятисловныхъ телеграммъ въ годъ;

3) въ цѣляхъ сокращенія пути и быстрѣйшаго движенія корреспонденціи по соглашенію съ Либ.-Ром. ж. д. установлено направленіе служебныхъ телеграммъ на Р.-О. ж. д. по двумъ направленіямъ, а именно: съ участка Ромны-Минскъ черезъ Жлобинъ и съ участка Ратомка-Либава-Калкуны черезъ Муравьево;

4) по соглашенію съ Моск.-Бр. ж. д. со ст. Орша пасс. Моск.-Бр. на всѣ станціи Р.-О. ж. д. и обратно—черезъ Оршу тов. Р.-О. ж. д.;

5) телеграммы съ Р.-О.. ж д. на участокъ Полоцкъ-Волковыскъ Пол. ж. д. и обратно — направляются черезъ Полоцкъ Р.-О и Никол. ж. д.;

6) направленіе служебныхъ телеграммъ со ст. Царскій Лѣсъ Р.-О. ж. д. на всѣ станціи С.-П.-Варшавской линіи Сѣв.-Зап. ж. д., а также и обратно черезъ Валкъ и Псковъ;

7) направленіе телеграфной корреспонденціи съ Лифляндскаго подъѣздного пути на Р.-О. ж. д. — черезъ Штокмансгофъ, а идущую обратно — черезъ Ригу I центр. и Валкъ;

8) производство обмѣна корреспонденціи между Р.-О. и М.-В.-Рыб. ж. д. (Московской сѣти) въ четырехъ пунктахъ, а именно: черезъ Крейцбургъ, Ригу I центр., Митаву I и Туккумъ I;

9) для станціи Рига I центр., какъ работающей непосредственно со станціями Валкъ, Тапсъ и С.-Петербургъ С.-Зап, ж. д., установлено направленіе всей телеграфной корреспонденціи съ Р.-О. на станціи Балтійской линіи С.-Зап. ж· д. и обратно — черезъ Валкъ, Тапсъ и С.-Петербургъ;

10) составленъ и изданъ перечень желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей Европейской и Азіатской Россіи, съ указаніемъ:

1) пріемныхъ и передаточныхъ станцій для конвенціонныхъ телеграммъ съ Р.-О. ж. д. на станціи другихъ дорогъ и

2) мѣстонахожденія управленій и правленій частныхъ ж. д. Въ означенномъ перечнѣ, кромѣ сего, сконцентрированы всѣ восемь соглашеній съ сосѣдними дорогами, а также и распоряженія управленія желѣзныхъ дорогъ, относящіяся до обмѣна конвенціонной телеграфной корреспонденціи.

По вопросу 138

138. Какое количество единичныхъ депешъ приходилось въ 1907 и 1908 на каждаго телеграфиста на станціяхъ, имѣющихъ два и болѣе аппаратовъ?

нач. сл. телеграфа была представлена нижеслѣдующая вѣдомость:

Число аппаратовъ.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Сработано нормальныхъ единицъ. Среднее въ сутки. На всѣхъ аппаратахъ.	Однимъ телеграфистомъ въ смѣнѣ.	Число выписанныхъ и доставленныхъ копій въ годъ.
При 2-хъ аппаратахъ	Постъ 9-й версты . . .	303	150	1.542
	„ 14-й „ . . .	193	184	1.305
	Царьградъ	274	137	10.432
	Бальбиново	269	133	8.886
	Борковичи	281	141	9.363
	Оболь	262	130	8.623
	Старое Село	265	132	6.200
	Выдрея	219	110	5.134
	Лелеквинская	265	132	7.611
	Рябцево	78	39	8.222
	Стодолище	115	58	9.831
	Пригорье	155	58	9.749
	Сельцо	126	63	11.667
	Болва	153	57	13.858
	Бѣлые Берега	280	140	7.896
	Хотынецъ	330	165	14.915
	Богушевская	91	91	8.969
	Шкловъ	79	79	7.614
	Быховъ	91	91	10.081
	Солитюдъ	257	257	880
	Кеммернъ	54	54	4.632
	Рига-Берегъ	148	74	13.358
	Въ среднемъ	**194**	**112**	**8.216**

Число аппаратовъ.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Сработано нормальныхъ единицъ. Среднее въ сутки. На всѣхъ аппаратахъ.	Однимъ телеграфистомъ въ смѣнѣ.	Число выписанныхъ и доставленныхъ копій въ годъ.
При 3-хъ аппаратахъ	Рига-Сортировочная . .	736	183	45.323
	Куртенгофъ	436	217	12.566
	Огеръ	657	246	13.461
	Креславка	492	184	10.729
	Дрисса	442	220	21.433
	Сиротино	423	211	11.229
	Рудня	580	217	12.879
	Починокъ	334	167	13.868
	Дубровка	343	171	14.055
	Карачевъ	660	165	17.603
	Нарышкино	419	209	11.688
	Орша Тов.	498	125	28.393
	Рогачевъ	215	108	9.227
	Торенсбергъ	368	184	25.739
	Лунъ	154	77	5.848
	Заксенгофъ	391	195	14.448
	Бильдерлингсгофъ . . .	215	107	5.536
	Маіоренгофъ	346	173	4.979
	Шлокъ	67	33	3.772
	Тукумъ	200	100	11.799
	Военный Госпиталь . .	197	99	4.285
	Выгонъ	177	89	22.836
	Рига-Товарная	465	174	54.289
	Въ среднемъ	**383**	**158**	**16.347**

Число аппаратовъ.	НАЗВКНІЕ СТАНЦІЙ.	Сработано нормальныхъ единицъ. Среднее въ сутки. На всѣхъ аппаратахъ.	Однимъ телеграфистомъ въ смѣнѣ.	Число выписанныхъ и доставленныхъ копій въ годъ.
При 4-хъ аппаратахъ	Ремерсгофъ	601	300	14.604
	Двинскъ Товарный . .	599	150	50.447
	Александр. Ворота . .	330	123	12.932
	Въ среднемъ	**510**	**191**	**25.994**
При 5-ти аппаратахъ	Крейцбургъ	1.067	177	76.081
	Жуковка	727	156	31.665
	Могилевъ	647	138	86.385
	Митава	458	104	30.443
	Царскій Лѣсъ	546	117	47.848
	Въ среднемъ	**709**	**138**	**54.484**
При 6-ти аппаратахъ	Рославль	968	144	100.611
	Рига II	635	136	47.007
	Въ среднемъ	**801**	**140**	**73.809**
При 7-ми аппаратахъ	Полоцкъ	929	154	69.147
При 9-ти аппаратахъ	Двинскъ Пассажирскій	2.050	171	79.258
	Смоленскъ	1.803	150	124.899
	Въ среднемъ	**1.926**	**160**	**102.078**
При 10 аппаратахъ	Брянскъ	2.597	204	135.062
„ 12 „	Витебскъ	2.696	170	184.935
„ 16 „	Рига I центр.	5.232	225	476.492

По вопросу 139

139. Какое вліяніе на сокращеніе расходовъ по телеграфу можетъ имѣть установка электро-жезловыхъ аппаратовъ и электроблокировки пути?

нач. сл. телеграфа докладываетъ, что установка электрожезловыхъ и блокировочныхъ аппаратовъ собственно на сокращеніе расходовъ по телеграфу оказываетъ весьма малое вліяніе.

Какъ устройство централизованныхъ стрѣлокъ, связываемыхъ съ семафорами и управляемыхъ изъ одного поста—вліяетъ въ малой степени на уменьшеніе расходовъ по обслуживанію стрѣлочныхъ постовъ, такъ и электрожезловые приборы и блоки должны разсматриваться, главнымъ образомъ, какъ приборы, устанавливаемые для обезпеченія безопасности всякаго движенія вообще, а интенсивнаго въ особенности. Несомнѣнно, при примѣненіи приборовъ усовершенствованнаго способа движенія, — отпадаютъ телеграммы по своей краткости, а на двупутныхъ участкахъ дороги еще и въ уменьшенномъ размѣрѣ совершенно не составляютъ никакого обремененія для агентовъ телеграфа.

Для телеграфа являются крайне обременительными всякаго рода переговоры между станціями, производимые безъ всякой регистраціи по всякимъ случаямъ и обстоятельствамъ, почти исключительно для агентовъ сл. движенія по ихъ настоянію. Дѣлаемыя такимъ образомъ соглашенія, касающіяся различныхъ условій по пріему и отправленію поѣздовъ, зловредны даже въ смыслѣ безопасности движенія, такъ какъ производятся безъ всякой записи и учета. Практика выяснила полную необходимость принятія особыхъ мѣръ противъ этихъ не регистрируемыхъ соглашеній, для чего былъ изданъ особый циркуляръ по сл. дв. и отдѣлу телеграфа за № 1023/3 отъ 18 іюня 1911 г.

Конечно, при наличіи телефоннаго сношенія между станціями значительная доля этихъ чисто частныхъ мѣстныхъ переговоровъ отпала бы отъ телеграфа и освободила бы провода отъ непроизводительнаго занятія.

По вопросу 140

140. Чѣмъ опредѣляется количество аппаратовъ и агентовъ телеграфа на станціяхъ? Сколько аппаратовъ допускается въ кругу при жезлахъ и безъ жезловъ, при блокировкѣ и безъ блокировки?

нач. сл. телетрафа докладываетъ, что число телеграфныхъ аппаратовъ на станціяхъ выясняется въ зависимости отъ значенія каждой данной станціи въ административномъ отношеніи и отъ работы ея по отправкамъ и поступленіямъ грузовъ.

Изъ ежегодныхъ данныхъ дѣлопроизводства статистики телеграфа можно видѣть все количество перерабатываемой корреспонденціи на данной станціи по каждому проводу. Принимая въ соображеніе имѣющіяся данныя, прибавленіе всякаго аппарата обусловливается всестороннимъ разсмотрѣніемъ работъ данной станціи и даннаго провода; такимъ образомъ, количество аппаратовъ опредѣляется всецѣло отъ дѣйствительной работы.

Исключеніе, конечно, составляютъ аппараты, устанавливаемые на соединительныхъ вѣтвяхъ съ сосѣдними дорогами и пунктами, имѣющими станціи правительственнаго телеграфа, что дѣлается по соглашенію съ сими послѣдними.

За послѣднее время нѣкоторая перегруппировка въ работѣ телеграфныхъ аппаратовъ вызывалась послѣдовавшемъ измѣненіемъ въ мѣстожительствѣ старшихъ агентовъ сл. дв. и подвѣской 8 провода Рига-Зиланъ.

Количество агентовъ телеграфа — телеграфистовъ — опредѣляется по точному подсчету всей перерабатываемой на аппаратахъ корреспонденціи, а количество агентовъ техническаго надзора опредѣляется установленной нормой единицъ: линій, приборовъ и аппаратовъ, приходящихся на каждаго и состоящихъ въ его завѣдываніи.

При необходимости увеличенія или уменьшенія того или другого штата докладывается совѣту детально обслѣдуемый вопросъ. Тоже дѣлается и при разсмотрѣніи проектовъ смѣтъ.

При опредѣленіи количества аппаратовъ въ телеграфныхъ кругахъ принято, какъ общее правило, на главной линіи, при веденіи движенія по телеграфному соглашенію, имѣть въ кругахъ по три аппарата и только тамъ, гдѣ интенсивное движеніе слабѣе и при открывающихся разъѣздахъ, допускаются четыре; это допускается и при наличіи движенія по электрожезловымъ аппаратамъ Вебба-Томпсона. Путевой блокировкой Р.-О. ж. д. не оборудована.

III. ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦІОННЫЕ.

По 1 вопросу программы Организаціонной Подкомиссіи:

1) Каково протяженіе участковъ и отдѣленій разныхъ службъ?

2) Каковы предѣлы полномочій ихъ начальниковъ по личному составу, бюджетнымъ вопросамъ и спеціальнымъ ихъ обязанностямъ?

3) Каковы размѣры движенія поѣздовъ и грузовъ по разнаго рода участкамъ за послѣдній годъ? Характеръ, направленіе и обмѣнъ.

4) Какое вліяніе можетъ имѣть перемѣщеніе границъ данной дороги на усиленіе движенія грузовъ и сокращеніе общаго обмѣна на дорогѣ?

5) Получить графикъ размѣщенія мастерскихъ и депо съ указаніемъ ихъ спеціальнаго назначенія и наивыгоднѣйшаго расположенія; опредѣлить стоимость новаго устройства и доставляемыя имъ выгоды.

По вопросу 2 программы:

1) Что можетъ быть предоставлено компетенціи управленія дороги:

а) по исполненію смѣты,

б) по договорамъ,

в) по заказамъ,

г) по техническимъ вопросамъ?

2) Нужна ли заводская инспекція и не слѣдуетъ ли замѣнить ее чѣмъ-либо инымъ? Описаніе случаевъ неправильной пріемки заводской инспекціей.

3) Какой желательно порядокъ заказа на поставки подвижного состава?

4) Какія измѣненія и упрощенія желательны въ правилахъ технической эксплоатаціи М. П. С.? Затребовать всѣ безъ исключенія дѣйствующіе на дорогѣ на 1 іюня 1909 г. правила, приказы и циркуляры.

5) Подробное описаніе дѣйствующаго на дорогѣ способа пріобрѣтенія: топлива, лѣсныхъ матеріаловъ, камня, кирпича, балласта, рельсъ, шпалъ, крестовинъ, стрѣлокъ и др. частей верхняго строенія, мостовъ и фермъ, сортового и листового желѣза и проч.

6) Наличіе на складахъ на 1 іюня (по каждому складу отдѣльно) съ обозначеніемъ инвентарной стоимости:

а) годнаго матеріала съ показаніемъ времени пріобрѣтенія долго лежащаго имущества,

б) негоднаго — съ показаніемъ предположеній о способѣ возможно выгодной и скорой его ликвидаціи.

7) Способы храненія на складахъ, ихъ учетъ; порядокъ требованія. Какіе предметы пріобрѣтаются не матеріальной сл.? Сколько? На какихъ условіяхъ производятся поставки и пріемки?

8) Какъ учитываются служебныя перевозки при оцѣнкѣ инвентарной стоимости имущества?

9) Желательно ли сохраненіе матеріальной сл. и не слѣдуетъ ли предоставить пріобрѣтеніе службамъ потребительницамъ?

По вопросу 3 программы:

1) Можетъ ли быть предоставлено приглашеніе, перемѣщеніе и увольненіе агентовъ:

а) начальнику дороги—всѣхъ, кромѣ начальниковъ службъ и отдѣловъ;

б) начальникамъ службъ—кромѣ начальниковъ участковъ, дистанцій, отдѣленій и отдѣловъ управленія службой;

в) начальникамъ участковъ (дистанцій) и отдѣленій:

a) пути — кромѣ дорожныхъ мастеровъ, смотрителей зданій и счетоводовъ участковъ,

d) тяги—кромѣ поѣздныхъ машинистовъ,

c) движенія — кромѣ ревизоровъ, начальниковъ станцій, передаточныхъ агентовъ и кассировъ,

съ оставленіемъ за Министерствомъ права veto по этимъ назначеніямъ.

2) Затребовать всѣ дѣйствующія на 1 іюня на дорогѣ положенія о служащихъ.

По вопросу 5 программы:

1) Желательная организація и предѣлы власти начальниковъ отдѣловъ движенія, телеграфа, коммерческаго состава и т. п.

2) Не слѣдуетъ ли присоединить сл. телеграфа къ сл. движенія, уничтоживъ вовсе сл. телеграфа, какъ таковую, или же слѣдуетъ оставить лишь контролеръ-механиковъ и техническій надзоръ за линіей телеграфа въ сл. телеграфа?

3) Отношеніе правительственной инспекціи почтово-телеграфныхъ округовъ къ телеграфу ж. д. Требованія, которыя предъявляются округами.

По вопросу 6 программы:

1) Подробное описаніе способа вагоннаго и паровознаго хозяйства; назначеніе и отмѣна поѣздовъ и паровозовъ, учетъ подвижного состава.

2) Регистрація движенія и работы дороги (организація статистики); затребовать всѣ дѣйствующіе на дорогахъ на 1 іюня положенія и приказы о паровозномъ и вагонномъ хозяйствѣ.

3) Не слѣдуетъ ли часть статистики, для лучшаго и быстрѣйшаго освѣдомленія отдѣленій о качествѣ его работъ, передать въ отдѣленія по типу Привислинской ж. д.?

4) Организація смазки подвижного состава.

По вопросу 7 программы:

1) Кодификація всѣхъ правилъ, дѣйствующихъ на дорогѣ.

2) Какой существуетъ порядокъ ознакомленія агентовъ дороги съ дѣйствующими, объявляемыми и отмѣняемыми распоряженіями?

3) Упрощеніе отчетности (затребовать полный сводъ бланковъ отчетности по всѣмъ службамъ).

4) Въ какихъ отрасляхъ желѣзнодорожнаго дѣла желательна замѣна ручного труда механическимъ?

5) Квартирныя деньги и жилые дома; полоса отчужденія и лавочки.

По вопросу 8 программы:

1) Смѣняемость служащихъ.

2) Допущеніе на службу женщинъ.

3) Упрощеніе регистраціи и учета военнообязанныхъ.

По вопросу 11 программы:

1) Затребовать за 1908 годъ списокъ предоставленныхъ отдѣльныхъ вагоновъ съ указаніемъ времени пользованія и лица, которому вагонъ предоставленъ.

2) Затребовать списокъ за 1908 годъ числа экстренныхъ служебныхъ поѣздовъ съ указаніемъ лицъ, ими пользовавшихся, и числа сдѣланныхъ поѣздо-верстъ.

3) Количество подрядческихъ: нарядовъ и безплатныхъ билетовъ.

Пунктъ 1 вопроса 1.

Данныя о протяженіи участковъ и отдѣленіи разныхъ службъ приведены въ схемѣ административнаго дѣленія Р.-О. ж. д. (приложеніе № 1).

Пункты 2, 3 и 4 вопроса 1.

Такъ какъ п. 2 и 3 были достаточно освѣщены при обсужденіи вопросовъ хозяйственной программы, Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ высказаться по пункту 4 вопроса 1, замѣчая, что, какъ выяснилось изъ обслѣдованія Полѣсскихъ дорогъ, военное вѣдомство хлопочетъ о присоединеніи участка Брянскъ-Орелъ къ Полѣсскимъ ж. д., находя, что съ присоединеніемъ названнаго участка уменьшится число передачъ на одну, т. е. передача будетъ только въ Брянскѣ; нач. Полѣсскихъ ж. д. высказался противъ присоединенія.

нач. Р.-О. ж. д. заявляетъ, что для работы Р.-О. ж. д. совершенно безразлично, будетъ ли границей Орелъ или Брянскъ. Рѣчь объ измѣненіи конфигураціи Р.-О. ж. д. можетъ возникнуть съ постройкой будущей линіи Жлобинъ-Щепетовка, если при томъ линія эта будетъ казенной, то поднимется вопросъ объ участкѣ Жлобинъ-Витебскъ: оставить ли его за Р.-О. ж. д. или нѣтъ. Въ настоящее же время дать какихъ-либо серьезныхъ и обоснованныхъ пожеланій о перемѣщеніи границъ дороги онъ не можетъ.

По пункту 5 вопроса 1

нач. дороги докладываетъ, что при существующемъ распредѣленіи депо затрудненій въ работѣ не встрѣчается; что касается мастерскихъ, то ихъ имѣется на дорогѣ три: въ Двинскѣ—большія паровозныя, намѣченныя комиссіей Товарища Министра П. С. Щукина къ крупнымъ переустройствамъ, въ Рославлѣ—мастерскія для ремонта товарныхъ вагоновъ, потребность переустройства которыхъ пока не опредѣлилась и, наконецъ, мастерскія для ремонта пассажирскихъ вагоновъ въ Ригѣ, по своимъ размѣрамъ и оборудованію не отвѣчающія современному требованію техники и потребующія въ недалекомъ будущемъ крупныхъ переустройствъ.

По пункту 1 вопроса 2

а) нач. дороги отмѣчаетъ желательность расширенія полномочій нач. дорогъ по исполненію смѣтъ, по крайней мѣрѣ, въ предѣлахъ отдѣла;

б) нач. дороги докладываетъ, что по существующей инструкціи всѣ работы и поставки матеріаловъ, годовая стоимость которыхъ превышаетъ 10.000 рублей, исполняются и пріобрѣтаются распоряженіемъ мѣстнаго совѣта, стоимостью же менѣе указанной суммы властью нач. дороги. Въ силу этого положенія нач. дороги не въ правѣ, напримѣръ, произвести постройку простого бетоннаго моста, уже примѣненнаго на дорогѣ типа, только потому, что стоимость его превышаетъ 10.000 рублей; поэтому расширеніе компетенціи нач. дороги въ подобнаго рода вопросахъ было бы весьма желательнымъ;

в) нач. матеріальной сл. заявляетъ, что въ силу той же инструкціи компетенція совѣта по заказамъ ограничена однолѣтнимъ договоромъ, между тѣмъ иногда бываетъ выгоднѣе заказывать матеріалы по двухлѣтнимъ и даже по трехлѣтнимъ договорамъ; особенно это выгодно для матеріаловъ, требующихъ испытаніе въ лабораторіяхъ, напримѣръ, для красокъ, лаковъ и др. Испытанія эти продолжаются по нѣсколько мѣсяцевъ, за это время цѣны на матеріалъ мѣняются и заказъ становится дороже. Совѣтомъ дороги былъ предпринятъ опытъ заключенія трехлѣтняго договора на поставку красокъ. Проектъ договора былъ посланъ въ У. ж д., но утвержденія не получилъ.

Нач. дороги высказывается также за расширеніе компетенціи мѣстнаго совѣта по заказамъ, указывая на задержки, чинимыя У. ж. д. по утвержденію договоровъ, такъ напримѣръ, заказы по трехлѣтнимъ договорамъ, одобренные совѣтомъ, идутъ на утвержденіе въ Петербургъ и лежатъ тамъ неопредѣленно долгое время;

г) по вопросу о компетенціи мѣстныхъ управленій по техническимъ вопросамъ, нач. сл. пути высказывается въ пользу повышенія стоимости проектовъ, утверждаемыхъ властью нач. дороги, находя, что прохожденіе проекта, стоимостью свыше 50 тыс. рублей черезъ Центральное Управленіе, вызывая продолжительныя задержки, никакихъ выгодъ въ смыслѣ удешевленія стоимости проектовъ не даетъ. Какъ на примѣръ задержекъ, нач. сл. пути указываетъ на договоры по ремонтнымъ работамъ, вступившіе въ силу уже 2 года тому назадъ и до сихъ поръ не утвержденные Министерствомъ, хотя они и были представлены ему во время.

Пунктъ 2 вопроса 2.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, не было ли случаевъ неправильной пріемки матеріаловъ заводской инспекціей, нач. мат. сл. сообщаетъ о случаѣ неправильной пріемки топочныхъ листовъ изъ красной мѣди, давшихъ при изгибѣ

подъ прямымъ угломъ многочисленныя сквозныя трещины, другихъ неправильныхъ пріемокъ, произведенныхъ заводской инспекціей, пока не наблюдалось.

Нач. сл. пути отмѣчаетъ также случай неправильной пріемки костылей; въ параллель съ этимъ онъ приводитъ другой случай пріемки дорогой стальныхъ костылей, вслѣдствіе спѣшной въ нихъ надобности, безъ осмотра заводской инспекціей, подъ отвѣственностью завода, исправно служащихъ до сихъ поръ. Въ общемъ, А. В. Верховскій считаетъ существованіе инспекціи излишнимъ, такъ какъ она, не обезпечивая доброкачественности издѣлій, снимаетъ лишь отвѣтственность съ дороги и съ завода.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какъ сказывается договоръ о гарантіи новыхъ рельсъ, нач. сл. пути, за неимѣніемъ достаточныхъ опытовъ, отвѣтить на вопросъ затрудняется и полагаетъ, въ отношеніи заказовъ рельсъ, крестовинъ и стрѣлокъ, желательнымъ установить такой порядокъ, при которомъ заказъ выдавался бы заводамъ не по конкуренціи, а по предварительному выясненію добросовѣстности завода.

Нач. дороги считаетъ, что въ вопросѣ о непрочности рельсъ большую роль играютъ техническія условія, допускающія слишкомъ мягкій матеріалъ.

По пункту 3 вопроса 2

нач. дороги высказывается за желательность при заказѣ оказывать больше вниманія пожеланіямъ съ линіи.

По пункту 4 вопроса 2

нач. сл. пути высказывается въ пользу измѣненія порядка обслуживанія переѣздовъ, путемъ перехода отъ охраняемыхъ переѣздовъ къ не охраняемымъ, считая первые большимъ денежнымъ налогомъ на дорогу.

Нач. дороги, раздѣляя мнѣніе нач. сл. пути, находитъ, что если этотъ переходъ нельзя будетъ выполнить сразу, то во всякомъ случаѣ слѣдовало бы уменьшить число охраняемыхъ переѣздовъ и отмѣнить нѣкоторые циркуляры и правила, предписывающіе уменшеніе скорости движенія поѣздовъ передъ не охраняемыми переѣздами.

Представитель контроля находитъ эту мѣру преждевременной, въ виду неподготовленности населенія.

Пункты 5, 6, 7 и 8 вопроса 2.

Въ виду того, что эти пункты были разсмотрѣны попутно съ обсужденіемъ вопросовъ хозяйственной программы, Предсѣ-

датель Подкомиссіи предлагаетъ высказаться **по пункту 9,** по которому представители всѣхъ службъ высказываются въ пользу сохраненія самостоятельной мат. сл.

Пунктъ 1 вопроса 3.

Нач. дороги, обращаясь къ существующей инструкціи, опредѣляющей права начальниковъ дорогъ въ вопросахъ приглашенія, перемѣщенія и увольненія агентовъ и проводя параллель между таковыми же правами губернаторовъ, отмѣчаетъ, что послѣдніе несравненно шире распоряжаются своими подчиненными, чѣмъ начальники дорогъ, и что его интересуетъ вопросъ о томъ, къ чему сведутся права начальниковъ дорогъ при новомъ проектируемомъ положеніи о служащихъ,—особенно вопросъ о замѣстителяхъ и о государственной службѣ.

По мнѣнію нач. дороги, не слѣдовало бы дѣлать различія между лицами, состоящими на государственной службѣ, и лицами по вольному найму, ибо оно создастъ на практикѣ большія затрудненія; кромѣ того, проектируемое расширеніе правъ начальниковъ дорогъ должно итти параллельно съ ограниченіемъ правъ жандармской полиціи, играющей въ настоящее время, особенно при пріемѣ агентовъ, доминирующую роль, сводящую власть нач. дороги къ нолю, такъ какъ ни одинъ агентъ не можетъ быть принятъ на службу, не получивъ на то разрѣшенія со стороны жандармскаго управленія, которое, наводя справки о личности агента, задерживаетъ нерѣдко документы и тѣмъ создаетъ для администраціи дороги неопредѣленное и довольно затруднительное положеніе, особенно въ тѣхъ случаяхъ, когда документы, пролежавъ въ жандармскомъ управленіи недѣли двѣ—три, а иногда и больше, возвращаются дорогѣ съ резолюціей о невозможности пріема, между тѣмъ за это время агентъ, временно принятый на службу, успѣлъ ознакомиться съ дѣломъ и показать себя вполнѣ пригоднымъ къ нему.

Тоже ограниченіе правъ нач. дороги наблюдается въ вопросахъ увольненія и наложенія взысканія, гдѣ рѣшающее значеніе имѣетъ Министерство.

Все вышеизложенное приводитъ нач. дороги къ выводу о необходимости урегулированія этихъ вопросовъ во вновь проектируемомъ положеніи о служащихъ.

Нач. сл. пути высказывается въ пользу предоставленія нач. дороги права приглашенія на службу всѣхъ служащихъ до нач. участковъ включительно, такъ какъ при существующемъ положеніи Министерство, навязывая своихъ кандидатовъ, лишаетъ нач. дороги возможности подобрать себѣ группу подходящихъ сотрудниковъ. Кромѣ того, по мнѣнію нач. сл. пути, вопросъ увольненія агентовъ надлежало бы измѣнить въ томъ смыслѣ,

чтобы увольненіе служащаго или наложеніе на него взысканія происходило безъ предварительнаго сношенія съ Петербургомъ, такъ какъ эти сношенія сильно тормозятъ вопросъ, а между тѣмъ иногда немедленное увольненіе агента можетъ имѣть для остальныхъ служащихъ большое моральное значеніе.

Всѣ остальные участники совѣщанія высказываютъ пожеланіе о предоставленіи правъ нач. дороги даже начальниковъ службъ и отдѣловъ представлять на утвержденіе Министерства.

По пункту 2 вопроса 5

нач. сл. телеграфа полагаетъ, что болѣе правильнымъ рѣшеніемъ вопроса, предлагаемаго программой, было бы присоединеніе сл. телеграфа не къ сл. дв., а къ отдѣлу 11 мѣстнаго управленія, такъ какъ, по его мнѣнію, сл. телеграфа является главнымъ нервомъ жизни дороги, главнымъ же виновникомъ нарушеній правилъ телеграфа и въ связи съ этимъ безопасности и правильности движенія поѣздовъ почти всегда является сл. дв. Подраздѣляя затѣмъ функціи сл. телеграфа на три главныхъ части, нач. телеграфа находитъ, что функція ея, касающаяся техническаго оборудованія, могла бы быть поручена, напримѣръ, сл. тяги, гдѣ въ послѣднее время электрическая энергія нашла себѣ большое примѣненіе; вторая и главная часть службы по трудности и важности возложенной на нее обязанности воспитанія младшихъ агентовъ, представляющихъ элементъ молодой, неуравновѣшенный, поступающій въ сл. телеграфа, временно, чтобы получить возможность перехода въ другія службы и, главнымъ образомъ, въ сл. дв.; указанная подвижность штата телеграфистовъ возлагаетъ массу заботъ и отнимаетъ много времени у контролеръ-механиковъ телеграфа, на которыхъ, кромѣ ихъ спеціальныхъ обязанностей, лежитъ веденіе этого труднаго дѣла—поддержанія на должной высотѣ и въ необходимомъ размѣрѣ штатъ сл. телеграфа. Въ силу приведенныхъ соображеній эта часть сл. телеграфа не можетъ быть передана подъ отвѣтственное руководство нач. сл. дв., обремененнаго и безъ того тяжелой и отвѣтственной работой; наконецъ, часть телеграфа, вѣдающая телеграфной корреспонденціей и являющаяся какъ бы филіальнымъ отдѣленіемъ правительственнаго телеграфа, тоже не можетъ быть передана желѣзнымъ дорогамъ—на это Министерство врядъ ли согласится. Эта часть службы должна находиться подъ вѣдѣніемъ и непосредственнымъ, самостоятельнымъ и отвѣтственнымъ распоряженіемъ спеціальнаго лица, что очень важно и необходимо, такъ какъ подчиненіе нач. телеграфа нач. сл. дв. въ качествѣ его помощника, снимая съ него отвѣтственность, дѣлаетъ отношеніе его къ дѣлу менѣе внимательнымъ.

Въ виду этого сл. телеграфа надлежало бы не уничтожать или присоединять къ сл. дв., а выдѣлить ее въ самостоятельную единицу, отчитывающуюся по примѣру другихъ службъ передъ нач. дороги. Что касается вопроса о неподчиненіи телеграфистовъ нач. станцій, то на Р.-О. ж. д. проводится всюду строгая дисциплина и телеграфистъ только тогда можетъ отказаться исполнить требованія нач. станціи, когда они идутъ въ разрѣзъ съ его инструкціей.

Нач. сл. дв. отмѣчаетъ, что при существующемъ на Р.-О. ж. д. порядкѣ: несовмѣщенія обязанностей нач. станцій и телеграфистовъ, даже на маленькихъ станціяхъ, существованіе сл. телеграфа, въ видѣ самостоятельной единицы вполнѣ допустимо. Сліяніе службъ, по мнѣнію нач. сл. дв., желательно на тѣхъ дорогахъ, гдѣ имѣетъ мѣсто указанное совмѣщеніе обязанностей въ одномъ лицѣ.

Нач. дороги сообщаетъ, что съ переходомъ Р.-О. ж. д. изъ частныхъ рукъ въ казну, телеграфъ былъ подчиненъ нач. сл. дв., но впослѣдствіи, въ виду обремененія нач. сл. дв. большимъ количествомъ работы, телеграфъ выдѣлился въ самостоятельную службу, существующую понынѣ и никакихъ неудобствъ и недоразумѣній не вызывающую. Кромѣ того, по мнѣнію нач. дороги, многоначаліе, служащее, повидимому, поводомъ къ сліянію службъ и существующее, напримѣръ, въ отношеніи начальниковъ станцій, подчиненныхъ сразу нѣсколькимъ службамъ: движенія, коммерческой, сборовъ и матеріальной и не являющееся предметомъ вниманія подлежащихъ властей, не можетъ быть признано достаточнымъ основаніемъ къ объединенію службъ. Въ виду этого, нач. дороги высказывается въ пользу существованія сл. телеграфа въ видѣ отдѣльной, вполнѣ самостоятельной единицы, съ непремѣннымъ условіемъ вмѣненія въ обязанность телеграфистамъ полного подчиненія нач. станцій.

По пункту 3 вопроса 5

Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ нач. сл. телеграфа сообщить, не предъявляетъ ли почтово-телеграфный округъ чрезмѣрныхъ требованій къ желѣзно-дорожному телеграфу.

Нач. телеграфа, обращая вниманіе на полную устарѣлость и неясность инструкцій, регламентирующихъ взаимоотношенія правительственнаго телеграфа къ желѣзнодорожному, докладываетъ, что вмѣшательство почтово-телеграфнаго округа въ дѣла желѣзнодорожнаго телеграфа въ техническомъ отношеніи не имѣетъ большого значенія: дорога извѣщаетъ его о постановкѣ столбовъ. Единственной стороной телеграфа, въ которой широко можетъ простираться надзоръ почтово-телеграфнаго округа,

является частная корреспонденція, но и въ этой области чрезмѣрныхъ требованій пока не замѣчалось.

Нач. дороги высказывается за желательность изъятія желѣзнодорожнаго телеграфа изъ вѣдѣнія почтово-телеграфнаго округа.

Представитель М. Ф. сообщаетъ о случаѣ порчи на Жлобинской линіи желѣзнодорожнаго телеграфа, происшедшемъ по винѣ почтово-телеграфнаго вѣдомства, подвѣсившаго параллельно проводамъ желѣзнодорожнаго телеграфа свои, системы Уитстона болѣе сильнаго тока.

По вопросу 6

обмѣна мнѣній не происходило, такъ какъ этотъ вопросъ былъ достаточно освѣщенъ при разсмотрѣніи вопросовъ хозяйственной и общей программы.

По пункту 1 вопроса 7

нач. дороги заявляетъ, что кодификаціи правилъ на дорогѣ не существуетъ.

Нач. сл. дв. сообщаетъ, что 10 лѣтъ тому назадъ всѣ правила, относящіяся къ сл. дв., были кодифицированы, но съ тѣхъ поръ, за неимѣніемъ средствъ, изданіе этихъ правилъ не возобновлялось, хотя полезность его вполнѣ признавалась.

Нач. сл. телеграфа заявляетъ, что систематическій сборникъ всѣхъ дѣйствующихъ распоряженій, касающихся сл. телеграфа, въ настоящее время составляется и въ скоромъ времени будетъ изданъ.

По пункту 2 вопроса 7

нач. сл. дв. сообщаетъ, что средствомъ ознакомленія служатъ приказы, наказы и циркуляры, разсылаемые по станціямъ, полустанціямъ, разъѣздамъ и постамъ въ двухъ экземплярахъ. Одинъ—помѣщается временно на храненіе въ особо заведенныя папки и остается въ ней въ теченіе 10 дней. Каждый изъ служащихъ обязанъ въ этотъ срокъ ознакомиться съ содержаніемъ всѣхъ постепенно помѣщаемыхъ въ папку приказовъ, циркуляровъ и иныхъ разпоряженій, при чемъ за разъясненіемъ непонятаго долженъ тотчасъ же обратиться къ ближайшему своему начальству. По истеченіи 10 дневнаго срока храненія въ папкѣ, помѣщенныя въ ней правила и распоряженія,—для дальнѣйшаго храненія на станціяхъ и при дежурныхъ кондукторскихъ бригадахъ,—подклеиваются въ особые корешки, отдѣльные для каждой категоріи распоряженій. Сгруппированныя такимъ образомъ по категоріямъ, они должны сохраняться для справокъ и руководства. Другой экземпляръ привилъ или распоряженій выдается подлежащимъ агентамъ на руки.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какъ убѣждается управленіе въ томъ, что приказъ подлежащимъ агентомъ полученъ, нач. сл. дв. заявляетъ, что доказательствомъ полученія служатъ расписки.

Нач. сл. пути, указывая, что въ подчиненной ему службѣ дорожные мастера расписываются въ прочтеніи приказа или иного распоряженія, высказывается за желательность измѣненія существующаго порядка въ томъ смыслѣ, чтобы приказы выдавались на руки подъ расписку.

Нач. сл. телеграфа сообщаетъ, что во ввѣренной ему службѣ установленъ порядокъ, согласно которому по линіи разъѣзжаетъ спеціальная комиссія для ознакомленія на мѣстахъ со знаніемъ агентами циркуляровъ и приказовъ, что заставляетъ агентовъ постоянно возобновлять въ памяти всѣ относящіяся къ нимъ распоряженія.

По пункту 3 вопроса 7

обмѣна мнѣній не происходило, такъ какъ онъ былъ разсмотрѣнъ при обсужденіи вопросовъ хозяйственной программы.

По пункту 4 вопроса 7

нач. дороги заявляетъ, что замѣна ручного труда механическимъ крайне желательна, между тѣмъ Министерство 7 лѣтъ не даетъ нормальныхъ устройствъ къ пакгаузамъ—на многихъ станціяхъ нѣтъ необходимыхъ крановъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи освѣдомляется, какія механическія приспособленія, по мнѣнію управленія дороги, желательно было бы ввести.

Нач. дороги рекомендуетъ ввести вмѣсто петардъ приборъ Берга.

Нач. сл. пути высказывается за введеніе домкратовъ для подъемки пути и прибора Розанова.

По пункту 5 вопроса 7

нач. сл. пути докладываетъ, что казенныя квартиры между служащими распредѣляются, согласно особому положенію, которое, въ виду несоотвѣтствія его современнымъ условіямъ жизни, настоятельно требуетъ переработки; при чемъ площади квартиръ для служащихъ необходимо было бы нормировать въ зависимости отъ размѣра семьи, съ принятіемъ во вниманіе количества дѣтей, такъ какъ въ настоящее время въ силу того, что нормы квартирнаго довольствія какъ для холостыхъ, такъ и семейныхъ, одинаковы, на дорогѣ имѣютъ мѣсто такія, напримѣръ, явленія: есть помощникъ нач. станціи, у котораго на ночь выдвигаютъ изъ комода ящики и туда укладываютъ дѣтей. Наряду съ этимъ ощущается вообще недостатокъ въ казенныхъ квартирахъ, вслѣд-

ствіе чего на дорогѣ нерѣдки случаи сожительства женатыхъ и холостыхъ въ одной комнатѣ.

Нач. дороги также высказывается за настоятельную необходимость урегулированія вопроса о квартирномъ довольствіи служащихъ.

Нач. сл. пути, переходя къ вопросу, касающемуся полосы отчужденія, докладываетъ, что полоса отчужденія во многихъ мѣстахъ дороги, особенно тамъ, гдѣ уложены вторые пути, недостаточна. Что касается пользованія свободной землей въ полосѣ отчужденія, то, согласно предписанію У. ж. д. отъ 15 іюля 1910 г. за № 18501/1931, упр. Р.-О. ж. д. выработало для желѣзнодорожныхъ служащихъ проектъ правилъ пользованія свободными земельными участками въ предѣлахъ полосы отчужденія и внесло эти правила на одобреніе совѣта управленія дороги, которымъ въ засѣданіи 20-го августа 1910 г. по пункту 1450 журнала № 729 постановлено; „представленныя правила одобрить". При этомъ главный контролеръ остался при нижеизложенномъ особомъ мнѣніи: „Нач. участковъ полагалъ бы изъ перечня § 1 исключить. За надѣленіе ихъ землею не можетъ говорить матеріальная необезпеченность и необходимость предоставить имъ дополнительный заработокъ, лежащія въ основѣ существующей системы раздачи участковъ казенной земли въ пользованіе. Противъ надѣленія говоритъ, прежде всего, лежащая на нач. участковъ обязанность справедливаго распредѣленія земли между низшими агентами и наилучшей утилизаціи оброчныхъ статей, обязанность, требующая полнаго отдѣленія личныхъ хозяйственныхъ интересовъ отъ служебнаго дѣла. Затѣмъ, противъ надѣленія нач. участковъ землею говоритъ: жалобы на переобремененіе ихъ служебными обязанностями (журн. Сов. № 647 п. 2578), которое—насколько оно справедливо—не позволитъ безъ вреда для дѣла дѣлить время между служебными обязанностями и сельскимъ хозяйствомъ на основаніяхъ § 4-б проектированныхъ правилъ; необходимость бдительнаго надзора со стороны нач. за подчиненными агентами и возникающія при повѣркѣ поденно-рабочихъ затрудненія въ отдѣленіи поденныхъ работъ для дороги отъ работъ по сбору сѣна и пр. для своей надобности. Правила объ отводѣ надѣловъ въ пользованіе низшихъ агентовъ не должны препятствовать выдѣленію изъ состава надѣловъ такихъ участковъ, которые могутъ составить для дороги доходную оброчную статью (вродѣ 17 дес. заливного луга около Смоленска, отношеніе контроля въ управленіе 15 іюля 1909 г. за № 3341)".

Въ виду особаго мнѣнія главнаго контролера и въ силу тогоже предписанія У. ж. д. отъ 15 іюля, выработанный проектъ правилъ былъ представленъ въ У. ж. д. при рапортѣ отъ 10/25—IX 1910 г. за № 7637 (13094) 1, съ заключеніемъ по сему вопросу нач. дороги.

Не имѣя до настоящаго времени свѣдѣній о рѣшеніи сего вопроса Комитетомъ У. ж. д. и не имѣя возможности преподать проектъ этихъ правилъ къ руководству линейнымъ агентамъ дороги, вслѣдствіе протеста главнаго контролера противъ § 1 этихъ правилъ, управленіе дороги въ распредѣленіи свободныхъ земель между служащими дороги до сего времени руководствуется тѣмъ неоформленнымъ порядкомъ, который сложился въ силу мѣстныхъ обычаевъ и согласно которому полоса отчужденія въ предѣлахъ станцій отъ семафора распредѣляется между служащими, живущими на станціи; полоса же отчужденія между станціями распредѣляется между служащими сл. пути, при чемъ по одну сторону пути землей пользуются младшіе служащіе, по другую—нач. участковъ.

По пункту 1 вопроса 8

нач. дороги сообщаетъ, что процентъ смѣняемости служащихъ въ послѣднее время значительно понизился съ 40 до 27%.

Нач. сл. сб. указываетъ, что по сл. сб. процентъ смѣняемости служащихъ выражается:

за 1909 г. цифрой—9,37
„ 1910 г. „ —9,17.

Нач. сл. телеграфа докладываетъ, что смѣна телеграфистовъ всѣхъ наименованій въ % отношеніи къ ихъ общему числу представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Число телеграфистовъ всѣхъ наименованій, положенныхъ по штату на 1-е января.	Выбывшихъ изъ состава.					Примѣчаніе: х) временно командированъ въ сл. движ. и возвратившихся обратно въ телеграфъ.
		Окончательно перемѣщен. въ сл. движ. х/.	Въ % отношеніи къ общему числу.	Уволенныхъ по разнымъ обстоятельствамъ и для отбытія воинской повинности.	Въ % отношеніи къ общему числу.	Умершихъ.	
1907	544	23	4,22	66	12,13	4	15
1908	564	28	4,96	52	9,21	1	19
1909	581	23	3,95	49	8,43	9	20
1910	593	25	4,21	36	6,07	5	25
Итого.	2282	99	4,33	203	8,89	19	79

По пункту 2 вопроса 8

нач. сл. пути высказывается за желательность допущенія женщинъ на службу только въ конторы, при этомъ рекомендуетъ измѣнить установившійся очень вредный порядокъ пріема женщинъ по протекціи, сильно мѣшающій проведенію дисциплины; женщинъ-техниковъ не признаетъ.

Нач. сл. сб. докладываетъ, что во ввѣренную ему службу женщины принимаются съ большой охотой и въ настоящее время въ общемъ числѣ всѣхъ служащихъ 481 человѣкъ,— женщинъ числится 107, т. е. 22, 27%—больше допускаемой нормы 15%. Объясняется это тѣмъ, что при незначительныхъ окладахъ конторскихъ служащихъ имѣется возможность найти женщинъ съ гимназическимъ образованіемъ; кромѣ того, женщины—аккуратны, вѣжливы, трудолюбивы и абсолютно трезвы, что, конечно, не можетъ не отражаться благотворно на поручаемомъ имъ дѣлѣ.

Нач. сл. дв. высказываетъ мнѣніе, что допускать женщинъ на службу слѣдуетъ; онѣ исполнительны, трудолюбивы, но пріемъ ихъ необходимо производить въ общемъ порядкѣ; при этомъ нач. сл. дв. отмѣчаетъ, что въ работѣ женщинъ наблюдается отсутствіе какой-либо иниціативы, такъ что онѣ наиболѣе полезны только для механическаго труда.

Нач. сл. телеграфа докладываетъ, что женщины на службу въ телеграфъ принимаются съ гимназическимъ образованіемъ, при чемъ по существующимъ правиламъ только дочери, вдовы, сироты и жены агентовъ телеграфа или движенія; послѣднее требованіе этихъ правилъ крайне вредно отражается на постановкѣ дѣла въ томъ отношеніи, что зачастую вмѣсто обязательнаго ночного дежурства обоихъ, одинъ изъ супруговъ, съ согласія другого, спитъ, другой несетъ двойное дежурство, вслѣдствіе чего терпитъ или сл. дв. или телеграфъ.

По пункту 3 вопроса 8

доложено, что существующій порядокъ не требуетъ измѣненій.

По пунктамъ 1, 2 и 3 вопроса 11

доложено слѣдующее:

По пункту 1

№№ по порядку.	Кому были предоставлены вагоны въ 1910 году.	Число вагоновъ.	Время пользованія вагонами (дней).
1	Высшимъ агентамъ дорогъ: начальнику дороги и начальникамъ различныхъ службъ и отдѣловъ	53	157
2	Чинамъ Министерства Путей Сообщенія и ихъ семействамъ	1	3
3	Представителямъ Госуд. Контроля	2	17
4	Комиссіямъ: пріемочной, оцѣночной и др. .	11	23
5	Чинамъ жандармско-полицейскаго управленія	16	30
6	Чинамъ военнаго министерства: командующимъ войсками, завѣдующимъ передвиженіемъ войскъ и др.	11	29
7	Чинамъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ: генералъ-губернаторамъ, губернаторамъ, полицеймейстерамъ и др.	49	99
8	Высшимъ чинамъ духовнаго вѣдомства . . .	11	37
	Всего	154	395

По пункту 2

представлена слѣдующая вѣдомость числа служебныхъ поѣздовъ:

ГОДЫ.	Для служебныхъ надобностей лицъ администраціи и врачебнаго персонала дороги.		Для мобилизаціонной, санитарной, смѣтной, экзаменаціонной и оцѣночной комиссій.		Для служебныхъ поѣздокъ агентовъ М. П. С.		Вспомогательные служебные поѣзда и поѣзда для перевозки рабочихъ и другихъ сл. дор. съ служ. надобн.		Для служебныхъ поѣздокъ лицъ администр. не прич. къ М. П. С. и дор. и экстрен. поѣзда по заказу частн. лицъ.		Общій годовой пробѣгъ экстрен. служебныхъ поѣздовъ и ихъ число.	
	Число поѣздовъ.	Колич. поѣздо-вер.	Число поѣздовъ.	Колич. поѣздо-вер.	Число поѣздовъ.	Колич. поѣздо-вер.	Число поѣздовъ.	Колич. поѣздо-вер.	Число поѣздовъ.	Колич. поѣздо-вер.	Число поѣздовъ.	Колич. поѣздо-вер.
1908	27	5987	13	2829	—	—	—	—	-	—	40	8816
1909	54	6030	16	1602	—	—	—	—	—	—	70	7632
1910	34	3564	—	—	—	—	—	—	—	—	34	3564

По пункту 3

количество подрядческихъ нарядовъ и безплатныхъ билетовъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

ГОДЫ.		Количество билетовъ.		Количество нарядовъ на перевозку грузовъ.	Всего на общую сумму.
		Годовыхъ.	Разовыхъ.		
За первую половину . .	1908	232	8174	588	81.266 р. 24 к.
	1909	212	2946	243	

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ Экеспарре.*
Членъ Подкомиссіи *П. В. Синадино.*

Дѣлопроизводители: *Н. Богдановъ.* *Сер. Ваищевъ.* *П. Ильинъ.*

III.

Отвѣты управленія Риго-Орловской ж. д. на вопросы по пассажирскому движенію.

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?

2) Составъ поѣздовъ. Привести въ % отъ общаго числа предоставленныхъ мѣстъ, мѣста во всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ по классамъ?

3) Не представляется ли полезнымъ измѣнить соотношеніе мѣстъ по классамъ, установленное расписаніемъ?

4) Скорость поѣздовъ нельзя ли увеличить?

5) Удобно ли согласованіе съ сосѣдними дорогами и не слѣдуетъ ли установить новые безпересадочные вагоны или даже поѣзда?

6) Нельзя ли уменьшить стоянки по станціямъ?

7) Удобны ли вагоны для дальнихъ поѣздовъ и не слѣдуетъ ли въ ихъ конструкціи и оборудованіи произвести какія-либо измѣненія и улучшенія?

8) Способы освѣщенія вагоновъ и желательность уничтоженія свѣчного освѣщенія. Расходы установки и эксплоатаціи болѣе совершенныхъ способовъ освѣщенія?

9) Обслуживаніе вагоновъ; достаточно ли прислуги и наблюдается ли въ вагонахъ должная чистота?

Б. Дачное пригородное движеніе.

1) Что дѣлается дорогой для развитія пригороднаго движенія; приспособляется ли графикъ къ удобствамъ пассажировъ?

2) Составъ поѣздовъ; какіе классы ставятся въ мѣстные поѣзда; не представляется ли возможнымъ отмѣнить постановку прикрытія?

3) Нельзя ли увеличить скорость движенія и сократить остановки?

4) Какія измѣненія желательны въ конструкціи вагоновъ пригороднаго движенія?

5) Освѣщеніе вагоновъ?

6) Обслуживаніе вагоновъ?

7) Пригородное движеніе рабочихъ?

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.

2) Нельзя ли сократить составъ въ нѣкоторыхъ пассажирскихъ поѣздахъ, гдѣ мало населенія?

3) Какимъ образомъ приспособляется графикъ къ потребностямъ пассажировъ и принимается ли при этомъ во вниманіе статистика пассажирскаго движенія?

4) Типы паровозовъ, которыми возятъ пассажирскіе поѣзда. Дать отзывъ о наилучшемъ типѣ.

5) Какія перевозки багажа производятся не въ тѣхъ поѣздахъ, гдѣ слѣдуютъ пассажиры. Въ какихъ поѣздахъ перевозится нужной багажъ, грузы пассажирской, большой и малой скорости?

6) Не слѣдуетъ ли завести особые товарные поѣзда пасс. скорости?

7) Какія желательны улучшенія въ грузовыхъ перевозкахъ съ пассажирскими поѣздами?

8) Перевозка молочныхъ продуктовъ; какія мѣры принимаются къ ея улучшенію?

9) Улучшеніе пассажирскихъ станцій и платформъ; наилучшіе типы; нельзя ли устранить нѣкоторыя излишнія сооруженія и приспособленія?

10) Нельзя ли отмѣнить сигналы колоколомъ и паровозными свистками (оставивъ свистки лишь для предупрежденія несчастныхъ случаевъ)?

А. Пассажирское движеніе дальняго слѣдованія.

По вопросу 1

нач. сл. дв. И. В. Нерода докладываетъ, что за исключеніемъ отдѣльныхъ случаевъ наплыва дальнихъ пассажировъ, какъ напримѣръ: предъ праздниками Св. Пасхи, Рождества Христова, въ началѣ и концѣ сезона на курортахъ Рижскаго взморья, имѣющагося въ обращеніи числа пассажирскихъ поѣздовъ для дальнихъ перевозокъ достаточно; вышеуказанные же отдѣльные случаи наплыва пассажировъ регулируются назначеніемъ дополнительныхъ поѣздовъ въ соотвѣтствующихъ направленіяхъ, изъ коихъ преобладаютъ слѣдующія: а) предъ праздниками Св. Пасхи и Рождества Христова назначается обыкновенно одинъ дополнительный поѣздъ въ теченіе 2—3 дней отъ Риги до Муравьева для пассажировъ въ сторону Либавы и Кошедаръ, б) одинъ дополнительный поѣздъ также въ теченіе 2— 3 дней отъ Витебска до Жлобина для пассажировъ, слѣдующихъ изъ С.-Петербурга на югъ, в) одинъ дополнительный поѣздъ въ теченіе 5—10 дней мая и 5—10 дней іюня мѣсяцевъ отъ Крейцбурга до Риги и Кеммерна безъ пересадки въ Крейцбургѣ и Ригѣ для пассажировъ, слѣдующихъ изъ Москвы и другихъ внутреннихъ губерній на курорты Рижскаго взморья и г) одинъ дополнительный поѣздъ

въ теченіе 10—20 дней августа для возвращенія тѣхъ же пассажировъ съ курортовъ.

При этомъ, необходимо, однако, отмѣтить, что такъ какъ поѣздами дальняго слѣдованія пользуются и мѣстные (пригородные) пассажиры, то на отдѣльныхъ наиболѣе оживленныхъ участкахъ дороги поѣздовъ этихъ въ нормальныхъ ихъ составахъ оказывается недостаточно и поэтому поѣзда дальняго слѣдованія отправляются въ предѣлахъ нѣкоторыхъ участковъ почти постоянно въ увеличенныхъ до предѣльной нормы для одиночной, а иногда и двойной тяги, составахъ; въ пунктахъ же еще болѣе оживленнаго пригороднаго движенія, какъ напримѣръ, на участкахъ: Рига-Огеръ-Ремерсгофъ, Рига-Митава и Рига-Бирльдерлингофъ-Маіоренгофъ-Шлокъ мѣстныя перевозки обслуживаются, сверхъ того, мѣстными же поѣздами по спеціальнымъ для этой цѣли ассигнованіямъ.

По вопросу 2

нач. сл. дв. доложены слѣдующія свѣдѣнія о нормальныхъ и предѣльныхъ составахъ пассажирскихъ поѣздовъ дальняго слѣдованія: (см. таб. на стр. 128—129).

№№ поѣздовъ.	Раіоны обращенія поѣздовъ.	Раіоны обращенія данныхъ вагоновъ.	Нормальное количество и классы или родъ вагоновъ.									Число вагоновъ по осямъ.		Итого.			Предѣльные составы числомъ единицъ [1]).								ПРИМѢЧАНІЯ.
																	Для 6-ти колесн. паровоз.				Для 8-ми и 10-ти колесн. паровоз.				
																	Одной тягой.		Двойной тягой.		Одной тягой.		Двойной тягой.		
			I кл.	I/II кл.	II кл.	II/III кл.	III кл.	Междунар. общ.	Багажные.	Почтовые.	Ваг.-рестор.	3-хъ осн.	4-хъ осн.	Вагоновъ.	Осей.	Единицъ [1])	Лѣто.	Зима.	Лѣто.	Зима.	Лѣто.	Зима.	Лѣто.	Зима.	
																	На участкѣ Рига-Смоленскъ.								
1 и 2	Рига-Орелъ	Рига-Орелъ	—	—	1	—	2	—	1	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ „	„ „	Рига-Севастополь	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	24	30	27	27	40	40	35	35	60	60	
																	На участкѣ Смоленскъ-Орелъ.								
„ „	„ „	Рига-Вержболово	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	30	30	60	60	40	40	68	68	
																	На участкѣ Рига-Орелъ.								
3 и 4	„ „	Рига-Орелъ	—	1	1	—	5	—	1	1	—	1	8	10	39	48	32	32	62	62	51	51	70	70	
„ „	Рига-Москва	Рига-Москва	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5 и 6	Рига-Двинскъ	Рига-Двинскъ	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ „	„ „	Рига-Вержболово	1	—	2	—	3	—	1	—	—	3	4	9	33	39	32	32	62	62	51	51	70	70	
„ „	„ „	Рига-Варшава	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7 и 8	Рига-Орелъ	Рига-Орелъ	—	1	1	—	3 [2])	—	1	—	—	3	4	7	25	29	32	32	62	62	51	51	70	70	
11 и 12	Рига-Крейцб.	Рига-Москва	—	1	1	—	2	1	1	—	—	1	5	6	23	28	32	32	62	62	51	51	70	70	
11 b *) и 12b	„ „	„ „	—	1	1	—	2	—	1	—	—	—	5	6	20	25	27	27	40	40	35	35	60	60	
																	По нормамъ товарныхъ поѣздовъ.								
5 **) и 6	Жуковка-Клетня	Жуковка-Клѣтня	—	—	—	1	2	—	1	1	—	5	—	5	15	15	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 и 2	Витебскъ-Жлоб.	Витебскъ-Жлобинъ	1	—	1	—	3	—	1	—	1	—	7	10	40	50	27	27	45	45	50	50	70	70	
„ „	„ „	Спб.-Кіевъ	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5 и 6	„ „	Витебскъ-Жлобинъ	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ „	„ „	Спб.-Жлобинъ	—	—	1	—	2	—	1	1	—	1	4	9	33	39	27	27	45	45	45	45	70	70	
„ „	„ „	Спб.-Херсонъ	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
																	По норм. ускорен. товарн. поѣзд.								
27 **) и 28	„ „	Новосокол.-Жлобинъ	—	—	1	—	2	—	—	—	—	3	—	3	9	9	—	—	—	—	Слѣдованіе 8-ми и 10-ти колесныхъ паровозовъ не допускается.				
1 и 4	Рига-Муравьево	Рига-Муравьево ***)	—	—	1	—	5	—	1	—	—	7	—	10	33	36	42	35	66	60					
„ „	„ „	Рига-Либава	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—					
2 и 3	„ „	Рига-Муравьево ****)	—	1	2	—	6	—	1	—	—	10	—	10	30	30	42	35	66	60					
5 и 6	„ „	„ „	—	—	2	—	4	—	1	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—					
„ „	„ „	Рига-Либава	—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	3	11	37	41	42	35	66	60					
„ „	„ „	Спб.-Либава	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—					
3 и 4	Рига-Тукумъ	Рига-Тукумъ	1	—	3	—	7	—	1	1	—	13	—	13	39	39	42	35	66	60					
11 и 12	„ „	„ „	1	—	3	—	7	—	1	—	—	12	—	12	36	36	42	35	66	60					
13 и 14	„ „	„ „	—	1	1	—	4	—	—	—	—	6	—	11	37	41	42	35	66	60					
„ „	„ „	Рига-Виндава	—	1	1	—	2	—	1	—	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—					

[1]) Одинъ 3-хъ осный вагонъ принятъ за 3 единицы и одинъ 4-хъ осный вагонъ за 5 единицъ.

[2]) Сверхъ того, на участкѣ Смоленскъ-Брянскъ обращаются постоянно два вагона IV класса.

*) Обращаются только осенью и весною по 10—20 дней при чемъ весною по направленію изъ Москвы, а осенью въ Москву.

**) Товаро-пассажирскіе.

***) Кромѣ того, п. № 4 слѣдуютъ: одинъ вагонъ I|II кл. (4-хъ осн.) безпересадочнаго сообщенія Вержболово - Рига и 1 почтовый вагонъ (4-хъ осн.) отправляющіеся изъ Риги п. № 3.

****) Кромѣ того, п. № 3 слѣдуютъ 2 вагона, указанные въ примѣчаніи.

Далѣе нач. сл. дв. сообщаетъ, что нормальное число мѣстъ въ пассажирскихъ поѣздахъ дальняго слѣдованія по среднему выводу отъ общаго числа такихъ поѣздовъ нижеслѣдующее: I кл.—7%, II кл.—26% и III кл.—67%.

По вопросу 3

нач. сл. дв. докладываетъ, что на Р.-О. ж. д. надобности въ измѣненіи соотношенія мѣстъ по классамъ нѣтъ.

По вопросу 4

доложено, что существующія скорости движенія пассажирскихъ поѣздовъ менѣе тѣхъ, которыя могли бы быть достигнуты при условіи использованія всей скорости паровозовъ, обусловленной § 65 правилъ технической эксплоатаціи въ зависимости отъ конструкціи. Ни на одномъ участкѣ дороги при существующихъ условіяхъ пути предѣльная скорость пассажирскихъ паровозовъ не можетъ быть использована полностью.

Увеличеніе скорости хода пассажирскихъ поѣздовъ до предѣла, зависящаго отъ конструкціи пассажирскихъ паровозовъ, могло бы быть достигнуто:

а) увеличеніемъ устойчивости пути укладкою подкладокъ на всѣхъ шпалахъ;

б) укладкою болѣе сильнаго типа (III) рельсъ взамѣнъ имѣющихся еще рельсъ слабаго профиля;

в) переустройкою старыхъ мостовъ;

г) покрытіемъ балласта щебнемъ

и д) превращеніемъ 106 не обслуживаемыхъ переѣздовъ на Витебскъ-Жлобинской линіи въ обслуживаемые.

Далѣе, нач. сл. дв. доложены слѣдующія данныя объ условіяхъ пути и паровозахъ, а также расчетъ наименьшаго времени нахожденія въ пути пассажирскихъ поѣздовъ между узловыми станціями дороги въ зависимости отъ условій пути и числа остановокъ.

А. Главная линія Рига-Орелъ-940 верстъ.

I) Предѣльная скорость, допускаемая при слѣдованіи пассажирскихъ поѣздовъ по перегонамъ между станціями, въ зависимости отъ условій пути установлена:

а) на участкѣ Рига-Двинскъ—75 вер. въ часъ,

б) „ „ Двинскъ-Орелъ—70 „ „ „

II) Поѣзда обслуживаются паровозами типовъ:

а) 2-3-0 (діам. ведущихъ колесъ 1830 м/м.).

Допускаемая, согласно § 65 правилъ технической эксплоатаціи, предѣльная скорость паровозовъ—90 вер. въ часъ (цирк. отъ 18/21/26 мая 1911 года за № 14.054/5.921/102);

б) 1-3-0 (діам. ведущихъ колесъ 1.700 м/м.).

Допускаемая, согласно § 65 правилъ технической эксплоатаціи, предѣльная скорость паровозовъ 80 вер. въ часъ (тотъ же цирк.).

III) Составъ поѣздовъ:

а) для пассажирскихъ поѣздовъ №№ 1 и 2 семь четырехосныхъ вагоновъ;

б) для почтовыхъ поѣздовъ №№ 3 и 4 и пассажирскихъ №№ 5, 6, 7, 8, 11 и 12—десять четырехосныхъ вагоновъ.

IV) Участки:

а) Рига-Смоленскъ } двупутные.
Брянскъ-Орелъ }

Способъ движенія поѣздовъ—телеграфное сношеніе.

б) Смоленскъ-Брянскъ—однопутный.

Способъ движенія поѣздовъ — электрожезловая система Вебба-Томпсона.

V) Въ зависимости отъ конструкцій:

а) одинадцати мостовъ,

б) одного путепровода,

в) одной неустойчивой насыпи.

Скорость движенія по нимъ установлена 15 верстъ въ часъ. Потеря времени на каждомъ изъ вышесказанныхъ 13 пунктовъ принята, въ среднемъ, по 2 мин.

На 8-ми мостахъ не допускается двойная тяга для 8-ми и 10-ти колесныхъ паровозовъ.

VI. На стрѣлочныхъ переводахъ, при переходахъ на боковые пути, скорость движенія установлена 30 вер. въ часъ (прик. по М. П. С. отъ 15 октября 1902 г. № 139).

VII. При остановкѣ на каждой станціи потери времени приняты—3 мин.

VIII. При проходѣ станцій безъ остановокъ потери времени приняты:

а) на двупутныхъ участкахъ 1,5 мин.,

б) на однопутныхъ участкахъ 2 мин.

(Смѣна жезловъ, скорость не болѣе 20 вер. въ часъ).

IX. Профиль пути:

Между Ригой и Орломъ имѣется подъемовъ:

отъ	0,002—0,004—78,36	вер.	уклоновъ	80,31	вер.
„	0,004—0,006—87,49	„	„	68,76	„
„	0,006—0,008—68,46	„	„	107,72	„
„	0,008—0,010—48,00	„	„	9,00	„

По даннымъ опытныхъ поѣздокъ принято, что на подъемахъ: по прямому пути и совпадающихъ съ кривыми предѣльнаго радіуса (300 саж.), пассажирскій поѣздъ можетъ развивать скорость въ среднемъ:

На подъемахъ.	При составѣ 7 вагоновъ.	При составѣ 10 вагоновъ.
отъ 0,002—0,004	60 вер.	50 вер.
„ 0,004—0,006	50 „	40 „
„ 0,006—0,008	40 „	30 „
„ 0,008—0,010	30 „	20 „

Наименьшее время, необходимое для прохода поѣздами перегоновъ между сосѣдними узловыми станціями дороги, слагается изъ:

1) времени, потребнаго для пробѣга всего перегона между узловыми станціями безъ остановокъ съ предѣльной допускаемой скоростью въ зависимости отъ условій пути (пунктъ 1);

2) времени минимальныхъ остановокъ для техническихъ и коммерческихъ надобностей и

3) потери времени въ зависимости отъ: а) конструкціи мостовъ (п. V), б), прохода станцій съ остановками или безъ остановокъ (п. п. VII и VIII) и в), профиля пути (п. IX).

Для пассажирскихъ поѣздовъ №№ 1 и 2 подробный расчетъ наименьшаго времени, необходимаго для прохода перегоновъ между узловыми станціями, и время нахожденія въ пути по дѣйствующему расписанію на лѣто 1911 г. приведены въ нижеслѣдующей таблицѣ:

УЧАСТКИ ДОРОГИ.	Протяженіе (версты).	Допускаемая предѣльная скорость на перегонахъ между станціями (версты въ часъ).	Время, потребное для пробѣга всего перегона между узловыми станціями безъ остановокъ съ предѣльной допускаемой скоростью.	Наименьшее время остановокъ. Для техническихъ надобностей. Число остановокъ.	Время (минуты).	Для коммерческихъ надобностей. Число остановокъ.	Время (минуты).	ПОТЕРЯ ВРЕМЕНИ. При остановкахъ на станціяхъ.	При проходѣ поѣзда по станціямъ безъ остановокъ.	На мостахъ. Верста.	Отверстіе въ саженяхъ.	Время (минуты).	На подъемахъ. Въ тысячныхъ отъ—до	Протяженіе (версты).	Время (минуты).	Всего въ пути. Требуется.	Находится, согласно дѣйствующ. расписанію на лѣто 1911 г.	ПРИМѢЧАНІЯ.
Главная линія																		
РИГА—ОРЕЛЪ																		
пасс. п. №№ 1 и 2																		
Рига—Крейцбургъ . .	121	75	1 ч. 37 м.	1	7 м.	2	4 м. [1]	3 м. × 4 = 12 м.	1,5 м. × 12 ст. = 18 м.	—	—	—	2—4 4—6	18 20	12 м.	2 ч. 30 м.	2 ч. 30 м.	[1]) Ст. Штокмансгофъ—узловая (Лифл. п. п.) Ост. 3 мин.
Крейцбургъ—Двинскъ	83	75	1 ч. 07 м.	—	—	2	2 м.	3 м. × 3 = 9 м.	1,5 м. × 3 ст. = 5 м.	—	—	—	2—4 4—6	12 16	10 м.	1 ч. 33 м.	1 ч. 35 м.	
Двинскъ—Полоцкъ . .	151	70	2 ч. 10 м.	2	14 м.	1	1 м.	3 м. × 4 = 12 м.	1,5 м. × 10 ст. = 15 м.	276	[2])	2 м.	2—4 4—6 6—8 8—10	12 13 15 12	31 м.	3 ч. 25 м.	3 ч. 25 м.	[2]) Неустойчивая насыпъ.
Полоцкъ—Витебскъ .	95	70	1 ч. 21 м.	1	7 м.	—	—	3 м. × 2 = 6 м.	1,5 м. × 8 ст. = 12 м.	—	—	—	2—4 4—6 6—8 8—10	6 8 5 6	14 м.	2 ч. 00 м.	2 ч. 00 м.	
Витебскъ—Смоленскъ.	129	70	1 ч. 50 м.	1	7 м.	6	6 м.	3 м. × 8 = 24 м.	1,5 м. × 4 ст. = 6 м.	451	68,80	2 м.	2—4 4—6 6—8 8—10	5 7 11 12	19 м.	2 ч. 54 м.	2 ч. 54 м.	
Смоленскъ—Брянскъ .	236	70	3 ч. 22 м.	4	34 м. [3])	20	20 м.	3 м. × 25 = 75 м.	—	582 636 653 683 748 749 755 781 805	57,46 40,00 15,00 19,85 40,00 30,00 15,00 5,90 60,65	18 м.	2—4 4—6 6—8 8—10	18 12 21 12	33 м.	6 ч. 22 м.	6 ч. 22 м.	[3]) Въ томъ числѣ 15 м. на наборъ газа въ Рославлѣ.
Брянскъ—Орелъ . . .	125	70	1 ч. 47 м.	2	14 м.	10	10 м.	3 м. × 13 = 39 м.	—	932 933	3,43 57,00	4 м.	2—4 4—6 6—8 8—10	7 11 16 6	22 м.	3 ч. 16 м.	3 ч. 18 м.	[4]) Въ Могилевѣ 15 м. Отъ Витебска до Могилева 145 в. Необходимо чистить поддувало. Кочегарныхъ ямъ на станціонныхъ путяхъ нѣтъ.
Вѣтвь																		
Витебскъ—Жлобинъ																		Въ Быховѣ 15 м. для необходимаго набора воды требуется отцѣпка паровоза.
пасс. п. №№ 1 и 2																		
Витебскъ—Орша . . .	78	65	1 ч. 12 м.	—	—	4	5 м.	3 м. × 5 = 15 м.	2 м. × 1 разъ = 2 м.	—	—	—	2—4 4—6 6—8	3 4 20	26 м.	2 ч.	2 ч. 01 м.	На участкѣ В.—Ж. 264 в. смѣны пассажир. паровозовъ нѣтъ.
Орша—Жлобинъ . . .	186	65	2 ч. 52 м.	2	30 м. [4])	9	15 м.	3 м. × 10 = 30 м.	2 м. × 4 разъ = 8 м.	—	—	—	2—4 4—6 6—8	13 5 25	38 м	4 ч. 53 м.	5 ч. 19 м.	

Изъ этой таблицы усматривается, что по дѣйствующему расписанію на лѣто 1911 г. пассажирскіе поѣзда № № 1 и 2 слѣдуютъ все время, гдѣ возможно, съ предѣльной скоростью, допускаемой при слѣдованіи по перегонамъ между станціями.

Если сдѣлать, согласно вышеизложенному, аналогичный расчетъ для почтовыхъ и прочихъ пассажирскихъ поѣздовъ, то получимъ, что и эти поѣзда слѣдуютъ все время, гдѣ возможно, съ предѣльной скоростью, допускаемой при слѣдованіи по перегонамъ между станціями.

Б. Витебскъ-Жлобинская вѣтвь—264 версты.

I. Предѣльная скорость, допускаемая при слѣдованіи пассажирскихъ поѣздовъ по перегонамъ между станціями, въ зависимости отъ условій пути, установлена:

На участкѣ Витебскъ-Жлобинъ—65 верстъ въ часъ.

II. Поѣзда обслуживаются паровозами типовъ:

а) 2—3—0 (діам. ведущихъ колесъ 1830 м/м.).

Допускаемая, согласно § 65 правилъ технической эксплоатаціи, предѣльная скорость паровозовъ—90 вер. въ часъ (цирк. отъ 18/21/26 мая 1911 г. № 14054/5921/102);

б) 1—3—0 (діам. ведущихъ колесъ 1700 м/м.).

Допускаемая, согласно тѣмъ же правиламъ, предѣльная скорость паровозовъ 80 вер. въ часъ (тотъ же цирк.).

III. Составъ пассажирскихъ поѣздовъ всѣхъ категорій десять четырехосныхъ вагоновъ.

IV. Участокъ—Витебскъ-Жлобинъ—однопутный.

Способъ движенія поѣздовъ—электрожезловая система Вебба-Томпсона.

V. На стрѣлочныхъ переводахъ, при переходахъ на боковые пути, скорость движенія установлена 30 вер. въ часъ (прик. М. П. С. отъ 15 октября 1902 г. № 139).

VI. При остановкѣ на каждой станціи потеря времени принята—3 мин.

VII. При проходѣ станцій безъ остановокъ потеря времени принята—2 мин. (смѣна жезловъ, скорость не болѣе 20 вер. въ часъ).

VIII. Профиль пути.

Между Витебскомъ и Жлобиномъ имѣется подъемовъ:

отъ	0,002—0,004—	15,57 вер.	уклоновъ—	13,96 вер.
„	0,004—0,006—	9,24 „	„ —	10,65 „
„	0,006—0,008—	44,8 „	„ —	43,67 „

По даннымъ опытныхъ поѣздокъ принято, что на подъемахъ по прямому пути и совпадающихъ съ кривыми предѣльнаго

радіуса (300 саж.) поѣздъ можетъ развивать скорость въ среднемъ:

На подъемахъ.	При составѣ 10 вагоновъ.
отъ 0,002—0,004	50 вер.
„ 0,004—0,006	40 „
„ 0,006—0,008	30 „

IX. На 15 іюля 1911 г. всѣ перегоны вѣтви имѣютъ между станціями не обслуживаемые переѣзды, общимъ числомъ 106, а именно:

на участкѣ Витебскъ-Орша— 39
„ „ Орша-Жлобинъ— 67
Итого—106.

Согласно приказу по М. П. С. отъ 19 ноября 1903 г. за № 148, средняя скорость движенія на перегонѣ, имѣющемъ не обслуживаемый переѣздъ, не должна превышать 42 верстъ въ часъ.

Для пассажирскихъ поѣздовъ №№ 1 и 2 подробный расчетъ наименьшаго времени нахожденія въ пути, необходимаго для прохода перегоновъ между узловыми станціями, и время нахожденія въ пути по дѣйствующему расписанію на лѣто 1911 г. приведены выше въ таблицѣ, изъ которой усматривается, что увеличить скорость пассажирскихъ поѣздовъ на участкѣ Орша-Жлобинъ возможно, но въ настоящее время сдѣлать этого нельзя, вслѣдствіе наличія 67 не обслуживаемыхъ переѣздовъ.

В. Участки:

Рига II—Муравьево . . . . 129 верстъ,
Рига II—Туккумъ . . . . 60 „

I. Предѣльная скорость, допускаемая при слѣдованіи пассажирскихъ поѣздовъ по перегонамъ между станціями, въ зависимости отъ условій пути, установлена 65 вер. въ часъ.

II. Поѣзда обслуживаются паровозами типа:

1—2—0 (діам. ведущихъ колесъ 1539 (1692 м/м.).

Допускаемая, согласно § 65 правилъ технической эксплоатаціи, предѣльная скорость паровозовъ 69—76 вер. въ часъ.

III. Составъ поѣздовъ восемь четырехосныхъ вагоновъ.

IV. Участки:

а)	Рига II—Муравьево	однопутные.
	Рига II—Торенсбергъ	
	Разъѣздъ Сосновый—Бильдерлингсгофъ .	
	Ассернъ—Туккумъ	
б)	Торенсбергъ—разъѣздъ Сосновый	двупутные.
	Бильдерлингсгофъ—Ассенъ	

V. По одному мосту участка Рига II—Муравьево, отверстіемъ 331,12 саж., и двумъ мостамъ Рига II—Туккумъ, отверстіемъ 331,12 саж. и 122 саж., установлена скорость движенія 15 вер. въ часъ.

Слѣдованіе 8-ми и 10-ти колесныхъ паровозовъ не допускается.

VI. На стрѣлочныхъ переводахъ, при переходахъ на боковые пути, скорость движенія установлена 30 вер. въ часъ (прик. по М. П. С. отъ 15 октября 1902 г. № 139).

VII. При остановкѣ на каждой станціи потеря времени принята—3 мин.

VIII. При проходѣ станцій безъ остановокъ потеря времени принята:

а) на двупутныхъ участкахъ—1,5 мин.

б) на однопутныхъ участкахъ—2 мин. (смѣна жезловъ скорость не болѣе 20 вер. въ часъ).

IX. Профиль пути:

Между Ригой II и Муравьево имѣется подъемовъ:

отъ	0,002—0,004—	11,3 вер.	уклоновъ—	7 вер.
„	0,004—0,006—	6,4 „	„ —	2 „
„	0,006—0,008—	7,5 „	„ —	4 „

Между Ригой II и Тукумомъ имѣется подъемовъ:

отъ	0,002—0,004—	3,26 вер.	уклоновъ—	4,3 вер.
„	0,004—0,006—	3,10 „	„ —	1,2 „
„	0,006—0,008—	2,3 „	„ —	1 „

X. На участкѣ Рига II—Муравьево—129 вер. пассажирскіе поѣзда имѣютъ 12 остановокъ.

На участкѣ Рига II—Туккумъ 60 вер. пассажирскіе поѣзда имѣютъ 16 остановокъ.

Въ виду вышесказанныхъ условій пути, типа обслуживающихъ поѣзда паровозовъ и числа остановокъ, увеличить скорости, существующія на участкахъ Рига II—Муравьево и Рига II—Туккумъ не представляется возможнымъ.

Въ заключеніе нач. сл. дв. сообщаетъ сравнительныя данныя о среднихъ скоростяхъ движенія поѣздовъ: почтовыхъ, пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ:

Наименованіе участковъ.	№№ и родъ поѣздовъ.	Техническая скорость.		Коммерческая скорость.	
		лѣтомъ 1911 г.	на зиму 1911/12 г.	лѣтомъ 1911 г.	на зиму 1911/12 г.
Рига—Орелъ	1 пасс.	46,9	45,0	36,1	35,4
„ „	2 „	47,2	46,4	37,8	37,0
„ „	3 почт.	42,0	42,0	30,0	30,0
„ „	4 „	42,6	42,6	30,4	30,3
„ „	7 т.-п.	42,6	42,6	32,4	32,4
„ „	8 „	42,8	41,5	34,4	32,9
Рига—Двинскъ . . .	5 почт.	44,7	44,7	36,5	36,5
„ „ . . .	6 „	44,8	44,8	37,3	37,3
Рига—Крейцбургъ .	11 пасс.	45,7	45,7	40,3	36,3
„ „ .	12 „	45,1	45,1	39,9	40,0
Витебскъ—Жлобинъ.	1 „	40,3	40,3	34,4	34,4
„ „	2 „	40,3	40,3	30,5	31,7
„ „	5 почт.	37,3	37,3	32,3	32,0
„ „	6 „	37,0	37,0	28,6	29,3
„ „	27 т.-п.	24,7	40,4	18,2	35,0
„ „	28 „	24,1	39,3	17,8	33,6
Жуковка—Клѣтня .	5 п.-т.-п.	17,1	17,1	13,3	13,3
„ „ .	6 „	16,6	16,6	13,1	13,1
Рига—Муравьево . .	1 пасс.	38,5	38,5	33,1	31,0
„ „ . .	2 „	41,1	41,1	35,3	35,3
„ „ . .	3 почт.	38,5	38,5	33,1	33,1
„ „ . .	4 „	37,9	37,9	28,4	28,4
„ „ . .	5 т.-п.	38,5	38,5	33,7	33,7
„ „ . .	6 „	41,1	41,1	36,4	36,4
Рига—Тукумъ . . .	3 почт.	31,3	32,1	25,9	25,5

Наименованіе участковъ.	№№ и родъ поѣздовъ.	Техническая скорость.		Коммерческая скорость.	
		лѣтомъ 1911 г.	на зиму 1911/12 г.	лѣтомъ 1911 г.	на зиму 1911/12 г.
Рига—Тукумъ . . .	4 „	29,5	31,3	24,5	25,4
„ „ . . .	11 пасс.	34,0	34,4	29,0	29,0
„ „ . . .	12 „	29,5	29,5	21,1	22,5
„ „ . . .	13 „	29,0	29,0	22,5	22,5
„ „ . . .	14 „	29,0	29,0	22,9	23,7
Рига—Дамба-Гав. . .	100,109 т.-п.	28,3	28,3	20,8	20,8
Рига—Мюльграбенъ .	200,205 „	22,2	22,2	20,0	20,0
	Общее .	1150,2	1179,7	932,0	967,8
	Среднее	35,9	36,8	29,1	30,2

По вопросу 5

нач. сл. дв. сообщаетъ, что согласованіе поѣздовъ на Р.-О. ж. д. надо признать достаточно удовлетворительнымъ, такъ какъ всѣ поѣзда не мѣстнаго значенія согласованы въ узловыхъ пунктахъ съ наименьшими, возможными въ зависимости отъ техническихъ условій и согласованій по разнымъ пунктамъ, промежутками выжиданія согласованныхъ поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ.

На Р.-О. ж. д. установлены 8 нижеслѣдующихъ безпересадочныхъ пассажирскихъ сообщеній по направленіямъ изъ Риги и обратно:

1) въ Виндаву черезъ Туккумъ, одной парой поѣздовъ цѣлыми составами вагоновъ всѣхъ 3-хъ классовъ;

2) въ Либаву черезъ Муравьево двумя парами поѣздовъ, изъ коихъ въ одной парѣ обращаются одинъ вагонъ международнаго общества спальныхъ вагоновъ, одинъ вагонъ микстъ I/II кл. и одинъ вагонъ III кл. и во второй—одинъ микстъ I/II кл. и два вагона III класса;

3) въ Вержболово черезъ Муравьево и Кошедары одной парой поѣздовъ однимъ вагономъ микстъ I/II класса;

4) въ Вержболово черезъ Двинскъ и Вильну двумя парами поѣздовъ, изъ коихъ одной—цѣлымъ составомъ вагоновъ всѣхъ трехъ классовъ и второй—однимъ вагономъ международнаго общества;

5) въ Варшаву черезъ Двинскъ и Вильну одной парой поѣздовъ однимъ вагономъ микстъ I/II кл. и однимъ вагономъ III класса;

6) въ Севастополь черезъ Орелъ, Курскъ, Харьковъ и Лозовую одной парой поѣздовъ однимъ вагономъ I/II кл.;

7) въ Москву черезъ Смоленскъ одной парой поѣздовъ однимъ вагономъ микстъ I/II класса;

8) въ Москву черезъ Крейцбургъ одной парой поѣздовъ цѣлыми составами вагоновъ всѣхъ 3-хъ классовъ.

Кромѣ того, въ началѣ и концѣ сезона на курортахъ Рижскаго взморья, между Москвою—Ригою и Кеммерномъ черезъ Крейцбургъ обращаются цѣлыми составами вагоновъ всѣхъ 3-хъ классовъ отдѣльные дополнительные поѣзда, которые весною, приблизительно (въ маѣ и іюнѣ), слѣдуютъ по направленію изъ Москвы, а осенью (въ августѣ)—въ Москву.

Безпересадочное сообщеніе между Ригою и С.-Петербургомъ черезъ Псковъ и Тапсъ и между Ригою и Ревелемъ черезъ Тапсъ цѣлыми составами вагоновъ всѣхъ 3-хъ классовъ производится поѣздами С.-З. ж. д., прибывающими и отправляющимися на и со ст. Рига I-ая.

Сверхъ того, Р.-О. ж. д., въ качествѣ промежуточной дороги, участвуетъ въ 5-ти нижеслѣдующихъ безпересадочныхъ пассажирскихъ сообщеніяхъ:

1) С.-Петербургъ—Либава черезъ Псковъ, Ригу и Муравьево одной парой поѣздовъ однимъ вагономъ микстъ I/II класса;

2) С.-Петербургъ—Жлобинъ черезъ Витебскъ двумя парами поѣздовъ, изъ коихъ одной—цѣлымъ составомъ вагоновъ всѣхъ 3-хъ классовъ и второй—однимъ вагоновъ II класса и двумя—III класса;

3) С.-Петербургъ—Кіевъ черезъ Витебскъ, Жлобинъ и Бахмачъ одной парой поѣздовъ однимъ вагономъ международнаго общества спальныхъ вагоновъ, однимъ вагономъ II кл. и однимъ III класса;

4) С.-Петербургъ—Херсонъ черезъ Витебскъ—Жлобинъ и Ромны одной парой поѣздовъ, однимъ вагономъ микстъ I/II кл. и однимъ вагономъ III класса;

5) Ново-Сокольники—Жлобинъ одной парой поѣздовъ, однимъ вагономъ II кл. и двумя вагонами III класса.

Указаннымъ числомъ установленныхъ безпересадочныхъ сообщеній регулируются дальнія пассажирскія перевозки разныхъ, наиболѣе тяготѣющихъ къ Р.-О. ж. д. и отъ нея—направленій.

Установленіе новыхъ безпересадочныхъ сообщеній въ отдѣльныхъ вагонахъ и поѣздахъ, зависитъ, конечно, отъ потребности, развитіе или упадокъ которой, въ свою очередь, находятся въ прямой зависимости отъ общей схемы согласованій на сѣти всѣхъ дорогъ, а также и другихъ удобствъ сообщенія въ данномъ направленіи. Поэтому необходимость установленія того или другого безпересадочнаго сообщенія, независимо отъ географическаго расположенія участковъ дорогъ даннаго направленія, не можетъ быть опредѣляема одной какой-либо дорогой и рѣшается каждый разъ только на съѣздахъ по разработкѣ періодической схемы всѣхъ поѣздовъ сѣти, гдѣ, при участіи представителей подлежащихъ дорогъ, учитываются всѣ положительныя и отрицательныя стороны необходимости существованія даннаго безпересадочнаго сообщенія.

По вопросу 6

нач. сл. дв. докладываетъ, что поѣзда дальняго слѣдованія имѣютъ стоянки на всѣхъ полевыхъ станціяхъ самыя минимальныя въ обрѣзъ обусловленныя потребностями техническихъ и коммерческихъ условій, а потому сокращеніе стоянокъ невозможно. Исключеніе составляютъ нѣсколько большихъ станцій, какъ напримѣръ, Смоленскъ, Витебскъ и Двинскъ, гдѣ нѣкоторые пассажирскіе поѣзда имѣютъ простои свыше одного часа, но такъ какъ размѣры стоянокъ этихъ поѣздовъ находятся въ прямой зависимости отъ весьма существенныхъ согласованій съ поѣздами сосѣднихъ дорогъ, то и сокращеніе стоянокъ, во избѣжаніе потери согласованій, можетъ быть достигнуто лишь путемъ соотвѣтственнаго переложенія на схемѣ согласованныхъ поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ.

По вопросу 7

нач. сл. дв. сообщаетъ, что, для предоставленія пассажирамъ дальнихъ поѣздовъ лучшихъ удобствъ и въ виду стремленія послѣдняго времени къ возможно широкому установленію въ дальнихъ поѣздахъ плацкартныхъ мѣстъ, было бы весьма желательно, чтобы такіе поѣзда обслуживались вагонами всѣхъ трехъ классовъ исключительно четырехосными съ длинными диванами и подъемными спинками, для чего необходимо увеличить недостаточный паркъ четырехосныхъ вагоновъ всѣхъ трехъ классовъ.

Кромѣ того, принимая во вниманіе, что вагоны первыхъ двухъ классовъ обращаются въ поѣздахъ въ незначительномъ количествѣ и въ нихъ требуется выдѣлить отдѣленія для пассажировъ: курящихъ, некурящихъ и дамъ, необходимо, чтобы всѣ

вагоны эти, а также и вагоны микстъ I/II кл. были исключительно съ отдѣленіями.

Затѣмъ, въ цѣляхъ гигіены и лучшей опрятности вагоновъ, желательна замѣна во всѣхъ вагонахъ II класса суконной обивки диваповъ—дермотоидомъ и, наконецъ, въ тѣхъ поѣздахъ, гдѣ обращаются вагоны-рестораны поѣзда №№ 1 и 2 на участкѣ Витебскъ—Жлобинъ полезно было бы, чтобы всѣ вагоны были соединены между собою гармоніями по типу С.-Пет.-Варшавской линіи С.-З. ж. д.

По вопросу 8

доложено, что значительная часть пассажирскихъ поѣздовъ Р.-О. ж. д. освѣщается газомъ. Свѣчное освѣщеніе примѣняется для дачныхъ поѣздовъ и поѣздовъ, обслуживающихъ вѣтви Рига—Муравьево, Рига—Туккумъ и Витебскъ—Жлобинъ.

Для введенія на дорогѣ сплошь газоваго освѣщенія необходимо:

а) расширить существующій газовый заводъ въ Ригѣ примѣрно на сумму до 30.000 руб.;

б) построить новый газовый заводъ въ Витебскѣ, стоимостью около 60.000 руб. и

в) оборудовать приборами газоваго освѣщенія 250 вагоновъ (изъ общаго числа 786 пасс. ваг.) на сумму около 175.000 руб.

При несоизмѣримо лучшемъ качествѣ газоваго освѣщенія, таковое въ эксплоатаціи обходится значительно дешевле свѣчного. Такъ, за 1910 годъ на освѣщеніе пассажирскихъ вагоновъ израсходовано, округленно, 40.700 рублей. Изъ нихъ:

на свѣчное освѣщеніе 24.900 р. при пробѣгѣ, округленно, въ 40.000.000 осе-верстъ вагоновъ,

на газовое—15.800 руб. при пробѣгѣ въ 82.000.000 осе-вер. вагоновъ.

Такимъ образомъ, эксплоатація свѣчного освѣщенія пассажирскихъ вагоновъ на 10.000 осе-вер. вагоновъ обходится въ $\frac{24.900}{4.000}$=6,20 руб., а газовое $\frac{15.800}{8.200}$=1,93 руб.

По вопросу 9

нач. сл. дв. докладываетъ, что въ настоящее время нормальный составъ поѣздной прислуги состоитъ, обыкновенно, изъ одного главнаго кондуктора, четырехъ рядовыхъ кондукторовъ и одного уборщика (въ поѣздахъ, въ коихъ обращаются вагоны безпересадочнаго сообщенія, таковые обслуживаются особыми проводниками). Одинъ изъ 4-хъ вышеуказанныхъ кондукторовъ долженъ по своимъ обязанностямъ находиться безотлучно

на тормозной площадкѣ задняго поѣздного вагона и поэтому всѣ обязанности внутренняго обслуживанія вагоновъ, по размѣщенію пассажировъ, поддержанію въ вагонахъ должнаго порядка, опрятности и чистоты распредѣляются между 3-мя кондукторами и однимъ уборщикомъ подъ общимъ наблюденіемъ и руководствомъ главнаго кондуктора.

Принимая во вниманіе, что минимальный составъ поѣздовъ дальняго слѣдованія состоитъ, обыкновенно, изъ 8—9 классныхъ преимущественно большихъ четырехосныхъ вагоновъ и что поэтому на одного кондуктора приходится минимумъ три четырехосныхъ вагона, надо признать, что такого числа кондукторовъ въ поѣздахъ дальняго слѣдованія недостаточно; равнымъ образомъ недостаточно и одного уборщика на цѣлый составъ; онъ не въ состояніи управляться такъ, чтобы всѣ вагоны въ пути ихъ слѣдованія были постоянно въ опрятномъ состояніи.

Недостатокъ кондукторовъ, которые должны были бы наблюдать за поддержаніемъ чистоты и порядка въ вагонахъ, низводитъ назначеніе уборщика вагоновъ къ тому, что уборщикъ все время занятъ чисткой и подметаніемъ вагоновъ и все-таки вагоны недостаточно опрятны, ибо пока онъ занятъ приведеніемъ въ порядокъ одного-двухъ вагоновъ, остальные вагоны, въ особенности III-го класса, становятся снова замусоренными и грязными.

Въ устраненіе этого, было бы весьма желательнымъ, чтобы всѣ поѣзда дальняго слѣдованія обслуживались однимъ главнымъ кондукторомъ и соотвѣтственнымъ числомъ кондукторовъ-проводниковъ по одному на каждый классный вагонъ съ тѣмъ, чтобы на такого кондуктора-проводника были возложены соотвѣтственныя обязанности какъ кондуктора, такъ и уборщика.

Мѣра эта устранила бы постоянныя нареканія на неопрятное содержаніе вагоновъ и въ то же время дала бы возможность превлекать къ отвѣтственности въ подлежащихъ случаяхъ кондуктора-проводника, который, обслуживая одинъ вагонъ, не могъ бы оправдываться (какъ то наблюдается теперь) тѣмъ, что ненаблюденіе за даннымъ вагономъ произошло потому, что онъ былъ занятъ въ другихъ обслуживаемыхъ имъ вагонахъ.

Б. Дачное пригородное движеніе.

По вопросу 1

нач. сл. дв. докладываетъ, что къ развитію дачнаго пригороднаго движенія и достиженію возможно полнаго удовлетворенія нуждъ мѣстнаго передвиженія путемъ приспособленія какъ перевозочныхъ средствъ, такъ и графика движенія, управленіемъ дороги, на основаніи многолѣтняго опыта и поступающихъ ходатайствъ, заявленій и пожеланій какъ отъ обывательскихъ

группъ населенія, такъ и мѣстныхъ общественныхъ учрежденій, принимаются всѣ мѣры и, по сколько въ предѣлахъ наличныхъ средствъ и техническихъ условій выполненіе тѣхъ или иныхъ потребностей представляется возможнымъ, таковыя удовлетворяются; но въ виду того, что дачное пригородное движеніе Р.-О. ж. д. на прилегающихъ къ Ригѣ участкахъ: Рига-Огеръ-Ремерсгофъ-Крейцбургъ и Рига-Шлокъ-Туккумъ какъ по размѣрамъ своимъ и характернымъ потребностямъ представляетъ собою весьма значительную величину и обширное разнообразіе предъявляемыхъ къ дорогѣ требованій, полное согласованіе движенія поѣздовъ съ нуждами пассажировъ, при всемъ стремленіи управленія дороги, невсегда осуществляется.

На Рижскомъ взморьѣ лѣтомъ проживаетъ свыше 60 тыс. жителей; въ окрестностяхъ ближайшихъ къ Ригѣ станцій: Торенсбергъ и Зассенгофъ находится много большихъ фабрикъ, заводовъ и иныхъ крупныхъ торговопромышленныхъ предпріятій. Населеніе всего Рижскаго взморья лѣтомъ самое разнообразное, такъ напримѣръ, значительную часть населенія составляютъ люди пріѣзжіе съ разныхъ другихъ губерній на курорты; затѣмъ, преобладающее большинство составляютъ рижане, жители сосѣдняго губернскаго города Митавы и другихъ ближайшихъ мѣстностей и, наконецъ, жители, которые постоянно проживаютъ въ окрестностяхъ станцій участка Рига-Шлокъ.

Весь этотъ составъ лѣтняго населенія Рижскаго взморья дѣлится на самыя разнообразныя по своимъ общественнымъ положеніямъ и профессіональной дѣятельности группы людей, въ зависимости отъ чего и потребности передвиженія ихъ по желѣзной дорогѣ весьма различны. Такъ, напримѣръ: въ будни рабочіе, мастеровые и другіе фабричные, заводскіе и т. п. служащіе нуждаются въ пріѣздѣ въ Ригу къ 6—7 часамъ утра; владѣльцы, служащіе и потребители торговли—къ 8—9 часамъ утра; чиновный людъ къ 10 ч. утра и затѣмъ потребность сообщенія съ городомъ всей остальной части населенія выражается въ необходимости приводить поѣзда въ Ригу съ 15—20 минутными промежутками безпрерывно до 2—3-хъ час. дня; въ этотъ же періодъ времени имѣется потребность пассажирскаго передвиженія и изъ Риги на взморье, но только съ меньшей интенсивностью, а начиная съ 4-хъ ч. дня до 10—11 ч. вечера продолжается усиленный отъѣздъ обратно на взморье всѣхъ тѣхъ группъ населенія, кои прибыли въ городъ утренними поѣздами. Кромѣ того, въ 7—8 ч. вечера большая часть рижанъ, живущихъ не на дачахъ, ѣдетъ на взморье для прогулокъ, купаній и т. п. и возвращается въ городъ къ 11—12 час. ночи.

Чтобы въ предѣлахъ возможности отвѣчать нуждамъ столь разнообразныхъ и притомъ большихъ по размѣрамъ потребностей пригороднаго-дачнаго движенія, въ періоды наиболѣе ожи-

вленнаго дачнаго сезона, кромѣ назначаемыхъ дополнительныхъ поѣздовъ, обращаются 23 пары постоянныхъ поѣздовъ и при предѣльныхъ составахъ ихъ средняя неселенность поѣздовъ достигаетъ максимума, при весьма частыхъ случаяхъ абсолютной перенаселенности большинства поѣздовъ, графикъ движенія пассажирскихъ поѣздовъ на участкѣ Рига-Туккумъ по буднямъ составляется слѣдующимъ образомъ: начиная съ 6 утра до 2 ч. дня поѣзда густыми группами слѣдуютъ со взморья въ Ригу; въ этотъ періодъ времени прибываютъ со взморья въ Ригу 14 поѣздовъ и отправляются на взморье 7 поѣздовъ, а затѣмъ съ 3 ч. дня до 10 ч. вечера поѣзда слѣдуютъ такими же густыми группами изъ Риги на взморье; въ этотъ періодъ по направленію на взморье отправляются 15 поѣздовъ и прибываютъ оттуда 7 поѣздовъ.

Въ праздники потребность пассажирскаго передвиженія еще больше, а направленіе—противоположное буднямъ; начиная съ 8—9 ч. утра, значительное число рижскихъ жителей, проживающихъ въ городѣ, направляются на взморье и начиная съ 5—6 ч. вечера возвращается обратно въ городъ.

Въ цѣляхъ согласованія движенія поѣздовъ съ этой потребностью графикъ движенія поѣздовъ по праздникамъ составляется такъ, что съ 8 ч. утра до 7 ч. вечера поѣзда отправляются изъ Риги на взморье другъ за другомъ на разстояніи 20—15 и даже 10 минутныхъ промежутковъ времени безперерывно; въ этотъ періодъ отправляются изъ Риги на взморье 21 поѣздъ и прибываетъ со взморья 12 поѣздовъ; для возвращенія городскихъ жителей въ Ригу въ періодъ времени съ 7 ч. вечера до 1 ч. ночи слѣдуютъ группы поѣздовъ также съ 15—20 минутными промежутками; такихъ поѣздовъ прибываетъ въ Ригу 14.

Нормальное число поѣздовъ по праздникамъ въ періодъ наиболѣе оживленнаго дачнаго сезона на участкѣ Рига Шлокъ: 25½ паръ поѣздовъ съ добавленіемъ, по мѣрѣ надобности, до 5 паръ дополнительныхъ поѣздовъ.

Населенность дачныхъ пригородныхъ поѣздовъ по праздникамъ такъ же велика, какъ и по буднямъ, при чемъ случаи значительной перенаселенности отдѣльныхъ поѣздовъ происходятъ еще чаще, чѣмъ вь будни, такъ какъ въ зависимости отъ состоянія погоды, устраиваемыхъ на взморьѣ, очень часто, гуляній, вечеровъ, концертовъ и т. п. публичныхъ развлеченій число лицъ, выѣзжающихъ изъ Риги на взморье, въ отдѣльные праздничные дни въ значительной степени превышаетъ тѣ средства, которыми располагаетъ дорога для совершенія перевозокъ.

Для устраненія указанной перенаселенности поѣздовъ и возможнаго урегулированія движенія управленіемъ дороги принимаются слѣдующія мѣры:

1) всѣ пассажирскіе поѣзда въ періодъ усиленнаго пассажирскаго движенія отправляются въ предѣльныхъ составахъ;

2) наиболѣе заселяющіеся поѣзда отправляются двойною тягою также въ предѣльныхъ составахъ;

3) по мѣрѣ надобности назначаются дополнительные поѣзда и

4) число постоянныхъ поѣздовъ съ каждымъ годомъ увеличивается, на что и испрашиваются въ установленномъ порядкѣ соотвѣтствующія ассигнованія.

Всѣ эти мѣропріятія не исчерпываютъ, однако, полностью всей потребности и, какъ уже сказано выше, перенаселенность поѣздовъ продолжается.

Единственной мѣрой къ полному устраненію этого нежелательнаго явленія и приведенію движенія въ нормальное положеніе, надо признать, назначеніе еще большаго числа поѣздовъ, соотвѣтствующаго численности предъявляемыхъ перевозокъ, но достиженію этого, т. е. увеличенію на графикѣ числа поѣздовъ препятствуютъ нижеслѣдущія условія:

1) пригородное дачное движеніе начинается съ 6 ч. утра и заканчивается въ 1 ч. ночи, такъ, что на распредѣленіе суточнаго числа поѣздовъ приходится всего лишь около 19 часовъ;

2) пропускная способность однопутнаго перегона Рига II-Торенсбергъ, по которому проходятъ поѣзда трехъ направленій: Рига-Туккумъ, Рига-Муравьево и Рига-Дамба-гавань исчерпана почти полностью и во всякомъ случаѣ въ періодъ времени сутокъ соотвѣтствующаго дачному движенію пропускъ еще большаго числа поѣздовъ, сверхъ нанесенныхъ уже на графикѣ, невозможенъ;

3) однопутный перегонъ между разъѣздомъ Сосновымъ и станціей Бильдерлингсофъ, въ предѣлахъ котораго поѣзда проходятъ по мосту черезъ рѣку Аа, понижая пропускную способность участка, въ значительной мѣрѣ затрудняетъ болѣе удобное расположеніе поѣздовъ на графикѣ по всему участку.

Перечисленныя неудобства частью отпадаютъ совершенно, а частью сократятся:

а) съ окончаніемъ постройки черезъ рѣку Западную Двину на перегонѣ Рига II-Торенсбергъ новаго моста, по которому будутъ уложены два пути, что усилитъ пропускную спссобность этого перегона и

б) съ укладкою какъ со стороны разъѣзда Сосноваго, такъ и со стороны ст. Бильдерлингсгофъ, второго пути къ обоимъ концамъ моста черезъ рѣку Аа и съ устройствомъ въ этихъ пунктахъ надлежащихъ техническихъ постовъ, въ связи съ укладкою второго пути на участкѣ Дуббельнъ-Шлокъ, двупутное движеніе, по которому открыто осенью 1911 года, увеличитъ пропускную способность участка.

Также разнообразны и нужды пригороднаго движенія на участкѣ Рига-Огеръ-Ремерсгофъ-Крейцбургъ въ зависимости, отъ чего графикъ движенія поѣздовъ на этомъ участкѣ подобенъ графику Туккумской вѣтви, т. е. движеніе поѣздовъ точно также дѣлится на праздничное и будничное съ пріурочиваніемъ времени слѣдованія поѣздовъ къ разновиднымъ потребностямъ пригородныхъ пассажировъ, но согласованіе движенія поѣздовъ съ потребностями достигается здѣсь гораздо легче, такъ какъ весь участокъ двупутный, да и самая потребность въ количественномъ отношеніи пассажировъ во много разъ меньше участка Рига-Шлокъ.

По вопросу 2

нач. сл. дв. доложены слѣдующія данныя о нормальныхъ и предѣльныхъ составахъ мѣстныхъ поѣздовъ на разныхъ пригородныхъ участкахъ:

РАЙОНЫ ОБРАЩЕНІЯ ПОЕЗДОВЪ.	Нормальное количество и классы или родъ вагоновъ.						Число вагон. по осямъ.		Итого.			Предѣльные составы числомъ единицъ. Для 6-ти кол. паровозовъ слѣдованіе 8-ми и 10-ти кол. паров. не допускается.				ПРИМѢЧАНІЯ.
	I классъ.	II классъ.	II и III классы.	III классъ	Багажныхъ.	Почтовыхъ.	3-хъ осныхъ.	4-хъ осныхъ.	Вагоновъ.	Осей.	Единицъ.	Одной тягой. лѣто.	Одной тягой. зима.	Двойной тягой. лѣто.	Двойной тягой. зима.	
Рига-Огеръ-Ремерсгофъ-Коконгузенъ - Крейцбургъ	1/2	1 1/2	—	5	1	—	8	–	8	24	24	32	32	62	62	1) На участкѣ Рига-Крейцбургъ допускается слѣдованіе какъ одиночныхъ, такъ и двойной тягой 8-ми и 10-ти кол. паровозовъ; составы поѣздовъ при этихъ паровозахъ разсчитываются для одной тяги лѣтомъ и зимою 45 единицъ и для двойной тяги лѣтомъ и зимою 70 единицъ.
Рига-Митава	1/2	1 1/2	—	5	1	—	8	—	8	24	24	42	35	66	60	
Рига-Шлокъ-Кеммернъ-Тукумъ	1	4	—	8	1	—	14	—	14	42	42	42	35	66	60	
Рига-Дамба-Гавань . .	—	1	—	4	1	1	7	—	7	21	21	45	40	70	66	2) На участкѣ Рига-Тукумъ допускается слѣдованіе одной тягой 6-ти колесныхъ товарныхъ паровозовъ, при коихъ составъ пригородныхъ поѣздовъ доводится лѣтомъ до 51 единицы.
Рига-Мюльграбенъ . .	—	—	1	3	1	—	5	—	5	15	15	45	40	70	66	

Въ мѣстныхъ поѣздахъ на участкахъ Рига—Туккумъ, Рига—Крейцбургъ и Рига—Митава обращаются вагоны всѣхъ трехъ классовъ, а на участкахъ Рига—Мюльграбенъ и Рига—Дамба-Гавань только II-го и III-го классовъ.

Отмѣна постановки въ мѣстные поѣзда прикрытія—нежелательна и невозможна, во-первыхъ, потому, что вообще признается неудобнымъ ставить пассажирскіе вагоны непосредственно за паровозомъ и, во-вторыхъ, потому, что почти во всѣхъ мѣстныхъ поѣздахъ въ ту или другую сторону вагонъ, представляющій собою прикрытіе, нуженъ для перевозки багажа.

По вопросу 3

нач. сл. дв. сообщаетъ, что стоянки мѣстныхъ поѣздовъ на всѣхъ почти станціяхъ одноцутныя и достигаютъ 3—5 минутъ нѣкоторыми поѣздами только на тѣхъ станціяхъ, на которыхъ по размѣрамъ нагрузки и выгрузки грузовъ, перевозимыхъ этими поѣздами,—установленіе такихъ стоянокъ необходимо, какъ напримѣръ, на станціяхъ: Бильдерлингсгофъ, Маіоренгофъ и Дуббельнъ, куда лѣтомъ отдѣльными поѣздами доставляются партіи молока по 40—50 бидоновъ общимъ вѣсомъ свыше 100 пудовъ и на всѣхъ станціяхъ участка Крейцбургъ—Куртенгофъ, на которыхъ производится также значительная нагрузка молока, слѣдующаго въ Ригу.

По вопросу 4

нач. сл. дв. доложено, что устройство вагоновъ болѣе легкаго вѣса съ возможно большимъ числомъ мѣстъ представляется весьма желательнымъ.

Въ этомъ отношеніи на Р.-О. ж. д. уже сдѣланы первые шаги: въ текущемъ году—3 вагона (четырехосныхъ) третьяго класса, вмѣстимостью до 54 мѣстъ передѣланы въ такъ называемые — „вагоны-стулья“.

Устройство этихъ вагоновъ въ отношеніи использованія полной вмѣстимости вагона заключается въ освобожденіи всей площади вагона отъ обыкновенныхъ приспособленій сидѣнія и замѣны таковыхъ комнатными стульями съ оставленіемъ прохода. При такомъ устройствѣ въ четырехосномъ вагонѣ помѣщается до 70 стульевъ.

Нач. дороги замѣчаетъ, что несмотря на всѣ удобства, достигнутыя введеніемъ на дорогѣ „вагоновъ-стульевъ“, дорога принуждена была отказаться отъ этихъ вагоновъ, вслѣдствіе протеста мѣстнаго контроля, и въ настоящее время пользуется старыми и грязными вагонами.

По вопросу 5

доложено по пассажирскому движенію дальняго слѣдованія (вопросъ 4).

По вопросу 6

нач. сл. дв. докладываетъ, что вагоны въ мѣстныхъ поѣздахъ обслуживаются примѣрно въ такомъ же порядкѣ, какъ и въ поѣздахъ дальняго слѣдованія съ добавленіемъ по мѣрѣ надобности и въ предѣлахъ смѣтныхъ ассигнованій на содержаніе штата кондукторовъ—дополнительныхъ кондукторовъ.

Въ виду большой населенности поѣздовъ было бы весьма желательнымъ увеличеніе нормъ кондукторскихъ бригадъ въ дачныхъ поѣздахъ съ такимъ расчетомъ, чтобы на одного кондуктора приходилось не болѣе двухъ вагоновъ.

По вопросу 7

нач. сл. дв. докладываетъ, что на Р.-О. ж. д. массоваго пригороднаго движенія рабочихъ, т. е. такого, которое могло бы особо выдѣляться, нѣтъ. Движеніе рабочихъ замѣчается только въ направленіи отъ Риги къ Двинску.

В. Вопросы общіе.

По вопросу 1

нач. сл. дв. сообщаетъ слѣдующія данныя:

ГОДЫ.	Ассигновано по смѣтѣ поѣздо-ворстъ.			Фактическое исполненіе смѣты.		
	Постоянные поѣзда.	Дополнительные поѣзда.	ИТОГО.	Постоянные поѣзда.	Дополнительные поѣзда.	ИТОГО.
1908	3.142.540	38.000	3.180.540	3.143.483	47.333	3.190.816
1909	3.346.140	28.000	3.374.140	3.340.734	19.711	3.360.445
1910	3.399.245	28.000	3.427.245	3.565.453	49.946	3.615.399

По вопросу 2

нач. сл. дв. сообщаетъ, что на Р.-О. ж. д. составы всѣмъ пассажирскимъ поѣздамъ назначаются минимальные и увеличиваются вагонами соотвѣтственныхъ классовъ только по мѣрѣ дѣйствительной потребности на основаніи данныхъ о населенности.

По вопросу 3

нач. сл. дв., замѣчая, что отвѣтъ по данному вопросу данъ по вопросу 1 о пригородномъ движеніи, добавляетъ, что при составленіи графика принимается во вниманіе статистика пассажирскаго движенія, которая ведется въ конторѣ сл. дв.

По вопросу 4

сообщено, что пассажирскіе поѣзда главной линіи обслуживаются паровозами типа 2—3—0 Сормовскаго завода (38 паровозовъ) и 1—3—0 типа Николаевской ж. д. (24 пар.). И тѣ и другіе вполнѣ пригодны для ѣзды съ пассажирскими поѣздами, какъ по силѣ тяги, такъ равно и по развиваемой скорости хода. Діаметръ ведущихъ колесъ паровозовъ типа (2—3—0) 1830 м/м., а паровозовъ типа Николаевской ж. д.—1700 м/м. Пассажирскіе поѣзда на вѣтвяхъ Рига—Туккумъ и Рига—Муравьево обслуживаются, вслѣдствіе слабости мостовъ, старыми товаро-пассажирскими паровозами типа 1—2—0 и товарными типа 0—3—0.

Товаро-пассажирскихъ паровозовъ разныхъ заводовъ въ возрастѣ отъ 25 до 45 лѣтъ дорога имѣетъ 49, изъ нихъ 20 паровозовъ предположено къ исключенію изъ инвентаря, какъ прослужившіе болѣе 40 лѣтъ.

Паровозы этого типа не соотвѣтствуютъ по силѣ тяги современнымъ составамъ и примѣняются для большихъ составовъ двойной тягой.

По вопросу 5

нач. сл. дв. докладываетъ, что только на участкѣ Рига—Туккумъ, весною и осенью въ теченіе приблизительно по одному мѣсяцу для перевозки багажа и вещей дачниковъ находится въ обращеніи одинъ спеціальный поѣздъ ускореннаго товарнаго хода.

Нолевой багажъ и грузы пассажирской скорости перевозятся какъ по главной линіи, такъ и по всѣмъ вѣтвямъ, со

всѣми пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами за исключеніемъ поѣздовъ №№ 1 и 2 между Витебскомъ и Жлобиномъ.

Допустить указанную перевозку этими поѣздами нельзя въ зависимости отъ кратковременныхъ стоянокъ ихъ на промежуточныхъ станціяхъ, сокращенныхъ, въ свою очередь, до минимума, въ виду согласованій въ узловыхъ пунктахъ и участія означенныхъ поѣздовъ въ дальнихъ безпересадочныхъ сообщеніяхъ.

Грузы большой скорости допускаются къ перевозкѣ пассажирскими поѣздами:

а) на главной линіи (Рига—Орелъ) №№ 7 и 8 и, кромѣ того, между Брянскомъ и Орломъ поѣздомъ № 1 въ количествѣ не болѣе двухъ вагоновъ исключительно съ рыбой и икрой, слѣдующими транзитомъ съ Юго-Восточныхъ ж. д. въ Варшаву и за границу;

б) на вѣтви Витебскъ—Жлобинъ поѣздами №№ 27 и 28 (товаро-пассажирскіе) и

в) на всѣхъ остальныхъ вѣтвяхъ за исключеніемъ участка Рига—Муравьево—всѣми обращающимися поѣздами.

Перевозка грузовъ большой скорости пассажирскими поѣздами на участкѣ Рига—Муравьево не можетъ быть допущена по тѣмъ же причинамъ, кои не допускаютъ установленія перевозки грузовъ пассажирской скорости поѣздами №№ 1 и 2 главной линіи и Витебскъ—Жлобинской вѣтви.

Грузы малой скорости перевозятся исключительно только товарными и ускоренными товарными поѣздами, а на участкахъ Рига—Мюльграбенъ и Рига—Дамба-гавань товаро-пассажирскими поѣздами.

По вопросу 6

нач. сл. дв. сообщаетъ, что, въ виду сравнительно незначительнаго количества подходящихъ грузовъ, надобности въ установленіи такого рода товарныхъ поѣздовъ нѣтъ.

Нѣкоторое исключеніе составляетъ участокъ Муравьево—Рига, по которому ежедневно перевозится значительное количества молока; но для этой потребности приспособленъ одинъ изъ ускоренныхъ товарныхъ поѣздовъ и этими предѣлами потребность вполнѣ исчерпывается.

По вопросу 7

нач. сл. дв. докладываетъ, что въ цѣляхъ ускоренія движенія поѣздовъ путемъ сокращенія стоянокъ было бы весьма желательнымъ, для болѣе успѣшнаго производства нагрузки и выгрузки грузовъ, назначеніе въ каждый багажный вагонъ, кромѣ кондуктора, двухъ поѣздныхъ рабочихъ; въ направленіяхъ, гдѣ грузы перевозимые пассажирскими поѣздами слѣдуютъ

въ большомъ количествѣ, въ прямомъ сообщеніи, необходимо, чтобы багажные кондукторы слѣдовали также въ прямыхъ сообщеніяхъ съ поперемѣннымъ дежурствомъ безъ передачи грузовъ въ узловыхъ пунктахъ. На ряду съ этимъ желательно упрощеніе и документальныхъ формальностей какъ по передачѣ грузовъ въ узлахъ, такъ и при сдачѣ ихъ на станціяхъ отправленія и назначенія.

По вопросу 8

нач. сл. дв. доложено, что на Р.-О. ж. д. молочные продукты перевозятся:

а) на участкѣ Муравьево—Рига по направленію въ Ригу количествомъ приблизительно до 10 вагоновъ въ сутки;

б) Туккумъ—Рига также въ Ригу, а лѣтомъ и на станціи Рижскаго взморья, общимъ количествомъ два—три вагона;

в) Крейцбургъ—Рига назначеніемъ въ Ригу, количествомъ одного отдѣльнаго вагона постоянно, а лѣтомъ, сверхъ того, и съ погрузкою въ багажные вагоны нѣкоторыхъ мѣстныхъ поѣздовъ;

г) съ ближайшихъ изъ Риги станцій С.-Зап. ж. д. по назначенію въ Ригу, а лѣтомъ и на станціи Рижскаго взморья общимъ количествомъ одинъ—два вагона и

д) со станцій участка Туккумъ—Митава М.-В.-Рыб. ж. д. по назначенію въ Ригу количествомъ одного вагона.

Для улучшенія перевозки въ отношеніи наискорѣйшаго передвиженія груза въ своевременной доставкѣ его по назначенію и предохраненія отъ порчи установлены:

а) перевозка съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами;

б) перевозка особымъ поѣздомъ (участокъ Муравьево—Рига) со спеціально выработаннымъ для этой цѣли расписаніемъ;

в) допущеніе перевозки только тѣми товарными поѣздами, расписаніе коихъ вполнѣ отвѣчаетъ потребности;

г) согласованіе поѣздовъ съ поѣздами сосѣднихъ дорогъ въ тѣхъ пунктахъ, откуда молоко перевозится въ прямомъ сообщеніи;

д) предоставленіе для перевозки молочныхъ продуктовъ спеціальныхъ вагоновъ-ледниковъ и

е) оборудованіе подлежащихъ станцій льдохранилищами для снабженія вагоновъ льдомъ при перевозкахъ лѣтомъ.

По вопросу 10

нач. сл. дв. докладываетъ, что отмѣна сигналовъ колоколомъ желательна и возможна, что же касается паровозныхъ свистковъ, то сигналъ, обозначающій моментъ, когда поѣздъ трогается съ мѣста, слѣдовало бы сохранить.

IV.

Журналъ засѣданія въ Рижскомъ биржевомъ комитетѣ.

ЖУРНАЛЪ

засѣданія въ Рижскомъ биржевомъ комитетѣ.

10-го окт. 1911 г. въ 9 ч. вечера подъ Предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре въ управленіи Р.-О. ж. д. происходило засѣданіе для выясненія нуждъ города Риги и интересовъ мѣстныхъ торговли и промышленности въ связи съ вопросомъ о переустройствѣ Рижскаго желѣзнодорожнаго узла.

Въ засѣданіи приняли участіе: Предсѣдатель Подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, членъ Особой Высшей Комиссіи П. В. Синадино, Рижскій городской голова Г. И. Армитстедтъ, главный городской инженеръ Д. Г, фонъ-Ренненкампфъ, начальникъ Рижскаго порта М. М. фонъ-деръ-Вейде, представители Рижскаго биржевого комитета: предсѣдатель комитета В. Л. Керковіусъ и инженеръ О. Г. Флейшеръ; представители заинтересованныхъ службъ Р.-О. ж. д. во главѣ съ нач. дороги І. Ф. Дараганъ, главный контролеръ Р.-О. ж. д. С. А. Грамматчиковъ, представитель М. Ф. въ совѣтѣ управленія Р.-О. ж. д. І. Л. Соколовскій,—при дѣлопроизводителяхъ Высшей Комиссіи: Н. С. Богдановѣ, С. М. Воищевѣ и П. П. Ильинѣ.

Открывая засѣданіе, Предсѣдатель Подкомиссіи указавъ, что, помимо всесторонняго обслѣдованія хозяйства существующихъ желѣзнодорожныхъ линій, въ задачи Особой Высшей Комиссіи входитъ также ознакомленіе съ мнѣніемъ мѣстныхъ общественныхъ дѣятелей о томъ, насколько существующая постановка желѣзнодорожнаго дѣла и выполняемая дорогами работа отвѣчаетъ потребностямъ городовъ, мѣстной торговлѣ и промышленности, проситъ представителей города Риги и Биржевого комитета выяснить ихъ нужды и пожеланія въ вопросѣ переустройства Рижскаго узла.

Городской голова Г. И. Армитстедтъ заявляетъ, что пожеланія и потребности города Риги, касающіяся достройки Рижскаго узла и нѣкоторыхъ рельсовыхъ путей, въ интересахъ мѣстныхъ торговли и промышленности, со времени представленія докладной записки по этому вопросу Рижскимъ городскимъ головою предсѣдателю Петербургскаго пораіоннаго комитета отъ 29 марта 1908 г., существенно не измѣнились и сводятся къ слѣдующему:

А. По вопросу переустройства Рижскаго узла.

1) Переустройство Рижскаго узла замедляется, тогда какъ городъ Рига крайне заинтересованъ въ скорѣйшемъ по возможности окончаніи работъ. Для мотивировки этого справедливаго желанія города необходимо указать на нижеслѣдующія обстоятельства и соображенія, приведенныя въ отношеніи Рижской Городской управы отъ 12 марта 1907 г. къ г. начальнику Р.-О. ж. д. по вопросу пріобрѣтенія въ собственность города желѣзнодорожнаго моста:

„По мнѣнію Рижской городской управы, едва ли можетъ подлежать сомнѣнію, что г. Рига щедро пошелъ на встрѣчу нуждамъ и желаніямъ желѣзнодорожнаго вѣдомства въ дѣлѣ переустройства Рижскаго узла. Самыя главныя жертвы, принесенныя городомъ въ этомъ дѣлѣ казнѣ, выразились: а) въ безвозмездной уступкѣ 73 десятинъ земли на городскомъ выгонѣ подъ сооруженіе новой товарной станціи, б) въ безвозмездной уступкѣ крупнаго количества земли подъ сооруженіе станціи Рига-Береговая, в) въ отпускѣ управленію жел. дор., песка, для работъ по переустройству Рижскаго узла, на льготныхъ условіяхъ. Всѣ эти жертвы принесены городомъ въ ожиданіи того, что предполагаемыя желѣзнодорожнымъ вѣдомствомъ новыя сооруженіи будутъ проведены въ не слишкомъ продолжительный срокъ времени и что сооруженія эти принесутъ фактическую пользу мѣстному населенію и торговлѣ. Между тѣмъ, для обывателей и купцовъ едва ли замѣтны улучшенія и польза отъ оконченныхъ въ настоящее время работъ названнаго вѣдомства. Центральнаго пассажирскаго вокзала нѣтъ и рельсовые пути, пролегающіе черезъ Московскую часть города, все еще не подняты выше уровня городскихъ улицъ; желѣзнодорожная гавань не окончена, а также не окончены возведеніемъ предполагаемые къ постройкѣ амбары при ней, такъ что товары приходится возить по прежнему въ амбарный кварталъ и обратно. Сооруженіе товарной станціи на городскомъ выгонѣ вызвало для города массу расходовъ по сооруженію подъѣздныхъ къ этой станціи новыхъ и по перемощенію существующихъ улицъ, такъ что, за непродолженіемъ работъ по переустройству Рижскаго узла, смѣло можно сказать, что все пока созданное желѣзнодорожнымъ вѣдомствомъ въ г. Ригѣ скорѣе сводится къ вздорожанію, нежели къ удешевленію мѣстныхъ условій сообщенія и торговли. При этомъ бросается въ глаза то обстоятельство, что г. Рига, съ своей стороны не оставилъ исполнить принятыя имъ на себя въ дѣлѣ переустройства Рижскаго узла обязанности, но что того же нельзя пока сказать про казну“.

2) Желательно, чтобы пассажирскія помѣщенія запроектированнаго центральнаго вокзала были расположены со стороны площади, нынѣ занятой мастерскими Риго-Орловской ж. д.

Въ совѣщаніяхъ представителей Р.-О. ж. д. и Рижскаго городского управленія, состоявшихся 6 августа и 23 сентября 1903 года, представителями города Риги высказано было, между прочимъ, слѣдующее:

„Представители Рижскаго городского управленія, считаясь съ городской жизнью, не могутъ одобрить избраннаго управленіемъ дороги мѣстоположенія пассажирскаго зданія со стороны Московскаго форштата и, не видя существенныхъ препятствій къ постановкѣ сего зданія со стороны центральной части города, т. е. со стороны площади, нынѣ занятой вагонными мастерскими Р.-О. ж. д., позволяютъ себѣ высказать нижеслѣдующее: вагонныя мастерскія Р.-О. ж. д., нынѣ занимающія площадь земли около 900 кв. саж., согласно рѣшенію Инженернаго Совѣта по журналу отъ 27 февраля 1902 г. за № 11, рано или поздно будутъ подлежать переносу въ другое мѣсто. Необходимость сего переноса опредѣлится въ недалекомъ будущемъ, такъ какъ съ переустройствомъ Рижскаго желѣзнодорожнаго узла, съ переходомъ рельсовыхъ путей въ верхній ярусъ, оставленіе хотя бы одного рельсоваго пути къ мастерскимъ въ уровень улицы окажется неудобнымъ, какъ для городской жизни, такъ и для эксплоатаціи жел. дороги.

Съ переносомъ же Рижскихъ вагонныхъ мастерскихъ въ иное мѣсто освободившаяся изъ-подъ нихъ площадь, нынѣ весьма удобная для установки пассажирскаго зданія, окажется излишней и послужитъ упрекомъ городской управѣ со стороны будущаго поколѣнія за неотстаиваніе интересовъ городского населенія при сооруженіи наиважнѣйшаго для города центра сообщенія.

Исходя изъ вышеизложеннаго, представители Рижскаго городского управленія предполагаютъ, что городская дума не откажется отъ значительныхъ жертвъ, лишь бы вокзалъ и подходы къ нему отвѣчали нуждамъ городской жизни, и пассажирское зданіе было установлено не со стороны расположенія одной южной и меньшей части Московскаго форштата (около 50.000 жит.), а на площади, нынѣ занятой мастерскими дороги, т. е. со стороны расположенія наибольшихъ и важнѣйшихъ частей города (около 250.000 жит.). Такое расположеніе пассажирскаго зданія соотвѣтствовало бы не только нуждамъ желѣзнодорожнаго движенія, но и давало бы возможность удобнаго подъѣзда къ станціи на экипажахъ и по трамвайнымъ линіямъ.

Въ видахъ достиженія лучшихъ результатовъ представители Рижскаго городского управленія полагаютъ, что со стороны городской думы не встрѣтится возраженій:

а) въ безплатномъ отводѣ управленію Р.-О. ж. д., въ дополненіе къ представленнымъ подъ товарную станцію 83 десятинамъ, участковъ городской земли подъ Сортировочную-Дрейлингсбушъ, Товарную того же наименованія, Распорядительную-Зассенгофъ и подъ устройство новыхъ центральныхъ вагонныхъ мастерскихъ вблизи Сортировочной;

б) въ безвозмездномъ обмѣнѣ городскихъ участковъ земель, нужныхъ для переустройства Рижскаго желѣзнодорожнаго узла въ раіонѣ перегона „Гоголевская улица—мостъ"—„мостъ-Зассенгофъ";

в) въ безплатномъ отводѣ земляныхъ карьеровъ въ раіонѣ городскихъ земель для устройства желѣзнодорожнаго полотна указанныхъ выше станцій и подходовъ къ желѣзнодорожному мосту и центральному вокзалу,—если управленіемъ жел. дороги будетъ рѣшено установить пассажирское зданіе со стороны площади, нынѣ занятой мастерскими желѣзной дороги, съ сохраненіемъ площади, занятой зданіемъ Двинскаго вокзала для дома управленія дороги, и если управленіемъ ж. д. будутъ соблюдены всѣ вышеупомянутыя условія, существенныя для развитія городской жизни. При этомъ представители городского управленія, однако, заявили, что они не рѣшаются принять на себя обязательство защищать передъ городскою думою удовлетворенія означенныхъ выше подъ а, б, и в потребностей желѣзной дороги, пока не будутъ установлены участки городской земли, требуемыя подъ желѣзнодорожныя сооруженія и земляные карьеры, а равно тѣ участки земли желѣзной дороги, которые, какъ не нужные больше дорогѣ, будутъ переданы въ распоряженіе городского управленія.

Представители управленія Р.-О. ж. д., не встрѣчая препятствій къ осуществленію пожеланій городского управленія, въ ближайшемъ будущемъ подробно разработаютъ возбужденный представителями городского управленія вопросъ какъ съ технической стороны, такъ и со стороны интересовъ жел. дороги и вслѣдъ за симъ представятъ его на благоусмотрѣніе управленія жел. дороги".

3) Желательно устройство прямого сообщенія отъ оконечности задвинскаго (на лѣвомъ берегу р. Двины) подъѣзда существующаго желѣзнодорожнаго моста черезъ р. Двину до начала Ранковой дамбы.

Въ подтвержденіе сего, необходимо указать на нижеслѣдующее заявленіе представителей г. Риги въ тѣхъ же совѣщаніяхъ съ представителями Р.-О. ж. д.

„Принимая во вниманіе, что возбужденный представителями городского управленія вопросъ объ устройствѣ, по переходѣ нынѣшняго желѣзнодорожнаго моста въ распоряжоніе города, прямого сообщенія между задвинскимъ подъѣздомъ къ означенному мосту и Ранковою дамбою, не включенъ въ изложенный выше

журналъ совѣщанія, мы нижеподписавшіеся считаемъ своимъ долгомъ указать на то, что, вслѣдствіе измѣненія условій уличнаго сообщенія, ожидаемаго отъ перехода къ городскому управленію нынѣшняго желѣзнодорожнаго моста, нами признается крайне необходимымъ имѣть въ виду устройство прямого сообщенія отъ конца задвинскаго подъѣзда моста къ началу Ранковой дамбы, для направленія движенія экипажей и трамваевъ съ моста по этой дамбѣ въ Гагенсбургъ, а по той же дамбѣ и Шкунной улицѣ въ Торенсбергъ. Исходя изъ того, что предполагается перенести въ другое мѣсто находящіяся нынѣ на станціи „Рига III" сортировочную и мастерскія, подписавшіеся полагаютъ, что къ устройству соединительной улицы, которая пересѣкала бы означенную станцію въ прямомъ продолженіи Ранковой дамбы, препятствій не будетъ".

4) Желательно ускореніе дѣла сооруженія товарной станціи въ Московской части г. Риги.

Представителями г. Риги неоднократно указывалось на необходимость сооруженія товарной станціи въ Московской части. Напримѣръ, въ совѣщаніи съ представителями Р.-О. ж. д., состоявшемся 8 мая 1902 года.

Въ Московской части находится немало фабрикъ и заводовъ. Едва ли возможно требовать, чтобы эти промышленныя заведенія получали или отправляли свои матеріалы и издѣлія съ существующей, такъ наз. центральной товарной станціи, находящейся въ 6—8 верстахъ отъ нихъ, чѣмъ вызываются для заводчиковъ совершенно лишніе расходы и потеря времени. Кромѣ того, отсутствіе товарной станціи въ Московской части вызываетъ весьма большое и едва ли желательное слѣдованіе возовъ черезъ самыя лучшія и изящныя части города.

Б. По вопросу сооруженія рельсовыхъ путей на лѣвомъ берегу р. Двины.

На о. Кипенгольмѣ и Маломъ Клюверсгольмѣ (Бадегольмѣ), а равно между Верхнимъ Подераа и Генеральскимъ островомъ (Комендантенгольмѣ).

Въ послѣднее время въ портовыхъ городахъ Германіи устраивались такъ наз. промышленные и торговые порты, съ цѣлью предоставленія крупнымъ промышленникамъ, нуждающимся для полученія сырыхъ матеріаловъ и отправленія своихъ издѣлій, въ морскомъ пути, возможности непосредственнаго обмѣна грузовъ между заводомъ и морскими судами. Напримѣръ, въ г. Бременѣ, мѣстнымъ сенатомъ возбужденъ вопросъ о постройкѣ одного длиннаго бассейна съ проектируемыми затѣмъ еще пятью бассейнами, каждый въ 340—1000 метровъ въ длину, при чемъ прилегающіе къ этимъ бассейнамъ участки земли предназнача-

ются подъ постройку фабрикъ и заводовъ. Предполагаемые расходы по осуществленію этого Бременскаго проекта, со включеніемъ подъѣздныхъ дорогъ, соединительныхъ рельсовыхъ путей, сортировочныхъ путей и проч., исчисляются въ 15 милл. марокъ.

Имѣя въ виду возможное развитіе и поощреніе отечественной фабричной промышленности и необходимость пріисканія мѣръ, чтобы она могла конкурировать съ иностранною промышленностью, Рижское городское управленіе считаетъ своимъ долгомъ ходатайствовать о томъ, чтобы на территоріи, прилегающей къ лѣвому берегу р. Двины, между Мл. Клюверсгольмомъ и такъ наз. Генеральскимъ островомъ, были устроены рельсовые пути отъ Рига-Больдерааской ж. д., которые 1) переходя черезъ рукавъ Зунде вблизи Цементнаго завода (на проектируемомъ для сего мосту) могли бы простираться на о. Кипенгольмѣ по берегу рукава Зунде, до южной оконечности этого острова, съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи можно было развить эти рельсовые пути по берегу р. Двины (главнаго русла рѣки) на подлежащихъ для сего засыпкѣ пространствахъ, расположенныхъ за выправительными дамбами, нынѣ находящихся еще подъ водою; 2) засимъ, слѣдовало бы устроить рельсовые пути, въ видѣ отвѣтвленій отъ вышеупомянутыхъ путей, по берегу главнаго русла р. Двины, на протяжніи отъ Верхняго Подераа до Генеральскаго острова; 3) наконецъ, слѣдовало бы предвидѣть возможность сооруженій отвѣтвленій отъ этихъ путей къ существующимъ фабрикамъ и заводамъ, находящимся въ мѣстностяхъ Нордексгофъ и Ильгецемъ.

Въ результатѣ получилось бы слѣдующее:

1) возможность устройства перегрузочныхъ мѣстъ для тѣхъ многихъ, расположенныхъ съ лѣвой стороны р. Двины, фабрикъ и заводовъ, которые въ настоящее время не имѣютъ въ своемъ распоряженіи никакихъ портовыхъ сооруженій для непосредственнаго обмѣна грузовъ между желѣзною дорогою и морскими судами. По сооруженіи запроектированнаго моста чрезъ рукавъ Зунде у южной оконечности Малаго Клюверсгольма и по окончаніи работъ по поднятію уровня части о. Кипенгольма выше ординара (каковыя работы предполагается окончить въ 1909 году),—на о. Кипенгольмѣ, а равно Мл. Клюверсгольмѣ открылось бы значительное пространство земли, которое будетъ доступно какъ для вагоновъ, такъ и для судовъ, а потому можетъ быть эксплоатируемо въ пользу торговли и промышленности;

2) открытіе мѣстности по лѣвому берегу р. Двины между Верхнимъ Подераа и Генеральскимъ (Комендантскимъ) островомъ подъ постепенное развитіе крупной промышленности. Въ этой мѣстности откроются фабрики и заводы, которые, благодаря своему мѣстоположенію и присоединенію ихъ къ рельсовымъ путямъ, будутъ пользоваться такими же выгодными для промышленности

условіями (по отношенію къ полученію сырыхъ, матеріаловъ и отправленію издѣлій), какими пользуются германскіе заводы. У сѣверной оконечности проектируемыхъ рельсовыхъ путей, недалеко отъ Комендантскаго острова, можно устроить уже въ настоящее время проектируемую гавань для нефтяныхъ продуктовъ;

3) фабрики и заводы, находящіеся въ мѣстностяхъ Нордексгофъ и Ильгецемъ, лучше и съ большимъ успѣхомъ могли бы конкурировать съ соотвѣтствующими заграничными промышленными заведеніями, вслѣдствіе присоединенія этихъ фабрикъ и заводовъ къ желѣзной дорогѣ.

В. По вопросу расположенія рельсовыхъ путей на Андреасгольмѣ.

До начала работъ по переустройству Рижскаго узла товары, предназначенные къ экспорту морскимъ путемъ, складывались преимущественно въ Городской части и въ Московской части г. Риги, въ такъ наз. красныхъ амбарахъ. Вслѣдствіе же перенесенія товарной станціи отъ ст. Рига I на бывшій городской выгонъ (нынѣ Рига-Товарная), и постепеннаго развитія экспортной гавани (Рига-Береговая) мѣста отправленія товаровъ, т. е. товарная станція и экспортная гавань унесены сравнительно далеко отъ существующихъ по нынѣ складовъ, а потому потребность въ новыхъ складахъ въ недалекомъ разстояніи отъ экспортной гавани и въ самой гавани сдѣлалась насущною. Отсутствіе же въ экспортной гавани и вблизи новой товарной станціи складочныхъ помѣщеній могло бы вызвать самыя нежелательныя послѣдствія въ томъ случаѣ, если, съ дальнѣйшимъ переустройствомъ Рижскаго узла, прекратилось бы соединеніе такъ наз. красныхъ амбаровъ съ желѣзною дорогою, такъ чтобы приходилось перевозить товары отъ красныхъ амбаровъ къ товарной станціи и, наоборотъ, на повозкахъ, не говоря уже о томъ, что множество товаровъ не терпитъ обложенія ихъ расходами по такой перевозкѣ. Нелишне, однако, указать на то, что независимо отъ совершенно лишнихъ расходовъ, вызываемыхъ такою перевозкою и слѣдовательно вздорожаніемъ перевозимыхъ товаровъ, перевозка товаровъ гужемъ черезъ наилучшія части города—неблагопріятно отражалась бы на интересахъ обывателей этихъ городскихъ частей, тѣмъ болѣе, что они и безъ того справедливымъ образомъ жалуются на тѣ неудобства, кои уже въ настоящее время вызываются для нихъ отъ постоянной ѣзды ломовыхъ отъ Московской части и ст. Рига-Товарная къ набережной и обратно. Описанныя неудобства прекратятся не ранѣе, какъ по удовлетвореніи существующей потребности въ складочныхъ помѣщеніяхъ возведеніемъ необходимыхъ амбаровъ и навѣсовъ въ экспортной гавани и съ развитіемъ послѣдней.

Имѣя, однако, въ виду затруднительное положеніе финансовъ Имперіи, вслѣдствіе чего едва ли можно разсчитывать на то, что въ ближайшемъ будущемъ будутъ отпускаемы болѣе значительныя денежныя средства на достройку Рижской экспортной гавани и постройку амбаровъ и навѣсовъ, городская управа, полагаетъ, что слѣдовало бы поддержать сооруженіе амбаровъ и навѣсовъ въ Рижскомъ портѣ по частному почину и на средства частныхъ лицъ и обществъ. Съ цѣлью привлеченія частныхъ капиталовъ къ дѣлу сооруженія амбаровъ и навѣсовъ, Рижская городская управа имѣетъ въ виду предназначить для отдачи въ аренду или для продажи городскіе участки земли на Андреевскомъ полуостровѣ, при чемъ управа уже вступила въ переговоры, между прочимъ, съ товариществомъ складовъ-холодильниковъ Уніонъ, желающимъ расширить свои существующія сооруженія, и съ русскимъ обществомъ пароходства, съ обществомъ потребителей курлянскихъ сельскихъ хозяевъ, каковыя общества предполагаютъ застраивать значительные участки земли. Съ другими торговыми домами ведутся переговоры на счетъ отдачи имъ участковъ земли въ аренду подъ складочныя мѣста.

Въ видахъ опредѣленія наиболѣе соотвѣтствующаго общимъ интересамъ торговли расположенія этихъ амбаровъ и навѣсовъ, уже въ 1906 г. Рижской городской управою, при содѣйствіи начальника работъ Рижскаго порта, а равно представителей Р.-О. ж. д. и Рижскаго биржевого комитета, составленъ проектъ застройки Андреасгольма, который Рижскимъ портовымъ управленіемъ признанъ соотвѣтствующимъ требованіямъ заинтересованныхъ въ дѣлѣ учрежденій и интересамъ торговли и судоходства. Въ виду сего, Рижская городская управа признаетъ своевременнымъ и цѣлесообразнымъ, для привлеченія частныхъ лицъ и учрежденій къ сооруженію амбаровъ и навѣсовъ на Андреасгольмѣ, чтобы нынѣ существующіе на семъ полуостровѣ рельсовые пути, болѣе несоотвѣтствующіе условіямъ торговли, были перестроены, согласно вышеупомянутому, утвержденному Рижскимъ портовымъ управленіемъ проекту.

Нач. сл. пути А. В. Верховскій, по предложенію Предсѣдателя Подкомиссіи, излагаетъ, затѣмъ, исторію переустройства Рижскаго узла и докладываетъ о положеніи работъ по переустройству его въ настоящее время.

Переустройство Рижскаго ж. д. узла, предрѣшено постановленіемъ Инж. Совѣта по журналу отъ 26 февр., 10 мая и 11 іюня 1897 г. за № 72, объединившему въ одно цѣлое постановленія цѣлаго ряда комиссій и совѣщаній заинтересованныхъ сторонъ и производится нынѣ во всемъ, согласно схемѣ, одобренной особымъ совѣщаніемъ въ г. Ригѣ 8 и 9 февр. 1902 г. и утвержденной Инж. Совѣтомъ по журналу отъ 27 фев 1902 г. за № 11.

Общая стоимость работъ и поставокъ по переустройству всего узла была своевременно опредѣлена въ 25 милл. руб., согласно расцѣночной вѣдомости, одобренной совѣтомъ управленія Р.-О. ж. д. по журналу отъ 16 окт. 1903 г. за № 323, при чемъ въ постановленіи совѣта въ этомъ журналѣ была высказана необходимость выясненія степени и размѣра участія въ расходахъ Рижскаго городского управленія въ виду неотъемлемой связи и общности интересовъ города Риги и управленія Р.-О. ж. д. Взаимныя соглашенія и обязательства были предметомъ сужденія городской управы и управленія дороги, при чемъ единогласное рѣшеніе совѣта управленія по журналу отъ 12 апр. 1904 г. за № 354 и 430, позднѣе при разсмотрѣніи внесенныхъ городомъ поправокъ по журналу того же совѣта отъ 26 ноября 1904 года за № 394 п. 1578 было опротестовано гл. контролеромъ Р.-О. ж. д., высказавшимъ убѣжденіе, что жертвы города совершенно ничтожны сравнительно съ тѣмъ приростомъ цѣнности и доходности земель, которыя создадутся для прилегающихъ участковъ устройствомъ ряда новыхъ станцій, и что отводъ городскихъ участковъ и залежей песка въ потребномъ для переустройства Рижскаго ж. д. узла количествѣ долженъ быть безплатнымъ.

Признавая недостаточными жертвы города Риги, исчисляемыя въ сравнительно крупной цифрѣ около 5 милл. руб., гл. контролеръ еще въ 1903 г. высказывалъ мысль, что „вопросъ этотъ настолько затянулся и запутался, что дальнѣйшее оставленіе его въ настоящемъ положеніи уже грозитъ большими убытками для Государственнаго Казначейства и требуетъ скорѣйшаго (до наступленія новаго рабочаго періода) и категорическаго рѣшенія, въ то же время долгій опытъ привелъ къ убѣжденію, что силами мѣстнаго управленія дѣло не будетъ приведено къ желательному результату и таковаго можно ожидать только отъ центральныхъ учрежденій, вооруженныхъ властью пересмотрѣть весь планъ переустройства и сократить объемъ его въ соотвѣтствіи съ тѣми затрудненіями, какія ставятся городомъ въ дѣлѣ безплатнаго отвода земельныхъ участковъ и безплатнаго отпуска земли, какъ строительнаго матеріала“.

Въ силу такого мнѣнія вопросъ о переустройствѣ Рижскаго ж. д. узла по существу былъ представленъ при рапортѣ отъ 29 дек. 1904 г. за № 5201/9376 на усмотрѣніе У. ж. д. въ связи съ разъясненіемъ замѣчаній гл. контролера съ точки зрѣнія управленія Р.-О. ж. д.

Единственно согласованный между городомъ и дорогой вопросъ о покупкѣ городомъ за одинъ милліонъ рублей стараго ж. д. моста, съ момента постройки новаго, не только не опротестованный, но даже особо подчеркнутый въ благопріятномъ смыслѣ въ указанномъ выше особомъ мнѣніи гл. контролера,

по соглашеніи его съ Рижской городской думой и указаніями У. ж. д. (журн. Ком. отъ 4 авг. 1907 г. за № 2037), представленъ въ У. ж. д. при рапортѣ отъ 27 іюня 1908 г. за № 4298/11257.

Отвѣтовъ на рапорты 29 дек. 1904 г. за № 5201/9376 и отъ 27 іюня 1908 г. за № 4298/11257 не получено.

Положеніе работъ въ настоящее время представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Станція Рига-берегъ (портъ) открыта для эксплоатаціи съ 1907 г. и, путемъ постепенной застройки, имѣетъ нижеслѣдующіе склады:

а) каменный четырехэтажный пакгаузъ	2384,56 кв. саж.,
б) шесть одноэтажныхъ пакгаузовъ временаго типа	1980,00 „ „
в) семь пакгаузовъ временнаго типа такъ наз. „Биржевыхъ“	1665,39 „ „
Пакгаузы эти частью были перенесены съ бывш Товарной станціи, частью построены Биржевымъ Комитетомъ съ полученіемъ отъ дороги старыхъ рельсъ, какъ матеріала для каркаса.	
Пакгаузы эти были перенесены и построены распоряженіемъ Биржевого Комитета, заарендовавшаго землю по особому договору.	
г) Одинъ навѣсъ упрощеннаго типа .	201,80 „ „
Въ общемъ . .	6231,75 кв. саж.

Оборудованіе ст Рига-Берегъ (ж. д. гавани) складами, общей площадью въ 6231,75 кв. саж. признается недостаточнымъ и, несмотря на то, что на этой территоріи нынѣ по особому договору выстроены фирмой Гергардъ и Гей два склада, площадью 2706,00, и что на этой же территоріи нашлось бы мѣсто для постройки еще новыхъ складовъ, Министерствомъ Торговли и Промышленности проектируется удлиненіе нынѣ застроенной этимъ Министерствомъ набережной, длиною 156,64 еще на 400 саж. съ оборудованіемъ территоріи сего Министерства многоэтажными зданіями, общей площадью 170,10 кв. саж.

Ст. Рига - Товарная, запроектированная для пріема

до 800 вагоновъ, вполнѣ закончена и эксплоатируется съ 1903 года. Расположенная на территоріи 83,30 десятинъ имѣетъ:

5246,53 кв. саж. пакгаузовъ (изъ коихъ 613,17 кв. саж. являются частной собственностью),
749,60 „ „ крытыхъ платформъ,
1726,52 „ „ открытыхъ платформъ,
1995,20 „ „ площадокъ для навалочнаго груза.
9443,17 „ „ участокъ, находящійся въ арендномъ содержаніи грузополучателей, преимущественно лѣсного матеріала.

Рига - Сортировочная - Дрейлингсбушъ отвѣчаетъ своему проекту лишь для наибольшаго грузового направленія отъ Орла къ Ригѣ, для направленія же отъ Риги до Орла до поры до времени предположено пользоваться путями и парками безъ помощи горокъ.

Станціи имѣютъ законченными:

вѣерное паровозное зданіе на 30 стойлъ съ особымъ зданіемъ малыхъ мастерскихъ;

домъ конторы движенія и дежурныхъ кондукторовъ;

домъ конторы участка тяги и дежурныхъ машинистовъ;

4 жилыхъ дома для служащихъ.

Станція находится въ частичной эксплоатаціи съ осени 1909 года, при чемъ существенной задержкой полнаго ея функціонированія является устройство водоснабженія станцій, находящагося нынѣ въ работѣ.

На 15 окт. 1911 г. заканчивается укладка трубъ, постройка водоподъемнаго, приступлено къ постройкѣ водоемнаго и оборудованію водоподъемныхъ зданій.

Путепроводъ черезъ пути Сортировочной станціи.

Взамѣнъ существовавшихъ проѣзжихъ дорогъ въ раіонѣ мѣстоположенія Сортировочной станціи по соглашенію съ Рижскимъ городскимъ управленіемъ устраивается путепроводъ черезъ главные пути и парки Сортировочной станціи.

Путепроводъ имѣетъ отверстія:

28,95 саженей черезъ главные пути и черезъ пути парка прибытія, со стороны Риги,

9,75 саженей черезъ пути парка отправленія къ Ригѣ.

Двупролетный путепроводъ имѣетъ три съѣзда, – одинъ къ Вятской улицѣ со стороны Московскаго форштата г. Риги, другой съ противоположной стороны путей въ открытое поле для направленія на дороги къ деревнямъ и третій на территоріи станціи къ будущей Товарной станціи Дрейлингсбушъ.

Каменныя опоры и съѣзды закончены.

Проектъ металлическихъ фермъ представленъ въ У. ж. д. при рапортѣ отъ 18/19 марта 1911 г. за № 2916/3887.

Проектъ съ заданными измѣненіями подлежитъ нынѣ утвержденію нач. дороги.

Вызовъ конкурентовъ 10 сентября с. г., т. е. до утвержденія фермъ на основаніи разрѣшенія Комитета отъ 28 іюня с. г. за № 15.45, сообщенъ У. ж. д. предписаніемъ 7 іюля 1911 г. за № 8553.

Станція Зассенгофъ-Товарная находится въ періодѣ выжиданія.

Земляныя работы по устройству станціоннаго полотна, а равно и искусственныя сооруженія по отводу водъ—закончены.

Путевое устройство находится въ частной работѣ постепеннаго развитія этой станціи по мѣрѣ уничтоженія или стѣсненія путевого устройства на уничтожаемой товарной станціи того же наименованія въ зависимости отъ переустройства пассажирской станціи.

Желѣзнодорожная Гавань съ точки зрѣнія устройства бассейна, каменной набережной и территоріи закончена въ 1902 году распоряженіемъ начальника работъ по устройству Рижскаго порта за счетъ суммъ, переведенныхъ въ управленіе работъ Порта М. П. С.

Новый желѣзнодорожный мостъ черезъ р. Западную Двину въ г. Ригѣ, Находится въ работѣ:

Каменныя опоры на кессонныхъ основаніяхъ (работа подрядчика Циммермана)—закончены.

Металлическія фермы многоповторяющагося пролета, сданныя заводу Рудзскій и К-о, согласно проекту, разработанному инженеромъ Вознесенскимъ, находятся въ періодѣ заготовленія на заводѣ.

Опозданіе въ приступѣ къ сборкѣ оправдывается поздней выдачей наряда.

Металлическія фермы уширеннаго пролета, утвержденныя Инженернымъ Совѣтомъ 2 іюля 1911 г. за № 73, поступаютъ въ работу въ силу переданныхъ заводу указаній.

Разводной пролетъ по системѣ Шерцера находится въ періодѣ проектной разработки.

Станція Зассенгофъ - Пассажирская находится въ періодѣ работъ.

Переустройство путевого хозяйства подходитъ къ концу.

Постройка новаго пассажирскаго зданія находится въ работѣ, при чемъ, на день составленія сей справки, приходитъ къ концу устройство фундамента.

Станція Зассенгофъ-Пассажирскій-Паркъ находится въ періодѣ выжиданія.

Окончены работы по постройкѣ искусственныхъ сооруженій и земляного полотна.

Развитіе станціи Александровскія Ворота и Военный Госпиталь. Развитіе станціи Александровскія ворота, опредѣляемое въ необходимости укладки двухъ обгопочныхъ путей, задерживается отсутствіемъ возможности выполненія этого пожеланія до рѣшенія вопроса о дополнительномъ отчужденіи. Развитіе станціи Военный Госпиталь должно считаться законченнымъ.

Александровскій Путепроводъ переводитъ черезъ желѣзнодорожные пути Городскую Александровскую улицу (далѣе Петербургское шоссе). Путепроводъ сооруженъ и открытъ для эксплоатаціи въ 1906 году.

Домъ управленія имѣетъ свою продолжительную исторію и можетъ быть выдѣленъ изъ задачъ переустройства Рижскаго узла съ момента рѣшенія вопроса объ осуществленіи этого сооруженія смѣтнымъ порядкомъ, начиная съ 1912 г.

Въ заключеніе необходимо указать на то, что при устройствѣ и переустройствѣ станцій Рижскаго узла, пришлось воспользоваться нижеслѣдующими землями г. Риги, расчетъ по коимъ до сего времени не законченъ:

а) Не имѣется дарственныхъ актовъ на земли, занятыя станціей Рига-Товарная (83 дес. 763 к. с.) на земли занятыя станціей Рига-Берегъ (14 дес. 394 кв. саж.).

б) Не оплачены земли, отчужденныя при содѣйствіи оцѣночной комиссіи:

при ст. Сортировочная Дрейлингсбушъ
47 дес. 1885 кв. саж. на сумму . . 211.644 руб.
при ст. Зассенгофъ-Пассажирская 324 кв.
саж. на сумму . . . . . 1.693 „
при ст. Зассенгофъ-Пассажирскій-Паркъ
14 дес. 1216 кв. саж. на сумму . . 25.764 „

Суммы указаны, согласно постановленію второго протокола оцѣночной комиссіи съ %-тами со времени занятія на 1 января 1912 года.

в) Не оформлено утвержденіемъ ВЫСОЧАЙШЕЙ власти дѣло соглашенія дороги и города на занятіе земель подъ постройку новаго моста черезъ р. Западную Двину съ отдачей городу земель подъ сносимой станціей Рига II и стараго моста за условленную договоромъ плату въ одинъ милліонъ рублей.

Нач. дороги обращаетъ вниманіе Подкомиссіи на то, что ст. Торенсбергъ, такъ наз. Рига III, которую 15 лѣтъ тому назадъ по первоначальному проекту переустройства Рижскаго узла предполагалось совершенно уничтожить, въ настоящее время, не

только не можетъ быть уничтожена, но, наоборотъ, требуетъ значительнаго развитія, вслѣдствіе сильнаго теченія къ ней хлѣбныхъ грузовъ и появленія новыхъ грузовъ—лѣсныхъ, идущихъ изъ-за границы, въ видѣ досокъ, которыми послѣднее время завалена Рига III.

Предсѣдатель биржевого комитета добавляетъ, что съ созданіемъ новаго желѣзнодорожнаго пути Баускъ-Рига теченіе грузовъ къ Ригѣ III должно еще усилиться.

Городской голова указываетъ, что расположеніе ст. Рига III противъ существующаго желѣзнодорожнаго моста, долженствующаго перейти, послѣ постройки новаго, въ вѣдѣніе города, должно значительно стѣснить движеніе городского трамвая, которому придется по выходѣ съ моста сильно выкручиваться, особенно рѣзко затрудненія эти могутъ сказаться при послѣдующемъ развитіи станціи, въ виду этого Г. И. Армитстедтъ высказывается за необходимость въ устройствѣ соединительной улицы, которая бы пересѣкала станцію Ригу III въ прямомъ продолженіи Ранковой дамбы. Кромѣ того, представляется необходимымъ возможно скорѣйшее перенесеніе улицъ находящихся нынѣ въ уровнѣ съ рельсами на путепроводы.

Нач. сл. пути заявляетъ, что ст. Рига III является единственной товарной станціей всего задвинья, поэтому допустить пересѣченіе ея улицей не представляется возможнымъ, тѣмъ болѣе, что трамвайная линія съ существующаго желѣзнодорожнаго моста безъ особыхъ затрудненій можетъ быть выведена на Ранковую дамбу.

Предсѣдатель Подкомиссіи находитъ заявленіе городского головы о необходимости пересѣченія путей віадуками заслуживающимъ вниманія.

Нач. дороги указываетъ, что въ принципѣ Инженерный Совѣтъ рѣшилъ вопросъ объ устройствѣ віадуковъ въ положительномъ смыслѣ, но постройка нынѣ же всѣхъ этихъ віадуковъ представляется непосильной, такъ какъ она потребовала бы огромныхъ затратъ, а потому предположено временно оставить нѣкоторые пути въ уровнѣ съ улицами на правой сторонѣ р. Двины.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, когда же предполагается освободить улицы отъ пересѣченія путями, нач. сл. пути сообщаетъ, что освобожденіе это пріурочивается къ 1 янв. 1913 г: при чемъ къ этому же времени будутъ, однако, освобождены только нѣкоторыя улицы, большинство же переѣздовъ и послѣ этого срока, за отсутствіемъ необходимыхъ средствъ, временно должны будутъ остаться безъ измѣненія—въ уровень съ рельсами (улицы пересѣкаемыя линіями: Орловской и Петербургской).

На замѣчаніе Предсѣдателя Подкомиссіи, что столь медленное переустройства Рижскаго узла приходится, повидимому, приписать отсутствію согласованности дѣйствій и недостаточному

объединенію усилій городского управленія, съ одной стороны, и управленія дороги съ другой.

Нач. дороги возражаетъ на это, что управленіемъ дороги принимаются всѣ зависящія отъ него мѣры къ ускоренію дѣла. Дорогою первоначально намѣченъ былъ планъ производства этихъ работъ по переустройству узла въ теченіе пяти лѣтъ; работы эти нынѣ затянулись весьма значительно, но по причинамъ отъ управленія дороги совершенно не зависящимъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, во что обойдется устройство переѣздовъ разныхъ уровней, нач. сл. пути сообщаетъ, что стоимость перенесенія путей вмѣстѣ съ постройкой желѣзнодорожнаго моста исчислена въ 8 милліоновъ рублей, а съ прибавленіемъ стоимости пассажирскаго зданія—въ 14 милліоновъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи, переходя къ вопросу о постройкѣ новаго зданія вокзала, освѣдомляется, въ какомъ положеніи находится этотъ вопросъ въ настоящее время и не предполагается ли для улучшенія пассажирскаго помѣщенія принять какія-либо мѣры, хотя бы временного характера.

Нач. дороги сообщаетъ, что пока въ этомъ отношеніи ничего не сдѣлано.

Нач. сл. пути добавляетъ, что составленъ проектъ временнаго переустройства пассажирскаго зданія, стоимостью около 250 тысячъ рублей.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, къ какому же сроку предполагается закончить постройку вокзала, нач. сл. пути докладываетъ, что время окончанія постройки находится въ зависимости отъ размѣра кредита, который будетъ ежегодно отпускаться на работы. Если ежегодно ассигновалось по 3 милліона рублей, то черезъ 5 лѣтъ все было бы окончено, кредиты же, отпускаемые на всякаго рода временныя улучшенія, по мнѣнію А. В. Верховскаго, только тормозятъ дѣло.

Предсѣдатель биржевого комитета обращаетъ вниманіе Подкомиссіи на то, что постройка зданія вокзала безъ предварительнаго устройства портовой территоріи и оборудованія ея достаточнымъ количествомъ складочныхъ помѣщеній и возведенія желѣзнодорожнаго полотна въ возвышенномъ уровнѣ потребуетъ уборки рельсовыхъ путей отъ такъ называемыхъ красныхъ амбаровъ, а это можетъ нанести весьма значительный ущербъ торговымъ интересамъ г. Риги. Восьмилѣтнія хлопоты биржевого комитета объ урегулированіи этого вопроса не привели до сего времени ни къ какимъ положительнымъ результатамъ.

Нач. дороги замѣчаетъ, что снятіе рельсовыхъ путей, обслуживающихъ нынѣ красные амбары, не можетъ нанести существеннаго ущерба интересамъ торговли г. Риги, такъ какъ въ настоящее время $^2/_3$ всѣхъ грузовъ подвозится къ этимъ амбарамъ на подводахъ.

Нач. сл. пути сообщаетъ что вопросъ объ уничтоженіи красныхъ амбаровъ, какъ складочныхъ мѣстъ для грузовъ, подвозимыхъ по желѣзной дорогѣ, былъ предрѣшенъ еще въ самомъ началѣ возникновенія вопроса о переустройствѣ Рижскаго желѣзнодорожнаго узла. Тогда же какъ представителями города, такъ и представителями биржевого комитета было высказано категорическое мнѣніе, что красные амбары должны прекратить свое существованіе при переустройствѣ пассажирской станціи Рига I, при чемъ, однако, биржевой комитетъ просилъ не уничтожать подъѣздного пути къ краснымъ амбарамъ ранѣе перенесенія товарныхъ операцій на товарную-центральную и экспортную станціи.

Товарная и экспортная (Рига-Берегъ) станціи въ настоящее время открыты для движенія и оборудованія складочными помѣщеніями, общей площадью 16595 кв. саж. вмѣсто существовавшихъ ранѣе на товарной станціи при станціи Рига I и существующихъ по нынѣ красныхъ амбаровъ, общей площадью 14.623 квадр. саж.

Такимъ образомъ, М. П. С. получило полноеюридическое право уничтожить подъѣздной путь къ краснымъ амбарамъ въ любой моментъ.

Вопросъ этотъ принялъ острую форму въ текущемъ году при утвержденіи У. ж. д. проекта ограниченнаго подхода къ Двинскому мосту, каковымъ подходомъ подъѣздной путь къ краснымъ амбарамъ уничтожался. При разсмотрѣніи означеннаго проекта 12 авг. с. г. представителямъ Р.-О. ж. д., въ предложеніи пересоставить проектъ, между прочимъ, было преподано нижеслѣдующее указаніе: „Сохранить вѣтвь къ краснымъ амбарамъ, въ случаѣ же, если сохраненіе не потребуется, привести сему доказательства“.

Отвѣтъ на поставленное предложеніе былъ данъ рапортомъ отъ 18 авг. с. г. за № 7316/12081, въ коемъ, изложивъ исторію даннаго вопроса и указавъ на юридическое право М. П. С. уничтожить подъѣздной путь къ краснымъ амбарамъ въ любое время, управленіе дороги признавало неизбѣжную необходимость тѣмъ или инымъ способомъ сохранить подачу вагоновъ къ краснымъ амбарамъ, хотя бы это вызвало нѣкоторыя стѣсненія для производства работъ по постройкѣ ограниченнаго подхода. Причиной тому является крайняя недостача въ порту мѣста храненія грузовъ и путей для выгрузки въ случаѣ нужды на подводы. Приведенныя соображенія заставили нач. дороги настоятельно просить У. ж. д. о принятіи мѣръ къ заканчиванію развитія помѣщеній въ порту или разрѣшеніемъ строить за счетъ кредитовъ М. П. С. многоэтажныхъ складовъ, или побужденіемъ Министерства Торговли и Промышленности къ безотлагательному разрѣшенію вопроса, разсматриваемаго

уже нѣсколько лѣтъ, о постройкѣ на территоріи сего Министерства складовъ Рижскимъ биржевымъ комитетомъ.

Въ это же время возникла по данному вопросу переписка съ Рижскимъ городскимъ управленіемъ и Рижскимъ биржевымъ комитетомъ, а именно: предполагая провести кабель спеціально для освѣщенія красныхъ амбаровъ, Рижское городское управленіе, отношеніемъ отъ 22 іюня 1911 г. за № 1566, запросило управленіе дороги, не имѣется ли какихъ-либо препятствій къ укладкѣ кабеля въ виду того, что кабель предполагается провести въ нѣкоторыхъ мѣстахъ подъ путями.

На это управленіе дороги отвѣтило, что съ технической стороны препятствій не встрѣчаетъ, но предупреждаетъ, что подъѣздной путь къ краснымъ амбарамъ будетъ закрытъ въ 1912 г. На это отзывомъ отъ 22 августа с. г. за № 8258 городская управа отвѣтила, что она никакъ не можетъ согласиться на предполагаемое управленіемъ Р.-О. ж. д. прекращеніе подачи вагоновъ къ необходимымъ для мѣстной торговли краснымъ амбарамъ, пока ни будутъ возведены на мѣсто поелѣднихъ новые амбары.

Аналогичное заявленіе объ уничтоженіи пути къ краснымъ амбарамъ въ 1912 году было сдѣлано начальникомъ дороги въ одномъ изъ засѣданій мѣстнаго по Портовымъ дѣламъ Присутствія и вызвало запросъ Рижскаго биржевого комитета отъ 13 августа с. г. за № 1705 о томъ,—какимъ порядкомъ предполагается произвести устраненіе помянутаго сообщенія и при какихъ условіяхъ возможно было бы отстрочить еще на нѣкоторое время означенное устраненіе сообщенія.

Въ отвѣтъ на упомянутое выше отношеніе городской управы отъ 22 августа 1911 г. за № 8258 управленіе дороги отзывомъ отъ 6 сентября с. г. за № 13084, заявивъ о своемъ юридическомъ правѣ уничтожить путь къ краснымъ амбарамъ въ любое время, указало на то, что отстрочка можетъ быть допущена только при условіи согласія города получить старый желѣзнодорожный мостъ послѣ установленнаго соглашеніемъ срока. Копія этого отзыва была сообщена биржевому комитету при отношеніи отъ 6 сентября 1911 г. за № 13083 въ отвѣтъ на его запросъ отъ 13 августа 1911 г. за № 1705.

Городская управа, признавая, что возможно скорѣйшее поднятіе путей въ повышенный уровень и постройка центральнаго пассажирскаго вокзала является болѣе серьезнымъ, чѣмъ существованіе красныхъ амбаровъ, отзывомъ отъ 20 сентября 1911 г. за № 9251 заявила, что, если поднятіе путей исключаетъ возможность подачи вагоновъ къ краснымъ амбарамъ, то городская управа признаетъ, конечно, что подачу вагоновъ къ амбарамъ слѣдуетъ принести въ жертву, какъ только это окажется необ-

ходимымъ, гораздо болѣе настоятельной потребности: поднятію магистральныхъ рельсовыхъ путей на должную вышину.

Биржевой комитетъ, отзывомъ отъ 20 сентября 1911 года за № 1962, просилъ сообщить техническія соображенія, по которымъ оказывается невозможнымъ оставлять и впредь еще въ дѣйствіи означенное сообщеніе.

Въ отвѣтъ на эти отзывы былъ препровожденъ городскому управленію при отношеніи отъ 6 октября 1911 года за № 14688 и биржевому комитету отъ 6 октября 1911 г. за № 14687 планъ существующаго расположенія путей и зданій на ст. Рига I, на коемъ показаны границы ограничительнаго подхода къ Двинскому мосту и насыпи послѣ полнаго переустройства пассажирской части. Изъ этого чертежа усматривается, что пути къ краснымъ амбарамъ должны быть разобраны уже для ограниченнаго подхода.

Никакого отвѣта на эти отношенія не поступило.

Такимъ образомъ, управленіе дороги имѣетъ неоспоримое юридическое право уничтожить подъѣздной путь къ краснымъ амбарамъ, но считаясь съ тѣмъ обстоятельствомъ, что станція Рига-Берегъ все еше недостаточно оборудована складочными помѣщеніями, признаетъ необходимымъ тѣми или иными мѣрами, по возможности, отдалить этотъ моментъ, и, вмѣстѣ съ симъ, находитъ настоятельно необходимымъ всѣми мѣрами ускорить рѣшеніе вопроса объ оборудованіи станціи Рига-Берегъ многоэтажными амбарами.

Предсѣдатель Подкомиссіи освѣдомляется, въ какомъ положеніи находится вопросъ о постройкѣ биржевымъ комитетомъ складовъ на портовой территоріи.

Начальникъ Рижскаго порта М. М. деръ-Вейде сообщаетъ, что въ самомъ непродолжительномъ времени ожидается санкція договора между портовымъ вѣдомствомъ и биржевымъ комитетомъ, при чемъ, если проектъ этого договора пройдетъ въ Совѣтѣ Министровъ, то можно будетъ приступить къ работамъ.

Предсѣдатель замѣчаетъ, что подобный вопросъ не можетъ пройти безъ санкціи Законодательныхъ Учрежденій. Въ виду такого замѣчанія Предсѣдателя Подкомиссіи, В. Л. Корковіусъ поясняетъ, что биржевой комитетъ предполагаетъ построить 6 амбаровъ, за свой счетъ, безъ правивительственной гарантіи и при томъ на условіяхъ для казны весьма выгодныхъ—(концессіи не требуетъ, за площадь занятую складами обязуется платить арендную плату и черезъ 99 лѣтъ передать складочныя помѣщенія въ полную собственность казны). Вопросъ этотъ былъ предметомъ сужденій цѣлаго ряда комиссій, разсматривается уже нѣсколько лѣтъ и до сего времени остается открытымъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи считая вопросъ, поднятый В. Л. Керковіусомъ достаточно освѣщеннымъ, предлагаетъ вернуться къ

обсужденію вопроса о постройкѣ новаго зданія вокзала и, главнымъ образомъ, освѣтить вопросъ о тѣхъ соглашеніяхъ, какія были заключены между городомъ Ригой и управленіемъ Р.-О. ж. д., дабы найти какой-либо выходъ къ скорѣйшему осуществленію постройки новаго пассажирскаго зданія.

Городской голова докладываетъ, что ни одного изъ соглашеній, о которыхъ говорено было выше, управленіемъ Р.-О. ж. д. до настоящаго времени не выполнено и потому городу ничего не остается, какъ предъявить дорогѣ счетъ за земли.

Членъ Высшей Комиссіи П. В. Синадино указываетъ, что всѣ эти задержки и шероховатости въ вопросѣ постройки вокзала въ значительной степени вызваны были минувшей Японской войной и всѣми ея послѣдствіями, поэтому едва ли можно было требовать больше того, что въ свое время было на это дано; за прошлое Правительство отвѣчать не можетъ. Нынѣ положеніе дѣла рѣзко измѣнилось и можно было бы порекомендовать въ качествѣ выхода изъ настоящаго затруднительнаго положенія,— примѣнить къ постройкѣ вокзала фиксацію отпуска средствъ на нѣкоторое число лѣтъ и провести ее бюджетнымъ порядкомъ черезъ Законодательныя Учрежденія, какъ это, напримѣръ, было сдѣлано въ отношеніи постройки 4-хъ дредноутовъ, народныхъ школъ и т. п. Министерство Финансовъ, бывшее прежде противъ указанной фиксаціи, въ настоящее время идетъ на это.

Далѣе, П. В. Синадино указываетъ, что заключенія настоящаго совѣщанія безусловно поступятъ на разсмотрѣніе пленарнаго засѣданія Особой Высшей Комиссіи; а затѣмъ, съ указаніемъ, что отпускъ кредита на постройку вокзала необходимъ, ибо казна рискуетъ потерять огромныя площади земли, уступленныя городомъ безвозмездно, пойдутъ на разсмотрѣніе Предсѣдателя Совѣта Министровъ.

Г. И. Армитстедтъ заявляетъ, что городъ считаетъ свои земли, отведенныя управленію Р.-О. ж. д. еще въ 1903 году, совершенно утраченными, такъ какъ до сего времени, взамѣнъ уступленныхъ земель, городъ ровно ничего не получилъ и остается совершенно неосвѣдомленнымъ, получитъ ли онъ вообще что-либо.

П. В. Синадино предлагаетъ установить опредѣленный условный срокъ и если въ продолженіе его Министерство не выполнитъ взятыхъ на себя обязательствъ, отобрать земли назадъ.

Въ настояще же время въ защиту М. П. С. слѣдуетъ сказать, что городъ много выигрываетъ отъ постройки вокзала въ центрѣ, тогда какъ можно было, безъ существующаго ущерба для интересовъ дороги, выстроить его въ разстояніи 2—3-хъ верстъ отъ города, въ виду этого городскому управленію

надлежало бы итти на встрѣчу начинаніямъ Министерства, а не создавать для него излишнія затрудненія.

Предсѣдатель Подкомиссіи присоединяясь къ мнѣнію, высказанному П. В. Синадино, указываетъ, что онъ, съ своей стороны, будетъ поддерживать въ общемъ собраніи Высшей Комиссіи вопросъ о фиксаціи отпуска кредита на постройку вокзала, примѣрно, на 3—5 лѣтъ.

Нач. сл. пути А. В. Верховскій считаетъ необходимымъ отмѣтить, что въ соглашеніи 1903 г. не было указано относительно постановки фасада вокзала на мѣстѣ нынѣ занимаемомъ Рижскими мастерскими, а это условіе явилось лишь дополнительнымъ предложеніемъ позднѣйшей комбинаціи. Въ началѣ существовало предположеніе поставить фасадъ вокзала въ сторону Московскаго форштадта. Въ настоящее время Р.-О. ж. д. платитъ городу за разныя услуги 357.000 руб., но если фасадъ поставить такъ, какъ хочетъ городъ, то управленіе дороги отъ этихъ платежей освобождается.

П. В. Синадино указываетъ, что въ задачи Высшей Комиссіи не входитъ оцѣнка такихъ частностей, всецѣло зависящихъ, въ данномъ случаѣ какъ отъ городской думы, такъ и отъ управленія дороги, и съ своей стороны считаетъ необходимымъ отмѣтить, чтобы вопросъ о постройкѣ вокзала былъ бы внесенъ въ самомъ непродолжительномъ времени на разсмотрѣніе городской думы, которая вынесла бы по этому вопросу вполнѣ опредѣленное постановленіе, потому что въ противномъ случаѣ, какъ Высшая Комиссія, такъ и М П. С., основывая свои сужденія на заявленіяхъ городского головы, выражающихъ мнѣнія его какъ представителя города, а не городской думы, будутъ находиться на зыбкой почвѣ и всѣ ихъ сужденія потеряютъ всякое значеніе.

Предсѣдатель Подкомиссіи, вполнѣ раздѣляя предложенія, внесенныя П. В. Синадино, обращается къ нач. дороги съ вопросомъ о томъ: выполнено ли дорогой обѣщаніе, данное 2 года тому назадъ, о постройкѣ погрузочной платформы на Сортировочной станціи.

І. Ф. Дараганъ даетъ отрицательный отвѣтъ.

Нач. сл. пути А. В. Верховскій указываетъ, что дорога отказалась отъ постройки указанной платформы потому, что постройка ея создала бы искусственное развитіе станцій за счетъ работы портовой территоріи, оборудованной въ настоящее время складочными помѣщеніями на 35.000 вагоновъ, тогда какъ на Сортировочной станціи оставалось бы очень мало мѣста для товарныхъ операцій.

Предсѣдатель Подкомиссіи замѣчаетъ, что эту платформу надлежало бы выстроить для группы ближайшихъ заводчиковъ, въ виду имѣющихся отъ нихъ заявленій.

Далѣе, Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ совѣщанію высказаться по вопросу, имѣющему общее значеніе для всей торговли и промышленности и касающемуся отдѣленія всѣхъ складочныхъ операцій отъ перевозочныхъ. Какое вліяніе этотъ вопросъ могъ бы оказать на жизнь Р.-О. ж. д. и на интересы мѣстной торговли и промышленности.

Нач. дороги указываетъ, что для Р.-О. ж. д. вопросъ объ отдѣленіи складочныхъ операцій отъ перевозочныхъ не имѣетъ существеннаго значенія, потому что какъ при прибытіи груза, такъ и при отправленіи его, все останется по старому, такъ какъ выгрузка и нагрузка при прибытіи и отправленіи груза совершается на слѣдующій день. Необходимо, однако, отмѣтить, что финансовая сторона дѣла при отдѣленіи этихъ операцій будетъ поставлена правильнѣе, чѣмъ теперь.

Предсѣдатель биржевого комитета, въ виду новизны этого вопроса, высказаться по нему затрудняется.

Далѣе, Предсѣдатель Подкомиссіи освѣдомляется, нѣтъ ли еще какихъ-либо заявленій со стороны участниковъ совѣщанія.

Городской голова вноситъ заявленіе объ острой, неотлагательной необходимости устройства путепровода въ концѣ Медвѣжьей улицы, вопросъ постройки котораго былъ уже предметомъ сужденій цѣлаго ряда комиссій, пришедшихъ къ единогласному признанію неизбѣжности, рано или поздно, постройки названнаго путепровода, а между тѣмъ это постановленіе до сихъ поръ не утверждено Петербургомъ.

Нач. сл. пути находитъ внесенное заявленіе городского головы вполнѣ понятнымъ, такъ какъ пригородная часть Шрейенбушъ съ каждымъ годомъ все болѣе развивается и будетъ продолжать развиваться съ возрастающей интенсивностью въ виду проложенія въ этой мѣстности линіи электрическаго трамвая.

Съ 1904 г., когда получилъ движеніе вопросъ о постройкѣ путепровода Медвѣжьей улицы, среднее дневное количество подводъ, проходившихъ черезъ переѣздъ этой улицы, доходило до 632, въ настоящее время это количество составляетъ уже 750 въ день. Увеличившееся со времени открытія станціи Товарной и Риги-Береговой желѣзнодорожное движеніе безусловно сильно тормозитъ экипажное движеніе по Медвѣжьей и Плеттенбергской улицамъ. Кромѣ того, отсутствіе путепровода создаетъ стѣснительную для трамвайнаго движенія пересадку, съ переходомъ публики черезъ переѣздъ. Вышеизложенныя обстоятельства приводятъ къ убѣжденію, что въ настоящее время постройка путепровода Медвѣжьей улицы является вполнѣ своевременной.

Идя въ данномъ случаѣ на встрѣчу интересамъ городской жизни, управленіе дороги считаетъ необходимымъ ввести въ

условіе съ городомъ, какъ принципъ, чтобы городское управленіе послѣ постройки путепровода для уличнаго сообщенія черезъ желѣзнодорожные пути приняло на себя содержаніе всѣхъ частей путепровода, за исключеніемъ каменныхъ устоевъ и пролетныхъ строеній, какъ частей, ограждающихъ безопасность движенія, такъ какъ желѣзная дорога абсолютно не можетъ быть заинтересована въ исправномъ состояніи какъ проѣзжей части, такъ и въѣздовъ.

Этотъ принципъ необходимо одновременно распространить на путепроводы уже построенные, а именно Александровскій, Кладбищенскій и Альтонааскій, такъ какъ управленіе дороги, не получая кредитовъ на ихъ содержаніе, не имѣетъ возможности содержать ихъ въ достаточно исправномъ для уличнаго движенія состояніи.

Что касается остальныхъ путепроводовъ вдоль улицъ Львиной, Румпигофской и Матвѣевской, то постройка ихъ, повидимому, не является въ настоящее время неотлагательной, такъ какъ ни отъ городского управленія, ни отъ другихъ какихъ-либо учрежденій никакихъ заявленій не поступало. Изъ упомянутыхъ трехъ улицъ наиболѣе сильное движеніе происходитъ по Матвѣевской улицѣ, переѣздъ коей пропускаетъ въ теченіе дня до 823 подводъ; по Румпенгофской улицѣ проходитъ до 488 подводъ въ день, на Львиной переѣзда нѣтъ совсѣмъ.

Инженеръ биржевого комитета О. Г. Флейшеръ высказываетъ пожеланіе, чтобы тарифныя ставки за доставку товаровъ къ будущимъ складочнымъ помѣщеніямъ, которыя будутъ выстроены биржевымъ комитетомъ, остались бы тѣ же, какія взимаются въ настоящее время за доставку товаровъ до ст. Рига-Берегъ, такъ какъ повышеніе этихъ ставокъ, по мнѣнію О. Г. Флейшера, явилось бы для мѣстной торговли дополнительнымъ налогомъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи замѣчаетъ, что разъ товаръ приближается къ мѣсту его отправленія, то повышеніе тарифовъ нельзя считать налогомъ.

Нач. Рижскаго порта, отмѣчая крайнюю неудовлетворительность состоянія мостовой, принадлежащей Р.-О. ж. д. на ст. Рига-Берегъ, освѣдомляется, когда же, наконецъ, М. П. С. озаботится приведеніемъ ея въ надлежащій приличный видъ. Состояніе этой мостовой въ настоящее время таково, что уже не разъ имѣли мѣсто случаи искалѣченія лошадей.

Нач. сл. пути докладываетъ, что при тѣхъ незначительныхъ кредитахъ, которыми располагаетъ управленіе дороги, содержаніе мостовой въ мало-мальски удовлетворительномъ состояніи представляется совершенно невозможнымъ. Ежегодно на ремонтъ этой мостовой отпускается всего 200 руб. Кромѣ того, типъ этой

мостовой является несоотвѣтствующимъ мѣстнымъ эксплоатаціоннымъ условіямъ.

Въ 1905 г. завѣдывающій переустройствомъ Рижскаго узла представилъ докладъ совѣту по журналу № 452 о разрѣшеніи устроить на набережной ст. Рига-Берегъ мостовую изъ шведскаго гранитнаго камня въ количествѣ 963 кв. саж.; совѣтъ, разсмотрѣвъ докладъ, согласился, однако, только на устройство простой булыжной мостовой; мостовая при громадной ѣздѣ и притомъ уложенная на насыпномъ грунтѣ изъ рѣчного песка, изъ котораго образована станціонная территорія Рига-Берегъ, не держится и не удовлетворяетъ эксплоатаціоннымъ условіямъ.

Въ виду изложеннаго, 27 мая 1911 г. нач. работъ порта совмѣстно съ нач. порта составленъ актъ о необходимости ремонта булыжной мостовой на площади портовой территоріи экспортной гавани, переданной въ настоящее время М. П. С. въ вѣдѣніе Министерства Торг. и Промышл., гдѣ, между прочимъ, указано также на необходимость для полученія требуемаго профиля и устройства правильныхъ стоковъ поднять осѣвшіе рельсовые пути на 0,05 саж. и сдѣлать въ потребномъ количествѣ подсыпку песку подъ мостовую. Принимая во вниманіе несоотвѣтствующій типъ мостовой въ раіонѣ желѣзнодорожныхъ путей на ст. Рига-Берегъ, управленіемъ дороги составленъ проектъ переустройства ея, на общую сумму въ 33.378 руб., которая вносится въ совѣтъ управленія дороги и, въ случаѣ рѣшенія этого вопроса совѣтомъ въ положительномъ смыслѣ, потребная сумма будетъ внесена въ смѣту 1913 г.; по этой смѣтѣ предусмотрѣна соотвѣтствующая досыпка просадокъ на набережной и поднятіе береговыхъ путей, укладка ихъ на продольныхъ лежняхъ, замощеніе путей и междопутья гранитными кубиками (шведской мостовой) и перемощеніе обочинъ; а до рѣшенія этого принципіальнаго вопроса булыжная мостовая поддерживается текущимъ ремонтомъ на существующемъ уровнѣ, т. е. образуя нѣкоторую впадину по отношенію къ верхней поверхности набережной, до которой распоряженіемъ управленія работъ порта уже поднята и перемощена мостовая, расположенная вдоль набережной въ территоріи отданной въ вѣдѣніе Министерства Торговли и Промышленности.

Нач. дороги указываетъ на то, что въ настоящее время въ вѣдѣніи портового вѣдомства находится довольно незначительная территорія набережной на ст. Рига-Берегъ (10 саж.), поэтому, почему бы портовому вѣдомству не взять въ свое завѣдываніе и ту часть территоріи, которая нынѣ принадлежитъ управленію Р.-О. ж. д.

Нач. порта съ предложеніемъ І. Ф. Дарагана не соглашается.

Далѣе, Предсѣдатель биржевого комитета заявляетъ о желательности продлить операціи въ товарныхъ конторахъ съ 4-хъ до 5-ти часовъ вечера.

Нач. дороги замѣчаетъ, что товарныя конторы функціонируютъ нынѣ не до 4-хъ часовъ дня, а иногда даже до 10—11 час. вечера и происходитъ это оттого, что грузохозяева для совершенія необходимыхъ операцій являются въ конторы несвоевременно, обыкновенно, послѣ полудня, что естественно влечетъ за собой сокращеніе времени, установленнаго для совершенія этихъ операцій, да и, кромѣ того, сильно стѣсняетъ и утомляетъ желѣзнодорожныхъ агентовъ, принужденныхъ изъ-за неисправности грузохозяевъ нести возложенныя на нихъ обязанности сверхъ установленнаго для сего времени. Въ виду этого, заявленіе, внесенное В. Л. Керковіусомъ, представляется совершенно непонятнымъ.

Нач. сл. пути вноситъ заявленіе о неотложной необходимости дополнительнаго отчужденія земли въ городѣ Ригѣ въ раіонѣ между Русско-Балтійскимъ вагоннымъ заводомъ и ст. Рига I, вопросъ о потребномъ размѣрѣ котораго выяснился еще въ 1906 г. и тогда же управленіе Р.-О. ж. д. рапортомъ отъ 1 іюня 1906 г. за № 7129/4917 просило У. ж. д. объ исходатайствованіи ВЫСОЧАЙШАГО Указа на принудительное отчужденіе 1 дес. 1036.00 кв. саж. земли, необходимой при устройствѣ центральнаго пассажирскаго вокзала въ г. Ригѣ, но дальнѣйшаго движенія дѣло по отчужденію этой земли не получило.

Въ настоящее время, въ виду приступа къ работамъ по устройству ограниченнаго подхода къ новому желѣзнодорожному мосту черезъ рѣку Западную Двину, тѣсно связанное съ подходомъ дѣло дополнительнаго отчужденія земли приняло спѣшный характеръ, и управленіе дороги рапортомъ отъ 26/VIII с. г. за № 423/7622 вновь просило У. ж. д. объ исходатайствованіи ВЫСОЧАЙШАГО Указа объ отчужденіи земли въ раіонѣ между Русско-Балтійскимъ вагоннымъ заводомъ и ст. Рига I въ количесвѣ 2808,83 кв, саж., т. е. въ томъ максимальномъ размѣрѣ, который установленъ актомъ, составленнымъ представителями дороги совмѣстно съ представителемъ Г. К. 8 авг. 1911 г. за № 1/11602 и единогласно одобренъ Совѣтомъ управленія дороги по журналу отъ 22 авг. 1911 г. за № 785.

Въ дополненіе къ рапорту отъ 26 авг. 1911 г. управленіе дороги, вслѣдствіе полученныхъ имъ отъ У. ж. д. двухъ телеграфныхъ запросовъ, отъ 17 сентября 1911 г. за № 11163 и отъ 24 сентября 1911 г. за № 11557, съ своей стороны, препроводило въ У. ж. д. при рапортахъ отъ 20/IX 1911 г. за № 555/8233 и отъ 1/4-X за № 8788/14468/I затребованныя дополнительныя данныя и дало надлежащія разъясненія по этимъ запросамъ.

Принимая во вниманіе:

1) что срокъ окончанія начатыхъ работъ по устройству подхода къ новому желѣзнодорожному мосту черезъ р. З.-Двину (отсыпка полотна въ повышенномъ уровнѣ отъ рѣки до Русско-Балтійскаго вагоннаго завода, устройство цѣлой серіи путепроводовъ и пр.) крайне ограниченъ (1-ое января 1913 года);

2) что для успѣшнаго выполненія этихъ работъ занятіе предположенной къ отчужденію земли крайне необходимо въ ближайшій срокъ и во всякомъ случаѣ не позже ранней весны 1912 года;

3) что занятію частновладѣльческой земли должна предшествовать опись имущества (п. 1 ст. 594 Св. Зак. Гражд. т. X ч. 1 изданія 1900 г.), которая, совершаясь въ двухнедѣльный срокъ со дня полученія владѣльцемъ повѣстки, съ своей стороны задержитъ вышеуказанныя работы;

4) что въ прямой зависимости отъ окончанія этихъ работъ, а слѣдовательно и отъ времени занятія отчужденныхъ земель находится вопросъ о своевременномъ открытіи желѣзнодорожнаго движенія по новому мосту черезъ р. З.-Двину и что при этомъ только условіи дорога можетъ передать старый желѣзнодорожный мостъ въ полное распоряженіе г. Риги и

5) что срокъ передачи моста городу, въ силу соглашенія съ послѣднимъ отъ 19 мая 1908 г. истекаетъ 1 янв. 1913 г.—возможно скорое исходатайствованіе Высочайшаго Указа объ отчужденіи является для дороги острой безотлагательной потребностью.

Кромѣ того, не менѣе жгучимъ вопросомъ для Р.-О. ж. д. является также вопросъ о постройкѣ дома управленія въ г. Ригѣ.

Послѣ образованія въ 1895 г. казенной Р.-О. ж. д. путемъ перехода въ казну и соединенія въ одно цѣлое нѣсколькихъ частныхъ дорогъ, управленіе ея обосновалось въ городѣ Ригѣ и расположилось, преимущественно, въ частныхъ домахъ, такъ какъ соотвѣтственнаго собственнаго помѣщенія не имѣлось.

Расположеніе службъ и отдѣловъ въ разныхъ частяхъ города сказывалось неудобствами въ служебномъ отношеніи; неприспособленность частныхъ домовъ для данной цѣли влекла за собой неудовлетворительность нанятыхъ помѣщеній въ гигіеническомъ отношеніи; наконецъ, расходы по найму, возрастая съ теченіемъ времени, дѣлали очевидной невыгодность такого положенія и съ финансовой точки зрѣнія.

Тѣмъ не менѣе, положеніе это по существу осталось безъ измѣненія и по настоящее время; хотя отдѣльныя части управленія и мѣняли неоднократно свое расположеніе, но устранить вышеуказанные недостатки этимъ путемъ не представляется возможнымъ, напротивъ того, съ теченіемъ времени, они проявляли себя все болѣе рѣзко. Выходомъ изъ такого положенія могла быть только постройка для управленія спеціальнаго зданія. Это было сознано давно и въ этомъ направленіи дѣлались неоднократно попытки къ рѣшенію вопроса.

Первая такая попытка была сдѣлана въ 1901 г. путемъ вывоза конкуренціи на постройку дома управленія частнымъ лицомъ за его счетъ, при условіи заключенія съ нимъ долгосрочнаго арендного договора. Конкуренція эта была признана не состоявшейся, такъ какъ совѣтъ управленія пришелъ къ заключенію, что постройка дома на заявленныхъ условіяхъ является убыточной по сравненію съ постройкой его за счетъ казны. Въ связи съ этимъ была внесена сумма 540.000 руб. на постройку дома управленія, площадью 3000 кв. саж. въ сводную расцѣночную вѣдомость работъ и поставокъ и по переустройству Рижскаго желѣзнодорожнаго узла; вѣдомость эта была представлена въ У. ж. д. 14 іюня 1904 года, но вопросъ о кредитѣ по независящимъ обстоятельствамъ того времени не могъ быть рѣшенъ въ положительномъ смыслѣ. Тѣмъ не менѣе, была разработана техническая сторона вопроса и проектъ будущаго дома управленія всесторонне освѣщенъ, съ этой точки зрѣнія, путемъ разработки соотвѣтственныхъ эскизовъ и проектовъ. При этомъ оказалось, что стоимость постройки ожидается въ суммѣ до 660.000 руб.; смѣта была утверждена совѣтомъ въ засѣданіи 10/VII—1909 г. по журналу № 663 въ суммѣ 657.745,63 руб., послѣ чего проектъ былъ представленъ въ У. ж. д. при рапортѣ отъ 13/VIII—1909 г. за № 6807/12038.

Послѣ болѣе продолжительнаго перерыва вопросъ о постройкѣ дома управленія былъ поставленъ опять на очередь въ 1910 г., когда У. ж. д., предписаніемъ отъ 6 ноября за № 13533, разрѣшило вызвать конкуренцію на постройку дома распоряженіемъ и средствами предпринимателя при условіи уплаты стоимости дома ежегодными платежами въ размѣрѣ, не превышающемъ общей суммы ежегодно производимыхъ управленіемъ Р.-О. ж. д. арендныхъ уплатъ за наемъ всѣхъ его помѣщеній въ частныхъ домахъ и съ тѣмъ, чтобы по окончательной выплатѣ предпринимателю условленной суммы, построенное зданіе считалось собственностью казны.

Конкуренція эта была вызвана на 2 апрѣля 1911 г., но оказалась неудачной, такъ какъ получилось лишь одно предложеніе Бланкенштейна и Фромгольда, заключавшее условіе передачи предпринимателю казеннаго участка, на которомъ была предположена постройка, въ оброчное содержаніе, равно какъ и другія условія, стѣснительныя для дороги. Послѣ всесторонняго обсужденія вопроса въ совѣщаніи, съ участіемъ экспертовъ по ипотечнымъ дѣламъ и юристовъ, оказалось, что постройка дома средствами предпринимателя на казенной землѣ въ результатѣ для казны не выгодна. Въ виду этого рапортомъ отъ 20 іюля 1911 г. за № 6522/10578/1 испрашивалось согласіе У. ж. д. на включеніе въ смѣту новыхъ работъ 1912 г. суммы 350.000 руб. на приступъ къ работамъ по постройкѣ дома управленія средст-

вами казны, согласно постановленію совѣта управленія отъ 15 іюля за № 778. Ходатайство это было подтверждено рапортомъ отъ 23 іюля 1911 г. за № 6560/10805/1 съ приложеніемъ подробныхъ данныхъ о величинѣ помѣщеній, стоимость ихъ и пр. Въ результатѣ по журналу Комитета У. ж. д. отъ 1 сентября за № 1978 ходатайство это частью удовлетворено и въ проектъ расцѣночной вѣдомости дополнительныхъ работъ съ коммерческой цѣлью смѣты 1912 г. внесенъ кредитъ въ суммѣ 250.000 руб. на начало работъ по постройкѣ дома управленія Риго-Орловской ж. д. Тѣмъ же предписаніемъ даны нѣкоторыя указанія относительно выработки окончательнаго проекта. Такимъ образомъ, вопросъ этотъ двинулся на шагъ впередъ и дальнѣйшая судьба его зависитъ всецѣло отъ того, будетъ ли внесенный въ проектъ расцѣночной вѣдомости кредитъ въ дѣйствительности отпущенъ.

Въ настоящее время управленіе дороги расположено въ въ пяти казенныхъ зданіяхъ и четырехъ частныхъ, занимая площадь:

въ собственныхъ зданіяхъ	509	кв. саж.,
въ арендуемыхъ.	2491	„ „
	3000	„ „

Главная часть службъ помѣщается въ частномъ домѣ „Базаръ-Берега“, занимая тамъ до 1500 кв. саж.; помѣщенія эти не удовлетворяютъ элементарнымъ требованіямъ гигіены. Главный дворъ базара имѣетъ площадь въ 25 кв. саж., т. е. не удовлетворяетъ даже минимальнымъ требованіямъ городской строительной комиссіи, по которымъ площадь двора каждаго доходнаго дома должна быть не менѣе 30 кв. саж. Площадь второстепенныхъ дворовъ, на которые выходятъ окна, не только лѣстницъ и клозетовъ, а даже комнатъ для занятій, не превышаетъ 3 саженей. Всѣ лѣстницы въ зданіи какъ парадныя, такъ второстепенныя, полутемныя, нѣкоторыя совершенно темны при полномъ отсутствіи вентиляціи. Переднія, онѣ же служатъ раздѣвальнями, всѣ темныя, въ нѣкоторыхъ изъ нихъ устроены отхожія мѣста въ видѣ шкафовъ, что, при отсутствіи вентиляціи, даетъ тяжелый воздухъ въ этихъ помѣщеніяхъ. Въ комнатахъ, выходящихъ окнами на дворы, окна не открываются, такъ такъ дворы наполнены зловоніемъ мусорныхъ ямъ, мастерскихъ и складовъ, расположенныхъ въ нижнемъ этажѣ зданія.

Независимо отъ негигіеничности помѣщеній, таковыя тѣсны, тѣмъ болѣе, что за отсутствіемъ въ большинствѣ случаевъ надлежащихъ помѣщеній для архивовъ, послѣдніе размѣщены въ комнатахъ для занятій.

Площадь послѣднихъ—1875 кв. саж., число служащихъ—1164 человѣкъ, т. е. на каждаго приходится 1,61 кв. саж., включая мѣсто для шкафовъ, полокъ и проч.

Арендная плата равна 39.500 руб. въ годъ, т. е., въ среднемъ, 15,86 руб. за кв. саж., но уровень ея уже далеко несоотвѣтствуетъ поднявшимся сильно въ послѣднее время цѣнамъ и владѣлецъ базара, заявленіемъ отъ 28іюля 1911 г. предупредилъ что по истеченіи срока нынѣ дѣйствующаго договора, 1 авг. 1913 г., онъ повыситъ цѣну до 30 руб. за кв. саж., при каковой расцѣнкѣ сумма ежегоднаго платежа достигла бы 74.731 руб.

Такимъ образомъ, скорѣйшая постройка собственнаго дома для управленія, помимо ея необходимости по существу, является наиболѣе выгодной и въ финансовомъ отношеніи, такъ какъ при затратѣ на постройку 650.000 руб. ежегодный расходъ, считая 6% на затраченный капиталъ, не превысилъ бы 39.000 руб., т. е. той суммы, которая уплачивается теперь, впослѣдствіи же расходъ этотъ оказался бы гораздо ниже тѣхъ уплатъ, которыя неизбѣжно предстоятъ, вслѣдствіе повышенія арендной платы и вслѣдствіе того, что нѣкоторыя части управленія, помѣщающіяся теперь въ казенныхъ зданіяхъ, подлежащихъ сносу при развитіи Рижскаго узла, тоже должны будутъ перейти въ наемныя помѣщенія.

Домъ проектируется полезной площадью 3149 кв. саж., при площади комнатъ для занятій 2543 кв. саж., т. е. по 2,2 кв. саж. на человѣка (число служащихъ 1164).

Въ заключеніе А. В. Верховскій проситъ Подкомиссію оказать содѣйствіе отпуску по смѣтѣ 1912 года кредита на приступъ къ работамъ по постройкѣ дома управленія, такъ какъ въ случаѣ отказа въ этомъ кредитѣ не только управленіе останется въ обстановкѣ, непосредственно опасной для здоровья служащихъ и крайне неудобной для исправленія ими служебныхъ обязанностей, но *казна, несомнѣнно, будетъ нести большіе убытки*, уплачивая за наемъ помѣщеній ежегодно суммы, превышающія, какъ указано выше, 12% того капитала, при затратѣ котораго можно было бы имѣть собственное помѣщеніе, вполнѣ удовлетворяющее своему назначенію. Что такія переплаты предстоятъ свидѣтельствуетъ, во-первыхъ, то обстоятельство, что для управленія врачебной сл. не удалось въ текущемъ году найти помѣщенія дешевле 26 руб. за кв. саж. и во вторыхъ свидѣтельствуетъ объ этомъ также заявленіе владѣльца базара „Берега“ о повышеніи съ 1 августа 1913 г. арендной платы до 30 р. за кв. саж., т. е. почти вдвое противъ существующей.

Въ 11 час. 30 мин. вечера Предсѣдатель Подкомиссіи, выразивъ благодарность участникамъ совѣщанія за сообщенныя свѣдѣнія, объявилъ засѣданіе закрытымъ.

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

Членъ Подкомиссіи *П. В. Синадино.*

Дѣлопроизводители { *Н. Богдановъ.* *Сер. Воищевъ.* *П. Ильинъ.*

V.

Описаніе объѣзда дороги.

Примѣчаніе. Въ описаніи Р.-О. ж. д. не приведены, какъ это сдѣлано для другихъ дорогъ, свѣдѣнія о работѣ станцій: ко времени закрытія Высшей Комиссіи подробныя свѣдѣнія управленіемъ дороги не были доставлены, приводить же помѣщенныя въ отчетахъ Подкомиссіи не представлялось цѣлесообразнымъ, вслѣдствіе ихъ неполноты.

Ст. Снѣжетьская.

4-го октября 1911 г. въ 1 час. дня Подкомиссія Особой Высшей Комиссіи подъ предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, при участіи члена Высшей Комиссіи П. В. Синадино и при дѣлопроизводителяхъ Комиссіи Н. С. Богдановѣ, С. М. Воищевѣ и П. П. Ильинѣ прибыла со ст. Брянскъ Полѣсскихъ ж. д. на ст. Брянскъ Риго-Орловской ж. д., гдѣ была встрѣчена начальникомъ Р.-О.ж. д. и начальниками службъ той же дороги, и приступила къ обслѣдованію Р.-О. ж. д.

Въ 1 час. 20 мин. дня Подкомиссія отбыла въ Орелъ для осмотра участка Брянскъ-Орелъ.

Въ 1 час. 32 мин. была сдѣлана остановка на ст. Снѣжетьская.

Пассажирское зданіе деревянное старое, небольшихъ размѣровъ. Въ этомъ же зданіи помѣщается квартира начальника станціи. Какъ пассажирскія помѣщенія, такъ и служебныя и квартира очень тѣсны.

Отсюда Подкомиссія перешла къ жилому каменному дому, имѣющему удобно распланированныя помѣщенія и красивый фасадъ; крыша изъ оцинкованнаго желѣза.

Въ одной половинѣ дома помѣщаются стрѣлочники: четыре семейныхъ и одинъ холостой; каждый имѣетъ комнату, въ которой устроена и плита.

Въ другой половинѣ этого дома, имѣющей особый входъ, была осмотрѣна квартира телеграфиста, которому отведены двѣ комнаты и кухня.

Общая площадь жилыхъ помѣщеній на ст. Снѣжетьская равна 71,84 кв. саж.

По осмотрѣ этого дома Подкомиссія отбыла ст. Снѣжетьская.

На 826 верстѣ 11-го участка была сдѣлана остановка для осмотра казармы.

Въ казармѣ старшему рабочему отведена комната, она же кухня; артель живетъ въ одной комнатѣ, достаточной площади, но темной.

Ремонтъ этого дома снаружи и внутри очень запущенъ.

Въ 2 час. 24 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Карачевъ.

Ст. Карачевъ.

Пассажирское зданіе каменное одноэтажное. Помѣщенія для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ свободныя, свѣтлыя и чистыя. Полы изъ плитокъ. Корридоръ, въ который выходятъ служебныя помѣщенія, очень широкій. Багажное отдѣленіе обширной площади. Служебныя помѣщенія тоже вполнѣ достаточныя по площади и свѣтлыя.

Попутно съ осмотромъ пассажирскихъ помѣщеній начальникъ сл. п. доложилъ Подкомиссіи, что на ст. Карачевъ удаленіе фекальныхъ массъ производится вывознымъ путемъ, банныя воды спускаются по открытой канавѣ безъ предварительнаго обезвреживанія. Управленіе Р.-О. ж. д. предполагаетъ устроить біолгическую очистку. Стоимость біологической очистки на 800 вед. въ сутки составитъ 11.500 руб., включая канализацію и водопроводную сѣть, равно какъ и устройство ватерклозетовъ.

Управленіемъ Р.-О. ж. д. испрашивается на 1912 г. кредитъ на начало вышеупомянутыхъ работъ. Кредитъ испрашивается общій для ст. ст. Карачевъ и Брянскъ въ суммѣ 10.000 руб.

Что касается устройства канализаціи на ст. Карачевъ, то Подкомиссія, послѣ детальнаго ознакомленія съ этимъ вопросомъ на мѣстѣ, пришла къ заключенію, что отпускъ кредита на эту работу необходимъ.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла деревянный жилой домъ, пришедшій въ ветхость и ремонтирующійся въ настоящее время.

Въ этомъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру начальника станціи въ 5 комнатъ съ кухней и квартиру билетнаго кассира– въ 2 комнаты съ кухней. Общая площадь жилыхъ помѣщеній на ст. Карачевъ—139,69 кв. саж.

Отсюда Подкомиссія перешла въ пріемный покой, помѣщеніе котораго ремонтировалось. Домъ, въ которомъ помѣщается пріемный покой—деревянный, открытъ въ 1874 году и перестроенъ въ 1881 году. Проходитъ больныхъ черезъ пріемный покой 20—25 человѣкъ въ день и для этого количества больныхъ помѣщеніе пріемнаго покоя, имѣющее общую площадь 27,22 кв. саж., достаточно.

Затѣмъ, Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ.

Въ пакгаузахъ плохи полы и помѣщеніе пакгаузовъ тѣсновато.

Товарная контора занимаетъ старое деревянное зданіе, площадь котораго въ настоящее время уширяется за счетъ кредита VII отд. гл. 2.

По осмотрѣ товарнаго двора Подкомиссія отбыла со ст. Карачевъ.

На 858 верстѣ служебный поѣздъ былъ остановленъ, и Подкомиссіи демонстрировали деревянную будку, съѣденную грибкомъ.

Взамѣнъ этой будки строится каменная. Новая каменная будка со службами стоитъ, какъ сообщилъ начальникъ сл. п., 1900 руб.

Ст. Хотынецъ.

Въ 3 час. 27 мин. дня Подкомиссія прибыла на ст. Хотынецъ, и служебный поѣздъ былъ остановленъ у товарнаго двора

Весь дворъ станціи имѣетъ огражденіе.

Отсюда Подкомиссія направилась къ пассажирскому зданію.

Пассажирское зданіе деревянное двухъэтажное, старое; ремонтъ его запущенъ.

Пассажирамъ всѣхъ трехъ классовъ отведена одна общая комната, весьма тѣсная и неудобная. Одна маленькая комната въ пассажирскомъ зданіи отведена для товарной конторы.

Жилыя помѣщенія, общая площадь которыхъ на ст. Хотынецъ—145,60 кв. саж., Подкомиссіей не осматривались и по осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссія отбыла со ст. Хотынецъ.

На 914 верстѣ Подкомиссія осматривала только что законченную постройкой глинобитную будку, крытую гонтомъ. Будка сдѣлана для испытанія пригодности такихъ глинобитныхъ построекъ на линіи.

Внутри помѣщеніе имѣетъ обширную площадь, но, повидимому, будетъ очень холоднымъ.

Изъ общихъ свѣдѣній объ 11 участкѣ, данныхъ Подкомиссіи управленіемъ Р.-О. ж. д., слѣдуетъ отмѣтить:

II уч. сл. пути.

1) Длина участка—122,66 вер. двойного главнаго пути. Границы: верстовой столбъ № 812/813 и граница территоріи Р.-О. и М.-К. ж. д.

2) Нормальная длина околотка—12 вер. двойного пути за исключеніемъ нѣкоторыхъ околотковъ, имѣющихъ меньшую длину.

3) Нормальная длина рабочаго участка—4 версты главнаго пути, но есть рабочіе участки и меньшей длины.

4) Длина сторожевого обхода—не одинакова, въ большинствѣ случаевъ она четырехверстная.

5) Площадь жилыхъ помѣщеній по станціямъ участка, осмотрѣнныхъ Подкомиссіей, указывалась выше.

Всѣ жилые дома (кромѣ одного на ст. Снѣжетьская, о которомъ упоминалось выше)—деревянные, одноэтажные на каменныхъ фундаментахъ. Снаружи обшиты тесомъ, внутри оштукатурены. Высота комнатъ, въ среднемъ,—1,50 саж. Отопленіе въ домахъ—печное. Кровля, за весьма рѣдкимъ исключеніемъ,—желѣзная; полы во всѣхъ домахъ—деревянные; вентиляція—посредствомъ форточекъ и вытяжекъ.

6) Штатное количество ремонтныхъ рабочихъ на участкѣ—93, дѣйствительное колеблется въ различныхъ предѣлахъ, по-

нижаясь до 90% отъ общаго числа; недостающее до штата количество замѣняется поденными.

7) Рельсы, уложенные на главныхъ путяхъ,—стальные, типовъ—$22^1/_2$, $24^1/_3$ и 24,918 фун. въ погонномъ футѣ; преимущественно типа $22^1/_2$ фунта. На станціонныхъ путяхъ уложены рельсы типовъ $21^2/_3$ и $22^1/_2$ фунта въ пог. футѣ.

8) Шпалы на главныхъ и станціонныхъ путяхъ—новаго типа. На главныхъ путяхъ уложены шпалы типа I, II и III, а на станціонныхъ путяхъ шпалы типа IV. $^2/_3$ уложенныхъ шпалъ пропитанны.

9) Балластъ—мелкій съ примѣсью глины (около 15% при чемъ баластный слой сверху покрытъ слоемъ щебня на толщину 0,02—0,03 саж.) Верхній балластъ (щебень) приготовляется исключительно изъ гранитнаго камня.

10) Всѣхъ мостовъ на участкѣ 20. Изъ нихъ одинъ съ рельсовымъ, а 19 съ металлическимъ верхнимъ строеніемъ. Всѣ мосты на каменныхъ фундаментахъ. Значительныхъ мостовъ (отверстіемъ 10,00 и болѣе саж.) четыре, а именно:

мостъ черезъ р. Снѣжеть (815 вер.) подъ два пути въ одинъ пролетъ, отв. 35,00 саж. перекрытый подъ каждымъ путемъ желѣзной фермой параболической системы. Ѣзда по низу. Высота насыпи—3,25 саж.;

мостъ черезъ рѣку Велемью (839 вер.) подъ два пути въ одинъ пролетъ, отв. 11,97 саж. перекрытый: на 1 пути фермой рѣшетчатой системы и на II пути фермой треугольной системы. Ѣзда по верху. Высота насыпи—3,10 саж.;

мостъ черезъ р. Снѣжеть (851 вер.) подъ два пути въ одинъ пролетъ, отв. 15,00 саж. перекрытый на I и II пути желѣзной фермой треугольной системы. Ѣзда по верху. Высота насыпи—5,70 саж.;

мостъ черезъ р. Оку (933 вер.) подъ два пути въ четыре пролета, изъ нихъ два среднихъ пролета по 24 саж. и два боковыхъ по 3,95 саж. Средніе пролеты обоихъ путей перекрыты фермами рѣшетчатой системы, а боковые пролеты фермами со сплошной стѣнкой.

Въ настоящее время фермы перваго пути замѣняются новыми, при чемъ два среднихъ большихъ пролета будутъ перекрыты фермами треугольной системы, а малые боковые—фермами со сплошной стѣнкой. Ѣзда по верху. Высота насыпи—11,60 саж.

Мосты 11 пути разсчитаны по нормамъ нагрузки 1896 года, а перваго пути по нормамъ нагрузокъ 1884 и 1896 годовъ.

Устанавливаемыя фермы 1 пути моста р. Оки разсчитаны по нормамъ нагрузки 1907 г.

11) Балластныхъ карьеровъ на одинадцатомъ участкѣ не имѣется.

12) Школъ на участкѣ одна. Находится она при ст. Орелъ въ наемномъ помѣщеніи.

13) Вспомогательныхъ предпріятій на одиннадцатомъ участкѣ сл. п. не имѣется.

14) Ширина полосы отчужденія по линіи, въ среднемъ, 25 саж., у мостовъ и на станціяхъ она увеличивается въ зависимости отъ рода сооруженій и мѣстныхъ условій.

15) Сплошная смѣна шпалъ главныхъ путей въ 1911 году не производилась; была лишь штучная. На станціонныхъ путяхъ смѣнено шпалъ въ количествѣ 2500 шт.

Ст. Орелъ. Въ 4 час. 51 мин. вечера Подкомиссія прибыла на ст. Орелъ Р.-О. ж. д.

Служебный поѣздъ былъ остановленъ у депо.

Къ основному депо на ст. Орелъ приписано слѣдующее количество паровозовъ:

пассажирскіе паровозы типа	1—3—0	3
„ „ „	2—3—0	13
„ „ „	0—2—1	1
товарные „ „	0—4—0	40
	Итого	57

На ст. Орелъ имѣется одно паровозное зданіе на 15 стойлъ и одно на 6 стойлъ для стоянки и промывки паровозовъ; надъ каждымъ стойломъ устроено по 1 вытяжной трубѣ съ постояннымъ колпакомъ. Промывательные краны расположены между путями.

Холодная промывка производится непосредственно изъ водопроводной сѣти, напоръ достаточный.

Отопленіе печное.

Для поворачиванія паровозовъ имѣется 1 поворотный кругъ, діаметромъ 55 футъ.

Между этими паровозными зданіями помѣщается ремонтное зданіе на 3 стойла.

Сборная и механическая, площ.	117,42	кв. саж.,
помѣщеніе для паров. машины и котла	12,76	„ „
инструментальная	6,33	„ „
кузница	23,42	„ „

Оборудованіе сборной и механической:

домкраты Беккера для подъема паровозовъ	3	компл.
„ „ „ „ тендеровъ	1	„
станки: колесно-токарный	1	„
„ токарные	4	„
„ строгальные	2	„
„ сверлильные	2	„
„ дыропробивный съ ножницами	1	„
„ шлифовальный и наждачный	1	„
„ болто-гайкорѣзный	1	„

точильный камень . . . . . 1 „
вентиляторъ . . . . . 1 „
верстаки съ слесарными тисками

Оборудованіе помѣщенія для паровой машины и котла:

1 горизонтальная одноцилиндровая паровая машина въ 12 дѣйствит. силъ, при рабочемъ давленіи 4 атм.

1 вертикальный котелъ системы Шухова въ 14,88 кв. м. поверхн. нагрѣва на рабочее давленіе въ 4 атм.

Оборудованіе кузницы:

2 двухогневые горна,
2 горна для мѣдницкихъ работъ,
верстаки съ слесарными тисками.

Для ремонта товарныхъ вагоновъ имѣется одно прямоугольное зданіе на 6 стойлъ, площадью 85 кв. саж.

Оборудованіе составляетъ:

1 вертикальная одноцилиндровая паровая машина въ 10 дѣйствит. лош. силъ, при рабочемъ давленіи въ 4 атм.,

1 горизонтальный котелъ въ 13,28 кв. м. поверхности нагрѣва на рабочее давленіе 4 атм.,

1 токарный станокъ,
1 сверлильный станокъ,
1 станокъ съ круглой пилой,
1 „ „ ленточное „
1 „ долбежный,
1 точильный камень,
11 столярныхъ верстаковъ,
1 верстакъ съ слесарными тисками,
1 приборъ для испытанія упряжныхъ приборовъ.

Производительность Орловскаго депо въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за 1910 годъ.

Паровозовъ выпущено	изъ малаго ремонта	. . . .	60,
товарныхъ вагоновъ	„ средняго „	. . . .	62,
„ „	„ конвенц. осм. своей дор.		188,
„ „	„ „ „ чужихъ „		78,
теплушекъ выпущено	„ годов. осм. своей „		41,
„ „	„ „ „ чужихъ „		21.

Водоснабженіе ст. Орелъ производится изъ рѣки Оки; количество воды, доставляемой источникомъ, неограниченное; водоподъемныхъ зданій два; для подачи воды служатъ два горизонтальныхъ насоса системы „Вортингтона“; паровые котлы системы Шухова:

1-горизонтальный, поверхностью нагрѣва 240 кв. фута и 2 вертикальн. по 110 кв. футовъ; водоемное зданіе одно, съ 2-мя баками, общей емкостью 12,22 куб. саж.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ дежурную кондукторскихъ бригадъ, занимающую каменный домъ, площадью 34,77 кв. саж.

Домъ этотъ расположенъ совершенно уединенно и далеко отъ всѣхъ другихъ станціонныхъ построекъ.

Въ дежурной собираются до 22 человѣкъ. Столовой и сушильни нѣтъ.

Затѣмъ, Подкомиссія прослѣдовала въ пассажирское зданіе ст. Орелъ М.-К. ж. д., куда къ этому времени прибылъ изъ Харькова членъ Высшей Комиссіи П. П. Мигулинъ, который и присоединился къ Подкомиссіи.

Ст. Орелъ М.-К. ж. д. Подкомиссіей не осматривалась, такъ какъ она была осмотрѣна Подкомиссіей Инженеръ-Генерала Н. П. Петрова обслѣдовавшей въ іюлѣ мѣсяцѣ того же года М.-К. ж. д.

Въ ночь съ 4-го на 5 октября Подкомиссія отбыла въ Брянскъ.

5-го октября въ 8 час. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Брянскъ.

Ст. Брянскъ. Пассажирское зданіе—каменное, одноэтажное старое. Помѣщеніе—темное и площадь его—недостаточна.

Большимъ неудобствомъ является въ настоящее время расположеніе буфетной кухни, которая ютится въ очень грязномъ подвальномъ этажѣ, кухня соединена чрезвычайно неудобными лѣстницами съ буфетомъ. Управленіе Р.-О. ж. д. предполагаетъ занять подъ кухню помѣщеніе, отведенное въ настоящее время подъ почтово-телеграфное отдѣленіе, а для этого послѣдняго, построить особое помѣщеніе, для чего предполагается въ ближайшемъ будущемъ испросить кредитъ.

Подкомиссія, осмотрѣвъ кухню, вполнѣ согласилась съ предположеніями по этому вопросу управленія Р.-О. ж. д.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ двухъэтажному деревянному жилому дому, въ которомъ осмотрѣла квартиру письмоводителя сл. дв., состоящую изъ 3 малыхъ комнатъ и кухни.

Остальныя квартиры, помѣщающіяся въ этомъ же домѣ, имѣютъ общія кухни. Всего въ этомъ домѣ 8 квартиръ. Такой типъ дома слѣдуетъ признать не раціональнымъ. Кромѣ того большимъ неудобствомъ служитъ отсутствіе въ домѣ клозетовъ, вынесенныхъ во дворъ. Лѣстница—деревянная.

Какъ уже было ранѣе сказано при описаніи ст. Карачевъ, управленіе Р.-О. ж. д. испрашиваетъ на 1912 годъ кредитъ въ 10.000 р. на начало работъ по устройству біологической очистки сточныхъ водъ ст. ст. Брянскъ и Карачевъ.

Сточныя воды ст. Брянскъ фекальныя, хозяйственныя и пр. отводятся въ настоящее время въ неочищенномъ видѣ за

предѣлы отчужденія въ разныхъ мѣстахъ станціи на городской лугъ, гдѣ фекальная масса, минеральныя масла, сало, хозяйственные отбросы и пр. образуютъ вонючее болото и частью поглащаются почвой, частью естественнымъ самотекомъ попадаютъ въ рѣку Десну выше расположеннаго тутъ же города Брянска. Необходимо собрать сточныя воды въ общій коллекторъ, подвергнуть очисткѣ на біологической станціи, а затѣмъ отвести по лугу открытой канавой въ рѣку Десну. При количествѣ сточныхъ водъ въ 10.000 ведеръ въ сутки, стоимость устройства, включая канализаціонную сѣть и приспособленія клозетовъ съ приведеніемъ къ нимъ воды, гдѣ этого не имѣется, составитъ 46.000 руб.

Подкомиссія подробно знакомилась съ вышеупомянутымъ вопросомъ и признала необходимымъ устройство біологической очистки.

Затѣмъ, Подкомиссія прослѣдовала къ конторѣ 2-го уч. сл. п. и квартирѣ начальника этого участка.

Квартира и контора находятся въ разныхъ зданіяхъ. Квартира начальника участка имѣетъ площадь 40 кв. саж. и состоитъ изъ 9 небольшихъ комнатъ и кухни. Расположеніе комнатъ—неудобное.

Недалеко отъ этого дома находится двухъэтажный каменный домъ, отведенный подъ дежурную кондукторовъ. Площадь помѣщеній дежурной—154,10 кв. саж.

Спальни расположены по номерной системѣ и въ нихъ имѣются 65 кроватей. Корридоръ въ нижнемъ этажѣ, въ который выходятъ спальни,—широкій; вымощенъ плитками. Помѣщеніе столовой находилось въ ремонтѣ. При дежурной устроена сушильня со шкафами, вполнѣ удовлетворительная. Второй этажъ соединяется съ нижнимъ каменной лѣстницей.

Осмотрѣнныя, затѣмъ, Подкомиссіей мастерскія сл. п. помѣщаются въ отдѣльно стоящемъ каменномъ зданіи и состоятъ изъ кузницы, площ. 7,08 кв. саж., слесарной, площ. 3,07 кв. саж. и столярной—6,37 кв. саж., всего общ. площ. 16,52 кв. саж. Высота помѣщеній—1,65 кв. саж., толщина стѣнъ—2 кирпича, полы въ кузницѣ и слесарной глинобитные, въ столярной деревянные. Потолки изъ кирпичныхъ сводиковъ на балкахъ изъ старыхъ рельсъ. Стропила—деревянныя, кровля—желѣзная. Всѣ помѣщенія—соотвѣтственныя.

Пріемный покой занимаетъ каменный одноэтажный домъ красивой архитектуры, очень хорошо отдѣланъ и внутри; площадь помѣщенія, равная 41, 75 кв. саж., значительно больше требуемой. Больныхъ проходитъ 30—40 человѣкъ. Пріемный покой содержится очень чисто, полы изъ плитокъ.

Рядомъ съ пріемнымъ покоемъ въ томъ же домѣ находится квартира фельдшера, состоящая изъ 2-хъ комнатъ и кухни. Пол-

ная площадь помѣщеній пріемнаго покоя съ квартирой=58,48 кв. саж.

Помѣщеніе пріемнаго покоя открыто въ 1874 году и перестроено въ 1911 году.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ депо, осмотрѣвши по пути контору депо, состоящую изъ 4 просторныхъ комнатъ и квартиру начальника депо, имѣющую 5 комнатъ и кухню.

На ст. Брянскъ имѣется оборотное депо, приписанное къ основному депо на ст. Орелъ для товарныхъ паровозовъ.

Паровозное прямоугольное зданіе на 12 стойлъ для стоянки и промывки паровозовъ, надъ каждымъ стойломъ устроено по 2 вытяжныя трубы съ постоянными колпаками.

Холодная промывка производится непосредственно изъ водопроводной сѣти, наборъ достаточный.

Промывательные краны расположены между путями.

Для поворачиванія паровозовъ имѣется 1 поворотный кругъ, діам. 55 футъ.

Водоснабженіе ст. Брянскъ производится изъ рѣки Десна; количество воды, доставляемое источникомъ,—достаточное; водоподъемное зданіе одно; для подачи воды служитъ горизонтальный насосъ Вортингтона; для приведенія въ дѣйствіе насоса служатъ паровые котлы: Фицнеръ и Гамперъ, поверхностью нагрѣва 376,7 кв. фут. и Вортингтона съ дымогарными трубами, поверхностью нагрѣва 73,2 кв. футъ; водоемное зданіе одно съ двумя баками, общей емкостью 12,22 куб. саж.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла товарную контору и прослѣдовала на товарный дворъ.

Товарная контора расположена въ каменномъ одноэтажномъ зданіи; Помѣщенія какъ для грузохозяевъ, такъ и для служащихъ тѣсны.

Небольшая комната при товарной конторѣ отведена подъ архивъ. Сторожъ при конторѣ имѣетъ также тѣсную комнату.

Пакгаузы—деревянные, старые, узкіе. Въ планѣ они ступенчатые. Двери сдѣланы изъ разбирающихся досокъ, поставленныхъ стоймя, съ общимъ засовомъ. Къ деревяннымъ пакгаузамъ пристроена каменная конторка для вѣсовщика.

Площадь товарнаго двора тѣсная.

По осмотрѣ товарнаго двора Подкомиссія отбыла со ст. Брянскъ.

Ст. Болва. Въ 9 час. утра Подкомиссія прибыла на ст. Болва и приступила къ ея осмотру, начавъ таковой съ товарной конторы.

Товарная контора занимаетъ очень плохое деревянное зданіе. Помѣщеніе товарной конторы тѣсное и совершенно непригодное для своего назначенія.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ пассажирскому деревянному зданію.

Помѣщенія для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ совершенно недостаточны.

Также очень стѣснены и служащіе въ своихъ помѣщеніяхъ.

Подкомиссія признала, что зданіе это подлежитъ неотлагательному расширенію.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ.

Недалеко отъ товарнаго двора расположены жилые дома.

Подкомиссія осмотрѣла въ каменномъ одноэтажномъ домѣ квартиру билетнаго кассира и составителя; квартира билетнаго кассира состоитъ изъ 3 комнатъ и кухни, при чемъ третья комната присоединена ему отъ составителя и прихожая обращена подъ спальню.

Осмотрѣнная Подкомиссіей въ этомъ же домѣ квартира составителя, расположенная рядомъ съ квартирой билетнаго кассира, состоитъ изъ одной комнаты, въ которой устроена и кухня; вторая комната, какъ выше было упомянуто, отнята для увеличенія квартиры билетнаго кассира.

Слѣдуетъ отмѣтить, что крыльцо въ этомъ домѣ совершенно развалилось.

Затѣмъ, Подкомиссія перешла въ деревянный одноэтажный старый домъ.

Въ этомъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру вѣсовщика, имѣющаго 2 комнаты и кухню. Квартира—темна и неудобно распланирована, такъ напримѣръ, кухня находится посреди квартиры.

Закончивъ осмотръ ст. Болва, Подкомиссія отбыла далѣе и въ 10 час. 40 м. утра прибыла на ст. Жуковка.

Ст. Жуковка.

Служебный поѣздъ былъ остановленъ передъ семафоромъ и Подкомиссія пѣшкомъ прослѣдовала на шпалопропиточный заводъ, который отстоитъ отъ пассажирскаго зданія въ полуверстѣ и имѣетъ самостоятельную вѣтку въ два пути.

На Р.-О. ж. д. имѣется одинъ постоянный шпалопропиточный заводъ, построенный 20-го іюля 1903 года при ст. Жуковка съ каковаго времени и начато пропитываніе лѣсныхъ матеріаловъ, преимущественно сосновыхъ шпалъ. Заводъ построенъ по типу Рютгерса для пропитыванія лѣсныхъ матеріаловъ хлористымъ цинкомъ подъ высокимъ давленіемъ.

I. Машинное оборудованіе.

а) Котельное отдѣленіе.

а) Котельное отдѣленіе.

Для потребностей завода установлено два горизонтальныхъ трубчатыхъ паровыхъ котла, при чемъ одинъ вмазанный, площадью нагрѣва 188,58 кв. метр., а второй открытый паровозный, площадью нагрѣва 116,75 кв. метр. Наибольшее допускаемое дав-

леніе пара каждаго котла—6 атмосферъ. Работаютъ паровые котлы попеременно по двѣ недѣли каждый, при этомъ не работающій по промывкѣ заправляется на случай порчи работающаго, чтобы безостановочно продолжать работу.

Паровые котлы снабжены надлежащею арматурою, включая сюда по два питательныхъ аппарата (инжектора) для каждаго котла, спеціально обслуживающихъ ихъ.

Для питанія паровыхъ котловъ, а также и для другихъ потребностей завода служитъ вода изъ рѣки Десны, накачиваемая въ резервуаръ завода (6 куб. саж.) машиной, находящейся на берегу рѣки и обслуживающей одновременно и желѣзнодорожную станцію.

Отапливаются паровые котлы каменнымъ углемъ, котораго въ сутки работы расходуется, въ среднемъ, 110 пудовъ. Ранѣе заводъ работалъ дровами изъ старыхъ шпалъ, но за недостаткомъ послѣднихъ, благодаря укладкѣ пропитанныхъ шпалъ въ путь, перешелъ на уголь. Работать спеціально швырковыми дровами неудобно и дороже, чѣмъ каменнымъ углемъ.

Дымоходы паровыхъ котловъ соединяются подъ поломъ зданія, откуда идетъ одинъ общій въ дымоходную трубу изъ листового желѣза, діаметромъ 900 м/м., при толщинѣ стѣнокъ въ 8, 7, 6 и 5 м/м. и высотѣ 19065 м/м. Труба установлена на кирпичномъ фундаментѣ, высотою надъ землею 5825 м/м. при сѣченіи 2840×2840 м/м.

Вся полезная высота трубы равняется 25860 м./м. Части соприкасающіяся съ огнемъ и горячими газами какъ въ обмуровкѣ паровыхъ котловъ, такъ и въ дымоходахъ, выложены въ котлахъ въ 1 рядъ, а въ дымоходахъ въ $^1/_2$ ряда огнеупорнымъ кирпичемъ на огнеупорной глинѣ.

Въ котельномъ помѣщеніи помѣщенъ круглый желѣзный бакъ, объемомъ 6 куб. саж. для воды, установленный на подпорахъ изъ рельсъ на высотѣ одной сажени отъ пола.

б) Машинное отдѣленіе.

Въ машинномъ отдѣленіи установлены три насоса: одинъ воздушный и два нагнетательныхъ. Первымъ производится высасываніе древесныхъ соковъ изъ дерева, а другими двумя—нагнетаніе пропитывающей жидкости въ пропиточные цилиндры и резервуары.

Въ машинномъ отдѣленіи установлена фасонная чугунная труба, соединяющая нагнетательные насосы съ пропиточными цилиндрами, ямами и резервуарами. Смазкою для машинъ служитъ минеральное масло и топленое говяжье сало.

в) Растворочное отдѣленіе.

Въ растворочномъ отдѣленіи помѣщено два желѣзныхъ прямоугольныхъ бака, первый изъ нихъ, объемомъ $2^1/_2$ куб. саж.,

расположенъ на деревянныхъ подпорахъ на высотѣ одной сажени отъ пола и служитъ для храненія въ немъ крѣпкаго раствора хлористаго цинка, который накачивается машиной изъ находящагося снаружи зданія завода желѣзнаго бака, объемомъ $2^1/_2$ куб. саж., врытаго въ землю.

Второй бакъ, объемомъ 3 куб. саж., расположенъ на полу и служитъ для приготовленія въ немъ рабочаго раствора хлористаго цинка, для чего изъ двухъ другихъ баковъ проведены трубы съ вентилями, для спуска крѣпкаго раствора хлористаго цинка и воды.

При бакахъ имѣются водомѣрныя стекла $d = {}^5/_8''$ съ рейками, раздѣленными на четверти дюйма, по которымъ и опредѣляется содержимое въ бакахъ (по вѣсу и объему).

Изъ дна одного изъ баковъ проведены двѣ трубы съ вентилями, черезъ которыя растворъ можетъ поступать въ пропиточныя ямы самоотекомъ и черезъ посредство насоса.

Въ этомъ же отдѣленіи установленъ горизонтально круглый желѣзный бакъ—конденсаторъ, служащій для конденсаціи горячаго воздуха при выкачиваніи его изъ горячихъ цилиндровъ.

Для этой цѣли конденсаторъ, передъ работой воздушнаго насоса, наполняется до $^3/_4$ объема (по водомѣрному стеклу) холодной водой, черезъ которую и высасывается горячій воздухъ послѣднимъ.

Подъ конденсаторомъ установленъ цементный колодецъ ($d = 0{,}33 \times 1{,}00$—с.), соединенный съ водоотводомъ, въ который спускается конденсаціонная вода отъ паровыхъ машинъ и отработавшая отъ конденсатора.

г) Крышечное отдѣленіе.

Въ крышечное отдѣленіе черезъ стѣну выходятъ своими отверстіями два пропиточныхъ цилиндра, закрываемые особыми крышками, передвигаемыми блокомъ по двутавровой балкѣ, задѣланной концами въ стѣнахъ.

Къ каждому пропиточному цилиндру черезъ крышечное отдѣленіе проложены узкоколейные (3′) пути, соединенные съ послѣдними особыми подставками изъ рельсъ. Внутри цилиндровъ къ бокамъ ихъ внизу приклепаны желѣзные угольники, по которымъ движутся пропиточныя вагонетки. Передъ цилиндрами снаружи зданія завода установлено два малыхъ поворотныхъ круга, къ которымъ прилегаютъ 4 узкоколейныхъ пути, уложенные по складу завода для передвиженія вагонетокъ.

Подъ крышками пропиточныхъ цилиндровъ установленъ цилиндръ—сокопріемникъ, служащій для пріема изъ первыхъ конденсаціонной воды, остающейся въ цилиндрахъ послѣ пропариванія дерева и древесныхъ соковъ,—послѣ вакуума, спускаемыхъ по мѣрѣ надобности въ водоотводъ.

е) Пропиточное отдѣленіе.

Въ пропиточномъ отдѣленіи установлено два желѣзныхъ пропиточныхъ цилиндра, діаметромъ 1920 м./м., при длинѣ 16500 м./м. и толщинѣ стѣнокъ 15 м./м. Испытаны цилиндры при давленіи 11 атмосферъ. Цилиндры установлены на чугунныхъ подушкахъ, которыя, въ свою очередь, установлены на перемычкахъ, перекинутыхъ черезъ пропиточныя ямы.

Ямы по булыжной кладкѣ выложены въ $^1/_2$ ряда кирпичемъ и оцементированы.

Вмѣстимость каждой ямы равняется около 3500 пудовъ хлористаго цинка удѣльнаго вѣса 1,029. Цилиндры одинъ отъ другого отдѣляются арочной стѣной и имѣютъ свободный доступъ со всѣхъ сторонъ. Сверху каждаго цилиндра имѣется по сухопарнику, на которыхъ установлены фасонныя трубы съ отводами, связанные трубами съ вентилями одинъ съ другимъ, съ паровыми машинами и котлами. Вокругъ сухопарниковъ устроенъ деревянный настилъ черезъ оба цилиндра.

При пропиточныхъ ямахъ установлены рейки съ поплавками, которыя раздѣлены на дѣленія, равновеликія дюймамъ растворочнаго бака.

Поглощеніе раствора деревомъ производится по этимъ рейкамъ (какъ по объему такъ и по вѣсу).

Къ нижней части пропиточныхъ цилиндровъ прикрѣплены по четыре трубы съ вентилями (соски), доходящія до дна пропиточныхъ ямъ, черезъ которыя растворъ всасывается и выпускается.

Четыре остальныхъ отдѣленія въ зданіи завода служатъ для помѣщенія въ нихъ конторы, вѣсового отдѣленія, лабораторіи и мастерской.

II. Растворъ.

Антисептикомъ для пропитыванія лѣсныхъ матеріаловъ служитъ хлористый цинкъ ($ZnCl_2$), доставляемый шпалопропиточному заводу въ цистернахъ (750 пуд.) средней крѣпости $56^1/_2{}^0$ и удѣльнаго вѣса 1,6650 при температурѣ $19^1/_2{}^0$ С. съ содержаніемъ металлическаго цинка (Zn) 26% и связочной соляной кислоты не болѣе 29%. Присутствіе постороннихъ примѣсей (сѣры желѣза, мышьяка и др.) болѣе 1% не допускается.

Свободной сѣрной и другихъ кислотъ совершенно не допускается въ растворѣ.

Изъ цистернъ растворъ принимается шпалопропиточнымъ заводомъ въ круглый желѣзный бакъ, вмѣстимостью до 2000 пуд. цинка, находящійся снаружи зданія завода, изъ котораго машиной перекачивается въ бакъ, находящійся внутри зданія. Слитый изъ цистернъ растворъ тщательно размѣшивается и берется проба ($1^1/_2$ метра) для опредѣленія техническаго и химическаго анализовъ, на основаніи чего крѣпкій растворъ разбавляется потреб-

нымъ количествомъ воды для пропитыванія лѣсныхъ матеріаловъ. Одна часть крѣпкаго раствора хлористаго цинка, смотря по его удѣльному вѣсу, разбавляется 25—35 частями (по объему) рѣчной воды.

Растворъ для пропитыванія лѣсныхъ матеріаловъ (шпалъ) употребляется крѣпостью $2^1|_2{}^0$ и удѣльнаго вѣса 1,029 при температурѣ 19,5° С.

Приготовляется растворъ (рабочій) слѣдующимъ образомъ; въ бакъ наливается до половины его объема вода и затѣмъ спускается въ него извѣстная часть крѣпкаго раствора; затѣмъ бакъ наполняется до опредѣленнаго объема водой, тщательно размѣшивается смѣсь особаго устройства весломъ въ продолженіе $1^1|_2$ часа.

Такъ какъ водяной растворъ хлористаго цинка почти всегда содержитъ хлорокись (бѣлый хлопковидный осадокъ), то для растворенія его употребляется дымящаяся соляная кислота (HCl), которой, въ среднемъ, на 1600 пуд. рабочаго раствора потребно отъ 40 до 60 фунтовъ.

Увеличивая этимъ крѣпость рабочаго раствора, съ одной стороны, HCl уничтожаетъ тѣстообразный осадокъ (хлорокись), препятствующій свободному проникновенію раствора въ поры дерева.

Рабочій растворъ хлористаго цинка приготовляется строго нейтральнымъ и ни въ какихъ случаяхъ присутствіе свободной соляной и другихъ кислотъ не допускается. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда при испытаніи обнаруживается присутствіе свободной кислоты, то для нейтрализаціи ея къ раствору приливается известковое молоко. Расходуется рабочій растворъ изъ бака не иначе, какъ послѣ техническаго испытанія.

Температура рабочаго раствора поддерживается 19,5° С., для чего въ холодное время года растворъ пригрѣвается мятымъ паромъ. Несмотря на всѣ предосторожности при приготовленіи рабочаго раствора, въ пропиточныхъ ямахъ отъ времени до времени накопляется хлорокись (Cl_2O) по мѣрѣ надобности растворяемая соляной кислотой въ самыхъ пропиточныхъ ямахъ, которыя, въ свою очередь, черезъ каждый мѣсяцъ работы тщательно промывается водой, спуская грязные остатки въ водоотливъ.

III. Пропитываніе сосновыхъ шпалъ.

а) Пропариваніе.

Погруженныя на особаго устройства вагонетки шпалы подаются въ пропиточный цилиндръ, послѣдній герметически закрывается крышкой, послѣ чего выпускается паръ сначала въ небольшомъ количествѣ, а по мѣрѣ нагрѣванія стѣнокъ цилиндра увеличивается и впускъ пара.

Продолжительность пропариванія и степень давленія пара измѣняются въ зависимости отъ времени года, отъ степени сухости и строенія шпалъ и лежатъ въ предѣлахъ отъ 40 до 75 мин. при давленіи пара отъ 3|4 до 2-хъ атмосферъ.

По возможности, давленіе пара при пропариваніи болѣе $1^1|_2$ атмосферъ избѣгается, иначе дерево будетъ подвергнуто не пропаркѣ, а высушиванію, что вызоветъ коробленіе и растрескиваніе дерева. За 5 мин. до окончанія пропариванія выпускаются соки и конденсаціонная вода черезъ сокопріемникъ въ водоотливъ. Послѣ того, какъ соки и вода отойдутъ, выпускается и остальной паръ въ атмосферу черезъ выпускной вентиль, не закрывая въ это время и спускного вентиля сокопріемника.

Всего выпускъ пара послѣ пропариванія продолжается 20 минутъ.

При работѣ двумя цилиндрами пропариваніе ведется съ такимъ расчетомъ, чтобы для пропариванія матеріаловъ второго цилиндра пользоваться отработавшимъ паромъ перваго, для чего паръ изъ перваго цилиндра перепускается во второй, что значительно сберегаетъ топливо и дѣлаетъ работу послѣдовательной.

б) Вакуумъ

При выпускѣ пара открытые вентили закрываются и открывается воздушный вентиль пропиточнаго цилиндра, соединяющій послѣдній черезъ конденсаторъ съ воздушнымъ насосомъ.

Высасываніе воздуха изъ пропиточнаго цилиндра производится въ теченіе 60—75 мин., опять-таки въ зависимости отъ времени года, сухости и строенія дерева, до поднятія ртутнаго столба вакуометра на высоту 600—650 мм. За 10 мин. до окончанія вакуума увеличивается ходъ воздушнаго насоса (съ 75 до 100 оборотовъ въ минуту) и открываются вентили сосковъ, черезъ которые растворъ въ разрѣженное пространство всасывается въ количествѣ болѣе чѣмъ 3|4 объема пропиточнаго цилиндра. Когда всасываніе раствора прекратится (черезъ 8—10 мин. черезъ 4 соска) вентили сосковъ закрываются и, не останавливая машины, открывается вентилъ отъ нагнетательнаго насоса, который сейчасъ же приводится въ дѣйствіе, послѣ чего останавливается воздушный насосъ и соотвѣтствующій вентиль. Вообще, при всасываніи воздуха изъ пропиточнаго цилиндра, должно быть обращено строгое вниманіе на остатокъ его въ цилиндрѣ передъ нагнетаніемъ, для чего при нагнетаніи сгустившійся воздухъ долженъ быть выпущенъ, иначе пропитываемые матеріалы на верху вагонетокъ не будутъ покрыты растворомъ, а, слѣдовательно, и пропитаны. Для этой цѣли отъ верха сухопарника должна быть проведена вестовая трубка или же установлено водомѣрное стекло, по которымъ и опредѣляется уровень раствора въ цилиндрѣ.

в) Нагнетаніе.

По окончаніи всасыванія раствора воздушнымъ насосомъ сейчасъ же переходятъ къ нагнетанію его водянымъ насосомъ. Продолжительность и степень давленія находятся въ зависимости

опять-таки отъ времени года, сухости и строенія дерева и ограничиваются отъ 45 до 75 мин. и 1 до 7 атмосферъ.

Вообще, нагнетаніе раствора подъ высокимъ давленіемъ (6 атм.) избѣгается и бываетъ только въ исключительныхъ случаяхъ, когда пропитываемое дерево сыроватое или больное (сухостойное, черветочивое и т. п.) или же когда пропитывается матеріалъ, лишенный выработкой заболони (переводные и мостовые брусья).

Обыкновенно, пораженныя болѣзнью шпалы отбрасываются отъ здоровыхъ и по мѣрѣ накопленія достаточнаго количества для одной операціи (200—220 шт.) пропитываются при указанныхъ условіяхъ.

Черезъ 20—25 мин. работы нагнетательнаго насоса давленіе раствора въ пропиточномъ цилиндрѣ достигаетъ предѣльнаго для данной операціи, послѣ чего скорость работы насоса уменьшается и остальное время давленіе только поддерживается. За 5 мин. до окончанія нагнетанія насосъ останавливается и закрывается вентиль отъ него. По прошествіи 5 мин. вентили сосковъ открываются и растворъ выпускается въ пропиточныя ямы. Выпускъ раствора продолжается не менѣе 15 мин., но если позволяетъ время, то и болѣе, чтобы дать раствору стечь со шпалъ.

Подсчетъ поглащеннаго шпалами раствора производится по указателю поплавка, записывая результаты подсчета въ журналъ, въ которомъ, въ свою очередь, отмѣчается подробно время начала и окончанія процессовъ пропитыванія, степень разрѣженія и давленія воздуха, пара и раствора, количества пропитываемыхъ штукъ, наличіе раствора до пропитыванія и послѣ пропитыванія по каждой операціи отдѣльно.

Когда весь растворъ изъ пропиточнаго цилиндра сойдетъ, крышка его открывается и вагонетки вывозятся изъ цилиндра цѣпью людьми. Къ этому времени вагонетки нагружаются матеріалами для слѣдующей операціи; матеріалы сейчасъ же загоняются въ цилиндръ по освобожденію его отъ пропитанныхъ.

Матеріалы, подлежащіе пропитыванію, подвергаются только естественному высушиванію, благодаря удовлетворительнымъ климатическимъ условіямъ, но при этомъ строго соблюдается очередь по степени сухости матеріаловъ, такъ какъ заводъ всегда имѣетъ достаточное количество сухого матеріала и при этомъ сырой матеріалъ заводу не высылается.

Для пропитыванія матеріаловъ заводъ имѣетъ 25 штукъ спеціальныхъ вагонетокъ, при этомъ, при пропитываніи шпалъ работаютъ только 18 штукъ (3 комплекта), а остальныя служатъ запасомъ.

Въ настоящее время на Р.-О. ж. д. установлено четыре типа шпалъ: т. № 1 (брусковый) изъ 6 вершк. лѣса при верхней площадкѣ не $<3^1/_2$ вершк. и нижній—не <5 вершк., при

толщинѣ $3^3/_4$ вершк.; т. № 2 (пластинный) изъ 7 вершк. лѣса при нижной постели не $<6^1/_2$ вершк. и толщинѣ не $<3^1/_4$ вершк.; т. № 3 (брусковый) при произвольной ширинѣ верхней площадки и не <5 вершк. нижней при толщинѣ $3^1/_2$ вершк.; т. № 4 (пластинный) изъ $6^1/_2$ вершк. лѣса при нижней постели не <6 вершк. и толщинѣ не $<3^1/_4$ вершк. Длина шпалъ всѣхъ типовъ—1,25 саж.

Нужно замѣтить, что при пропитываніи шпалъ хлористымъ цинкомъ, растворъ только проникаетъ въ заболонь на 1, 2, $2^1/_2$ вершк. (рѣже болѣе), остальная масса дерева отъ сердцевины до заболони пропитыванію не подвергается. Изъ этого видно, что наибольшею поглощаемостью раствора при одинаковомъ вѣсѣ и условіяхъ пропитки, при одинаковой сухости и сложности, обладаютъ пластинныя шпалы и наименьшею—брусковыя. Сообразно съ этимъ, ведется и пропитываніе, т. е. брусковыя шпалы пропитываются при наибольшихъ нормахъ и пластинныя при наименьшихъ.

Нормальнымъ поглощеніемъ раствора хлористаго цинка крѣпостью $2^1/_2{}^0$ по Ві при температурѣ $19,5^0$ С. считается 75 фунтовъ одною шпалою при условіи, что шпалы, при средней сухости (не болѣе 25% воды) и слоистости (8—10 годовыхъ наслоеній на одномъ дюймѣ по діаметру), подвергнуты естественному высыханію не менѣе $1^1/_2$ года при возрастѣ отъ 30 до 75 лѣтъ. Шпалы болѣе сухія, подвергнутыя естественной сушкѣ не менѣе 2-хъ лѣтъ, имѣя отъ 5 до 8 годовыхъ наслоеній на дюймѣ (крутослоистыя), способны поглотить раствора до 150 фунтовъ.

Установленная производительность завода—350.000 штукъ шпалъ въ годъ, каковое количество пропитывается въ теченіе $7^1/_2$—8 мѣсяцевъ, начиная съ половины февраля и оканчивая въ ноябрѣ или октябрѣ.

Въ зимнее время заводъ производитъ заготовку шпалъ для испытанія слѣдующаго года, разсылая въ то же время на линію пропитанныя шпалы.

Дорога пріобрѣтаетъ шпалы, подвезенныя гужемъ, и избѣгаетъ пріобрѣтеніе водосплавныхъ шпалъ.

Пропитываніе шпалъ производится день и ночь на двѣ смѣны по 24 человѣка (пропиточника) въ каждой, работающихъ урочно по 5 операцій на смѣну съ поденной платой по 70 коп. въ день каждому рабочему. Средняя производительность въ сутки равняется 1960 шт. сосновыхъ шпалъ. Погрузка, выгрузка и клейменіе шпалъ производится съ платой отъ тысячи тѣми же рабочими, которые пропитываютъ шпалы.

Въ среднемъ, пропитываніе одной шпалы со всѣми расходами по содержанію штата служащихъ, матеріалами, съ погрузкою и выгрузкою на заводѣ, при стоимости хлористаго цинка удѣльнаго вѣса 1,6650 по 1 руб. 86 коп. за пудъ и при погло-

щеніи раствора крѣпостью $2^1/_2{}^0$—по Bi, при температурѣ 19,5° С., не свыше 77 фунт. одною шпалою, обходится не дороже 25 коп.

Занимаемая заводомъ площадь равняется $6^1/_2$ десятинамъ, на которой уложены во всю длину площади четыре широколейныхъ пути для передвиженія подвижного состава, по широколейнымъ путямъ уложенъ въ серединѣ колей третій рельсъ для образованія и узкоколейнаго пути, по которому передвигаются пропиточныя вагонетки.

Не пропитанныя шпалы складываются стопами по четыре штабеля въ каждой и по 100 шт. въ штабелѣ съ надлежащими проходами (не <0,30 саж.) между стопъ, пропитанныя же шпалы складываются продольными штабелями во всю ширину между путями, имѣя клѣтки въ началѣ и концѣ штабеля при высотѣ 0,75 саж.

Отправляются заводомъ пропитанныя шпалы не ранѣе $2^1/_2$—3 мѣсяцевъ послѣ пропитыванія.

Съ начала открытія работъ на заводѣ пропитано слѣдующее количество лѣсныхъ матеріаловъ:

1) за 1903 г. съ 19 іюля

а) шпалъ сосновыхъ	110526	шт.,
б) „ еловыхъ	1743	„
в) перев. сосновыхъ брусьевъ . .	472	„*)

2) за 1904 годъ:

а) шпалъ сосновыхъ	359491	„
б) „ еловыхъ	277	„
в) перев. сосновыхъ брусьевъ . .	472	„

(Расходъ на пропитываніе означенныхъ матеріаловъ со всѣми расходами=74.792 руб. 34 к., при стоимости хлористаго цинка удѣльнаго вѣса 1,650 по 1 руб. 58 коп. за пудъ, при среднемъ поглощеніи раствора ($2^1/_2{}^0$) шпалою 75 фунтовъ).

3) За 1905 годъ:

а) шпалъ сосновыхъ	325094	шт.
б) перев. „ брусьевъ .	118	„
в) мостовыхъ „ „ . .	167	„
г) бревенъ „ $5^1/_2$-в.×9 арш.	51	„

(Расходъ на пропитываніе этихъ матеріаловъ равняется (74.750 руб. 51 к.+4.288 руб. 75 к.)=79.039 руб. 26 коп., при стоимости хлористаго цинка удѣльнаго вѣса 1,650 по 1 руб. 53 коп., 1 руб. 55 к., 1 р. 72 к. за пудъ, при среднемъ поглощеніи рабочаго раствора ($2^1/_2{}^0$) шпалою 79,52 фунт.).

4) За 1906 годъ:

шпалъ сосновыхъ . . . . . 376582 шт.

---

*) Комплектъ переводныхъ брусьевъ состоитъ изъ 59 шт.=96,75 пог. саж.

(Расходъ на пропитываніе равняется 80.467 руб. 32 коп., при стоимости хлористаго цинка 1 руб. 53 коп. за пудъ удѣльнаго вѣса 1,650 и при среднемъ поглощеніи рабочаго раствора ($2^1/_2$°) шпалою 82,4 фунт.).

5) За 1907 годъ:

а) шпалъ сосновыхъ . . . . . 336135 шт.
б) переводн. сосн. брусьевъ . . . 885 „

(Расходъ на пропитываніе=80.548 руб. 82 коп., при стоимости хлористаго цинка удѣльнаго вѣса 1.650 по 1 руб. 62 коп. за пудъ, при среднемъ поглощеніи рабочаго раствора ($2^1/_2$°) шпалою 80 фунт. и пог. саж. переводныхъ брусьевъ 46 фунт.).

Фактическихъ данныхъ о срокѣ службы пропитанныхъ шпалъ дорога не можетъ дать, въ виду недавняго времени ихъ укладки въ путь, но при этомъ присовокупляетъ, что въ теченіе 5 лѣтъ службы пропитанныхъ шпалъ даже единичныхъ случаевъ гнилыхъ шпалъ не обнаружено. Единично смѣнились только треснувшія и подрубленныя при исправленіи пучинъ. Нужно полагать, что пропитанныя шпалы прослужатъ не менѣе 8 лѣтъ, чѣмъ, слѣдовательно, съ излишкомъ будутъ покрыты всѣ расходы, связанные съ пропитываніемъ ихъ. Штатъ служащихъ шпалопропиточнаго завода состоитъ изъ 12 человѣкъ:

завѣдующій заводомъ;
машинистъ; } дежурятъ по
помощникъ машиниста } очереди.
2 кочегара;
2 десятника;
2 сторожа;
2 рабочихъ;
1 конторщикъ.

При осмотрѣ Подкомиссіей шпалопропиточнаго завода и ознакомленіи съ производствомъ таковаго, было установлено, что стоимость пропитки на Жуковскомъ шпалопропиточномъ заводѣ значительно выше, чѣмъ на шпалопропиточныхъ заводахъ другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ виду этого, начальникомъ сл. п. была дана слѣдующая справка:

По смѣтѣ на 1912 годъ по очер. № 122 на пропитку 350.000 штукъ шпалъ испрашивался управленіемъ Р.-О. ж. д., кредитъ въ суммѣ 91.000 руб., считая по 26 коп. на 1 шпалу съ накладными расходами и содержаніемъ штата.

Смѣтная комиссія при У. ж. д. уменьшила ставку за пропитку 1 шпалы съ 26 коп. на 25 коп. и опредѣлила кредитъ въ суммѣ 87.500 руб., вмѣсто испрашиваемой управленіемъ дороги суммы 91.000 руб. При этомъ смѣтная комиссія постановила

обратить вниманіе, что на Р.-О. ж. д. стоимость пропитки 1 шпалы обходится дороже, чѣмъ на Л.-Р. ж. д.

Въ силу этого были запрошены отъ управленія Л.-Р. ж. д. отчетныя данныя о стоимости пропитки шпалъ на этой дорогѣ. Изъ полученнаго отчета за 1910 г. по пропиткѣ шпалъ на Осиповичскомъ заводѣ Л.-Р. ж. д. усматривается, что стоимость пропитки шпалъ съ накладными расходами, въ среднемъ,— 18,37 коп. на 1 шпалу; въ Жуковкомъ же заводѣ Р.-О. ж. д. эти расходы составляютъ, въ среднемъ, по 24,52 коп. на 1 шпалу, т. е. на заводѣ Р.-О. ж. д. пропитка шпалъ обошлась дороже на 6,15 коп. на 1 шпалу.

Свѣдѣнія о средней стоимости пропитки 1 шпалы на Р.-О. и Л.-Р. ж. д. приведены въ нижеслѣдующей таблицѣ:

ОБОЗНАЧЕНІЕ РАСХОДОВЪ:	На 1 шпалу въ копѣйкахъ.	
	На Риго-Орловской ж. д.	На Либаво-Роменской ж. д.
Пропиточные матеріалы	16,6	11,27
Рабочая сила на пропитку	2,24	1,74
Штатъ завода	1,51	1,92
Отопленіе паровыхъ котловъ	1,37	1,13
Отопленіе и освѣщеніе завода, содержаніе въ чистотѣ, ремонтъ завода и аппаратовъ	0,81	0,54
Выгрузка шпалъ, поступаемыхъ на заводъ для пропитки, нагрузка пропитанныхъ шпалъ на заводѣ и клейменіе	1,99	1,77
Итого	24,52	18,37

Изъ приведенной таблицы усматривается, что наибольшую разницу въ расходахъ по пропиткѣ шпалъ на Л.-Р. и на Р.-О. ж. д. составляютъ расходы пропиточныхъ матеріаловъ, а именно:

на Р.-О. ж. д. эти расходы опредѣлились на 1 шпалу въ 16,6 коп., на Л.-Р,—11,27 коп., т. е. на Р.-О. ж. д. дороже на 5,23 коп. на 1 шпалу.

Изъ полученнаго отчета не представляется возможнымъ выяснить тѣ факторы, которые вліяютъ на пониженіе расходовъ пропиточныхъ матеріаловъ и прочихъ расходовъ по пропиткѣ шпалъ на Л.-Р. ж. д., такъ какъ изъ него не видно, какія шпалы подвегаются пропиткѣ: сухія или свѣжей рубки, въ какомъ размѣрѣ поглощается каждою шпалою хлористаго раствора, существующія цѣны на рабочую силу и проч.

Съ цѣлью выяснить причины, которыя имѣютъ вліяніе на увеличеніе расходовъ по пропиткѣ шпалъ на Жуковскомъ заводѣ Р.-О. ж. д. испрашивается отношеніемъ отъ 3-го октября 1911 г. за № 14489, разрѣшеніе начальника Л.-Р. ж. д. осмотрѣть принадлежащій послѣдней шпалопропиточный заводъ на ст. Осиповичи.

По полученіи таковаго разрѣшенія будетъ командированъ отъ Р.-О. ж. д. завѣдывающій шпалопропиточнымъ Жуковскимъ заводомъ.

При депо находится дежурная паровозныхъ бригадъ на 24 чел., Каменное помѣщеніе, площ. 35,58 кв. с., не важное, тѣсно для кочегаровъ и смазчиковъ. Совершенно въ сторонѣ отъ остальныхъ станціонныхъ зданій расположено одноэтажное каменное зданіе школы. Зданіе это построено въ 1907 году. Помѣщеніе школы очень свѣтлое, но по площади недостаточно; такъ, напримѣръ, не имѣется зала, раздѣвальной и учительской. Обучаются въ школѣ 81 человѣкъ.

Далѣе Подкомиссія перешла въ пріемный покой.

Пріемный покой, ремонтировавшійся въ моментъ осмотра Подкомиссіей, занимаетъ вполнѣ достаточное помѣщеніе въ деревянномъ зданіи; наибольшее количество больныхъ, проходящихъ здѣсь, не превышаетъ 12 человѣкъ въ день; площадь же помѣщенія—12,36 кв. саж.

Изъ пріемнаго покоя Подкомиссія прослѣдовала къ жилымъ домамъ и осмотрѣла: помѣщеніе станціоннаго сторожа, состоящее изъ комнаты малой площади, въ которой устроена и русская печь.

Квартира осмотрщика вагоновъ состоитъ изъ 2 комнатъ и кухни. Эта послѣдняя квартира грязно содержится, хотя слѣдуетъ отмѣтить, что и домъ, въ которомъ помѣщаются обѣ вышеописанныя квартиры, требуетъ основательнаго ремонта.

Затѣмъ, Подкомиссія перешла въ старое деревянное пассажирское зданіе.

Всѣ помѣщенія въ пассажирскомъ зданіи очень тѣсны; особенно тѣснота отмѣчается въ товарной конторѣ, которой отведена въ пассажирскомъ зданіи очень маленькая комната.

Площадь пакгаузовъ—достаточная.

Внутри пакгауза строится не сгораемая контора для вѣсовщика.

Затѣмъ, Подкомиссія отбыла со ст. Жуковка.

Въ 12 час. 28 мин. дня Подкомиссія имѣла остановку на ст. Сѣщинская, гдѣ осмотрѣла лишь пассажирское зданіе.

Пассажирское зданіе—деревянное одноэтажное и не имѣетъ достаточной площади помѣщеній; кромѣ того, ремонтъ этого зданія оставляетъ желать лучшаго.

Управленіе Р.-О. ж. д. предполагаетъ развить эту станцію.

Ст. Рославль. Въ 1 час. 10 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Рославль.

Двухъэтажное каменное пассажирское зданіе требуетъ основательнаго ремонта; въ особенности плохи крыши, которыя даютъ сильную течь.

Помѣщеніе внутри—темное.

На ст. Рославль имѣется основное депо, къ нему приписано слѣдующее количество паровозовъ:

товарные паровозы типа	0—3—0	 4
„ „ „	0—4—0	 73
маневровые „ „	0—3—0	 3
	Итого	 80

Паровозное прямоугольное зданіе на 112 стойлъ, изъ коихъ 3 ремонтныхъ стойла и 9 стойлъ для стоянки и промывки паровозовъ; надъ каждымъ стойломъ устроено по 1 вытяжной трубѣ съ постояннымъ колпакомъ; между путями расположены промывательные краны, ихъ количество составляетъ 8 шт.

Холодная промывка производится также непосредственно отъ водопроводной сѣти.

Отопленіе печное.

Оборудованіе составляетъ:

1 вертикальный паровой котелъ, поверхностью нагрѣва 4,92 кв. м. на рабочее давленіе въ 4 атм.,

1 вертикальная паровая машина для приведенія въ движеніе станковъ въ механической,

1 сверлильный станокъ и

верстаки съ слесарными тисками.

Механическая, шириною 1,96 саж., площадью 9,72 кв. саж. помѣщается рядомъ съ паровознымъ зданіемъ.

Оборудованіе составляетъ:

станки:	токарные	 3
„	сверильный	 1
„	строгальный	 1

Инструментальная, шириною 1,96 саж., площадью 4,66 кв. саж., помѣщается рядомъ съ механической.

Оборудованіе составляетъ:

1 верстакъ съ 4-мя слесарными тисками.

Кузница, шириною 2,38 саж., площадью 7,14 кв. саж., помѣщается рядомъ съ механической.

Оборудованіе составляетъ:

1 двухогневой горнъ,

1 точильный камень,

1 верстакъ съ 1 слесарными тисками.

Для поворачиванія паровозовъ имѣется 1 поворотный кругъ діам. 55 фут.

Производительность Рославльскаго депо въ отношеніи ремонта паровозовъ за 1910 г.

Паровозовъ выпущено изъ малаго ремонта . . . 73

Въ зданіяхъ депо плохая тяга.

Въ депо находятся дежурныя комнаты паровозныхъ бригадъ, вмѣщающія 40 чел. Помѣщеніе каменное старое, общей площадью 81,54 кв. саж. Особенно тѣсна столовая.

Въ вагонномъ сараѣ устроена большая сцена для театра; эта сцена отняла два стойла.

На ст. Рославль находятся главныя мастерскія.

Рославльскія мастерскія построены при сооруженіи Орловско-Витебской ж. д., а открыты въ 1868 году.

Въ эксплоатацію Р.-О. ж. д поступили онѣ въ 1894 году. Расширенія мастерскихъ не было сдѣлано. Площадь крытыхъ помѣщеній составляетъ 2.618 кв. саж.. при 7.980 кв. саж. территоріи мастерскихъ.

До 1902 года въ мастерскихъ ремонтировались паровозы и товарные вагоны, а послѣ этого времени только товарные вагоны.

Силовая станція.

Силовая станція для приведенія въ движеніе станковъ механической, колесной, инструментальной и деревообдѣлочной:

машинное отдѣленіе, шириною 2,60 кв. саж., площадью 13,54 кв. саж.

Оборудованіе составляетъ:

горизонтальная паровая машина въ 40 дѣйств. силъ, при рабочемъ давленіи 6 атм. 1,

вентиляторъ Шиле 1

Помѣщеніе для котловъ, шир. 4,92 саж., площадью 33,06 кв. саж.

Оборудованіе составляетъ:

водотрубные котлы системы Шухова, поверхностью нагрѣва по 52,95 кв. метр. кажд. на рабочее давленіе 8 атм. . . 2

Помѣщеніе для лакомобилей, шириною 2,00 кв. саж., площадью 7,4 кв. саж.

Оборудованіе составляетъ:

двуцилиндровая горизонтальная машина (локомобиль) въ 10 дѣйствительныхъ силъ съ паровымъ котломъ, поверхностью нагрѣва 22 кв. метр. на рабочее давленіе 4 атм. . . 1

Машина предназначена для приведенія станковъ части деревообдѣлочной.

Механическая и колесная.

Механическая и колесная, шириною 8 саж., площадью 246,4 кв. саж., помѣщается въ нижнемъ этажѣ двухъэтажнаго зданія.

Оборудованіе составляетъ:

станки:	колесно-токарные	13
„	для обточки осей	2
„	токарно-винторѣзные	7
„	фрезерный	1
„	долбежные	3
„	сверлильные свободностоящіе	7
„	сверлильный для сверленія дыръ въ ободахъ колесъ	1
„	сверлильные настѣнные	3
„	продольно-строгальный	1
„	поперечно-строгальные	2
„	гайко-болторѣзные	4
„	наждачный для острѣнія круглыхъ пилъ .	1
круглая пила		1
гидравлическій прессъ для насадки и сниманія колесъ		1
точильные камни		2
подъемный кранъ для пресса		1

Кромѣ того, имѣются верстаки, тиски и шкафы.

Изъ всѣхъ перечисленныхъ станковъ имѣется одинъ фрезерный станокъ новѣйшей конструкціи, 20 станковъ средняго качества, остальные старые, малопроизводительные.

Инструментальная, шириною 2,60 саж., площадью 13,54 кв.саж., помѣщается рядомъ съ механической и колесной.

Оборудованіе составляетъ:

станокъ токарно-винторѣзный	1
горнъ	1
верстаки, тиски и шкафы.	

Деревообдѣлочная.

Деревообдѣлочная, шириною 8 саж., находится въ двухъ помѣщеніяхъ съ обѣихъ сторонъ механической и колесной, общей площадью 144 кв. саж

Оборудованіе составляетъ:

станки	строгальные	2
„	строгальные для дубовыхъ брусьевъ . . .	4
„	шинорѣзные	2
„	пильные	5
„	сверлильные	2
„	долбежный	1
„	токарный	1
„	точильные	4

Изъ всѣхъ перечисленныхъ станковъ имѣется 19 станковъ средняго качества и 2 станка старыхъ малопроизводительныхъ.

Во второмъ этажѣ надъ механической и колесной и деревообдѣлочной—помѣщается слѣдующее:

1) главная контора мастерскихъ, шириною 8 саж., площадью 72 кв. саж.

2) помѣщеніе для ремонта электрическихъ приборовъ, шириною 3 саж., площадью 10,11 кв. саж.

3) жестяницкая и кладовая, шириною 3 саж., площадью 10,11 кв. саж.

4) модельная и складъ моделей, шириною 8 саж., площадью 72 кв. саж.

Оборудованіе модельной составляетъ:

токарный станокъ	1,
шлифовальный станокъ	1,
верстаки столярные	6,
плита для варки клея	1.

5) помѣщеніе для водянаго бака, для питанія котловъ, шириною 2,3 саж., площадью 11,96 кв. саж.

Бандажная.

Бандажная, шириною 8 саж., площадью 41,84 кв. саж.

Оборудованіе составляетъ:

горна для нагрѣва бандажей 2,
печь для нагрѣванія бандажей 1,
подъемный кранъ 1,
кузнечный горнъ . . . . . 1.

Силовая станція.

Силовая станція для приведенія въ движеніе станковъ для кровельщиковъ, кузницы и литейной и для освѣщенія мастерскихъ:

машинное отдѣленіе, шириною 1,08, площадью 6,51 кв. саж.' помѣщается рядомъ съ кузницей.

Оборудованіе составляетъ:

одноцилиндровая горизонтальная паровая машина въ 15 дѣйствительныхъ силъ при рабочемъ давленіи 8 атм. предназначена для приведенія въ движеніе станковъ для кровельщиковъ и кузницы 1

Машинное отдѣленіе шириною 2,25 саж., площадью 8,91 кв. сж., помѣщается рядомъ съ кузницей.

Оборудованіе составляетъ:

одноцилиндровая горизонтальная паровая машина въ 30 дѣйствительныхъ силъ при рабочемъ давленіи 8 атм. 1,
динамомашина трехфазнаго тока въ 120 амп. 240 вольтъ 1

Эта машина предназначена для освѣщенія мастерскихъ и для приведенія въ движеніе съ помощью электромоторовъ вентилятора и подъемника въ литейной.

Помѣщеніе для котловъ, шириною 3,72 саж., площадью 17,00 кв. саж. помѣщается рядомъ съ машиннымъ отдѣленіемъ.

Оборудованіе составляетъ:

паровые котлы, поверхностью нагрѣва по 89,63 кв. м. каждый на рабочее давленіе 8 атм. 2

Всѣ котлы отапливаются дровами.

Эти котлы обслуживаютъ паровую машину для кузницы и машину для электрическаго освѣщенія.

Помѣщеніе для кровельщиковъ, шириною 8 саж., площадью 102,03 кв. саж.

Оборудованіе составляетъ:

ножницы	1
станокъ дыропробивной съ ножницами	1
вальцы	1
станокъ для обрѣзки концовъ дымогарныхъ трубъ	1
станокъ сверлильный настѣнный	1
горнъ для напайки дымогарныхъ трубъ	1
простой горнъ	1
двухогневой горнъ	1
трехогневой „	1
плита	1

Мѣдницкая.

Мѣдницкая, шириною 2,68 саж., площадью 9,65 кв. саж. помѣщается въ зданіи для кровельщиковъ.

Оборудованіе составляетъ:

простой горнъ	1
верстакъ съ 4 тисками	1

Кузница.

Кузница, шириною 7,00 саж., площадью 219,80 кв. саж. построена изъ волнистаго желѣза.

Оборудованіе ея:

вентиляторъ Шиле	1
паровой молотъ въ 1 т.	1
„ „ „ 2 „	1
ножной молотъ для заклепокъ	1
простой горнъ	1
двухогневые горны	7
четырехогневые горны	7
рессорныя печи	2
прессъ для испытанія рессоръ	1

Литейная.

Чугуно-литейная, шириною 7,00 саж., площадью 87,08 кв. сж. помѣщается рядомъ съ кузницей и построена изъ волнистаго желѣза. Рядомъ находится помѣщеніе для вентилятора и электромоторовъ, шириною 1,30 саж., площадью 3,29 кв. саж.

Сушилка, шириною 1,94 саж., площадью 4,17 кв. саж.

Оборудованіе составляетъ:

вагранки	2
подъемный кранъ	1
вентиляторъ	1
моторъ въ 15 л. с. для приведенія въ движеніе вентилятора	1
моторъ въ 15 л. с. для подъемника вагранокъ	1
телѣжка для большихъ топокъ	1

Мѣднолитейная, шириною 3,30 саж., площадью 12,51 кв. саж., помѣщается рядомъ съ чугуно-литейной.

Сушилка, шириною 1,00 саж., площадью 2,15 кв. саж.

Оборудованіе составляетъ:

мѣдноплавильныя печи съ естественной тягой	2
столъ для формовки	1
верстаки съ тисками	2

Вагоносборная.

Вагоносборная помѣщается въ четырехъ зданіяхъ, общей площадью 1.482,91 кв. саж., въ нимъ устанавливаются 75 товарныхъ вагоновъ.

Сарай для лѣсного матеріала, площадью 31,67 кв. саж.

Столовая для мастеровыхъ, площадью 20,80 кв. саж.

Помѣщеніе пресса для испытанія упряжныхъ аппаратовъ, площадью 1,8 кв. саж.

Проходная контора, площадью 20,69 кв. саж.

Отопленіе мастерскихъ частью паровое, частью печное; кузница не отапливается вовсе.

Водоснабженіе мастерскихъ. Р.-О. ж. д. на ст. Рославль имѣетъ свою собственную водокачку.

Для противопожарныхъ цѣлей установлены 26 пожарныхъ крановъ на дворахъ и внутри зданій мастерскихъ. Напоръ въ трубахъ около 1 атм.

Пожарный обозъ мастерскихъ составляетъ:

паровой пожарный насосъ	1
ручные пожарные насосы	7
пожарныя бочки	14
разныя лѣстницы, багры, штендера, гидропульты, топоры и другія принадлежности для команды въ 40 человѣкъ.	

Помѣщенія особаго для пожарнаго обоза не имѣется и онъ размѣщенъ по разнымъ цехамъ мастерскихъ.

Производительность мастерскихъ.

а) Количество товарныхъ вагоновъ, выпущенныхъ изъ разныхъ категорій ремонта въ 1910 г.:

	Вагон.	Полувагон.	Платформъ.
Постройка новыхъ	24	—	1
Большой ремонтъ	1138	11	329
Средній „	52	—	14
Малый „	346	1	95

б) Производительность кузницы—28.962 пуд. поковокъ.

в) Производительность литейной:

чугуннаго литья . . . . . 26.725 пуд.,
мѣднаго „ . . . . . 1.303 „

Расходъ на матеріалы и рабочую силу:

а) матеріалы . . . . . 260.193 руб.
б) рабочая сила . . . . . 298.743 „

Итого . . . 558.936 руб.

Число мастеровыхъ и рабочихъ за 1910 годъ.

Наименованіе должностей.	Среднее за 1 мѣсяцъ.
Мастеровые	462
Рабочіе	79
Итого	541

Мѣсячный заработокъ одного мастерового и рабочаго за 1910 годъ.

НАИМЕНОВАНІЕ ДОЛЖНОСТЕЙ.	Среднее за 1 мѣсяцъ.
Мастеровой.	42,49
Рабочій.	24,27

Управленіемъ Р.-О. ж. д. предполагается расширить мастерскую, но Подкомиссія не согласилась съ необходимостью ея расширенія.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла матеріальный складъ, состоящій изъ:

зданія изъ гофрированнаго желѣза на каменномъ фундаментѣ, площ. . . . . 62 кв. саж.
такое же зданія . . . . . 62 „ „
„ „ „ . . . . . 85 „ „
деревяннаго рѣшетчатаго зданія, площ. . . 82 „ „
„ „ „ „ . . 60 „ „
„ „ „ „ . . 151 „ „
деревяннаго зданія площадью . . . . . 93 „ „
„ „ „ . . . . . 47 „ „
„ „ „ . . . . . 30 „ „
„ „ „ . . . . . 24 „ „
желѣзобетоннаго зданія съ земл. насыпью, площадью . . . . . 71 „ „
новѣса, площадью . . . . . 80 „ „
„ „ . . . . . 25 „ „
деревяннаго зданія на кирпичномъ фундаментѣ, площадью . . . . . 90,5 „ „
баковъ для керосина . . . . . 5 „ „
„ „ нефтян. остатковъ . . . . . 1 „ „

Изъ матеріальнаго склада Подкомиссія прослѣдовала къ жилымъ домамъ. Въ старомъ двухъэтажномъ деревянномъ домѣ была осмотрѣна квартира токарнаго мастера (инженера). Квартира состоитъ изъ 4-хъ небольшихъ комнатъ и кухни.

Во второмъ этажѣ, соединенномъ съ первымъ деревянной лѣстницей, была осмотрѣна квартира контролера, состоящая изъ 4 маленькихъ комнатъ и кухни.

Затѣмъ, Подкомиссія посѣтила техническое желѣзнодорожное училище.

Училище занимаетъ трехъэтажный каменный хорошій домъ. Въ первыхъ твухъ этажахъ помѣщаются классы, въ третьемъ — физическій кабинетъ.

Въ сторонѣ отъ училища находится каменный одноэтажный домъ, занятый мастерской желѣзнодорожнаго техническаго училища.

Въ осмотрѣнномъ затѣмъ Подкомиссіей общежитіи учениковъ, занимающемъ одноэтажное деревянное зданіе, расположенное на горѣ недалеко отъ училища, было отмѣчено, что ремонтъ этого помѣщенія запущенъ, особенно плохи полы, вентиляція очень плохая, воздухъ тяжелый и сильный запахъ отъ клозетовъ распространяется по всему помѣщенію общежитія.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ больницу. Зданіе больницы деревянное, одноэтажное съ высокимъ подвальнымъ помѣщеніемъ, очень старое, грязно содержится, неудобно распланированное съ проходными палатами и совершенно не отвѣчаетъ своему назначенію. Площадь помѣщеній = 42,75 кв. саж. кромѣ этого, имѣется 33,93 кв. саж., предназначенныя для отдѣленія заразныхъ больныхъ.

Пріемный покой, расположенный вблизи больницы, занимаетъ такъ же, какъ и больница очень плохое и несоотвѣтственное помѣщеніе: домъ деревянный одноэтажный, старый — площадью 28,20 кв. саж. для пріемнаго покоя и 16,03 кв. саж. для жилья. Больныхъ проходитъ 50—60 человѣкъ и для этого количества больныхъ помѣщеніе тѣсно.

Изъ пріемнаго нокоя Подкомиссія прослѣдовала къ двухъэтажному каменному зданію, въ которомъ помѣщается школа на 218 человѣкъ.

Помѣщеніе школы хорошее, свѣтлое и содержится чисто; классы имѣютъ достаточную площадь, полы изъ плитокъ, лѣстница каменная.

Затѣмъ Подкомиссія перешла на товарный дворъ.

При осмотрѣ путевого устройства ст. Рославль Подкомиссіей было установлено, что станціонные пути не имѣютъ достаточной длины.

Товарная контора расположена въ каменномъ одноэтажномъ зданіи и при осмотрѣ ея Подкомиссіей было отмѣчено, что коридоръ, служащій входомъ, темный и здѣсь днемъ постоянно горитъ лампа; двери же очень узки. Площадь помѣщеній вполнѣ достаточная.

При осмотрѣ станціи Рославль былъ обслѣдованъ товарный поѣздъ № 163, шедшій изъ Брянска на Смоленскъ; поѣздъ состоялъ изъ 39 груженыхъ и 1 порожняго вагона, общимъ вѣсомъ 48954 пуд. (netto—29851 пуд.); составлено неправильно и журналъ не соотвѣтствуетъ дѣйствительному порядку вагоновъ.

Въ 4 час. 12 м. дня Подкомиссія прибыла на ст. Починокъ.

Ст. Починокъ.

Пассажирское зданіе деревянное, одноэтажное, площадь его помѣщеній небольшая, но достаточная, хотя свѣта недостаточно.

По осмотрѣ, затѣмъ, грузовыхъ помѣщеній, которыхъ здѣсь вполнѣ достаточно, Подкомиссія отбыла далѣе.

Въ 4 час. 37 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Пересна, гдѣ осматривала лишь пассажирское зданіе.

Ст. Пересна.

Пассажирское зданіе деревянное, небольшой площади и очень тѣсное. Для пассажировъ здѣсь нѣтъ никакихъ приспособленій.

Подкомиссія установила, что зданіе это подлежитъ расширенію.

Въ 5 час. 30 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Смоленскъ.

Ст. Смоленскъ.

Вслѣдствіе наступившей темноты осмотръ ст. Смоленскъ былъ отложенъ до утра слѣдующаго дня.

6-го октября въ 8 час. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Смоленскъ, начавъ таковой съ пассажирскаго зданія.

На ст. Смоленскъ имѣются два другъ противъ друга расположенные вокзала, одинъ принадлежитъ М.-Б. ж. д., а другой Р.-О. ж. д. Оба вокзала одинаковы и по площади, и по архитектурѣ, Площадь подъѣздовъ къ нимъ экипажей общая, залита асфальтомъ; сверху перекрыта узкой крышей, но съ боковъ никакой защиты отъ дождей нѣтъ, поэтому переходить пассажирамъ съ одного вокзала на другой очень неудобно. Къ тому же площадь сильно загрязняется стоянкой извозчичьихъ лошадей.

Пассажирское зданіе М.-Б. ж. д. Подкомиссія внутри не осматривала.

Пассажирское зданіе Р.-О. ж. д. каменное, довольно большое, соотвѣтственное. Служебныя помѣщенія тѣсны и темны; въ телеграфной душно.

Помѣщенія для пассажировъ I, II и III кл. тѣсны, содержатся грязно.

Кухня расположена рядомъ съ клозетомъ и ее предполагаютъ перенести наверхъ во второй этажъ, гдѣ въ настоящее время находятся жилыя помѣщенія.

Представителями Р.-О. ж. д. было сообщено, что въ У. ж. д. есть предположеніе построить одинъ общій для двухъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ вокзалъ.

При осмотрѣ пассажирской станціи Смоленскъ Подкомиссіей было установлено, что пересѣченіе путей казенной Р.-О ж. д. путями частной Р.-У. ж. д. очень неудобно.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала къ пріемному покою, помѣщеніе котораго ремонтировалось въ моментъ осмотра его Подкомиссіей.

Пріемный покой находится въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ, площадью 37,83 кв. саж. имѣетъ вполнѣ достаточное помѣщеніе и содержится въ должной чистотѣ. Больныхъ проходитъ до 20 чел. въ день.

Отсюда Подкомиссія перешла къ другому деревянному двухъэтажному жилому дому, въ которомъ осмотрѣла квартиру начальника станціи, состоящую изъ 4 комнатъ и кухни.

Рядомъ съ этимъ домомъ находится старый деревянный одноэтажный домъ.

Въ этомъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру помощника начальника участка, находившуюся въ моментъ осмотра въ ремонѣ. Квартира имѣетъ 4 комнаты и кухню, но само зданіе очень плохое.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла матеріальный складъ, для котораго имѣются:

1) деревянное зданіе, площадью 25,81 кв. саж. для храненія матеріаловъ за исключеніемъ смазочныхъ и освѣтительныхъ.

2) каменное зданіе, площадью 10,9 кв. саж. для храненія смазочныхъ и освѣтительныхъ матеріаловъ.

Изъ матеріальнаго склада Подкомиссія перешла въ конторѣ 8-го участка сл. п.

Контора участка занимаетъ часть верхняго этажа двухъэтажнаго очень стараго деревяннаго дома. Контора имѣетъ 2 небольшихъ комнаты. Въ остальной части этого этажа находятся квартиры. Начальникъ 8-го участка сл. п. живетъ въ городѣ въ наемной квартирѣ, такъ какъ казенной квартиры не имѣется. Квартиру Подкомиссія не осматривала.

Верхній этажъ соединяется съ нижнимъ деревянной, довольно плохой лѣстницей.

Въ нижнемъ этажѣ было осмотрѣно помѣщеніе дровокладовъ, состоящее изъ одной комнаты и кухни. Помѣщеніе это содержится очень грязно. Въ этомъ же этажѣ небольшое помѣщеніе въ 2 комнаты съ кухней отведено техническому агенту.

Въ саду, расположенномъ при этомъ домѣ, находится большая оранжерея, которая въ настоящее время не функціонируетъ.

Далѣе, Подкомиссія перешла къ одноэтажному деревянному дому, въ которомъ осмотрѣла квартиру дорожнаго мастера.

Квартира эта имѣетъ 5 комнатъ и кухню и занимаетъ весь домъ.

Всѣ осмотрѣнныя Подкомиссіей зданія сильно запущены ремонтомъ.

Подкомиссіей было также отмѣчено, что подвалъ матеріальной сл., въ которомъ хранятся легковоспламеняющіеся матеріалы, находится не на территоріи матеріальнаго склада, а на площади среди жилыхъ домовъ; точно также и складъ дровъ находится совершенно въ сторонѣ отъ матеріальнаго склада. Такая разбросанность помѣщеній матеріальной сл. признана Подкомиссіей очень неудобной.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла казарму, въ которой помѣщаются ремонтные рабочіе, и перешла въ складъ участка сл. п.

Въ складѣ сл. п., равно какъ и въ матеріальномъ складѣ помѣщенія для храненія матеріаловъ разбросаны: часть ихъ находится на территоріи депо, часть—сл п., при чемъ амбары темные.

Кузница и слесарная сл. п. помѣщаются въ каменной пристройкѣ къ паровозному сараю; площадь кузницы—5,80 кв. саж.; площадь слесарной — 4,36 кв. саж. Высота помѣщеній: кузницы—2,30 саж., слесарной—1,65 саж. Толщина стѣнъ—2 кирпича, полы каменные, потолки изъ кирпичныхъ сводиковъ на балкахъ изъ старыхъ рельсъ, стропила деревянныя, кровля желѣзная.

Столярная помѣщается въ отдѣльно стоящемъ каменномъ зданіи, площадью 10,50 кв. саж. и состоитъ изъ мастерской, площ. 7,28 кв. саж., кладовой для столярныхъ издѣлій, площ 1,78 кв. саж., и сѣней—1,44 кв. саж. Высота помѣщеній—1,40 саж.; въ мастерской на высотѣ 1,10 саж. отъ пола уложены рельсовыя балки для укладки по нимъ лѣса, подлежащаго просушкѣ. Стѣны, толщиною въ 2 кирпича, полы асфальтовые, потолокъ деревянный со смазкой и подшивкой, стропила деревянныя и кровля желѣзная.

Рядомъ со складомъ участка сл. п. находится и товарный дворъ, площадь котораго очень стѣснена.

Грузовыхъ помѣщеній достаточно.

Управленіе Р.-О. ж. д. находитъ необходимымъ устроить еще грузовыя помѣщенія для храненія грузовъ вь ссыпную, но Подкомиссія съ этимъ предположеніемъ не согласилась.

При осмотрѣ товарной конторы, занимающей каменный. одноэтажный домъ, Подкомиссіей было установлено, что помѣщенія по площади болѣе чѣмъ достаточны какъ для служащихъ, такъ и для грузохозяевъ. Въ одной изъ комнатъ устроена сцена для спектаклей. Входъ и корридоръ темные.

Попутно съ осмотромъ товарнаго двора Подкомиссіи было доложено начальникомъ Р.-О. ж. д., что въ настоящее время насущнымъ вопросомъ для ст. Смоленскъ является вопросъ о пріобрѣтеніи домовъ у г-жи Филимоновой.

Вопросъ о покупкѣ домовъ на ст. Смоленскъ у г-жи Филимоновой возникъ въ 1909 году по нижеслѣдующимъ обстоятельствамъ:

За неимѣніемъ казеннаго жилого помѣщенія на ст. Смоленскъ для дежурныхъ кондукторскихъ бригадъ послѣднее помѣщеніе ежегодно арендуется по договору у г-жи Филимоновой за ежегодную плату 1.000 руб. Кромѣ сего, на ст. Смоленскъ также не имѣется казенныхъ жилыхъ помѣщеній для многихъ агентовъ дороги, которымъ по роду службы необходимо предоставить кваитиры натурою и которымъ ежегодно выдаются квартирныя деньги около 7.000 руб.

Въ 1909 г-жа Филиионова заявила представителю дороги что она вынуждена продать свой домъ и вскорѣ отъ нея было получено въ управленіи дороги заявленіе съ предложеніемъ купить ея имущество для нуждъ дороги за 65.000 руб.

На это заявленіе управленіе дороги не могло не обратить серьезнаго вниманія, такъ какъ на случай продажи г-жей Филимоновой дома другому лицу и при нежеланіи новаго владѣльца на дальнѣйшую сдачу управленію дороги арендуемаго помѣщенія подъ дежурную, управленіе дороги, за неимѣніемъ вблизи станціи подходящихъ помѣщеній и за неимѣніемъ свободнаго казеннаго участка земли для постройки домовъ, очутилось бы въ безвыходномъ положеніи, а потому заявленіе г-жи Филимоновой о продажѣ дома было доложено совѣту управленія причемъ совѣтомъ управленія по журналу отъ 27/XI 1909 года № 686 постановлено:

„Подвергнуть вопросъ ближайшему изученію, поручить оцѣнку зданій и земли комиссіи при участіи представителя Г. К. и выяснить потребность въ квартирахъ и другихъ помѣщеніяхъ“.

Въ силу означеннаго постановленія комиссіей по акту отъ 5 февраля 1910 г. стоимость имущества опредѣлена:

НАИМЕНОВАНІЕ ПОСТРОЕКЪ.	По оцѣнкѣ нач. участка.	По оцѣнкѣ Контроля.	
1. Кирпичный двухъ-этажный домъ 136,70 кв. саж.	24000	23500	
2. Домъ съ кирпичнымъ нижнимъ и деревяннымъ верхнимъ этажами площадью (38,80+45,40) кв. саж.	13000	10035	

НАИМЕНОВАНІЕ ПОСТРОЕКЪ.	По оцѣнкѣ нач. участка.	По оцѣнкѣ Контроля.	Примѣчанія.
3. Кирпичный двухъ-этажный амбаръ	2000	1050	
4 Одноэтажный дерсвянный домъ 22,70 кв. саж.	2200	- *)	*) Оцѣнка Контроля 1200 р. и расходъ на ремонтъ 1200 р. а потому стоимость безъ цѣны.
5. Одноэтажный деревянный домъ 9 кв. саж.	850	25**)	**) Оцѣнка контроля 525 р. въ виду того что ремонтъ будетъ стоить 500 р. стоимость его 25 р.
6. Надворныя постройки	3350	3350	
7. Стоимость земли 1200 кв. саж.× 15 руб.	18000	18000	
	63400	55960	

Результатъ комиссіи былъ доложенъ совѣту управленія по журналу отъ 21/V—1910 г. за № 713 и отъ 24-го іюля 1910 г. за № 724 при чемъ совѣтомъ управленія постановлено:

„Не предрѣшая вопроса объ установленіи покупной суммы просить Управленіе желѣзныхъ дорогъ объ измѣненіи внесенной въ смѣту новыхъ работъ на 1911 годъ суммы 40000 руб. на покупку домовъ у г-жи Филимоновой на 50000 руб.“

При разсмотрѣніи смѣты новыхъ работъ на 1911 годъ испрашиваемая сумма У. ж. д. была исключена, при чемъ представителю дороги было заявлено, что вопросъ этотъ не смѣтнаго характера, а требуетъ отдѣльнаго представленія, что и было исполнено со всѣми планами и другими данными рапортами отъ 13|15 октября 1910 года за № 462|8679, отъ 22|IV 1911 г. за № 194|4002.

Сумма 50000 руб. вторично внесена въ смѣту новыхъ работъ на 1912 годъ и вопросъ о покупкѣ этого имущества, въ силу постановленія совѣта управленія отъ 26|VIII—1911 г. за № 786, вторично направленъ на принципіальное рѣшеніе У. ж. д. при рапортѣ отъ 17|19 октября 1911 г. за № 8180|449.

Планъ ст. Смоленскъ съ указаніемъ имущества г-жи Филимоновой; копія рапорта отъ 17|19 октября 1911 г. за № 8180|449

и копія предписанія У. ж. д. отъ 27-го сентября 1911 г. за № 11630 переданы въ Высшую Комиссію.

Изъ вышеизложеннаго нельзя не усмотрѣть, что вопросъ о покупкѣ имущества г-жи Филимоновой вопросъ назрѣвшій, какъ въ томъ убѣдились на мѣстѣ члены Подкомиссіи.

При осмотрѣ двухъэтажнаго каменнаго дома Подкомиссіей было установлено, что въ случаѣ пріобрѣтенія вышеизложеннаго помѣстья Филимоновой Р.-О. ж. д. домъ этотъ придется фундаментально ремонтировать и, можетъ быть, передѣлывать всѣ полы, такъ какъ во второмъ этажѣ въ настоящее время полы сильно провисли и при ходьбѣ по нимъ сильно качаются.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ каменной банѣ.

Баня хорошая безъ роскоши и имѣетъ все необходимое. Отдѣленія для болѣе чистой публики не имѣется, но все помѣщеніе содержится чисто и этой баней можно пользоваться всѣмъ агентамъ.

Затѣмъ, Подкомиссія отбыла со ст. Смоленскъ.

На 516 верстѣ была сдѣлана остановка для осмотра путевой будки.

Будка деревянная старая и тѣсная.

На 558 верстѣ Подкомиссія осматривала двойную будку.

Будка старая деревянная.

При осмотрѣ будки Подкомиссіей было установлено, что старшій рабочій помѣщается въ одной комнатѣ съ сторожихой-вдовой, при которой находится и довольно взрослая дочь.

Въ другой комнатѣ живутъ 3 артельныхъ рабочихъ и путевой сторожъ.

Въ 11 час. 4 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Рудня.

Ст. Рудня.

Пассажирское зданіе одноэтажное деревянное старое; площадь помѣщеній достаточная, но содержатся помѣщенія грязно, изъ уборныхъ идетъ сильный запахъ. Ремонтъ зданія также оставляетъ желать лучшаго.

Съ товарнаго двора Подкомиссія направилась къ жилымъ домамъ.

Въ старомъ зданіи бывшаго депо отгорожено помѣщеніе для дровокладовъ, которое никакъ нельзя назвать жилымъ помѣщеніемъ для людей, такъ какъ оно скорѣе напоминаетъ коровникъ.

Далѣе въ деревянномъ одноэтажномъ старомъ домѣ была осмотрѣна квартира помощника начальника станціи въ 3 комнаты съ кухней.

Квартира эта очень запущена ремонтомъ; такъ, напримѣръ, потолокъ совершенно черный.

Во второй половинѣ дома находятся еще квартиры второго помощника начальника станціи и дорожнаго мастера. Эти квартиры Подкомиссіей не осматривались. При слѣдованіи мимо

сада, принадлежащаго вышеупомянутому дому, Подкомиссіей было отмѣчено, что въ саду устроены прекрасные огороды и цвѣтники, которые, какъ выяснилось, принадлежатъ дорожному мастеру.

Пріемный покой, въ который затѣмъ перешла Подкомиссія, расположенъ въ деревянномъ одноэтажномъ, только что отремонтированномъ домѣ. Общая площадь помѣщеній = 28,63 кв. саж. недостаточна, особенно мала пріемная, пл. котор. = 12,19 кв. саж., хотя съ этими недостатками помѣщенія мириться можно, такъ какъ больныхъ въ день проходитъ не болѣе 20 человѣкъ.

Въ этомъ же домѣ находится и квартира фельдшера.

Затѣмъ, Подкомиссія выѣхала со ст. Рудня.

На мосту черезъ рѣку Черница Подкомиссія имѣла остановку и осматривала устои моста. Въ устояхъ были отмѣчены трещины.

Ст. Витебскъ. Въ 12 час. 53 мин. дня Подкомиссія прибыла на ст. Витебскъ и служебный поѣздъ былъ остановленъ у пріемнаго покоя.

Пріемный покой помѣщается въ очень хорошемъ каменномъ одноэтажномъ домѣ. Всѣ помѣщенія его, имѣющія площадь 35,48 кв. саж., вполнѣ достаточны для проходящихъ въ день 70—100 человѣкъ больныхъ.

Изъ пріемнаго покоя Подкомиссія прослѣдовала къ пассажирскому зданію.

Къ старому каменному пассажирскому зданію пристроено новое каменное же, такъ что въ настоящее время пассажирское зданіе очень длинное, въ нижнемъ этажѣ чрезвычайно неудобно распланированное.

Площадь помѣщеній I, II и III кл. вполнѣ достаточная.

Въ верхнихъ этажахъ зданія помѣщаются служебныя комнаты и нѣкоторыя квартиры.

Подкомиссія осмотрѣла квартиру начальника отдѣленія сл. дв. Квартира эта имѣетъ 6 очень большихъ и высокихъ комнатъ и кухню. Полы паркетные и отдѣлка комнатъ очень хорошая.

Противъ этой квартиры съ той же площадки лѣстницы находятся очень красиво отдѣланныя высокія и обширныя помѣщенія, такъ называемыя директорскія комнаты, въ настоящее время пустующія.

Помѣщенія эти остались въ томъ же видѣ, какъ онѣ поступили при переходѣ частной Динабургъ-Витебской ж. д. въ казенную эксплоатацію.

Помѣщеніе для телеграфа расположено неудобно для пассажировъ, подающихъ частныя депеши.

Часть помѣщенія въ нижнемъ этажѣ отведена подъ почтовое отдѣленіе.

Рядомъ съ вокзаломъ имѣется каменный очень хорошій пакгаузъ для поссажирской и большой скорости.

По осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссія направилась къ жилымъ домамъ, при чемъ, пересѣкая станціонные пути, попутно знакомилась съ устройствомъ сигнальныхъ постовъ.

Въ двухъэтажномъ старомъ деревянномъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру помощника начальника станціи. Квартира имѣетъ 3 комнаты и кухню.

Домъ этотъ требуетъ основательнаго ремонта.

Отсюда Подкомиссія перешла на товарный дворъ.

Товарная контора занимаетъ каменный домъ, площадь помѣщеній котораго вполнѣ достаточна и для служащихъ и для грузохозяевъ.

При осмотрѣ пакгаузовъ было установлено, что пакгаузы прибытія отдѣлены отъ пангаузовъ отправленія и всѣ грузовыя помѣщенія заняты товаромъ.

Подкомиссіей было установлено, что перегрузку и сортировку грузовъ было бы цѣлесообразнѣй для Р.-О. ж. д. производить на ст. Брянскъ.

Кромѣ того, Подкомиссія отмѣтила при осмотрѣ пакгаузовъ, что хотя на ст. Витебскъ имѣются отдѣльные пакгаузы для кожъ, тѣмъ не менѣе кожи складываются и въ тѣхъ пакгаузахъ, въ которыхъ сложена мука и др. подобные товары.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла дежурныя помѣщенія кондукторскихъ бригадъ.

Дежурныя помѣщаются въ двухъэтажномъ каменномъ домѣ и вмѣщаютъ 55 кроватей. Помѣщеніе высокое, свѣтлое и болѣе чѣмъ свободное; площадь его = 86,77 кв. саж.

Недалеко отъ этого дома находятся двѣ бани: одна для мастеровыхъ и чернорабочихъ, другая для болѣе чистой публики. Общая площадь жилыхъ помѣщеній на ст. Витебскъ = 1358,40 кв. саж.

Затѣмъ Подкомиссія перешла въ депо.

Къ основному депо на ст Витебскъ приписано слѣдующее количество паровозовъ:

пассажирскіе паровозы	типа	1—3—0 . . .	21
„	„	„ 2—3—0 . . .	13
„	„	„ 0—2—1 . . .	1
товарные	„	„ 0—4—0 . . .	62
маневровые	„	„ 0—3—0 . . .	6
		Итого . .	103

Паровозное вѣерное зданіе на 26 стойлъ, для стоянки и промывки паровозовъ. Длина стойлъ—9,60 саж., въ нихъ помѣщаются четырехосные паровозы съ четырехосными тендерами.

надъ каждымъ стойломъ устроено по 2 вытяжныя трубы съ постоянными колпаками.

Холодная промывка производится непосредственно изъ водопроводной сѣти, напоръ достаточный.

Промывательные краны расположены между каждыми двумя стойлами.

Паровозы въ зданіе подаются черезъ поворотный кругъ, діам. 63 фута.

Для средняго ромонта и подъемки паровозовъ имѣется рядомъ съ паровознымъ вѣернымъ зданіемъ ремонтное зданіе, общей площадью 236,76 кв. саж., изъ которыхъ:

сборная	80,97	к. с.,
механическая	91,17	„ „
помѣщеніе для паров. машины . .	10,55	„ „
помѣщеніе для паров. котловъ . .	8,80	„ „
кузница	19,30	„ „
мѣдницкая	7,80	„ „
инструментальня	4,77	„ „
контора мастера	4,85	„ „
табельная	4,79	„ „
проходъ	3,76	„ „

Оборудованіе сборной составляетъ:

домкраты Беккера желѣзн. для подъема паровозовъ	1	компл.
домкраты Беккера деревянные для подъема паровозовъ	2	„

Оборудованіе механической:

станки колесно-токарные	2	„
„ токарные	9	„
„ фрезерный	1	„
„ строгальные	2	„
„ сверлильные	2	„
„ гайко-болторѣзный	1	„
„ универсальный деревообдѣлочный	1	„

Оборудованіе помѣщенія для паровыхъ машинъ составляетъ:

вертикальн. паровыя машины въ 40 дѣйствит. лошадиныхъ силъ при рабочемъ давленіивъ 8 атм. при 250 оборотахъ въ минуту	2	„
динамомашина въ 230 вольтъ и 61 амп.	2	„

Машины предназначены для приведенія въ движеніе станковъ, для освѣщенія депо и станцій и для электрической централизаціи.

Оборудованіе помѣщенія для паровыхъ котловъ: 2 постоянные котла паровознаго типа по 63,39 кв. метр. поверхн. нагрѣва каждый на рабочее давленіе въ 8 атм.

Котлы отапливаются дровами.

Оборудованіе кузницы:

дыропробивные станки съ ножницами . .	1
двуогневые горны	3
точильный камень	1
вентиляторъ	1

Въ мѣдницкой установленъ 1 двухъогневой горнъ.

Отопленіе паровознаго вѣернаго зданія и ремонтнаго зданія—печное.

Паровозное прямоугольное зданіе на 12 стойлъ для стоянки и промывки паровозовъ; надъ каждымъ стойломъ устроено по 1 вытяжной трубѣ съ постояннымъ колпакомъ; промывательные краны расположены между путями, ихъ количество составляетъ 8 штукъ.

Холодная промывка производится непосредственно отъ водопрводной сѣти, напоръ достаточный.

Отопленіе печное.

Для поворачиванія паровозовъ имѣется 1 поворотный кругъ, діам. 55 футъ.

Рядомъ съ паровознымъ зданіемъ помѣщается столярная и жестяницкая, площадью 30,04 кв. саж.

Для ремонта товарныхъ вагоновъ имѣется прямоугольное зданіе съ телѣжкой по серединѣ на 13 стойлъ, шириною 12,64 саж., площадью 263,29 кв. саж.

Отопленіе печное.

Оборудованіе составляетъ:

верстаки столярные	13
верстакъ съ 8 слесарными тисками . .	1

Кузница, шириною 2,34 саж., площадью 6,71 кв. саж.

Оборудованіе составляетъ:

двухогневые горны съ мѣхами	1

Производительность Витебскаго депо въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за 1910 г.:

паровозовъ выпущено изъ малаго ремонта . . .	76
товарныхъ вагоновъ изъ средняго ремонта . . .	160
„ „ „ конвенц. осм. св. дор. .	131

товарныхъ вагоновъ изъ конвенц. осм. чуж. дор.		544
теплушекъ выпущено изъ годов. осмотра св.	„	7
„ „ „ „ „ чуж. дор.		76

Водоснабженіе ст. Витебскъ производится изъ рѣки Западной Двины; количество воды, доставляемое источникомъ, неограниченное; водоподъемныхъ зданій, дѣйствующихъ, два; для подачи воды на станцію служатъ два насоса Вортингтона; для приведенія въ дѣйствіе насосовъ служатъ паровые котлы: горизонтальный Фицнеръ и Гамперъ 1 поверхн. нагр. 376,7 кв. фут. и паровозный Шарпъ Стюарта, поверхностью нагрѣва 964,8 кв. фут.; водоемныхъ зданій три съ тремя баками, общей емкостью 29,2 куб. саж. Кромѣ того, имѣется одно запасное водоподъемное зданіе съ 1 вертикальнымъ насосомъ и вертикальнымъ паров. котломъ съ дымогарными трубами съ поверх. нагр. 161,3 кв. ф.

Часть зданія депо занята складомъ лопатъ. Въ день осмотра Подкомиссіей депо происходила пріемка лопатъ агентами управленія Риго-Орловской ж. д. у поставщиковъ.

Подкомиссіей было отмѣчено, что вопросъ съ пріемкой лопатъ стоитъ на Р.-О ж. д. не совсѣмъ нормально, такъ, напримѣръ, совершенно годная хорошая лопата браковалась пріемщикомъ и на вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, почему данная лопата забракована, пріемщикъ не могъ дать удовлетворительнаго отвѣта.

Въ этомъ же старомъ зданіи депо находится и магазинъ мат. сл.

Всего для матеріальныхъ складовъ ст. Витебскъ имѣется:

каменное зданіе площадью	205,65	кв. саж.,
„ „ „	30,4	„ „
уральская Эстокада	14,64	„ „
деревянный сарай на кирпичномъ фундаментѣ пл. . .	66	„ „
деревянный навѣсъ на кирпичномъ фундаментѣ пл. . .	59,84	„ „
баковъ для керосина—1, для нефтяныхъ остатковъ . .	2	„ „

Для нагрузки угля на паровозы имѣется эстакада. Вагонетки, емкостью въ 50 пуд., грузятся на угольномъ складѣ и подвигаются по узкоколеянымъ путямъ (шир. колеи 635 м/м.) къ вѣсамъ Фербенкса, гдѣ и взвѣшиваются. Послѣ взвѣшиванія вагонетки передвигаются къ постоянному подъемному крану (2 тон.), которымъ помощью рабочихъ поднимаются на платформу эстакады, на которой уложенъ одинъ рельсовый путь.

Груженая углемъ вагонетка устанавливается на платформѣ эстакады противъ приспособленія (желѣзный вращающійся на

оси желобъ), служащаго для выгрузки угля изъ вагонетокъ въ тендеръ паровоза. Послѣ установки пришедшаго за углемъ паровоза на требуемое мѣсто, опускается на его тендеръ желобъ. Ковшъ вагонетки, находящійся противъ желоба, опускается руками рабочихъ, и уголь изъ ковша, высыпаясь, попадаетъ на желобъ, по которому и стекаетъ въ тендеръ паровоза.

Одновременно съ эстакады можетъ грузиться два паровоза чрезъ имѣющіеся 2 желоба.

Желоба могутъ подниматься и опускаться помощью рукоятки, приводящей въ движеніе ролики съ намотанной на нихъ цѣпью.

Опорожненныя вагонетки передвигаются по направленію къ наклонной плоскости эстакады, снабженной узкоколейнымъ рельсовымъ путемъ и автоматическимъ приспособленіемъ для спуска вагонетокъ. Автоматическое приспособленіе состоитъ изъ безконечной цѣпи, намотанной на два ролика и проходящей чрезъ средній направляющій роликъ. При приближеніи вагонетки къ наклонной плоскости, безконечная цѣпь захватываетъ вилообразный отростокъ вагонетки и, будучи освобождена отъ тормоза, передвигается силою тяжести вагонетки, увлекая съ собой вагонетку. При достиженіи горизонтали вилкообразный отростокъ освобождается автоматически отъ цѣпи и дальнѣйшее движеніе вагонетки по пути происходитъ по инерціи.

На эстакадѣ ст. Витебскъ могутъ помѣститься одновременно 30 груженыхъ вагонетокъ.

Полный тендеръ угля (550 пуд.) помощью трехъ рабочихъ-угольщиковъ набираютъ въ 24 мин.

На угольномъ складѣ ст. Витебскъ уложено 172 пог. саж. переносныхъ узкоколейныхъ путей; погрузка угля производится помощью 33 вагонетокъ.

Мастерская сл. п. на ст. Витебскъ не осматривалась, но управленіемъ Р.-О ж. д. даны слѣдующія свѣдѣнія объ этой мастерской.

Въ отдѣльно стоящемъ каменномъ зданіи помѣщаются:

кузница сл. п. площадью	6,60	кв. саж.
слесарная „ „ „	2,68	„ „
мастерская по централизаціи	3,22	„ „
кладовая „ „	1,68	„ „
конторка	1,68	„ „
	15,86	кв. саж.

Высота помѣщеній—1,65 кв. саж.; толщина стѣнъ—2 кирпича; полы въ кузницѣ и слесарной земляные, въ мастерской, кладовой и конторкѣ деревянные; потолокъ надъ кузницей и слесарной изъ кирпичныхъ сводиковъ по балкамъ изъ старыхъ рельсъ;

въ мастерской, кладовой и конторкѣ деревянный со смазкой, подшивкой и штукатуркой; стропила, деревянныя, кровля—желѣзная.

Столярная мастерская сл. п. помѣщается въ подвалѣ подъ конторой участка и занимаетъ площадь 16,50 кв. саж.

По окончаніи осмотра ст. Витебскъ членъ Высшей Комиссіи П. П. Мигулинъ отбылъ въ Петербургъ, Подкомиссія же отбыла въ Жлобинъ.

Въ 4 час. 24 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Замосточье.

Ст. Замосточье. На участкѣ Витебскъ—Жлобинъ пассажирскія зданія всѣ каменныя и имѣютъ особый отличный отъ пассажирскихъ зданій магистрали Р.-О ж. д. типъ.

Такого типа и пассажирское зданіе ст. Замосточье: каменное одноэтажное сравнительно небольшое, но вполнѣ достаточное.

Недалеко отъ пассажирскаго зданія расположенъ жилой домъ, въ которомъ Подкомиссія осмотрѣла квартиру начальника станціи, состоящую изъ 4-хъ комнатъ и кухни. Въ этомъ же домѣ отведена одна комната сторожу. Помѣщенія содержатся чисто.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла квартиру помощника начальника станціи, расположенную въ другомъ деревянномъ домѣ. Квартира имѣетъ двѣ комнаты и кухню. Въ этомъ же домѣ было осмотрѣно и помѣщеніе стрѣлочника, состоящее изъ одной комнаты, въ которой устроена и кухня.

Во время стоянки на станціи былъ осмотрѣнъ товарный поѣздъ № 306, шедшій изъ Жлобина на Витебскъ и состоявшій изъ 40 груженыхъ и 1 порожняго вагоновъ. Вѣсъ поѣзда—48498 пуд. изъ коихъ вѣсъ груза—29478 пуд. Въ журналѣ не было станцій назначенія, при чемъ поѣздъ былъ списанъ съ хвоста. Грузъ различной; 3 ваг. на Витебскъ, 5—въ Ригу, остальные поровну въ Валкъ (угольн.) и на станціи Николаевской ж. д.

Вагоны на нѣкоторыя станціи сгруппированы вмѣстѣ; таковы, напримѣръ, на станціи Пущино, Петербургъ, Валкъ, другіе въ разбивку, что, однако, не оправдывается распредѣленіемъ тормозовъ или иными требованіями.

Въ ночь съ 6 на 7 октября Подкомиссія прибыла на ст. Жлобинъ и 7 октября въ 7 час. 25 мин. утра приступила къ осмотру ст. Жлобинъ.

Ст. Жлобинъ. Ст. Жлобинъ принадлежитъ Либаво-Роменской ж. д. и Р.-О. ж. д. имѣетъ здѣсь лишь дежурныя помѣщенія, занимающія деревянный одноэтажный домъ. Помѣщенія столь тѣсны, что въ столовой пришлось поставить кровати для отдыха тѣмъ кондукторамъ, которые не имѣютъ мѣста въ спальнѣ.

По осмотрѣ этихъ дежурныхъ Подкомиссія отбыла со ст. Жлобинъ, такъ какъ подробный осмотръ ея былъ произведенъ Подкомиссіей при обслѣдованіи Либаво-Роменской ж. д. и

описаніе ст. Жлобинъ помѣщено на стр. 200 вып. LXVIII Матеріаловъ Высшей Комиссіи.

Въ 8 час. 33 мин. утра Подкомиссія прибыла на ст. Рогачевъ.

Ст. Рогачевъ.

Небольшое каменное пассажирское зданіе имѣетъ достаточную площадь помѣщеній для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ и для служащихъ; лишь въ комнатѣ, отведенной подъ товарную контору, ощущается тѣснота.

При осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссіей было отмѣчено, что ремонтъ пассажирскаго помѣщенія требуетъ большого вниманія; такъ, цементный полъ въ корридорѣ весь въ трещинахъ и ямахъ.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ.

При осмотрѣ пакгаузовъ Подкомиссіей было отмѣчено, что запрещеніе курить въ пакгаузахъ здѣсь не соблюдается и на одномъ изъ ящиковъ съ товаромъ лежала не докуренная папироса, тогда какъ въ этомъ же пакгаузѣ хранятся ящики со спичками.

Начальникомъ Р.-О. ж. д. было сообщено Подкомиссіи, что управленіе Р.-О. ж. д. предполагаетъ ст. Рогачевъ переустроить и проектъ такого переустройства уже имѣется.

Въ 9 час. 19 мин. утра Подкомиссія прибыла на ст. Тощица.

Ст. Тощица.

Пассажирское зданіе Подкомиссіей не осматривалось, такъ какъ оно одинаковое по типу и размѣрамъ съ пассажирскимъ зданіемъ на ст. Рогачевъ.

Подкомиссія посѣтила жилой деревянный домъ, въ которомъ осмотрѣла квартиру начальника станціи, старшаго телеграфиста и сторожа.

Квартира начальника станціи состоитъ изъ четырехъ комнатъ и кухни.

Ремонтъ квартиры сильно запущенъ: квартира эта не ремонтировалась 4 года и въ особенности плохи полы.

Старшему телеграфисту и сторожу отведено по комнатѣ, въ которыхъ устроены и русскія печи.

Затѣмъ, Подкомиссія отбыла со ст. Тощица въ Могилевъ.

При слѣдованіи Подкомиссіи къ Могилеву было отмѣчено, что толщина балластнаго слоя здѣсь въ большомъ излишкѣ.

Начальникомъ дороги было сообщено, что такая толщина балласта осталась еще отъ времени постройки линіи.

Кромѣ того, Подкомиссіей было отмѣчено, что по качеству своему балластъ Жлобинской линіи чрезвычайно плохъ.

На 188 верстѣ Подкомиссія имѣла остановку для осмотра

глинобитной полуказармы, крытой соломой смѣшанной съ глиной и цементомъ.

Сторожъ имѣетъ одну небольшую комнату, посреди которой устроена печь. Старшій рабочій имѣетъ такое же, какъ и сторожъ, помѣщеніе.

Въ домѣ всего 4 квартиры и постройка его со службами обошлась въ 4.000 руб.

На разъѣздѣ № 14 Подкомиссія осматривала старое деревянное зданіе разъѣзда и новый каменный жилой домъ.

Старое деревянное зданіе еще въ хорошемъ состояніи. Въ немъ Подкомиссія осмотрѣла квартиру дорожнаго мастера, состоящую изъ 2 комнатъ и кухни. Помѣщеніе хорошее.

Въ новомъ домѣ квартира начальника разъѣзда состоитъ изъ 2 комнатъ и кухни, помощнику начальника разъѣзда отведена 1 комната и кухня и стрѣлочникъ имѣетъ 1 комнату, въ которой устроена и кухня.

Домъ этотъ построенъ въ 1910 году сырой и неудовлетворительно покрашенъ, такъ что краска на полахъ уже стерлась, печи плохо сложены.

Начальникъ дороги сообщилъ, что домъ этотъ еще не принятъ дорогой, такъ какъ комиссія его забраковала.

Въ 11 час. 20 мин. утра Подкомиссія прибыла на ст. Могилевъ.

Ст. Могилевъ.

Подкомиссія начала осмотръ съ помѣщенія пріемнаго покоя.

Домъ, занимаемый пріемнымъ покоемъ, деревянный, одноэтажный, площадью 52,98 кв. саж.

Это помѣщеніе признано Подкомиссіей соотвѣтственнымъ, такъ какъ больныхъ, проходящихъ здѣсь, бываетъ до 50 человѣкъ.

Могилевскій пріемный покой напоминаетъ собой небольшую больницу.

Изъ пріемнаго покоя Подкомиссія прослѣдовала въ 13-й участокъ сл. п.

Контора участка помѣщается въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ и занимаетъ 3 довольно обширныхъ и свѣтлыхъ комнаты.

Изъ конторы Подкомиссія перешла въ мастерскія участка сл. п.

Кузница сл. п. помѣщается въ отдѣльно стоящемъ каменномъ зданіи, площадью 6 кв. саж., особой слесарной не имѣется.

Высота помѣщенія—2,00 саж. Толщина стѣнъ—2 кирпича. Полъ—глинобитный. Потолокъ—деревянный, подшитый толемъ. Стропила—деревянныя.

Столярная сл. п. помѣщается также въ отдѣльно стоящемъ деревянномъ зданіи, площадью 6 кв. саж., съ кладовой при ней, площ. 10 кв. саж.

Высота столярной—1,50 кв. саж.

Стѣны изъ бревенъ.

Полъ и потолокъ—деревянные.

Кладовая безъ потолка.

Стропила—деревянныя.

Затѣмъ была осмотрѣна каменная баня, имѣющая двѣ совершенно одинаковыя половины: одна для чернорабочихъ, другая для чистой публики.

Отсюда Подкомиссія перешла въ матеріальный складъ, гдѣ имѣется:

каменное зданіе, площадью 100,40 кв. саж.,

деревянный навѣсъ, площадью 16 кв. саж.,

баковъ: для керосина—1, для нефтяныхъ остатковъ—5.

На ст Могилевъ имѣется основное депо, къ которому приписано слѣдующее количество паровозовъ:

пассажирскіе паровозы типа	0—2—1	2
товарные „ „	0—4—0	41
Итого	. . . . .	43

Паровозное вѣерное зданіе на 14 стойлъ, изъ коихъ 2 стойла для ремонта паровозовъ и 12 стойлъ для стоянки и промывки паровозовъ. Длина стойла — 9,45 саж. Надъ каждымъ стойломъ устроено по 1 вытяжной трубѣ съ постояннымъ колпакомъ.

Холодная промывка производится непосредственно изъ водопроводной сѣти; напоръ достаточный.

Промывательные краны расположены между каждыми 2-мя стойлами.

Паровозы въ зданіе подаются черезъ поворотные круги, діам. 64 фута.

Ремонтныя мастерскія, общей площадью 170,55 кв. саж., состоятъ изъ слѣдующихъ помѣщеній:

вагонная, площадью	26,33	кв. саж.,
столярная „	26,33	„ „
машинное отдѣленіе	9,03	„ „
котельное	5,99	„ „
колесно-токарная	20,77	„ „
токарная	35,21	„ „
кузница	35,21	„ „
инструментальная	4,98	„ „
кладовая	3,35	„ „
контора мастера	3,35	„ „

Оборудованіе столярной составляетъ:

столярные верстаки	3
печь для варки клея	1

Оборудованіе машиннаго отдѣленія составляетъ:

1 горизонтальная паровая машина въ 18 дѣйствительныхъ силъ при рабочемъ давленіи въ 8 атм. и 160 оборотахъ въ минуту; предназначена для приведенія въ движеніе станковъ,

1 вертикальная паровая машина системы Компаундъ въ 38 дѣйствительн. силъ при рабочемъ давленіи въ 8 атм. и 250 оборотахъ въ минуту; предназначена для освѣщенія станціи, мастерскихъ и депо,

1 динамо-машина постояннаго тока въ 230 вольтъ и 130 амп.

Оборудованіе помѣщенія для котловъ:

3 вертикальные паровые котла системы Шухова по 16,74 кв. м. поверхн. нагрѣва каждый на рабочее давленіе 10 атм.

Оборудованіе колесной составляетъ:

1 токарный станокъ.

Оборудованіе токарной составляетъ:

3 токарно-винторѣзныхъ станка,
1 поперечно-строгальный станокъ,
1 сверлильный свободно стоящій станокъ,
1 двойной сверлильный станокъ,
1 точильный камень.

Оборудованіе кузницы составляетъ:

1 мѣдницкій горнъ,
1 вентиляторъ,
1 эксгаусторъ,
1 точильный камень.

Производительность Могилевскаго депо въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за 1910 г.

паровозовъ выпущено изъ мал. ремонта	. . . . .	31
товарныхъ вагоновъ „ средн. „	. . . . .	50
„ „ „ конвенц. осм. св. дор.	.	17
„ „ „ „ „ чуж. „	.	194
теплушекъ выпущено изъ годов. осм. св. дор.	. .	1
„ „ „ „ „ чуж.	. . .	43

При осмотрѣ депо Подкомиссіей было отмѣчено, что подпочвенная вода здѣсь столь высока, что, напримѣръ, поворотный кругъ всегда находится въ водѣ, не смотря на то, что ее выкачиваютъ; въ кочегарныхъ ямахъ также стоитъ вода.

Подкомиссіей было признано, что здѣсь необходимо сдѣлать дренажъ, для чего слѣдуетъ отпустить кредитъ.

Кредитъ, который управленіе Р.-О. ж. д. вносило на этотъ предметъ, былъ исключенъ У. ж. д. и въ расцѣночную вѣдомость новыхъ работъ на 1912 г. не вошелъ.

При осмотрѣ зданій мастерскихъ Подкомиссіей отмѣчено, что при постройкѣ этихъ зданій былъ употребленъ на постройку матеріалъ недоброкачественный; такъ, прошло всего 9 лѣтъ со времени постройки, зданія пришли въ негодное состояніе, стропила сгнили.

Въ настоящее а время всѣ стропила ставятся металлическія.

Водоснабженіе ст. Могилевъ производится изъ рѣки Дубровенки; количество воды, доставляемое источникомъ въ сутки,—70 куб. саж., суточный же расходъ воды (наибольшій)—25 куб. с.; для подачи воды на станцію служитъ горизонтальный насосъ Вортингтона; для приведенія въ дѣйствіе насосовъ служатъ паровые котлы: Корнвалійскій съ поверхн. нагрѣва 193,7 куб. фут. и вертикальный Лашапеля въ 215,3 кв. футовъ: водоемное зданіе одно съ 2-мя баками, общею емкостью 18 куб. саж.

Между прочимъ, Подкомиссіи демонстрировались стоящіе безъ употребленія въ настоящее время вагоны, заказанные спеціально для перевозки гусей.

Вагоны эти бездѣйствуютъ по той причинѣ, что птицу въ нихъ возить отказываются товаро-хозяева, такъ какъ птица, сидящая въ верху, задыхается, а въ нижнемъ ярусѣ—улетаетъ, такъ какъ боковыя защиты легко открываются.

Товарная контора—одноэтажная, деревянная, очень тѣсная какъ для грузохозяевъ, такъ и для служащихъ; ее необходимо, по мнѣнію Подкомиссіи, расширить.

По этому вопросу начальникомъ сл, п. было доложено Подкомиссіи, что совѣтомъ управленія, при объѣздѣ линіи 22 мая 1911 г. по поводу внесеннаго въ смѣту 1912 года кредита на ремонтъ товарной конторы на ст. Могилевъ съ одновременнымъ переустройствомъ въ каменную и расширеніемъ, поставлено:

„Признать безусловно необходимымъ построить новый домъ помѣщенія товарной конторы, площ. 50 кв. свж.. на сумму 9000 руб., приспособивъ къ чему—либо существующее зданіе. Доложить совѣту о возможности сооруженія въ 1911 году“.

По журналу совѣта отъ 14 іюня 1911 года за № 773 (п. 975) на указанное сооруженіе обращены свободные кредиты по смѣтѣ новыхъ работъ 1911 г.

Журналомъ Комитета У. ж. д отъ 23 августа 1911 г. за № 1892 по поводу указанной постройки постановлено:

„Просить начальника Р.-О. ж. д. представить, не приступая къ постройкѣ товарной конторы въ Могилевѣ, подробныя соображенія о необходимости ея и предполагаемомъ использованіи существующаго сданія конторы“.

Указанныя свѣдѣнія по составленіи будутъ направлены въ У. ж. д

Что касается старыхъ крытыхъ платформъ, имѣющихся здѣсь, то слѣдуетъ отмѣтить, что онѣ совершенно неудовлетворительны: плохо вымощены простымъ булыжникомъ, не имѣютъ боковыхъ площадокъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, подъѣхать къ нимъ для грузки нельзя, такъ какъ идутъ мощеные крутые скаты.

Съ товарнаго двора Подкомиссія прослѣдовала къ жилыхъ домамъ.

Дежурная кондукторовъ расположена въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ. Площадь дежурнымъ помѣщеній = 25,58 кв. саж., и въ дежурныхъ помѣщаются 15 человѣкъ. Помѣщеніе—тѣсно, но въ скоромъ времени будетъ расширено за счетъ рядомъ находящагося помѣщенія, ремонтировавшагося въ моментъ осмотра его Подкомиссіей.

Школа помѣщается въ наемномъ домѣ, но, какъ было сообщено начальникомъ Р.-О. ж. д., управленіе Р.-О. ж. д. предполагаетъ строить свою школу. На эту работу управленіемъ Р.-О ж. д. испрашивается кредитъ въ суммѣ 5000 руб.

Существующую школу Подокомиссія не осматривала, но по полученнымъ отъ представителей Р.-О. ж. д. свѣдѣніямъ, въ ней обучаются до 130 человѣкъ, площадь помѣщенія школы = = 37,2 кв. саж.

Предполагаютъ построить зданіе на 130 человѣкъ, площадью въ 65 кв. саж. Полная стоимость постройки исчислена въ 13.000 руб., при чемъ 8000 руб. уже были отпущены ранѣе, но работъ по постройкѣ еще не производится.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла жилые дома.

Въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру помощника начальника станціи; квартира имѣетъ 3 комнаты и кухню.

Во второй половинѣ этого же дома живутъ телеграфистъ и помощникъ товарнаго кассира. Осмотрѣнная Подкомиссіей квартира помощника кассира состоитъ изъ 2 комнатъ и кухни.

Кинтора ревизора сл. д. занимаетъ 1 комнату въ очень хорошемъ деревянномъ одноэтажномъ домѣ; здѣсь же одна комната отведена подъ контору нарядчика бригадъ, остальное помѣщеніе этого дома отведено подъ квартиру ревизора движенія. Квартира—обширная, имѣетъ 6 комнатъ, большую террасу и кухню. При квартирѣ всѣ удобства.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ пассажирскому зданію.

Зданіе вокзала—хорошее, каменное одноэтажное.

Помѣщенія—простороныя, свѣтлыя. При пассажирскомъ зданіи имѣется очень широкій перонъ.

По осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссія отбыла со ст. Могилевъ.

Въ 3 час. 24 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Орша-Товарная.

Станціонное зданіе—небольшое и недостаточное по работѣ станціи.

Пакгаузовъ достаточно.

Здѣсь же расположенъ каменный новый домъ, еще не законченный постройкой. Домъ этотъ предназначается для дровокладовъ.

Затѣмъ, Подкомиссія перешла къ старому деревянному дому, въ которомъ осмотрѣла квартиру вѣсовщика. Квартира имѣетъ двѣ комнаты и кухню; содержится грязно.

Въ этомъ же домѣ находятся дровоклады, которые будутъ переведены въ новое помѣщеніе.

Пріемный покой занимаетъ помѣщеніе, площ., 12,59 кв. саж. въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ.

Помѣщеніе слѣдуетъ считать достаточнымъ, такъ какъ больныхъ, проходящихъ здѣсь, не бываетъ болѣе 25 человѣкъ.

Далѣе, Подкомиссія прослѣдовала къ ледникамъ, въ которыхъ въ настоящее время идетъ замѣна сгнившихъ деревянныхъ частей—каменными. Дерево, изъ котораго были построены ледники, оказалось плохого качества.

Рядомъ съ ледникомъ находится деревянный домъ особнякъ, въ которомъ расположены: контора 12-го участка сл. п. и квартира начальника участка.

Конторы участка Подкомиссія не осматривала.

Квартира начальника участка состоитъ изъ 6 комнатъ и кухни. Квартира—безъ роскоши, полы—крашеные.

Вслѣдствіе наступившей темноты, дальнѣйшій осмотръ не былъ произведенъ и Подкомиссія отбыла въ Полоцкъ.

Ст. Плоцкъ. 8-го октября въ 8 час. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Полоцкъ.

Пассажирское зданіе — смѣшаннаго типа; средняя часть—двухъэтажная, боковыя—одноэтажныя. Въ одной изъ боковыхъ частей помѣщается телеграфъ, имѣющій достаточную площадь помѣщенія.

Остальныя служебныя помѣщенія—очень тѣсны.

Помѣщеніе для пассажировъ III класса—также очень тѣсное и къ тому же почтовое отдѣленіе предполагаетъ еще отнять часть его для устройства прохода въ почтовое отдѣленіе черезъ залъ III класса.

Подкомиссія нашла невозможнымъ, при настоящихъ условіяхъ недостатка помѣщеній, согласиться съ предположеніемъ почтово-телеграфнаго вѣдомства.

Багажная—очень тѣсна и неудобна.

Залъ I и II кл.—достаточенъ.

Ст. Полоцкъ, подобно ст. Могилевъ, сильно нуждается въ устройствѣ дренажей.

Въ настоящее время за неимѣніемъ спеціальнаго дома, дежурная паровозной прислуги временно помѣщается въ домѣ, площ., 53 кв. саж., предназначенномъ для товарной конторы, которая, въ свою очередь, помѣщается во второй половинѣ жилого дома, предназначеннаго для дежурныхъ комнатъ кондукторовъ, занимающихъ первую половину дома. Управленіе Р.-О. ж. д. находитъ необходимымъ построить дежурную для отдыха 42 человѣкъ, площадью 126 кв. саж. и стоимостью въ 31.500 рублей.

Подкомиссія установила, что помѣщеніе для дежурныхъ будетъ вполнѣ достатачно тогда, когда подъ него отойдетъ часть помѣщенія, занимаемаго конторой.

Затѣмъ, Подкомиссія прослѣдовала мимо деревяннаго одноэтажнаго дома, не принадлежащаго желѣзной дорогѣ, въ которомъ помѣщается желѣзнодорожный клубъ, въ пріемный покой.

Пріемный покой расположенъ въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ; площадь его помѣщеній—21,95 кв. саж.—можно считать вполнѣ достаточной для проходящихъ въ день не болѣе 20 человѣкъ больныхъ.

Далѣе, въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ Подкомиссіей была осмотрѣна квартира дорожнаго мастера, состоящая изъ 4 комнатъ и кухни и занимающая весь этотъ домъ.

Площадь этой квартиры была признана Подкомиссіей большей, чѣмъ полагается дорожному мастеру, но отнять отъ этой квартиры что-либо затруднительно, вслѣдствіе ея особой планировки.

Затѣмъ, Подкомиссія прослѣдовала къ деревянному дому, въ которомъ осмотрѣла 2 одинаковыхъ квартиры двухъ помощниковъ начальника станціи.

Каждая квартира имѣетъ двѣ комнаты и кухню.

При осмотрѣ этихъ квартиръ было обнаружено, что одна изъ комнатъ совершенно лишена отопленія и очень холодная, на что жаловались живущіе въ квартирѣ.

Отсюда Подкомиссія перешла къ двухъэтажному каменному дому, отведенному подъ контору 6-го участка сл. п. и квартиры начальника участка и письмоводителя.

Въ нижнемъ этажѣ расположена контора, занимающая 5 довольно обширныхъ комнатъ; рядомъ съ конторой имѣется квартира письмоводителя, состоящая изъ 4 хорошихъ комнатъ и кухни.

Весь верхній этажъ занимаетъ квартира начальника 6-го участка. Квартиру эту Подкомиссія не осматривала.

По осмотрѣ дома Подкомиссія прослѣдова на товарный дворъ.

Въ виду того, что при осмотрѣ пакгаузовъ Р.-О. ж. д. Подкомиссіей было установлено отсутствіе на большинствѣ прибывшихъ грузовъ отмѣтокъ о времени ихъ прибытія, въ пакгаузахъ на ст. Полоцкъ ко времени осмотра ея Подкомиссіей были разложены на товарахъ черныя доски съ отмѣткой мѣломъ о времени прибытія товара.

Подобная отмѣтка признана Подкомиссіей неудовлетворительной.

Подкомиссіей, кромѣ того, было отмѣчено, что открытыхъ платформъ на ст. Полоцкъ недостаточно.

На ст. Полоцкъ имѣется оборотное депо, приписанное къ основному депо на ст. Витебскъ, для товарныхъ паровозовъ.

Паровозное прямоугольное зданіена—12 стойлъ для стоянки и промывки паровозовъ, надъ каждымъ стойломъ устроено по 2 вытяжныя трубы съ постоянными колпаками; между путями расположены промывательные краны, ихъ количество составляетъ 6 штукъ.

Отопленіе—печное.

Для поворачиванія паровозовъ имѣется 1 поворотный кругъ, діаметромъ 55 футъ.

Водоснабженіе ст. Полоцкъ производится изъ рѣки Полота; мошность источника—неограничена; водоподъемное зданіе одно съ двумя горизонтальными насосами Вортингтона и двумя паровыми котлами Шухова, поверхностью нагр. по 193,7 кв. фут.; водоемное зданіе—одно съ однимъ бакомъ, емкостью 7 куб. саженъ.

Изъ депо Подкомиссія перешла къ деревянному одноэтажному жилому дому, въ которомъ была осмотрѣна квартира начальника депо и контора депо.

Помѣщеніе конторы—вполнѣ достаточное; квартира состоитъ изъ 5 комнатъ и кухни.

Каменная баня—очень плоха.

Осмотрѣнная, затѣмъ, Подкомиссіей, школа помѣщается въ каменномъ зданіи хотя и небольшой площади, но вполнѣ соотвѣтствующей количеству обучающихся.

На ст. Полоцкъ былъ осмотрѣнъ поѣздъ № 228, состоявшій изъ 20 груженыхъ и 26 порожнихъ (приб.—12, отпр. 14) вагоновъ съ нагрузкой 8.878 п. про общемъ вѣсѣ 33.521 п.

Отмѣчено: въ жунналѣ нѣтъ графы для станцій назначенія, поэтому онѣ иногда отмѣчаются въ графѣ примѣчаній, а чаще вовсе не отмѣчаются.

Составленъ поѣздъ въ Двинскѣ подъ № 228, Полоцкъ прицѣпокъ не дѣлалъ, сдѣлалъ одну отцѣпку. Вагоны поста-

влены въ разбивку; тормозныя требованія разбивки не оправдываютъ.

Затѣмъ, Подкомиссія отбыла со ст. Полоцкъ.

Въ 10 час. 18 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Борковичи.

Ст. Борковичи.

Пассажирское зданіе—каменное двухъэтажное. Въ нижнемъ этажѣ находятся пассажирскія и служебныя помѣщенія,—вверху квартиры. Помѣщеніе для пассажировъ III класса тѣсное.

Дальнѣйшаго осмотра ст. Борковичи не было.

Въ 10 час. 55 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Дрисса.

Ст. Дрисса.

Служебный поѣздъ былъ остановленъ у пріемнаго покоя.

Пріемный покой находится въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ, площадью 25,32 кв. саж., считая и жилое помѣщеніе.

Больныхъ проходитъ 5—6 человѣкъ.

Отъ пріемнаго покоя Подкомиссія прослѣдовала къ старому деревянному одноэтажному жилому дому. Квартира осмотрщика вагоновъ, живущаго въ этомъ домѣ состоитъ изъ трехъ комнатъ и кухни. Квартира холодная, такъ какъ печь существуетъ уже 40 лѣтъ и пришла въ негодность.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ пассажирскому зданію.

Пассажирское зданіе—каменное, двухъэтажное такого же типа, какъ на ст. Борковичи.

Площадь помѣщеній—достаточная.

По осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссія отбыла со ст. Дрисса.

276-ю версту служебный поѣздъ прослѣдовалъ тихимъ ходомъ для подробнаго осмотра пути въ этой части, такъ какъ имѣется предположеніе, что существующее здѣсь озеро просачивается черезъ насыпь.

Въ 12 час. 15 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Креславка.

Ст. Креславка.

Пассажирское зданіе такого же типа, какъ предыдущія осмотрѣнныя на ст. Дрисса и др. Площадь помѣщеній—достаточная.

По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ представителей Р.-О. ж. д., работа станціи значительно упала за послѣдніе годы.

На 240 верстѣ Подкомиссія осмотрѣла полуказарму сл. п. и будку.

Въ деревянной будкѣ живутъ два ремонтныхъ рабочихъ, при чемъ каждый имѣетъ по комнатѣ, но кухня общая.

Въ деревянной полуказармѣ было осмотрѣно помѣщеніе артельнаго старосты, имѣющаго двѣ комнаты и кухню. Домъ—плохой и требуетъ ремонта.

При слѣдованіи по участку Полоцкъ-Креславка и далѣе къ Двинску, Подкомиссіей было отмѣчено, что балластъ на этомъ участкѣ плохого качества.

Въ 1 час. 8 мин. дня Подкомиссія прибыла на ст. Двинскъ.

Ст. Двинскъ. Пассажирское зданіе—каменное, очень длинное по фасаду. Помѣщеніе для пассажировъ I и II кл. красиво отдѣлано и свободное по площади. Въ залѣ III класса тѣсно и очень грязно. Служебныя помѣщенія неудобно распланированы.

Перонъ, прилегающій къ пассажирскому зданію, не имѣетъ достаточной ширины.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала по станціоннымъ путямъ къ угольной эстакадѣ.

При осмотрѣ путей Подкомиссіей было отмѣчено, что сортировочныхъ путей недостаточно.

На угольномъ складѣ ст. Двинскъ возможно уложить Донецкаго угля 1.100.000 пуд. при высотѣ штабеля $^1/_2$ саж. Уголь грузится чрезъ эстакаду, при чемъ вагонетки, емкостью въ 50 п., наполненныя углемъ съ угольнаго склада подаются рабочими къ эстакадѣ по уложенному на землю узкоколейному пути, который примыкаетъ къ устроенному въ концѣ экстакады подъемнику, который состоитъ изъ двухъ клепанныхъ желѣзныхъ клѣтокъ, вмѣщающихъ каждая по одной вагонеткѣ; на полу этихъ клѣтокъ уложены рельсы узкоколейнаго пути. Клѣтки поднимаются и опускаются въ особыхъ вертикальныхъ шахтахъ. Помощью этого подъемника груженыя углемъ вагонетки подымаются на верхъ эстакады, а опорожненныя опускаются внизъ. Работа производится при помощи мотора, но подъемные механизмы приспособлены и къ работѣ вручную для того времени, когда электрическая станція не работаетъ.

Время подъема вагонетки на эстакаду при помощи мотора—35 сек., время выкатки груженой вагонетки и постановки вмѣсто нея порожней — также 35 сек. Чтобы возобновить полный запасъ въ 20 вагонетокъ съ 1000 пуд. угля, требуется около 24 минутъ.

Въ случаѣ порчи подъемныхъ механизмовъ эстакады уголь грузится помощью постояннаго подъемнаго крана въ двѣ тонны.

При эстакадѣ установлены въ особой будкѣ вѣсы для взвѣшиванія вагонетокъ.

На угольномъ складѣ ст. Двинскъ уложено 128 пог. саж. переносныхъ узкоколейныхъ путей; погрузка угля производится помощью 40 вагонетокъ.

Въ присутствіи Подкомиссіи тендеръ паровоза 400 пудовъ угля забралъ въ 4 мин.

Затѣмъ, у переѣзда, построеннаго черезъ главную городскую улицу, Подкомиссіей былъ разсмотрѣнъ вопросъ о путепроводѣ.

На ст. Двинскъ, такъ называемый, Дворянскій переѣздъ на Дворянской улицѣ, являясь соединеніемъ двухъ густо населенныхъ частей города, пересѣкаетъ 9 путей Р.-О. ж. д., изъ нихъ 2 главныхъ, 2 соединительныхъ съ путями Сѣверо-Западныхъ ж. д., 1 вытяжной и 3 запасныхъ, среднее же количество проѣзжающихъ черезъ переѣздъ подводъ въ сутки составляетъ 2750 шт.

Изложенныя обстоятельства являются источникомъ большихъ затрудненій какъ для коннаго движенія по Дворянской улицѣ, такъ и для станціонной работы, и вызываютъ необходимость въ неотложномъ устройствѣ на названной станціи путепровода взамѣнъ существующаго переѣзда.

Подкомиссія вполнѣ согласилась съ доводами, представленными Р.-О. ж. д. по этому вопросу, и признала необходимымъ и неотложнымъ устройство вышеупомянутаго путепровода.

Затѣмъ, Подкомиссія возвратилась къ пассажирскому зданію и съ поѣздомъ отбыла на ст. Двинскъ-товарная.

Ст. Двинскъ-таварн. Служебный поѣздъ былъ остановленъ у двухъэтажнаго каменнаго зданія, въ которомъ помѣщаются телеграфъ, передаточная контора, дежурныя комнаты и др. службы.

Всѣ помѣщенія—соотвѣтственныя.

Отъ этого зданія Подкомиссія прослѣдовала черезъ садъ, очень обширной площади, на товарный дворъ.

Старые пакгаузы и платформы—очень узки, но управленіе Р.-О. ж. д, предполагаетъ передѣлать ихъ.

Каменные хорошіе амбары заняты для потребностей войскъ.

Съ товарнаго двора Подкомиссія прослѣдовала въ товарную контору.

Контора помѣщается въ нижнемъ этажѣ каменнаго двухъэтажнаго дома; въ верхнемъ этажѣ находится квартира ревизора движенія.

Въ помѣщеніи товарной конторы не достаточно свободно и въ комнатѣ для грузохозяевъ холодно, такъ какъ эта комната служитъ и прихожей.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала въ главныя мастерскія.

Двинскія главныя мастерскія.

Двинскія мастерскія построены въ 1866 году управленіемъ Динабурго-Витебской ж. д., въ 1894 г. онѣ перешли въ эксплоатацію образовавшейся въ то время Р.-О. ж. д., въ 1897 г. было

начато расширеніе Двинскихъ мастерскихъ, которое не закончено и понынѣ, вслѣдствіе незначительности отпускаемыхъ ежегодно кредитовъ.

Первоначально мастерскія ремонтировали весь подвижной составъ, а съ 1902 г. исключительно паровозы.

Площадь крытыхъ помѣщеній составляетъ 5258 кв. саж. при 16200 кв. саж. территоріи.

Электрическая станція.

Станки и другіе предметы механическаго оборудованія требуютъ для своего дѣйствія энергіи отъ центральной электрической станціи. Электрическая станція—общая для передачи силы въ мастерскія и для электрическаго освѣщенія какъ самихъ мастерскихъ, такъ и станцій Двинскъ—пассажирскій и Двинскъ—товарный.

Занимаетъ она площадь 191 кв. саж. Токъ—трехфазный, для приведенія механизмовъ въ движеніе 240 вольтъ, 50 періодовъ. На электрической станціи установлено:

1) 5 пародинамомашинъ, общей мощностью 810 дѣйств. лош. силъ,

2) 5 водотрубныхъ паровыхъ котловъ, поверхностью нагрѣва 150 кв. метр. каждый, и рабочаго давленія 10 атмосферъ. Котлы отапливаются каменнымъ углемъ.

Паровозосборная.

Сборная помѣщается въ зданіи съ верхнимъ свѣтомъ, площадь ея—1196 кв. саж. Въ сборной—40 стойлъ и 2 телѣжки, служащія для постановки паровозовъ въ стойла. Помимо разборки и сборки паровозовъ, въ сборной производится ремонтъ паровозныхъ рамъ и иногда ремонтъ котловъ, если послѣдній по размѣрамъ незначителенъ.

Оборудованіе паровозосборной слѣдующее:

мостовые краны по 3 т.	10
краны-козлы по 25 т.	2
домкраты Беккера паровозные	6
„ „ тендерные	2
телѣжки для перемѣщенія паровозовъ.	2
телѣжки подвѣсныя для перемѣщенія мостовыхъ трехтонныхъ крановъ вдоль мастерской.	2
станки токарные.	10
„ сверлильные	6
„ строгальные	2
„ фрезерные	2

„ наждачно-шлифовальные 5
„ прочіе 4
открытый ртутный манометръ 1
электромоторы 10
кузнечные огни 1

Котельная.

Площадь котельной—807 кв. с. Котельная состоитъ изъ трехъ отдѣленій: котельной клепальной, котельной кузницы и котельной механической. Помѣщается котельная въ зданіи съ верхнимъ свѣтомъ.

Оборудованіе котельной слѣдующее:

телѣжка (въ старой кот.). 1
мостовые краны по 20 тоннъ. 2
„ „ „ 4 тонны 3
поворотный свободностоящій кранъ по 2 т. 1
поворотные стѣнные краны по 4 т. . . . 6
печь для нагрѣва листовъ 1
станки токарные 4
„ сверлильные 7
„ строгальный 1
„ долбежный 1
„ фрезерный 1
„ наждачно-шлифовальный 1
„ прочіе 5
электромоторы 17
кузненые огни 3

Кромѣ, того котельная имѣетъ пневматическое оборудованіе для очистки котловъ отъ накипи для клепки, чеканки, сверленія и нарѣзанія рѣзьбы

Механическая.

Зданіе механической имѣетъ верхній свѣтъ, площадь ея—980 кв. саж.

Оборудованіе ея таково:

мостовой кранъ въ 3 т. 1
передвижные краны по $^2/_3$ т. 3
станки токарные 72
„ сверлильные. 10
„ строгательные 21
„ долбежные. 7
„ фрезерные 13
„ болто и гайкорѣзные 7
„ наждачно-шлифовальные 11

станки прочіе 5
электромоторы 11
кузнечные огни 3

При механической имѣется инструментальная съ такимъ оборудованіемъ:

закалочно-отжигатальная печь 1
„ „ и цементовочная печь 1
универсальный токарно-инструментальный станокъ 1
универсальный наждачный инструм. станокъ 1
токарные станки 2
станокъ для точки спиральныхъ сверлъ. 1
„ „ постановки центровъ 1
кузнечные огни 1
воздушный вентиляторъ 1

Колесная.

Коленной мастерской самостоятельной еще не выстроено, ремонтъ колесныхъ паръ временно производится пока въ котельной клепальной, въ которой установлено для сего:

станки колесно-токарные 12
„ токарные 8
„ прочіе 2
печи бандажныя 2

Литейная.

Литейная помѣщается въ зданіи съ верхнимъ свѣтомъ, площадь ея—294 кв. саж.

Оборудованіе слѣдующее:

вагранки 2
калошниковый подъемникъ 1
вѣсы стѣнные на 100 пуд. 1
вентиляторъ Шиле 1
мѣдно-плавильная печь Піатъ-Бумана. 2
сушильная печь 1
мостовые краны по 8 т. 2
поворотные стѣнные краны по 1 т. . . . 3
станки сверлильные 2
наждачно-шлифовальный 1
прочіе станки 7
электромоторы 14

Электропаяльная.

Для ремонта менѣе отвѣтственныхъ частей паровозовъ въ Двинскихъ мастерскихъ примѣняется электрическая пайка.

Электропаяльная помѣщается въ зданіи съ верхнимъ свѣтомъ, площадью 56 кв. саж.

Оборудованіе ея таково:

трансформаторъ на 200 амп.	1
аккумуляторная батарея (400 аккумулят).	1
мостовой кранъ въ 4 т.	1
паяльныя плиты	2
электромоторы	2
кузнечные огни	2

Оборотный складъ.

При заказѣ однимъ цехомъ другому нужныхъ ему запасныхъ частей, послѣдніе по изготовленію предварительно поступаютъ въ оборотный складъ и оттуда уже въ подлежащій цехъ.

Площадь оборотнаго склада—59 кв. саж.

Кузница.

Кузница помѣщается въ зданіи съ верхнимъ свѣтомъ, площадью 482 кв. саж.

Оборудованіе кузницы:

паровые котлы, поверхн. нагрѣва по 20 к/м. дабочее давл. 6 атмосф.	2
паровые котлы, поверхн. нагрѣва по 57,28 к/м., рабочее давл. 6 атмосф.	1
вентиляторъ Шиле	1
печь сварочная	1
„ рессорная	1
ножные молоты Оливера	5
поворотные краны по 1,5 т.	1
поворотные стѣнные краны по 0,33 . .	3
паровые молоты по 0,5 т.	2
„ „ „ 1,5 „	1
воздушные „ „ 0,125 т.	2
станки сверлильные	1
„ наждачно-шлифовальные	2
„ прочіе.	9
электромоторы	6
кузнечные огни	55

Трубная.

Площадь трубной—119 кв. саж., зданіе имѣетъ верхній свѣтъ.

Оборудованіе трубной:

барабанъ для чистки дымогарныхъ трубъ.	1
станки разные	7
электромоторы	2
кузнечные огни	7

Мѣдницкая.

Площадь мѣдницкой—68 кв. саж., въ ней 7 кузнечныхъ огней.

Деревообдѣлочная и модельная.

Площадь деревообдѣлочной и модельной—41 кв. саж.

Оборудованіе слѣдующее:

станокъ строгательный	1
станки пильные	3
сверлильный	1
токарный	1
торцообрѣзный	1
электромоторъ	1

Малярная.

Спеціельной малярной Двинскія мастерскія пока не имѣютъ. Окраска подвижного состава производится временно въ паровозномъ сараѣ, въ которомъ отведено для этой цѣли 5 стойлъ.

Складъ моделей.

Для храненія моделей мастерскія имѣютъ особое зданію, площадью 113 кв. саж.

Контора мастерскихъ.

Контора мастерскихъ размѣщена въ настоящее время въ первыхъ двухъ этажахъ четырехъэтажнаго каменнаго зданія, остальные этажи коего отведены подъ квартиры служащихъ мастерскихъ. Площадь конторы—128 кв. саж.

Проходная контора, пожарный сарай и дежурная для пожарныхъ.

Проходная контора и сарай для храненія пожарныхъ инструментовъ съ дежурной для пожарныхъ помѣщается въ общемъ зданіи, площадь котораго 70 кв. саж.

Въ пожарномъ сараѣ хранится слѣдующее оборудованіе:

ручныхъ пожарныхъ насосовъ 3
вагровый ходъ 1
рукавная телѣжка 1
механическая лѣстница 1

Ручныя лѣстницы, багры, штендера, гидропульты, топоры и другія принадлежности для команды въ 80 человѣкъ.

Помѣщеніе для паровозныхъ вѣсовъ.

Для взвѣшиванія паровозовъ послѣ выхода ихъ изъ ремонта въ мастерскихъ имѣются вѣсы Рааше, позволяющіе опредѣлять нагрузку на каждую ось паровоза.

Вѣсы помѣщаются въ спеціально построенномъ изъ желѣзобетона сараѣ.

Кочегарка центральнаго отопленія мастерскихъ.

Въ помѣщеніяхъ мастерскихъ устроено центральное паровое отопленіе, за исключеніемъ кузницы, бандажной и котельной кузницы, которыя не отапливаются.

Для центральнаго отопленія мастерскихъ установлено 4 постоянныхъ котла паровознаго типа, съ поверхностью нагрѣва по 90 кв. м., съ рабочимъ давленіемъ 6 атм.

Площадь кочегарки—51 кв. саж.

Водоснабженіе.

Снабженіе мастерскихъ водою производится отъ городского водопровода съ платою 6,75 копѣекъ за 100 вед. Давленіе воды въ трубахъ около 4 атм.; на территоріи мастерскихъ установлено 58 пожарныхъ и водоразборныхъ крановъ; для спуска грязной воды устроена канализація.

Ниже указано число мастеровыхъ, учениковъ и рабочихъ за каждый мѣсяцъ 1910 г., а также ихъ мѣсячный заработокъ.

Число мастеровыхъ, учениковъ и рабочихъ.

Наименован. должностей.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Среднее.
Мастеровые.	617	620	624	616	624	625	624	631	633	627	625	623	624
Ученики. . .	91	92	87	87	83	81	80	74	77	83	85	82	84
Рабочіе . . .	148	146	146	145	147	143	136	135	134	138	139	138	141
Итого . . .	856	858	857	848	854	849	840	840	844	848	849	843	849

Мѣсячный заработокъ одного мастерового, ученика и рабочаго.

Наименованіе должностей.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Средній.
Мастеровой . .	46,97	47,39	56,18	36,61	41,52	40,90	43,00	46,30	53,73	58,88	60,08	36,66	46,96
Ученикъ . . .	17,53	17,36	20,48	12,80	15,21	15,70	17,05	17,54	18,90	17,47	20,78	20,04	16,91
Рабочій	23,95	22,10	26,99	20,57	19,32	18,40	20,29	23,73	26,80	25,80	26,55	20,85	22,92

Производительность мастерскихъ за 1910-й годъ выразилась слѣдующимъ образомъ:

а) выпущено паровозовъ изъ большого ремонта—86, малаго -12;

б) произведено 14.701 пуд. кузнечныхъ поковокъ,

в) произведено чугуннаго литья 38.359 пуд. и мѣднаго—5.265 пуд.

Расходъ на матеріалъ и рабочую силу выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

а) матеріалы	398.489 руб.
б) рабочая сила	407.574 „
Итого	806.063 руб.

По осмотрѣ матеріальнаго склада и главныхъ мастерскихъ Подкомиссія осмотрѣла складъ топлива и депо.

На ст. Двинскъ имѣется основное депо, къ которому приписано слѣдующее количество паровозовъ:

товарныхъ паровозовъ типа	0—3—0	5
„ „ „	0—4—0	72
	Итого	77

Паровозное вѣерное зданіе на 10 стойлъ для стоянки и промывки паровозовъ. Длина стойла—11,10 саж.; въ нихъ помѣщаются четырехосные паровозы съ четырехосными тендерами.

Паровозы въ зданіе подаются черезъ поворотный кругъ діам. 64 фута.

Паровозное вѣерное зданіе на 25 стойлъ для стоянки и промывки паровозовъ. Длина стойлъ—9,60 саж., въ нихъ помѣщаются четырехосные паровозы съ четырехосными тендерами.

Паровозы въ зданіе подаются черезъ поворотный кругъ, діам. 55 футъ.

Надъ каждымъ стойломъ устроено по 1 вытяжной трубѣ съ постояннымъ колпакомъ.

Холодная промывка производится непосредственно изъ водопроводной сѣти, напоръ достаточный.

Промывательные краны расположены между каждыми 2 стойлами.

Для средняго ремонта и подъемки паровозовъ имѣется ремонтное зданіе, площадью 196,02 кв. саж., изъ которыхъ:

сборная на 3 стойла занимаетъ площ.		116,6	кв.	саж.,
механическая	„ „	37,5	„	„
инструментальная	„ „	11,04	„	„
кузница	„ „	20,38	„	„
помѣщеніе котла для отопленія	„	6,76	„	„
умывальная	„	3,48	„	„

Оборудованіе сборной составляетъ:

домкратъ Беккера желѣзн. для подъема паровозовъ	1
„ „ дерев. для подъем. тенд.	1

оборудованіе механической составляетъ:

станки токарные	4
„ сверлильные	2
„ строгальные	2
„ фрезерный	1
точильный камень	1

Станки приводятся въ движеніе помощью электромотора; энергія получается отъ электрической станціи Двинскихъ мастерскихъ.

Въ запасѣ имѣется одинъ вертикальный котелъ съ вертикальной паровой машиной.

Въ кузницѣ установлено 4 горна на одинъ огонь: для доставленія дутья къ горнамъ служитъ вентиляторъ Шиле.

Ремонтное зданіе имѣетъ водяное отопленіе отъ постояннаго котла паровознаго типа.

Для средняго ремонта товарныхъ вагоновъ имѣется прямоугольное зданіе, площадью 72,71 кв. саж. на 4 стойла.

Оборудованіе составляетъ:

универсальный деревообдѣлочн. станокъ	1
сверлильный станокъ	1
кузнечный горнъ	1
вентиляторъ	1
точильные камни	2
столярные верстаки	5

Станки приводятся въ движеніе помощью электромотора, который получаетъ энергію отъ электрической станціи Двинскихъ мастерскихъ.

Для малаго ремонта товарныхъ вагоновъ имѣются 2 прямоугольныхъ зданія, общей площадью 158,40 кв. саж.

Производительность Двинскаго депо въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за 1910 г.:

паровозовъ выпущ. изъ мал. ремонта	66
товарн. вагоновъ „ средн. „	55
„ „ „ конвенц. осм. св. дор.	112
„ „ „ „ „ чуж.	565
теплушекъ вып. изъ годов. осм. своей дор.	1
„ „ „ „ „ чужихъ „	50

По возвращеніи изъ депо Подкомиссія осмотрѣла пріемный покой, расположенный въ каменномъ одноэтажномъ хорошемъ новомъ домѣ. Площадь помѣщеній—72,85 кв. саж.; больныхъ проходитъ до 120 человѣкъ въ день, считая и рабочихъ мастерскихъ. Помѣщеніе отдѣлано роскошно.

Осмотрѣвъ пріемный покой, Подкомиссія отбыла со ст. Двинскъ въ Ливенгофъ.

Ст. Ливенгофъ

9-го октября въ 7 час. 52 мин. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Ливенгофъ.

Пассажирское зданіе—двухъэтажное, отличнаго отъ описанныхъ выше пассажирскихъ зданій типа.

Въ нижнемъ этажѣ расположены помѣщенія для пассажировъ и служащихъ, вверху—квартиры.

Помѣщенія для пассажировъ—достаточны, но для службъ очень тѣсны; на 7 кв. саж. находится контора по пріему и выдачѣ грузовъ, билетная касса, контора дежурнаго по станціи и телеграфъ.

Управленіе Р.-О. ж. д. предполагаетъ пристроить 10 кв. саж. и испрашиваетъ на 1912 г. 2.250 руб. на эту работу.

Подкомиссія согласилась съ необходимостью отпуска упомянутаго кредита.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ:

Пакгаузы—деревянные старые и темные.

Противъ пакгаузовъ, сейчасъ же за заборомъ, стоящемъ на границѣ полосы отчужденія, расположенъ пробковый и стеклянный заводъ, имѣющій выѣздъ со своей территоріи черезъ ворота, прорѣзанныя въ этомъ заборѣ, при чемъ подводы съ завода должны неминуемо слѣдовать черезъ товарный дворъ.

Это обстоятельство является большимъ неудобствомъ для желѣзной дороги, но мѣстное управленіе не имѣетъ возможности урегулировать этотъ вопросъ.

Ст. Крейцбургъ.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла квартиру дорожнаго мастера, имѣющую 5 комнатъ и кухню въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ, и отбыла со ст. Ливенгофъ.

Въ 8 час. 42 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Крейцбургъ.

Пассажирское зданіе—каменное, площадь его помѣщеній пассажирскихъ и служебныхъ—80 кв. саж.; пассажирскія залы имѣютъ площ. 40,21 кв. саж., при количествѣ продаваемыхъ билетовъ 58.974 шт. въ годъ; мужской уборной нѣтъ, дамская тѣсная. Почтовое отдѣленіе ютится въ углу. Служебныя помѣщенія очень тѣсны, часть передаточной конторы помѣщается въ вагонѣ.

Управленіе Р.-О. ж. д. предполагаетъ расширить станціонное зданіе на 74 кв. саж. и испрашиваетъ на 1912 г. кредитъ въ 16.650 руб.

Подкомиссія согласилась съ необходимостью расширить пассажирское зданіе.

При осмотрѣ станціонныхъ путей Подкомиссіей было обнаружено, что подъѣздъ къ пассажирскому зданію пересѣкаетъ товарный путь къ пакгаузамъ, что чрезвычайно неудобно.

Кромѣ того, было отмѣчено, что въ мѣстѣ входа поѣзда на станцію имѣется труба, которую, по мнѣнію управленія Р.-О. ж. д., придется передѣлывать, и управленіе дороги предполагало въ этомъ мѣстѣ устроить путепроводъ. Работы эти, однако, были исключены совѣтомъ управленія Р.-О. ж. д.

Подкомиссія полагала, что для избѣжанія несчастныхъ случаевъ было бы цѣлесообразно устроить путепроводъ.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла двухъэтажный каменный домъ, въ нижнемъ этажѣ котораго помѣщается товарная контора, довольно обширная. Во второмъ этажѣ находится квартира начальника участка сл. п. Квартира—очень большая, 7 комнатъ и кухня, отдѣлана роскошно. Далѣе, Подкомиссія посѣтила пріемный покой, расположенный въ деревяноомъ одноэтажномъ домѣ.

Площадь помѣщенія пріемнаго покоя—22,90 кв. саж., а съ жилыми помѣщеніями—41,07 кв. саж.

Въ слѣдующемъ жиломъ деревянномъ одноэтажномъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру письмоводителя участка сл. п. Квартира состоитъ изъ 3 небольшихъ комнатъ и кухни.

Рядомъ въ старомъ небольшомъ деревянномъ домѣ Подкомиссіей была осмотрѣна квартира вѣсовщика; квартира имѣетъ 3 малыхъ комнаты и кухню. Въ этомъ домѣ живутъ только вѣсовщики. Домъ требуетъ ремонта.

Затѣмъ въ слѣдующемъ деревянномъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла помѣщеніе стрѣлочника, состоящее изъ комнаты и кухни и квартиру билетнаго кассира.

Отсюда Подкомиссія перешла въ складъ и мастерскія 4 участка сл. п.

Мастерскія помѣщаются въ отдѣльно стоящемъ каменномъ зданіи и состоятъ изъ:

кузницы площ.	—7,08	кв. саж.
слесарной „	—3,30	„ „
столярной „	—6,47	„ „
	16,85	кв. саж.

Высота помѣщеній—1,62 кв. саж., толщина стѣнъ—2 кирпича, полы: въ кузницѣ глинобитные, въ слесарной и столярной деревянные. Потолки изъ кирпичныхъ сводиковъ по балкамъ изъ старыхъ рельсъ. Стропила деревянныя, крыша желѣзная.

Кладовая 4-го участка является лучшей на всей Р.-О. линіи. Матеріаловъ въ ней хранится на 6—7 тыс. руб.

При осмотрѣ товарной станціи Подкомиссіей было отмѣчено, что устроенные Р.-О. ж. д. ледники, набитые въ январѣ мѣсяцѣ 1911 года льдомъ, бездѣйствуютъ, такъ какъ масляные поѣзда пошли по Виндаво-Рыбинской ж. д.

Отсюда Подкомиссія перешла въ дежурныя помѣщенія кондукторскихъ и паровозныхъ бригадъ. Дежурныя эти помѣщаются въ одномъ каменномъ домѣ, но въ разныхъ половинахъ его.

Помѣщеніе дежурной для паровозныхъ бригадъ имѣетъ площадь 14,86 кв. саж. и вмѣщаетъ до 17 человѣкъ; помѣщеніе же для кондукторовъ имѣетъ площадь 56,20 кв. саж. и вмѣщаетъ 17 человѣкъ.

Помѣщеніе сл. т. очень тѣсное, совершенно неудовлетворительное; такъ, напримѣръ, за недостаткомъ помѣщенія въ спальняхъ, часть бригадъ спитъ въ корридорѣ на кроватяхъ, темно, нѣтъ сушилки.

По осмотрѣ дежурныхъ Подкомиссія отбыла со ст. Крейцбургъ.

Въ 10 час. 2 мин. утра Подкомиссія имѣла остановку на ст. Штокмансгофъ.

Ст. Штокмансгофъ. Къ ст. Штокмансгофъ примыкаетъ Лифляндскій подъѣздной путь.

При осмотрѣ пакгаузовъ было отмѣчено, между прочимъ, что здѣсь имѣется мука, идущая сюда изъ Ольвеополя.

Путевое устройство—недостаточно и въ скоромъ времени потребуется кредитъ для развитія станціи.

Кромѣ казеннаго пассажирскаго зданія, здѣсь рядомъ съ нимъ имѣется еще деревянное пассажирское зданіе, выстроенное на средства буфетчика, такъ какъ въ старомъ зданіи была сильная тѣснота.

По этому вопросу въ управленіи Р.-О. ж. д. имѣется особое соглашеніе съ буфетчикомъ.

Въ 11 час. 3 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Реймерсгофъ.

Ст. Реймерсгофъ. Пассажирское зданіе—каменное двухъэтажное Залъ I и II класса имѣетъ достаточную площадь помѣщеній, но залъ III класса, и служебныя помѣщенія очень тѣсны. Существующая площадь пассажирскихъ залъ—35 кв. саж. при годовомъ количествѣ билетовъ 51.132 шт.

Залъ III кл. имѣетъ—14,25 кв. саж., а продажа билетовъ III класса на I поѣздъ достягаетъ 300 шт.

Управленіе Р.-О. ж. д. предполагаетъ пристроить 20 кв. саж и испрашиваетъ на 1912 г. 4500 руб.

Подкомиссія признала необходимымъ отпускъ названнаго кредита.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала къ жилому дому.

Домъ—деревянный небольшой съ мезониномъ. Подкомиссія осмотрѣла квартиру осмотрщика вагоновъ, имѣющую 2 комнаты и кухню очень маленькую. Въ мезононѣ помѣщаются въ одной очень тѣсной комнатѣ двѣ кровати для 6 дежурныхъ. Помѣщеніе это—совершенно неудовлетворительное.

Затѣмъ, Подкомиссія отбыла со ст. Реймерсгофъ.

Въ 12 час. дня Подкомиссія имѣла кратковременную остановку для осмотра пассажирскаго зданія ст. Огеръ.

Ст. Огеръ. Подкомиссіей было признано, что въ настоящемъ видѣ пассажирское зданіе совершенно не удовлетворяетъ своему назначенію, такъ какъ во всѣхъ помѣщеніяхъ большая тѣснота, и поэтому испрашиваемый управленіемъ Р.-О. ж. д. на 1912 годъ кредитъ въ 5000 рублей подлежитъ отпуску.

Въ 12 час 43 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Рига-Сортировочная.

Ст. Рига Сортировочная. Въ день осмотра Подкомиссіей ст. Рига-Сортировочная почти всѣ пути были свободны отъ поѣздовъ. Представители Р.-О. ж. д. объяснили это явленіе временнымъ паденіемъ движенія.

На ст. Рига-Сортировочная было отпущено по расцѣночной вѣдомости новыхъ работъ за рядъ лѣтъ 1.763.625 руб. Кромѣ того, на 1912 годъ испрашивается 86.000 руб.

Подробная вѣдомость всѣхъ работъ по переустройству Рижскаго узла передана въ Высшую Комиссію; въ числѣ этихъ работъ находятся и работы по развитію ст. Сортировочная.

Подкомиссія подробно осматривала всѣ устройства, произведенныя на ст. Сортировочная, а также ознакомилась и съ работой сортировочной горки.

Въ двухъэтажномъ каменномъ, красивой архитектуры зданіи помѣщаются контора сл. движенія и дежурная кондукторовъ. Помѣщеніе очень хорошее, но еще не можетъ быть занято, такъ какъ водоснабженіе не устроено.

Отсюда Подкомиссія перешла въ депо.

Къ основному депо на ст. Рига приписано слѣдующее количество паровозовъ:

пассажирск. паровозы	типа	1—3—0	. . .	9
„	„	2—3—0	. . .	12
„	„	1—2—0	. . .	32
„	„	0—2—1	. . .	10
товарные	„	0—3—0	. . .	71
„	„	0—4—0	. . .	25
маневровые	„	0—3—0	. . .	10
„ танков.	„	0—3—0	. . .	10
		Итого	. . .	179

Паровозное прямоугольное зданіе на 10 стойлъ, площадью 345,86 кв, саж. для стоянки и промывки паровозовъ.

Для поворачиванія паровозовъ имѣется одинъ поворотный кругъ, діам. 64 фута.

Промывательные краны расположены между путями, ихъ количество 12.

Паровозное зданіе при депо—на 5 стойлъ для стоянки и промывки паровозовъ. Длина стойлъ—9,75 саж.; въ нихъ помѣщаются четырехосные паровозы съ трехосными тендерами. Надъ каждымъ стойломъ устроены на 2 вытяжныхъ трубы съ постоянными колпаками. Паровозы въ зданіе подаются черезъ поворотный кругъ, діам. 63 фута.

Холодная промывка производится непосредственно изъ водопроводной сѣти, напоръ достаточный.

Для средняго ремонта и подъемки паровозовъ имѣется ремонтное зданіе, которое помѣщается рядомъ съ паровознымъ вѣернымъ зданіемъ, площадью 226,73 кв. саж., изъ которыхъ:

сборная на 4 стойла	занимаетъ	площ.	. 139,88	кв.	саж.,
механическая	„	„	. 64,35	„	„
инструментальная	„	„	. 5.49	„	„
кузница	„	„	. 16,00	„	„
кладовая	„	„	. 5,49	„	„
контора	„	„	. 5,52	„	„

Оборудованіе сборной составляетъ:
домкраты Беккера деревян. для подъемки паровоз.—3 компл.

Оборудованіе механической:

станки токарные 3
„ фрезерный 1
„ сверлильные 2
„ строгальный 1
точильный камень 1

Въ кузницѣ установлены 2 двухогневыхъ горна и 1 горнъ на одинъ огонь.

Въ столярной установлены:
универсальный деревообдѣлочный станокъ 1
вентиляторъ Шиле для доставленія дутья
горнамъ въ кузницѣ 1
столярные верстаки и столы.

Ромонтное зданіе отапливается печами,

Станки приводятся въ движеніе помощью электромотора.

Энергія получается отъ электрической станціи Рига-Берегъ

Производительность Рижскаго депо въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за 1910 годъ:

паровозовъ выпущено изъ малаго ремонта 89
товарн. ваг. выпущено изъ конвенціон. осмотра своей дороги 10
тоже чужихъ дорогъ 76
теплушекъ изъ годового осмотра своей дороги . . . 3
тоже чужихъ дорогъ 40

Зданія всѣ—новыя, помѣщеніе—свѣтлое.

Почти рядомъ съ депо въ двухъэтажномъ каменномъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла помѣщеніе конторы сл. т. и дежурныя паровозныхъ бригадъ. Помѣщеніе тоже еще не занято, вслѣдствіе отсутствія водопровода.

Затѣмъ, Подкомиссія перешла къ сортировочнымъ путямъ и путепровода.

Подкомиссіей было отмѣчено, что путепроводъ совершенно готовъ, кромѣ фермъ, постановка которыхъ задержана У. ж. д., такъ какъ проектъ ихъ еще не утвержденъ. Такое ненормальное положеніе и было отмѣчено Подкомиссіей.

Затѣмъ, Подкомиссія прибыла на ст. Рига-Пассажирская, откуда черезъ часъ отбыла въ Муравьево.

Въ 3 час. 45 мин. дня была сдѣлана остановка на ст. Митава.

Ст. Митава.

Служебный поѣздъ былъ остановленъ у семафора, и Подкомиссія приступила къ осмотру станціонной территоріи, о которой въ настоящее время происходятъ переговоры между управленіемъ Р.-О. ж. д. и городомъ Митава.

Затѣмъ, Подкомиссія перешла на товарный дворъ.

Товарная контора занимаетъ тѣсное и темное помѣщеніе, неудовлетворительное какъ для грузохозяевъ, такъ и для служащихъ. Подкомиссія полагаетъ, что необходимо выстроить новую товарную контору.

Подкомиссіи было сообщено, что съ открытіемъ движенія на Сѣверо-Донецкой ж. д. теченіе грузовъ по Муравьевскому участку значительно измѣнилось.

Здѣсь производится постройка новыхъ пакгаузовъ.

Изъ депо Подкомиссія перешла къ пассажирскому зданію.

Пассажирское зданіе—каменное двухъэтажное. Площадь пассажирскихъ помѣщеній—недостаточна, особенно ощущается тѣснота въ залѣ III кл. Служебныя помѣщенія—свободныя, но ходъ въ телеграфъ для подачи частныхъ телеграммъ неудобенъ.

Передъ отбытіемъ со ст. Митава Подкомиссіи было доложено, что управленіе Р.-О. ж. д. предполагаетъ устроить здѣсь путепроводъ, такъ какъ Шавельское шоссе, являющееся продолженіемъ Католической улицы, одной изъ наиболѣе бойкихъ торговыхъ улицъ Митавы, представляетъ собой единственную артерію, соединяющую названный городъ съ Баускимъ предмѣстьемъ и далѣе съ уѣзднымъ городомъ Шавли, однимъ изъ значительныхъ торговыхъ центровъ Ковенской губ. Количество обращающихся черезъ Шавельскій переѣздъ подводъ составляетъ, въ среднемъ, 6.757 въ сутки. Съ другой стороны, Шавельскій переѣздъ, находящійся въ раіонѣ ст. Митава — пересѣкаетъ 5 путей, изъ коихъ 2 главныхъ и 3 станціонныхъ.

Пути эти, независимо отъ прохода по нимъ поѣздовъ срочнаго обращенія, постоянно заняты маневрирующимъ составомъ, такъ какъ одинъ изъ этихъ путей является вытяжнымъ для парка группы путей.

Подкомиссія пришла къ заключенію, что устройство въ этомъ мѣстѣ путепровода необходимо.

Кромѣ того, около вышеназваннаго переѣзда Подкомиссія осмотрѣла деревянную казарму, въ которой живутъ сторожа какъ Р.-О. ж. д., такъ и Московско-Виндаво-Рыбинской. Домъ построенъ за общій счетъ этихъ дорогъ.

Затѣмъ, Подкомиссія отбыла со ст. Митава.

Въ 4 час. 44 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Фридрихсгофъ.

Ст. Фридрихсгофъ. Подкомиссія прослѣдовала къ жилому двухъэтажному деревянному дому, въ которомъ осмотрѣла квартиру дорожнаго мастера и помѣщеніе стрѣлочника.

Квартира дорожнаго мастера состоитъ изъ 4 комнатъ и кухни и помѣщается въ первомъ этажѣ. Стрѣлочникъ живетъ во второмъ этажѣ и занимаетъ одну комнату, въ которой устроена и кухня.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла двѣ квартиры, каждая по одной комнатѣ съ общей кухней.

При осмотрѣ этихъ помѣщеній, было установлено, что устройство общей кухни на нѣсколько квартиръ очень неудобно.

Пассажирское зданіе Подкомиссія не осматривала.

Пакгаузы—старые деревянные.

Затѣмъ, Подкомиссія отбыла со ст. Фридрихсгофъ.

На линіи Подкомиссія осматривала одинъ изъ мостовъ, который въ настоящее время имѣетъ деревянныя подпорки, такъ какъ фундаментъ его осѣдаетъ.

Балластъ на просмотрѣнномъ Подкомиссіей Муравьевскомъ участкѣ—хорошій, и путь въ очень хорошемъ состояніи.

Въ ночь съ 9 на 10 октября Подкомиссія прибыла на ст. Муравьево и 10-го въ 7 час. 50 мин. утра приступила къ осмотру жилыхъ домовъ, въ которыхъ живутъ агенты Р.-О. ж. д.

Ст. Муравьево. Ст. Муравьево принадлежитъ Либаво-Роменской ж. д. и всѣ имѣющіяся здѣсь сооруженія также устроены за счетъ этой дороги, но для кондукторскихъ бригадъ Либаво-Роменская ж. д. уступила Риго-Орловской ж. д. помѣщеніе въ двухъэтажномъ каменномъ домѣ.

Помѣщеніе—хорошее, свѣтлое, содержится чисто, вмѣщаетъ 40 кроватей въ каждой комнатѣ. Въ этомъ помѣщеніи находятся и кондуктора Либаво-Роменской ж. д.

При дежурной устроена хорошая сушилка.

Дежурная паровозныхъ бригадъ помѣщается также въ домѣ Либаво-Роменской ж. д. Домъ каменный одноэтажный. Всего кроватей, считая и тѣ, которыми пользуются бригады Либаво-Роменской ж. д.—28. Сушилка имѣется и устроена такимъ образомъ, что посреди сушильной комнаты стоитъ печь, а кругомъ нея устроены вѣшалки для платья.

По осмотрѣ вышеописанныхъ помѣщеній Подкомиссія отбыла со ст. Муравьево въ Ригу.

Въ 9 час. 2 мин. была сдѣлана остановка на ст. Аутцъ.

Ст. Аутцъ. Служебный поѣздъ былъ остановленъ у семафора, и Подкомиссія отсюда направилась на товарный дворъ.

При осмотрѣ хранящихся въ пакгаузахъ грузовъ Подкомиссіей было отмѣчено, что для отмѣтки времени прибытія груза на таковомъ уложены картонные листы, на которыхъ карандашемъ и имѣются соотвѣтственныя помѣтки.

Врядъ ли такой способъ можетъ быть признанъ удовлетворительнымъ.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла пассажирское зданіе.

Зданіе это—двухъэтажное деревянное и помѣщенія его, за исключеніемъ зала III класса—достаточны.

Вдоль перроновъ большинства станцій Муравьевскаго участка уложены рельсовые пути, идущіе отъ особыхъ платформъ, къ которымъ подвозится на подводахъ молоко изъ мѣстныхъ деревень для отправки его въ Ригу.

Молоко отъ платформъ подается на особыхъ вагонеткахъ по этимъ цутямъ къ вагонамъ поѣзда, съ которымъ отправляется въ Ригу.

Въ 9 час. 32 мин. была сдѣлана кратковременная остановка на ст. Бененъ для осмотра пассажирскаго зданія, при чемъ оказалось, что помѣщеніе I и II класса, въ которомъ находится и буфетъ, было заперто на ключъ, хранящійся у начальника станціи.

По площади всѣ помѣщенія достаточны.

Отсюда Подкомиссія отбыла въ Зассенгофъ.

Въ 11 час. 45 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Зассенгофъ—Тов. и прослѣдовала на ст. Зассенгофъ—Пассажирск.

На ст. Зассенгофъ (товарную и пассажирскую) отпущено кредита за рядъ лѣтъ всего: по Зассенгофъ товарн.—315.648 р., по Зассенгофъ пасс.—85.000 руб. На 1912 г. испрашивается на ст. Зассенгофъ тов.—10.000 р. и пасс.—75.000 р. Стоимость работъ по Зассенгофъ-тов.—466.900 р. и по пасс.—238.300 р.

Ст. Зассенгофъ. На ст. Зассенгофъ-пассажирская Подкомиссія осмотрѣла каменное пассажирское зданіе, находящееся еще въ постройкѣ. Старое деревянное двухъэтажное пассажирское зданіе сгнило. Въ настоящее время для пассажировъ выстроенъ временный деревянный баракъ.

Отъ новостроящагося пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала на Зассенгофъ товарная.

При осмотрѣ товарныхъ устройствъ Подкомиссіей было установлено, что настоящее состояніе ихъ совершенно не удовлетворяетъ той работѣ, которая здѣсь производится. Покгаузовъ совершенно недостаточно и ихъ необходимо устроить въ значительномъ количествѣ. Въ настоящее время станція справляется со своими операціями только въ силу исключительно личныхъ хорошихъ отношеній мѣстныхъ грузохозяевъ и начальника станціи.

Подкомиссіей было отмѣчено, что съ 1909 года для товарной станціи было сдѣлано слишкомъ мало и большее вниманіе управленіемъ Р.-О. ж. д. было направлено на постройку пассажирскаго зданія, тогда какъ именно товарная станція наиболѣе нуждается въ скорѣйшемъ развитіи.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ Митавскому форштадту.

Здѣсь Подкомиссія осмотрѣла сначала товарныя помѣщенія, а затѣмъ перешла въ товарную контору.

Бывшее паровозное зданіе и вагонныя мастерскія обращены въ пакгаузы за недостаткомъ складочныхъ помѣщеній; всѣ по-

мѣщенія заняты грузомъ и, кромѣ того, много хлѣба лежитъ на настилахъ.

Управленіе Р.-О. ж. д. предполагаетъ выстроить здѣсь пакгаузы.

Затѣмъ Подкомиссія прибыла въ Ригу, гдѣ имѣла совѣщаніе съ управленіемъ Риго-Орловской ж. д.

Въ Ригѣ же Подкомиссія осмотрѣла и главныя мастерскія.

Рижскія главныя мастерскія.

Рижскія мастерскія построены при сооруженіи Рига-Динабургской ж. д. и открыты въ 1861 г. Въ эксплоатацію Р.-О. ж. д. поступили въ 1894 г. При перестройкѣ ст. Рига I мастерскія предполагается перенести на ст. Дрейлингсбушъ, приблизительно въ 8 вер. отъ настоящаго мѣстоположенія.

Первоначальная площадь крытыхъ помѣщеній была до 1900 г.—1574 кв. саж. и территоріи мастерскихъ—7200 кв. саж. Начиная съ этого года до 1902 г., было сдѣлано нѣкоторое расширеніе, такъ что площадь крытыхъ помѣщеній составляетъ въ настоящее время 1868 кв. саж. при 7.200 кв. саж. территоріи мастерскихъ.

До 1902 г. въ мастерскихъ ремонтировались паровозы, пассажирскіе и товарные вагоны.

Центральная электрическая станція.

Электрическая станція, общая для передачи силы и для электрическаго освѣщенія, занимаетъ площадь въ 67,52 кв. саж. и помѣщается въ зданіи механическаго цеха и кочегарки—пристройкѣ къ механическому цеху.

Электрическій токъ постоянный — напряженія въ сѣти въ 110 вольтъ, одинаковый какъ для передачи силы, такъ и для освѣщенія. На электрической станціи установлены:

I вертикальная паровая машина системы Компаундъ въ 104 дѣйствительныхъ силъ, при рабочемъ давленіи въ 8 атм. и 250 оборотахъ въ минуту;

1 горизонтальная одноцилиндровая паровая машина въ 20 дѣйствительныхъ силъ, при рабочемъ давленіи въ 8 атм. и 30 оборотахъ въ минуту;

1 горизонтальная одноцилидровая паровая машина въ 20 дѣйствительныхъ силъ, при рабочемъ давленіи въ 8 атм. и 120 оборотахъ въ минуту;

1 вертикальная одноцилиндровая паровая машина въ 10 дѣйствительныхъ силъ, при рабочемъ давленіи въ 8 атм. и 200 оборотахъ въ минуту;

1 водотрубный паровой котелъ системы Шухова въ 50,22 кв. метр. поверхностью нагрѣва, на рабочее давленіе въ 8 атм.,

1 водотрубный паровой котелъ системы Фицнеръ и Гамперъ въ 50,40 кв. метр. поверхностью нагрѣва на рабочее давленіе въ 8 атм.;

2 паровозныхъ котла по 89,6 кв. метр. поверхностью нагрѣва на рабочее давленіе въ 8 атм.

Котлы отапливаются углемъ.

1 шунтовая шестиполюсная динамомашина (55 килов.) съ двойной обмоткой якоря, развивающая при параллельномъ соединеніи обмотокъ 110 вольтъ при 500 ампр.,

1 шунтовая четырехполюсная динамомашина въ 115 вольтъ при 125 ампр. Для зарядки аккумуляторовъ напряженіе можетъ быть повышено до 160 вольтъ при 87,5 ампр.,

1 шунтовая двухполюсная динамомашина въ 110 вольтъ и 120 ампр. Манчестерскаго типа.

Всѣ машины имѣютъ ременную передачу.

1 аккумуляторная батарея, состоящая изъ 60 элементовъ, емкостью 415 ампр. часовъ при 10-ти часовомъ зарядѣ.,

1 аккумуляторая батарея, сист. Тюдоръ, состоящая изъ 64 элементовъ, емкостью 148 ампр. часовъ при 10 час. зарядѣ.

Въ зимніе дни утромъ и вечеромъ работаютъ всѣ машины для освѣщенія и приведенія въ движеніе съ помощью электромоторовъ станковъ маханическаго цеха, пылеочистительныхъ аппаратовъ, стиральныхъ машинъ прачечной и вентиляторовъ, днемъ же и лѣтомъ работаетъ одна машина въ 55 киловаттъ.

Аккумуляторная батарея заряжается машиной въ 40 килов: Батарея въ 60 элементовъ доставляетъ энергію для освѣщенія конторъ въ періодъ бездѣйствія генераторовъ, какъ то въ праздничные дни, обѣденные перерывы, а батарея въ 64 элемен. системы Тюдоръ—для подъемника на пассажирской станціи Рига II.

Изъ паровыхъ котловъ три находятся въ дѣйствіи и одинъ въ промывкѣ и запасѣ.

Центральная станція мастерскихъ доставляетъ энергію для освѣщенія не только мастерскихъ, но также и для освѣщенія складовъ и конторы мат. сл., дежурной машинистовъ участка тяги, переѣздовъ и путей.

Мощность центральной станціи, хотя и увеличивалась постепенно, но въ настоящее время она недостаточна, въ особенности для передачи силы.

Механическая.

Механическая помѣщается въ двухъ зданіяхъ, соединенныхъ между собою подъ 90°. Въ первомъ зданіи находится

колесно-токарная, а во второмъ — двухъэтажномъ — механическо токарная и слесарная. Колесно-токарная шириною въ 7,02 кв.-саж., площадью 102,77 кв. саж.

Вдоль мастерской проходятъ по обѣимъ сторонамъ 2 рельсовыхъ пути, изъ которыхъ одинъ проходитъ въ колесный паркъ, Оба пути соединены въ концѣ мастерской съ однимъ поперечнымъ путемъ, который соединенъ со вторымъ колеснымъ паркомъ.

Оборудованіе составляютъ станки:

1 для обточки паровозныхъ бандажей,
2 „ „ тендерныхъ и вагонныхъ бандажей,
2 „ „ вагонныхъ бандажей,
1 „ „ вагонныхъ и тендерныхъ шеекъ,
1 „ „ вагонныхъ осей съ подъемнымъ краномъ,
5 токарныхъ винторѣзныхъ,
1 вертикально-фрезерный,
1 долбежный,
1 радіальный сверлильный свободностоящій,
1 сверлильный для сверленія дыръ въ ободахъ колесъ,
1 гидравлическій прессъ для надѣванія и сниманія колесъ,
1 дыропробивной станокъ съ ножницами,
3 винтовыхъ подъемника для колесъ,
2 точильныхъ камня,
1 дифференціальный блокъ, катающійся по рельсу,
2 слесарныхъ тисковъ,

Станки расположены вдоль зданія по четыре въ рядъ съ каждой стороны рельсовыхъ путей. Всѣ станки устарѣлаго типа и потому малопроизводительны, за исключеніемъ одного станка для обточки вагонныхъ и тендерныхъ осей съ подъемнымъ краномъ и одного гидравлическаго пресса для надѣванія и сниманія колесъ.

Механическо-токарная и слесарная помѣщаются въ двухъ этажахъ, при чемъ площадь каждаго—70,73 кв. саж.

Оборудованіе 1-го этажа составляютъ станки:

2 токарныхъ винторѣзныхъ,
1 револьверный арматурный,
1 горизонтально-сверлильный,
1 сверлильный отдѣльно-стоящій,
5 сверлильныхъ настѣнныхъ,
1 долбежный,
2 продольно-строгальныхъ,
2 поперечно-строгальныхъ,
1 наждачный точильный,
2 болто-гайкорѣзныхъ,
1 круглая пила для металла,
19 слесарныхъ тисковъ,

Оборудованіе 2-го этажа составляютъ:

6 токарно-винторѣзныхъ,

2 горизонтально-фрезерныхъ,

1 фрезерный для нарѣзанія фрезъ,

1 горизонтально-сверлильный,

1 вертикально-сверлильный,

1 сверлильный настѣнный,

1 долбежный,

1 наждачно-шлифовальный,

2 полировальныхъ,

1 болто-гайкорѣзный,

1 точильный камень,

37 слесарныхъ тисковъ.

Изъ всѣхъ перечисленныхъ станковъ имѣется 2 токарныхъ станка новѣйшей конструкціи, 24 станка средняго качества остальные старые малопроизводительные.

Инструментальная, шириною 2,03 саж., площадью 6,81 кв. саж., помѣщается во второмъ этажѣ механическо-токарной и слесарной.

Оборудованіе ея:

1 токарный ножной станокъ малаго размѣра и

4 слесарныхъ тисковъ.

Никелировочная, шириною 2,09 саж. площадью 4,51 кв саж. помѣщается во второмъ этажѣ механическо-токарной рядомъ съ инструментальной.

Оборудованіе составляютъ:

1 трансформаторъ,

2 деревянныхъ бака для никелированія,

1 желѣзный бакъ „ „

1 деревянный бакъ для гальванопластическаго покрыванія мѣди,

1 глиняный бакъ для гальванопластическаго покрыванія мѣди.

Кузница, рессорная и трубная.

Кузница, рессорная и трубная, шириною 9,24 саж., площадью 137,39 кв. саж., помѣщаются рядомъ съ колесной мастерской.

Оборудованіе составляютъ:

2 паровыхъ молота: одинъ на 320 клгр., одинъ на 200 клгр.

2 ножевыхъ молота Оливера,

2 вентилятора системы Рута,

10 горновъ чугунныхъ двухъ огневыхъ,

1 горнъ кирпичный,

2 рессорныя печи,

1 гидравлическій прессъ для испытанія рессоръ и пружинъ,
1 прессъ ручной для надѣванія хомутовъ,
1 клиновой прессъ для цѣльныхъ листовъ Клифа,
4 чугунныхъ плиты,
1 бакъ водяной для закалки рессоръ,
2 настѣнныхъ поворотныхъ крана,
20 кузнечныхъ наковаленъ,
1 станокъ для наварки дымогарныхъ трубъ,
1 гидравлическій прессъ для испытанія дымогарныхъ трубъ,
1 вѣсы десятичные малые.

Мѣднолитейная.

Мѣднолитейная, шириною 3,16 саж., площ. 14,33 кв. саж.

Оборудованіе составляютъ:
2 мѣдно-плавильныя печи съ естественною тягою,
1 круглый горнъ для плавки бабита,
1 кузнечный горнъ двухогневой,
1 настѣнный поворотный кранъ,
1 электрическій вентиляторъ Шиле.

Чугунолитейной въ Рижскихъ мастерскихъ не имѣется и поэтому всѣ чугунныя запасныя части получаются изъ Двинскихъ мастерскихъ.

Жестяницкая.

Жестяницкая, шириною 3,16 саж., площадью 15,61 кв. саж. помѣщается рядомъ съ мѣднолитейной.

Оборудованіе составляютъ:
1 вальцы для изгибанія жести,
1 зикъ машины,
1 универсальный фальцовочный станокъ,
1 круглый желѣзный горнъ,
1 давильный прессъ винтовой ручкой.

Деревообдѣлочная.

Деревообдѣлочная, шириною 5,74 саж., площ 78,29 кв. саж.

Оборудованіе составляютъ:
2 деревообдѣлочныхъ станка,
1 „ станокъ для дубовыхъ брусьевъ,
1 шипорѣзный станокъ,
2 станка съ круглой пилой,
1 станокъ съ ленточной пилой,

1 сверлильный тройной,
1 долбежно сверлильный,
1 фрезерный,
1 токарный,
2 наждачныхъ станка для точенія круглыхъ пилъ,
1 наждачный станокъ для точенія строгальныхъ ножей,
1 станокъ для остренія и разводки ленточныхъ пилъ,
2 точильныхъ камня и
1 станокъ съ вальцами для выпрямленія вагонной обшивки.

Всѣ станки получаютъ движеніе не отъ центральной электрической станціи, а отъ паровой горизонтальной машины въ 30 дѣйств. силъ при рабочемъ давленіи въ 6 атм. и 145 оборотахъ въ минуту; машина помѣщается въ одномъ зданіи съ деревообдѣлочной. Рядомъ съ деревообдѣлочной находится кочегарка, шириною 2,54 саж., площ. 10,97 кв. саж.

Оборудованіе составляютъ:

1 паровой котелъ, поверхностью нагрѣва 116,7 кв. метр. на рабочее давленіе въ 6 атм.,

2 мѣдныхъ бака для кипяченія воды паромъ для питья.

Рядомъ съ кочегаркой находится помѣщеніе для выварки буксъ, площадью 2,356 кв. саж.

Столярная, шириною 5,75 саж., и площадью 84,98 кв. саж., помѣщается рядомъ съ деревообдѣлочной. Кромѣ 45 столярныхъ верстаковъ, одной желѣзной печи для варки клея,—другого оборудованія не имѣется. Изъ столярной входъ въ обойную, шириною 5,75 саж., площадью 99,60 кв. саж. Кромѣ 6-ти швейныхъ машинъ и одного ручного барабана для расчесыванія конскаго волоса, другого оборудованія не имѣется.

Въ подвальномъ этажѣ столярной и обойной мастерскихъ помѣщается складъ матеріальной сл.

Сушилка—шириною 4 саж. и площадью 31 кв. саж.

Прачечная.

Прачечная и контора вагоннаго мастера помѣщается во второмъ этажѣ зданія, первый этажъ коего занятъ сушилкой. Прачечная—шириною 2,29 саж., площадью 9,16 кв. саж.

Оборудованіе составляютъ:

1 электромоторъ постояннаго тока двухполюсный,
1 вяльцы для глаженія бѣлья съ паровымъ отопленіемъ,
1 стиральный барабанъ,
1 центрофуга для выжиманія бѣлья,
1 настѣнный поворотный кранъ,
1 бакъ для кипяченія бѣлья паромъ,
1 цинковая ванна для поласканія бѣлья,

Надъ прачешной помѣщается копировальный павиліонъ для копировки чертежей техническаго отдѣла сл. тяги посредствомъ электрическаго свѣта.

Газовый заводъ.

Газовый заводъ занимаетъ 39,28 кв. саж. и состоитъ изъ слѣдующихъ помѣщеній:

помѣщеніе для паровыхъ котловъ и ретортныхъ печей, площадью 18,25 кв. саж.,

помѣщеніе для ретортныхъ печей, площадью 6,10 кв. саж.

помѣщеніе газоочистительное пл. 3,112 кв. саж.,

„ „ „ 2,821 „ „

„ для паровыхъ газовыхъ насосовъ, площадью 5,865 кв. саж.

мастерская и контора мастера, пл. 3,137 кв. саж.

Оборудованіе составляютъ:

2 вертикальныхъ паровыхъ котла системы Шухова, поверхностью нагрѣва по 10,22 кв. м. на рабочее давленіе въ 6 атм.,

1 ретортная печь въ 4 реторты,

1 „ „ „ 2 „

2 промывателя газа,

2 очистителя газа,

4 конденсатора,

2 газометра,

2 паровыхъ газовыхъ насосовъ.

Кромѣ того, находятся на дворѣ:

2 холодильника,

2 газгольдиернъ и

5 реципіентовъ для накачиванія газа до 11 атм. Отъ этихъ реципіентовъ проведенъ трубопроводъ на ст. Рига I, гдѣ помѣщаются колонны съ наполнительными клапанами для наполненія газомъ вагонныхъ реципіентовъ.

Вагоносборная.

Вагоносборная помѣщается въ пяти зданіяхъ, общей площадью 875,20 кв. саж., въ нихъ устанавливаются 23 восьмиколесныхъ вагона.

На дворѣ мастерскихъ имѣются двѣ телѣжки для подачи вагоновъ въ вагоносборныя.

Малярная.

Малярная, шириною 8,21 саж., длиной—17,64 саж., площадью 144,82 кв. саж. въ 3 пути, въ ней устанавливаются 6 восьмиколесныхъ вагоновъ.

Кромѣ того, имѣются на дворѣ мастерскихъ кладовая для монтеровъ, общ. площ. 74,73 кв. саж.

Оборотный складъ имѣетъ два отдѣленія: первое отдѣленіе для раздачи, площ. 6,03 кв. саж., второе отдѣленіе для склада, площ. 8,03 кв. саж.

Проходной домъ, площ. 2,19 кв. саж., помѣщается въ зданіи дежурныхъ комнатъ машинистовъ и помощниковъ машинистовъ 1-го участка тяги.

Главная контора мастерскихъ имѣетъ площадь 117,81 кв. саж.

Отопленіе мастерскихъ частью паровое, частью печное.

Водоснабженіе мастерскихъ: Риго-Орловская жел. дор. на ст. Рига своего водопровода не имѣетъ, водоснабженіе производится городскимъ водопроводомъ съ платою 7 коп. за 1 куб. метр. воды. Для противопожарныхъ цѣлей установлены 12 пожарныхъ крановъ на дворахъ и внутри зданія мастерскихъ. Напоръ въ трубахъ—около 4 атм.

Пожарный обозъ мастерскихъ составляютъ:

1 паровой пожарный насосъ, 2 ручныхъ пожарныхъ насоса, 1 ручной малый крыльчатый, 1 желѣзный бакъ на 750 ведеръ, разныя лѣстницы, багры, штендера, гидропульты, топоры и другія принадлежности для команды въ 40 человѣкъ.

Помѣщенія особаго для пожарнаго обоза не имѣется и онъ разставленъ въ вагоносборной.

Производительность мастерскихъ въ 1910 году.

а) Количество пассажирскихъ и спеціальныхъ товарныхъ вагоновъ (ледники, фруктовые, пивные и пр.), выпущенныхъ изъ разныхъ категорій ремонта въ 1910 г.:

	Пассажирскіе вагоны.	Спеціальные товарн. ваг.
большой ремонтъ	84	2
средній „	76	—
малый „	339	19
годовой осмотръ	280	12
крупный ремонтъ разбитыхъ . .	8	1
малый „ „ . .	4	1

б) Производительность кузницы—3874 пуд. поковокъ.

в) Производительность мѣдно литейной—75 пуд.

Расходъ на матеріалы и рабочую силу:

а) матеріалы. . . . 243.287 руб.
б) рабочую силу . . 290.391 „

Итого . . 533.678 руб.

Число мастеровыхъ и рабочихъ за 1910 годъ.

Наименованіе должностей.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Среднее.
Мастеровые	382	381	381	379	382	384	384	385	401	397	406	405	389
Рабочіе	45	45	45	45	37	36	38	46	44	48	55	56	45
Итого . .	427	426	426	424	419	420	422	431	445	445	461	461	434

Мѣсячный заработокъ одного мастерового и рабочаго за 1910 г.

Наименованіе должностей.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Среднее.
Мастеровой	35,44	39,97	44,90	29,22	37,04	35,87	41,37	44,26	44,13	49,75	62,72	35,94	41,72
Рабочій .	21,24	21,93	24,34	16,88	22,16	21,83	22,30	23,23	24,35	24,33	29,16	26,17	23,16

По осмотрѣ мастерскихъ Подкомиссія отправилась осматривать Рижскій желѣзнодорожный узелъ.

Описаніе узла подробно изложено въ обстоятельномъ трудѣ начальника сл. п. А. В. Верховскаго, а также въ журналѣ засѣданія Подкомиссіи съ представителями города Риги и биржевого комитета.

При осмотрѣ Рижскаго узла Подкомиссія держалась слѣдующаго порядка: отъ Риги-Центральная въ экипажахъ Подкомиссія направилась къ, такъ называемымъ, Краснымъ амбарамъ, затѣмъ въ экипажахъ прослѣдовала на ст. Рига-Портъ, гдѣ послѣ осмотра всѣхъ станціонныхъ и портовыхъ устройствъ и элеватора отбыла со служебнымъ поѣздомъ на ст. Рига-Товарная, откуда возвратилась на ст. Рига-Центральная, гдѣ и закончила осмотръ Р. О. ж. д. осмотромъ вокзала Рига-Центральная.

Вокзалъ Рига-Пассажирская обратилъ на себя особое вниманіе Подкомиссіи своей несоотвѣтственностью.

Вопросъ о переустройствѣ вокзала подробно разбирался въ соединенномъ засѣданіи Подкомиссіи съ представителями городского управленія и биржевого комитета. Заключенія Подкомиссіи изложены въ протоколѣ этого засѣданія.

13-го октября Подкомиссіей было произведено обслѣдованіе счетоводства и отчетности товарной конторы ст. Рига-Товарная.

Личный составъ станціи слудующій:

начальникъ станціи,

помощникъ его,

88 служащихъ въ конторѣ,

73 вѣсовщиковъ и другихъ агентовъ, работающихъ внѣ центральной конторы, исключая сторожей.

Площадь пакгаузовъ	4800	кв. саж.,
крытыхъ платформъ	1101	„ „
открытыхъ „	2804	„ „

Станція по количеству и суммѣ операціи является самой большой на Р.-О. ж. д. и одной изъ самыхъ большихъ на всей сѣти. О размѣрахъ операцій станціи можно судить по слѣдующимъ цифрамъ:

отправокъ въ день	1200
прибытій „ „	800
Выплаченныхъ наложенныхъ платежей въ день . . . . . до	1600
на сумму . . . . . до	103000 руб.

Въ общемъ, отчетность станціи не представляетъ какихъ-либо особенностей и ведется по министерскимъ правиламъ и циркулярамъ Управленія.

Было выяснено, что особой книги выправокъ по вошедшимъ въ силу съ 1901 года правиламъ не ведется. Ее замѣняютъ сброшюрованныя за мѣсяцъ извѣщенія о выправкахъ. Въ недѣльный срокъ агентъ долженъ или уплатить выправку или представить объясненія ея неправильности. Никакихъ залежей въ выправкахъ не замѣчено, за исключеніемъ двухъ—трехъ чисто случайнаго характера.

До 1901 года на станціи велась особая книга выправокъ, представлявшая собою сводную вѣдомость извѣщеній и результатовъ ихъ.

Въ виду того, что отсутствіе такой сводной вѣдомости сильно затрудняетъ разнаго рода справки, администрація конторы принуждена была завести эту книгу частнымъ образомъ. Это, казалось бы, можетъ служить лучшимъ доказательствомъ ея необходимости.

Въ товарной конторѣ имѣется книга ревизіонныхъ замѣчаній, куда, однако, вносятся замѣчанія лишь ревизорами коммер-

ческой службы и станціоннаго счетоводства; контролеры своихъ замѣчаній въ эту книгу не заносятъ.

Въ виду того, что въ эту книгу вносятся лишь замѣтки о найденныхъ непорядкахъ, по ней нельзя узнать, когда была произведена послѣдняя ревизія, и какъ часто, вообще, эти ревизіи производятся.

51 кліентъ конторы имѣютъ залоги, которые позволяютъ откладывать выкупъ накладныхъ до 10 час. утра слѣдующаго дня.

2 фирмы: Гергардтъ и Гей и Восточное Общество расплачиваются съ конторой чеками Государственнаго Банка. Кліентовъ съ текущимъ счетомъ открытымъ въ управленіи дороги,—не имѣется.

Были осмотрѣны слѣдующія книги:

книга по взысканнымъ наложеннымъ платежамъ,

книга квитанцій по дополнительнымъ сборамъ,

книги прибытія и выдачи грузовъ,

книги были найдены въ порядкѣ и никакихъ замѣчаній не вызвали.

Въ тотъ же день Подкомиссія отбыла въ Петербургъ.

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

Члены Подкомиссіи { *П. В. Синадино.* *П. П. Мгиулинъ.*

Дѣлопроизводители: { *Н. Богдановъ.* *Сер. Воищевъ.* *П. Ильинъ.*

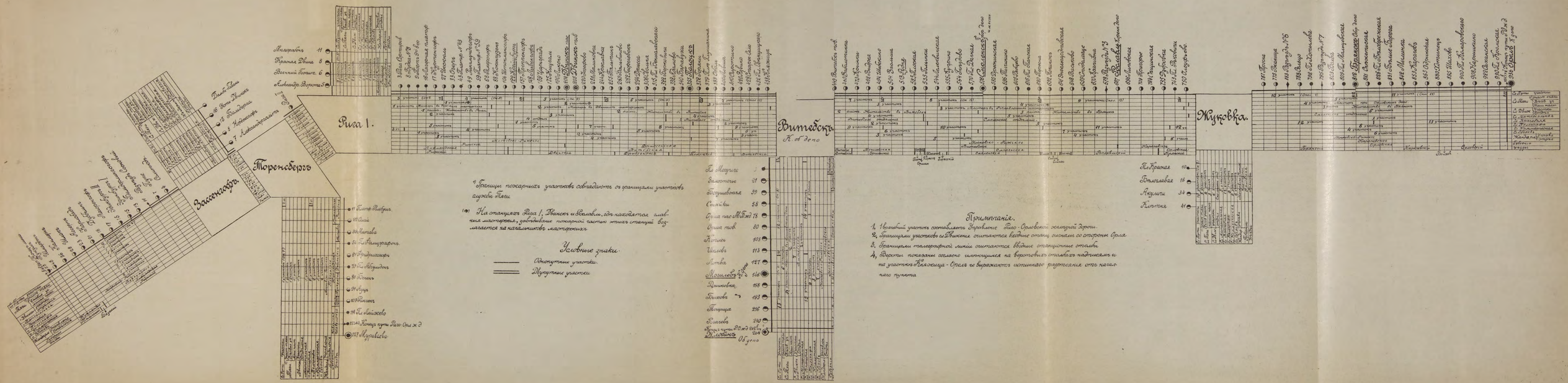
VI.

Приложенія.

СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІЙ.

Схема раздѣленія Риго-Орловской желѣзной дороги

въ административномъ отношеніи.



Приложеніе № 2.

ТАБЛИЦА

результатовъ эксплоатаціи Риго-Орловской 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	3,27	4,89	5,05	5,20	4,64	4,21	4,16	4,92	4,74	5,13	4,01	4,13	3,70	4,43	3,78	3,48	3,37
2	Глава I. Управленіе желѣзныхъ дорогъ и коммерческая служба	0,82	0,85	1,02	1,15	1,02	0,92	1,01	1,06	0,95	0,95	0,85	0,86	0,85	0,97	0,72	0,66	0,59
3	Глава II. Служба сборовъ	0,88	0,84	0,86	1,00	0.97	0,86	0,95	0,98	0,93	0,96	0,83	0,89	1,01	1,15	1,13	1,07	1,10
4	Глава III. Общіе расходы	1,57	3,20	3,17	3,05	2,65	2,43	2,20	2,88	2,86	3,22	2,33	2,38	1,84	2.31	1,93	1,75	1,68
5	**Отдѣлъ II.** Управленіе дорогой; врачебная и матеріальная части	2,74	2,66	3,00	3,18	2,95	2,58	3,04	3,10	2,92	2,87	2,68	2,60	2,78	2,94	2,70	2,44	2,43
6	Глава I. Содержаніе начальника дороги и состоящихъ при немъ частей управленія	1,34	1,40	1,64	1,69	1,60	1,38	1,59	1,61	1,47	1,45	1,35	1,24	1,29	1,36	1,22	1,09	1,08
7	Глава II. Содержаніе врачебной части	0,43	0,44	0,50	0,56	0,53	0,47	0,54	0,57	0,56	0,55	0,53	0,54	0,61	0,65	0,58	0,55	0,55
8	Глава III. Общіе расходы по матеріальной части	0,59	0,62	0,63	0,64	0,58	0,52	0,64	0,65	0,61	0,63	0,57	0,56	0,58	0,60	0,55	0,51	0,50
9	Глава IV. Расходы, производимые для всѣхъ частей мѣстнаго управленія	0,38	0,20	0,23	0,29	0,24	0,21	0,27	0,27	0,28	0,24	0,23	0,26	0,30	0,33	0,35	0,29	0,30
10	**Отдѣлъ III.** Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ	13,86	13,51	15,27	15,47	13,84	13,11	15,84	16,95	16,63	16,35	15,04	12,59	14,52	13,84	10,95	9,44	9,75
11	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,76	0,73	0,78	0,83	0,78	0,68	0,78	0,78	0,78	0,77	0,69	0,64	0,66	0,70	0,62	0,55	0,54
12	Глава II. Надзоръ за путемъ и искусственными сооруженіями, содержаніе и ремонтъ ихъ	10,55	10,29	11,83	12,02	10,77	10,63	12,86	13,89	13,79	13,66	12,54	10,36	12,21	11,31	8,79	7,48	7,72
13	Глава III. Надзоръ за зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ, содержаніе и ремонтъ водопроводовъ	2,55	2,49	2,66	2,62	2,29	1,80	2,20	2,28	2,06	1,92	1,81	1,59	1,65	1,83	1,54	1,41	1,49
14	**Отдѣлъ IV.** Движеніе, телеграфъ и телефоны	14,13	12,10	15,05	14,55	12,94	12,53	14,06	14,07	13,61	14,57	12,90	12,74	13,33	14,40	13,40	12,76	12,69
15	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,59	0,62	0,66	0,67	0,69	0,61	0,68	0,69	0,65	0,64	0,56	0,55	0,56	0,59	0,56	0,51	0,52
16	Глава II. Станціонная служба	9,82	7,55	10,35	9,52	8,17	7,88	8,72	8,69	8,45	9,53	8,21	8,12	8,46	9,33	8,59	8,21	8,21
17	Глава III. Служба поѣздовъ	2,56	2,71	2,68	2,81	2,51	2,59	2,95	2,92	2,80	2,67	2,52	2,26	2,38	2,46	2,40	2,34	2,26
18	Глава IV. Телеграфъ и телефоны	1,16	1,22	1,36	1,55	1,57	1,45	1,71	1,77	1,71	1,73	1,61	1,81	1,93	2,02	1,85	1,70	1,70
19	**Отдѣлъ V.** Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава	23,95	25,86	27,56	23,72	22,86	24,21	27,02	26,15	24,44	24,70	22,76	20,83	22,82	23,93	23,19	21,52	20,59
20	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,58	0,57	0,64	0,66	0,65	0,59	0,69	0,70	0,69	0,69	0,62	0,60	0,61	0,64	0,56	0,51	0,49
21	Глава II. Тяга поѣздовъ	11,40	11,26	11,91	11,70	11,77	13,56	14,98	14,28	12,92	13,12	11,69	10,65	11,57	12,70	12,30	11,50	10,86
22	Глава III. Содержаніе вагоновъ	0,84	0,98	1,15	1,07	1,03	1,08	1,35	1,37	1,28	1,30	1,25	1,31	1,43	1,44	1,20	1,15	1,15
23	Глава IV. Содержаніе главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо для ремонта подвижного состава	1,59	1,65	1,80	2,00	1,84	1,68	1,95	2,05	1,96	2,02	1,98	2,02	2,04	2,07	1,91	1,79	1,80
24	Глава V. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ	3,16	3,72	5,35	4,27	3,60	3,14	3,66	3,43	3,33	3,43	3,39	3,00	3,40	2,87	2,95	2,73	2,66
25	Глава VI. Возобновленіе и исправленіе вагоновъ	4,16	4,45	4,91	4,02	3,97	3,83	4,38	4,32	4,26	4,14	3,83	3,25	3,77	4,21	4,27	3,84	3,63
26	Глава VII. Наемъ подвижного состава	2,22	3,23	1,80	—	—	0,33	0,01	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	**Отдѣлъ VI.** Особые обязательные расходы	0,40	0,37	0,41	0,43	0,39	0,36	0,31	0,29	0,30	0,30	0,27	0,24	0,24	0,25	0,14	0,13	0,12
28	**Отдѣлъ VII.** Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами	1,11	1,10	1,32	1,14	1,49	1,03	1,66	1,83	1,64	1,26	1,25	2,10	1,49	1,67	1,19	0,84	1,02
29	**Отдѣлъ VIII.** Расходы по финансовымъ и дополнительнымъ предпріятіямъ и оборотамъ	—	0,11	0,26	0,05	0,08	0,03	0,03	0,04	0,02	0,07	0,02	0,02	0,02	0,01	0,02	0,01	0,01
30	**Отдѣлъ IX.** Расходъ отъ таксировки служебныхъ перевозокъ	1,43	2,49	2,58	2,61	3,35	2,55	3,39	3,65	4,73	5,13	4,08	3,77	4,31	3,71	2,95	3,08	2,87
31	**Эксплоатаціонный коэффиціентъ**	60,89	63,09	70,50	66,35	62,54	60,61	69,51	71,00	69,03	70,38	63,01	59,02	63,21	65,18	58,32	53,70	52,85
32	**Валовой доходъ** (въ тысячахъ рублей)	15.382	15.859	14.987	14.714	16.458	18.822	16.546	16.628	19.177	19.431	21.488	24.001	23.637	22.513	24.975	27.895	28.834
33	**Расходъ** (въ тысячахъ рублей)	9.367	10.005	10.565	9.763	10.295	11.407	11.501	11.806	13.238	13.674	13.538	14.166	14.941	14.674	14.565	14.980	15.238
34	**Расходы, не зависящіе отъ движенія, на 1 экспл. вер. дороги**	4.639,50	4.941,18	5.179,83	4.726,89	4.936,97	5.094,12	5.253,36	5.622,28	5.300,89	5 491,10	5.359,59	5.703,42	5.902,74	5.663,01	5.226,71	5.286,99	5.460,27
35	**Расходы, зависящіе отъ движенія, на 1 поѣздо-версту**	48,47	49,63	58,26	55,52	56,47	59,28	61,93	59,74	59,04	59,60	61,79	65,29	69,69	69,98	69,83	68,98	71,12
36	**Причитающіеся по строительной стоимости годовые платежи** (въ тысячахъ рублей)	—	—	6.494	6.728	6,5	6.629	6.970	7.099	8.069	8.100	8.181	8.325	—	—	—	—	—
37	**Эксплоатаціонная длина дороги** (средняя за годъ, вер.)	1.130 60	1.130 60	1.190	1.190	1.190	1.190	1.192	1.194	1.459	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460
38	**Количество паровозо-верстъ на версту дороги**	8.834	8.151	9.595	4.610	8.719	8.856	9.377	10.737	9.898	9.813	8.818	8.935	8.852	8.701	8.898	9.023	9.670	100,40	9.856
39	**Процентное отношеніе пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ къ общему пробѣгу**	20,50	18,30	21,62	16,70	23,78	25,69	27,50	27,28	26,35	25,46	26,67	26,38	27,71	28,52	27,62	27,66	26,90	25,89	26,34
40	**Пробѣгъ всѣхъ вагоновъ на версту дороги** (тысячъ осе-в рстъ)	396,04	124,15	407,54	153,27	350,09	323,96	351,67	435,76	387,76	394,19	359,48	380,25	369,62	339,45	343,52	347,48	413,79	448,33	432,03
41	**Процентное отношеніе пробѣга товарныхъ груженыхъ осей къ общему пробѣгу этихъ осей**	61,27	71,20	61,00	72,80	63,16	66,21	67,34	64,45	65,77	63,82	64,38	64,13	62,98	67,17	67,97	69,43	68,36	68,23	70,36
42	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ на версту дороги**	6.836	3.482	7.155	3.827	6.380	6.294	6.577	7.577	7.109	7.141	6.389	6.501	6.333	6.128	6.214	6.269	6.810	7.210	6.998
43	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ хозяйственнаго движенія на версту дороги**	141	55	193	76	287	387	411	564	494	404	408	366	331	319	333	266	287	246	239
44	**Средній составъ поѣздовъ малой скорости въ осяхъ**	66	40	64	41	64	64	66	68	67	68	69	73	73	69	69	69	76	79	80
45	**Средній составъ поѣздовъ пассажирскихъ, товаро-пассажирскихъ и большой скорости въ осяхъ**	32	34	33	40	34	32	32	32	33	32	33	33	32	33	35	34	34	33	34
46	**Пробѣгъ валового груза на версту дороги** (тысячи пудо-верстъ)	163001	47.585	172306	63.171	153654	146077	158568	163440	175745	178782	165829	176359	173178	162250	164323	166200	194015	214000	209019
47	**Количество тысячъ пудо-верстъ груза въ годъ на товарную инвентарную ось**	4.393	658	4.539	800	3.589	2.973	3.277	3.788	3.025	2.973	3.292	3.338	3.143	2.585	2.580	2.662	3.224	3.798	3.645
48	**Среднее число тысячъ пудо-верстъ на версту дороги**	55.880	2.480	59.186	3.007	51.152	47.178	52.616	66.754	55.084	56.147	54.579	58.408	55.606	50.027	49.966	50.982	61.648	72.109	69.379
49	**Средній пробѣгъ одного пуда груза** (верстъ)	267,46	44,04	259,04	40,35	194,66	137,87	144,72	152,16	169,61	198,37	210,25	203,38	202,62	179,28	167,83	183,55	192,80	225,54	199,15
50	**Среднее число пуд. грузовъ на ось товар. вагона**	160,27	102,14	167,02	111,53	180,47	182,23	185,47	183,14	184,00	184,22	182,25	192,82	181,11	187,69	186,46	187,40	186,84	196,43	200,75
51	**Среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги**	175768	404304	194508	444524	253561	266727	289551	300698	278554	272856	244108	261476	238371	259989	285896	292750	295914	322976	356904
52	**Средній пробѣгъ одного пассажира** (верстъ)	90,13	21,98	84,59	21,18	65,31	62,46	60,13	58,66	50,60	49,72	50,31	54,22	53,78	54,91	55,19	50,40	51,14	50,17	49,62
53	**Среднее число пассажировъ на ось пассажирскаго вагона**	4,10	4,57	4,20	3,91	4,86	3,72	4,85	4,78	4,35	3,87	3,99	4,34	4,31	4,18	4,32	4,35	4,54	4,74	4,83
54	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на версту дороги** (рублей)	10.593	1.284	10.730	1.394	9.179	8.538	9.665	11.768	9.882	8.820	8.426	8.615	8.930	8.445	8.521	9.018	10.944	12.582	12.894
55	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на пудо-версту груза** (копѣекъ)	0,019	0,052	0,018	0,046	0,018	0,018	0,018	0,018	0,017	0,018	0,019	0,018	0,019	0,020	0,021	0,021	0,021	0,020	0,021
56	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на версту дороги** (рублей)	1.600	4.220	1.688	4.251	2.062	2.223	2.369	2.484	2.511	2.352	2.212	2.162	2.050	2.229	2.455	2.645	2.930	3.202	3.521
57	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на пассажиро-версту** (копѣекъ)	0,91	1,05	0,87	0,96	0,81	0,83	0,82	0,83	0,90	0,96	0,99	0,99	1,05	1,02	0,96	1,01	1,09	1,09	1,07
58	**Инвентарное число паровозовъ**	343	8	346		380	385	418	447	444	503	490	496	565	531	530	530	540	534	569
59	**Движущихъ осей въ нихъ**	984	16	—		1.137	1.189	1.310	1.401	1.429	1.681	1.652	1.687	1.951	1.869	1.860	1.864	1.894	1.879	1.984
60	**Инвентарное число осей товарнаго парка**	14.432	220	14.794	220	16.974	18.884	19.104	20.974	21.703	22.549	24.184	25.555	25.841	28.240	28.262	28.057	27.949	27.747	27.819
61	**Инвентарное число осей пассажирскаго парка**	1.063	130	1.129	130	1.266	1.382	1.446	1.194	1.650	1.791	1.840	1.887	1.985	2.005	1.987	1.998	2.160	2.282	2.319

Двойныя данныя въ 1895 и 1896 годахъ относятся: лѣвыя—къ главной линіи, правыя къ участку Рига-Туккумскому (экспл. длина—60 вер.).

Вѣдомость распредѣленія рельсъ къ 1-му октября 1911 года.

Участки.	Типы. фн. пог. фт. 20		21²/₃		22¹/₂		23		23¹/₃		24,24		24¹/₃		24,35		24,8		25		25,77		26,6		Всего верстъ.		Число паръ поѣздовъ на участкѣ. Безъ факультатива [2]	Съ факультативомъ. [1]
	Пути.																											
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II		
Главная линія																												
(двупутные участки)																												
Рига—Крейцбургъ	—	—	—	—	5	39	—	—	—	—	—	—	19	24	—	—	51½	41	6	2	—	—	39½	15	121	121	27[3]	27[3]
Крейцбургъ—Двинскъ	—	—	—	—	8	12	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	27½	35	7	—	—	—	24½	36	83	83	24	24
Двинскъ—Полоцкъ	—	—	—	—	60	139	—	—	—	—	8	4	52½	—	25	6	—	—	2½	—	3	2	—	—	151	151	22½	22½
Полоцкъ—Витебскъ	—	—	—	—	29	77	—	—	—	—	14	4	36	11	14	2	—	—	2	1	—	—	—	—	95	95	22½	22½
Витебскъ—Смоленскъ	—	—	6	6	57	122	—	—	—	—	—	—	66	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	129	129	24	24
(однопутные участки)																												
Смоленскъ—Рославль	—	—	2	—	32½	—	—	—	—	—	—	—	73½	—	—	—	—	—	3		—	—	—	—	111	—	14½	15
Рославль—Жуковка	—	—	3	—	26	—	—	—	—	—	—	—	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72	—	14½	15
Жуковка—Брянскъ	—	—	1	—	23	—	—	—	—	—	—	—	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53	—	17½	18
(двупутный участокъ)																												
Брянскъ—Орелъ	—	—	4	2	69	115	—	—	—	—	—	—	44	6	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	123	123	22½	22½
(однопутные участки)																												
Линія Жуковка—Клѣтня	—	—	34	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	—	7	7
„ Витебскъ—Жлобинъ	—	—	—	—	262	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	262	—	11½	14
Линія Торенсбергъ—Муравьево																												
Торенсбергъ—Митава	—	—	—	—	23	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39	—	13[4]	13[4]
Митава—Муравьево	—	—	—	—	33	—	—	—	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86	—	10	10
(частью однопутные и частью двупутные участки)																												
Линія Засенгофъ—Тукумъ	—	—	20	—	27	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	55	15	18½ [4]	19[4]
„ Рига—Дамба—Гавань	—	—	—	—	4	3	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	6	—	—	—	—	—	4	—	17	4	13[4]	15[4]
„ Рига—Мюльграбенъ	—	—	2	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	—	—	—	—	3	—	11	3	54[5]	68[5]
Итого	—	—	72	8	665½	524	—	—	69	—	22	8	382	43	39	8	90	77	34½	3	3	2	71	51	1448	724		

Примѣчаніе.

[1]) Въ виду того, что на графикѣ коммерческаго движенія за исключеніемъ вѣтвей: Рига—Мюльграбенъ и Рига—Дамба—Гавань наносится максимальное число поѣздовъ въ предѣлахъ наличныхъ дѣйствующихъ средствъ, число паръ поѣздовъ съ факультативомъ показано на основаніи теоретическаго вычисленія максимальной пропускной способности дороги въ зависимости отъ времени, необходимаго для прохода поѣздомъ по наибольшему перегону даннаго участка, а также и при условіи дѣйствія тѣхъ разъѣздовъ, на содержаніе коихъ имѣются смѣтныя ассигнованія, но функціонируютъ они только періодически, по мѣрѣ дѣйствительной потребности.

[2]) По дѣйствующему графику зимняго періода 1911—1912 г.г.

[3]) Изъ нихъ 2 пары пассажирскихъ поѣздовъ Рига I—Огеръ—Ремерсгофъ.

[4]) Проходятъ также по общему перегону Рига II—Торенсбергъ.

[5]) Въ томъ числѣ:
а) 8½ паръ поѣздовъ съ порожними составами пассажирскихъ и воинскихъ поѣздовъ Сѣверо-Западныхъ дорогъ;
б) 2 пары служебныхъ поѣздовъ Рига I и Выгонъ;
в) 7 паръ товарныхъ поѣздовъ Сортировочная—Мюльграбенъ;
г) 22 пары товарныхъ поѣздовъ Сортировочная—Выгонъ;
д) 2 пары товарныхъ поѣздовъ Царскій Лѣсъ—Мюльграбенъ;
е) 8½ паръ пассажирскихъ и воинскихъ поѣздовъ Сѣверо-Западныхъ ж. д.

СВѢДѢНІЯ

о движеніи поѣздовъ, вагонооборотѣ и грузооборотѣ за 1910 годъ по станціямъ Риго-Орловской желѣзной дороги.

Названія станцій.	Число паръ пропущенныхъ поѣздовъ въ сутки. Въ среднемъ за годъ. Пассаж.	Товарн.	Всего.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія. Пассаж.	Товарн.	Всего.	Размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ рагоновъ, въ среднемъ, за сутки. Пріемъ и отправленіе въ совокупности. Въ среднемъ за годъ.	ИТОГО.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.	ИТОГО.	Для преодолѣнія этой работы служатъ пути. Наименованіе.	Количество.	Протяженіе въ пот. саж.	Вагонооборотъ. По обмѣну. Принято.	Сдано.	Отправлено.	Прибыло.	Движеніе поѣздовъ опредѣляется: поѣздами большой скорости и вопшескими.	поѣздами малой скорости.	[1]) Максимальная пропускная способность въ лѣтній періодъ. Товарныхъ поѣзд. По направленію отъ:	Товарныхъ вагон. По направленію отъ:	Грузооборотъ числомъ пудовъ. Нагружено.	Перегружено.	Выгружено.	Преимущественные грузы.	Главное направленіе грузовъ.	Вмѣстимость складочныхъ помѣщеній числомъ квадр. саж. Пакгауз.	Крытыхъ платф.	Открытыхъ платф.	На станціи имѣется вѣсовъ. вагонныхъ.	десятичн. [2]).	Къ станціи примыкаютъ (города, фабрики, заводы).
Орелъ.	С Т А Н Ц І Я О Р Е Л Ъ Н А Х О Д И Т С Я В Ъ В Ѣ Д Ѣ Н І И М О С К О В С К О-К У Р С К О Й Ж Е Л Ѣ З Н О Й Д О Р О Г И.																															
Карачаевъ.	1½ 1½	4 4	Орелъ. 5½ Ригу. 5½	1½ 1½	4½ 5	6 6½	Орла и обратно. 28 Риги и обратно. 26	54	Орла и обратно. 33 Риги и обратно. 30	63	Главн. Обгоночн. Запасн. Вытяж. Пакгаузн.	2 2 1 4	575,15 575,15 938,53 279,55 292,51			93757	9390	2195	6800	Орла. 18—17 Риги. 17—18	810—765 765—810	3008795	60000	1858756	Пенька. Пакля. Лѣсъ.	Къ западн. границѣ. Къ югу за Орелъ.	263,68	54,40	183,42	1	8	Г. Карачевъ въ разстояніи ¼ вер. отъ станціи, имѣются: 1 пивоваренный и до 40 заводовъ сельско-хозяйственныхъ производствъ.
Брянскъ.	1½ 1½	4 3½	Орелъ. 5½ Ригу. 5	1½ 1½	4½ 3½	6 5	М.-К.-В. и обратно. 148,19 Полѣсск. д. и обратно. 210,18 Орла и обратно. 626 Риги и обратно. 485	1469,37	М.-К.-В. и обратно 191,39 Полѣсск. д. и обратно. 327,94 Орла и обратно. 747 Риги и обратно. 566	1832,33	Главн. Тупиков. для пріема пасс. поѣзд. Полѣсск. д. Обгоночн. Запасн. Вытяжн. Пакгаузн. Передат. Починочн. для отдѣлки вагоновъ на Мальц. заводы.	2 1 5 9 3 7 3 2 1	1049,99 64,00 1030,86 1808,38 193,64 408,74 787,39 140,00 80,12	М. К. 27036 Полѣ 38378	В. д. 27054 сск. д. 38340	209225	209454	2195	12353	Орла. 18—17 Риги. 12—12	810-765 540—540	12026083	3094000	8042492	Лѣсъ. Чугунное и стекольное производства.	На югъ. По разнымъ направленіямъ.	656,05	115,62	75,00	2	10	Г. Брянскъ въ 4 верстахъ отъ станціи. Мальцевскіе чугуно-литейные заводы. Фабрики хрустальныя, стекольныя и фаянсовыя. Лѣсные склады.
Болва.	1½ 1½	3½ 3	Орелъ. 5 Ригу. 4½	1½ 1½	4 3½	5½ 5	Орла и обратно. 62 Риги и обратно. 43½	105½	Орла и обратно. 79 Риги и обратно. 73	152	Главн. Обгоночн. Запасн. Вытяжн. Пакгаузн. Сортиров.	2 2 13 1 1 1	235,00 472,40 2627,50 93,00 67,00 126,51	—	—	20598	20585	2195	6249	Орла. 12—12 Риги. 12—12	540—540 540—540	2228451	12000	13486350	Производство Брянскихъ заводовъ.	Разныя направленія.	66,00	—	40,00	1	4	Поселокъ при Брянскомъ заводѣ. Брянскіе паровозо, вагоно-строительные и механическіе заводы.
Жуковка.	1½ 1½ ½	3½ 3½ 1	Орелъ. 5 Ригу. 5 Клѣтню. 1½	1½ 1½ 1½	3½ 3½ 1	5 5 1½	Орла и обратно. 158 Риги и обаатно. 105 Клѣтни и обратно. 120	383	Орла и обратно. 170 Риги и обратно. 147 Клѣтни и обратно. 73	390	Главн. Обгоночн. Запасн. Тупиков. Пакгаузн.	2 5 1 4 1	645,00 807,00 59,00 242,00 55,00	—	—	56175	56200	2928	6022	Орла. 12—12 Риги. 12—12 Клѣтни. 6—6	540—540 540—540 192—192	5784024	91000	2230721	Лѣсъ.	На югъ.	55,65	—	9,66	1	15	Въ разстояніи 15—40 вер. находятся 9 селъ съ общимъ населеніемъ свыше 25.000. Вблизи станціи имѣются два лѣсопильныхъ завода и шпалопропиточный заводъ Риго-Орловской ж. д.
Рославль	1½ 1½	3 3	Орелъ. 4½ Ригу. 4½	1½ 1½	3½ 3	5 4½	Орла и обратно. 76 Риги и обратно. 65	141	Орла и обратно. 77 Риги. и обратно. 66	143	Главн. Обгоночн. Запасн. Вытяжн. Пакгаузн. Сортиров.	3 4 15 2 3 3	1033,00 1173,00 1318,00 152,00 371,00 560,00	—	—	33026	32980	2197	5673	Орла. 12—12 Риги. 12—12	540—540 540—540	4812106	75000	4760473	Лѣсъ, пенька, кирпичъ.	Разныя направленія.	392,90	125,55	—	1	15	Г. Рославль. 3 маслобойни, льнопряд. фабрика, 3 спирто-очистительн. завода, 2 кожев. завода, 2 стеклянныхъ зав., 4 конфектн. фабр., 10 кирпичныхъ зав. и 10 заводовъ и складовъ другихъ производствъ.
Смоленскъ.	1½ 1½	3½ 3	Орелъ 5 Ригу 4½	1½ 1½	4 6	5½ 7½	Моск.-Бр. д. и обратно. 87,12 Рязан.-Ур. д. и обратно. 241,51 Орла и обратно. 404 Риги и обратно. 642	1374,63	Мосв.-Бр д. и обратно. 130 Ряз.-Ур. д. и обратно. 461 Орла и обратнс. 494 Риги и обратно. 837	1923	Главн. Запасн. Вытяжн. Пакгаузн. Сортиров.	5 12 2 6 8	1435,00 1672,00 460,00 960,00 1889,00	Мос. 16448 Ряз. 43924	Бр. д. 18349 Ур. д. 44227	193250	19305	2194	7598	Орла. 12—12 Риги. 19—21	540—540 855—945	1951406	2425000	3837975	Лѣсъ. пенька. ленъ.	Разныя За границу.	290,15	151,16	145,59	1	7	Г. Смоленскъ. Фабрики: табачная и катушечная. Заводы: 3 пивоваренные, 4 кожевенные, 3 мыловаренные, 2 кафельноизразцовые и 3 кирпичные. Чесальнопрядильное заведеніе. Двѣ паровыя мельницы. Двѣ лѣсопильни и одна маслобойня.
Рудня.	1½ 1½	3½ 3	Орелъ 5 Ригу 4½	1½ 1½	4½ 6	6 7½	Орла и обратно. 11 Риги и обратно. 8	19	Орла и обратно. 15 Риги и обратно. 12	27	Главн. Обгоночн. Запасн. Тупиков.	3 2 2 2	607,00 387,00 388,00 242,00	—	—	3392	339	2194	6736	Орла. 21—19 Риги. 19—21	945-855 855—945	634702	33000	1701995	Ленъ и сѣмя льняное. Лѣсъ.	За границу. Разныя.	135,35	27,16	—	1	8	Вблизи станціи находятся мѣстечки: Рудня, Микулино и Либавичи съ общимъ населеніемъ около 7.000. Имѣются винокуренные заводы и сыроварни; паровыя и водяныя мельницы.
Витебскъ.	1½ 1½ 1	3½ 4½ 2	Орелъ 5 Ригу 6 Жлобинъ 3	1½ 1½ 1	4½ 5½ 1	6 7 3	М.-В.-Р. д. и обратно. 247 Орла и обратно. 661 Риги и обратно. 654 Жлобина и обратно. 346	1926	М.-В.-Р. д. и обратно. 367 Орла и обратно. 829 Риги и обратно. 817 Жлобина и обратно. 366	2379	Главн. Обгоночн. Запасн. Вытяжн. Пакгаузн. Перед. Сортиров.	3 4 7 3 5 4 8	864,70 922,22 849,60 312,90 318,90 998,00 1321,70	45093	45076	344479	34381	3675	16671	Орла. 21—19 Риги. 18—21 Жлобина 8—7	945—855 810—945 360—315	4041459	3307000	9631815	Ленъ, пакля, пряжа.	За границу.	804,00	142,74	242,40	2	13	Г. Витебскъ. Имѣются 11 фабрикъ и заводовъ разныхъ производствъ, какъ то: льноврядильные, щетинные, войлочные, табачные, чугуно-литейные и пр.
Замосточье.	1 1	2½ 2	Жлобинъ 3½ Витебскъ 3	1 1	2½ 3	3½ 4	Жлобина и обратно. 0,78 Витебска и обратно. 6	6,78	Жлобина и обратно. 0,85 Витебска и обратно. 8	8,85	Главн. „ Обгоночн. Запасн. Пакгаузн.	1 1 1 1 1	312,70 297,90 315,65 103,35 142,30	—	—	1202	1203	1468	3670	Жлобина 8—7 Витебскъ 7—8	360—315 315—360	692726	8000	58274	Дрова.	Разныя.	20,50	45,00	45,00	—	2	Ближайшій городъ—Витебскъ. Вблизи станціи имѣется нѣсколько деревень съ незначительнымъ населеніемъ. Фабрикъ и заводовъ нѣтъ.
Орша.	1 1	2 2½	Жлобинъ 3 Витебскъ 3½	1 1	3 2½	4 3½	Моск.-Бр. д. и обратно. 69 Жлобина и обратно. 36 Витебска и обратно. 54	159	Моск.-Бр. д. и обратно. 91 Жлобина и обратно 46 Витебска и обратно. 65	202	Главн. Обгоночн. „ „ Запасн. Вытяжн. Пакгаузн. Передат. Сортиров.	2 1 1 1 1 2 2 2 1	557,00 312,00 220,00 166,00 218,00 270,00 85,00 166,00 60,00	12495	12604	29543	29445	1468	3516	Жлобина 9—9 Витебска 9—9	405—405 405—405	694633	100000	1117305	Лѣсъ, гвзди, и другія желѣзныя издѣлія.	Разныя.	39,78	5760	131,40	1	2	Г. Орша. Имѣются кирпичный, гвоздильный и крахмальный заводы; паровыя и водяныя мельницы.
Могилевъ.	1 1	3 2	Жлобинъ 4 Витебскъ 3	1 1	3 1	4 3	Жлобина и обратно. 24 Витебска и обратно. 27	51	Жлобина и обратно. 28 Витебска и обратно. 32	60	Главн. Обгоночн. Запасн. Пакгаузн. Сортиров. и другихъ.	2 5 7 5 11	516,00 1256,00 1572,00 396,00	—	—	118604	118664	1467	7189	Жлобина 9—9 Витебска 9—9	405—405 405—405	2529823	293000	2395780	Лѣсъ, ленъ. пакля, спиртъ, скипидаръ.	Разныя.	351,00	90,00	283,43	1	8	Г. Могилевъ. Заводы: маслобойный, скипидарный и три лѣсопильныхъ.
Рогачевъ.	1 2	3 2½	Жлобинъ 4 Витебскъ 3½	1 1	3 3	4 4	Жлобина и обратно. 11 Витебска и обратно. 9	20	Жлобина и обратно. 22 Витебска и обратно. 15	37	Главн Обгоночн. Вытяжн. Пакгаузн.	2 3 1 1	702,00 828,00 145,00 87,00	—	—	4026	4029	1467	3386	Жлобина 9—9 Витебска 9—9	405—405 405 | 405	998369	1000	1007380	Лѣсъ и спиртъ.	Разныя. Въ Москву и за Москву.	108,00	36,00	36,00	1	2	Г. Рогачевъ. Имѣются около 20 заводовъ разныхъ производствъ какъ то: винокуренные, лѣсопильные, маслобойные и кирпичные.
Жлобинъ.	С Т А Н Ц І Я Ж Л О Б И Н Ъ Н А Х О Д И Т С Я В Ъ В Ѣ Д Ѣ Н І И Л И Б А В О-Р О М Е Н С К О Й Ж Е Л Ѣ З Н О Й Д О Р О Г И.																															
Полоцкъ.	1½ 1½	4½ 4½	Орелъ 6 Ригу 6	1½ 1½	5½ 5½	7 7	Никол. д. и обратно 27 Орла и обратно. 40 Риги и обратно. 50	126	Никол. д. и обратно 55 Орла и обратно. 51 Риги и обратно. 53	159	Главн. Обгоночн. Вытяжн. Пакгаузн. Передаточн. Сортиров. Объѣздной Воинскій	4 2 2 5 2 3 1 1	1298,00 489,00 197,00 405,00 209,00 481,00 70,00 228,00	5099	4813	24668	24853	2316	7982	Орла 21—18 Риги 18—19	945—810 810—855	2601977	829000	4473042	Хлѣбн. грузы, картонъ, бумага.	Разныя направл.	278,00	58,00	48,00	2	8	Г. Полоцкъ. Имѣются фабрики: писчебумажныя, картонная, табачная, спичечныя. Заводы: черепичные, кожевенные, мыловаренные и паточный.
Дрисса.	1½ 1½	5½ 5½	Орелъ 7 Ригу 7	1½ 1½	6 6½	7½ 8	Орла и обратно. 6 Риги и обратно. 8	14	Орла и обратно. 8 Риги и обратно. 8	16	Главн. Обгоночн. Запасн. Пакгаузн.	5 2 5 3	465,00 451,00 795,00 108,00	—	—	2592	2594	2164	6711	Орла 19—18 Риги 18—19	855—810 810—855	370139	10000	447778	Хлѣбн. грузы, ленъ и лѣсъ.	Рига.	55,10	72,87	97,70	1	3	Г. Дрисса. Фабрикъ и заводовъ нѣтъ.
Двинскъ.	2 2	8 8	Орла 10 Ригу 10	2 2	9½ 9½	11½ 11½	Сѣв.-Зап. д. и обр. 164 Либ.-Ром. д. и обр. 188 Орла и обратно. 938 Риги и обратно. 939	2229	Сѣв.-Зап. д. и обр. 234 Либ.-Ром. д. и обр. 480 Орла и обратно. 1297 Риги и обратно. 1529	3540	Главн. Обгоночн. Запасн. Вытяжн. Пакгаузн. Передаточн. Сортир.	4 15 53 3 11 2 14	1904,00 3061,95 5434,95 668,20 1273,65 322,10 2079,00	Сѣв. 28000 Либ. 33015	Зап.д. 30120 Ром.д. 35457	231301	234194	7310	12751	Орла 19—18 Риги 18—19	955—810 864—864	503354	3380000	1041616	Ленъ, лѣсъ и молочн. грузы	Разныя направленія.	473,79	275,10	460,67	1	13	Г. Двинскъ. Имѣется до 30 фабрикъ и заводовъ разныхъ мелкихъ производствъ.
Ливенгофъ.	2 2	4 4	Орелъ 6 Ригу 6	2 2	4½ 4	6½ 6	Орла и обратно. 4 Риги и обратно. 8	12	Орла и обратъо. 5 Риги и обратно. 10	15	Главн. Огоночн. Запасн.	2 1 1	— 120,00 73,00	—	—	1905	1907	2930	5807	Орла 18—18 Риги 18—18	864—864 864—864	690795	не было.	638186	Ленъ, сѣмя льняное, стекл. издѣлія.	Разныя направленія.	74,31	32,76	93,44	1	3	Мѣстечко Ливенгофъ. Имѣются заводы: пробочный, стекольный и лѣсопильный и фабрики: роговыя.
Крейцбургъ.	4½ 4½	8½ 8	Орелъ 13 Ригу 12	4½ 4½	9 9	13½ 13½	М.-В.-Р. д. и обр. 276 Орла и обратно. 24 Риги и обратно. 214	514	М.-В.-Р. д. и обр. 354 Орла и обратно. 31 Риги и обратно. 343	728	Главн. Обгоночн. Запасн. Пакгаузн. Передаточн. Вѣсовой.	3 4 1 3 2 1	584,49 900,97 342,53 243,49 699,16 177,36	50554	50332	63846	63475	3704	9547	Орла 18—18 Риги 12—15	864—864 576—720	503354	636000	1041616	Лѣсъ, ленъ, тряпье.	Рига.	45,87	—	26,28	1	4	Г. Якобштатъ въ 3-хъ верстахъ отъ станціи. Имѣются заводы: пивоваренный, мукомольный, винокуренный, лѣсопильный и одна фабрика мызыкальныхъ инструментовъ.
Сортировочная. Рига I. Рига II. Царскій лѣсъ. Рига-товарн. Рига-Берегъ. **Рига.**	6 2½ 5½ 4½ 1½	4 1½ 1½ 1 2	Орелъ 10 Муравьево. 4 Туккумъ. 7 Дамбу Гавань. 5½ Мюльграбенъ. 3½	8 2½ 12½ 2½ 1½	5 2 1½ 1 2½	13 4½ 14 3½ 4	Сѣв.-Зап. д. и обр. 296 Орла и обратно. 845 Муравьева и обр. 80 Туккума и обратно. 50 Дамбы-Гавань и обратно. 40 Мюльграбенъ и обр. 225	1536	Сѣв.-Зап. д. и обв. 346 Орла и обратно. 1250 Муравьева и обр. 160 Туккума и обратно. 139 Дамбы-Гавань и обратно. 62 Мюльграбена и обр. 290	2247	Главн. Обгоночн. Запасн. Вытяжн. Пакгаузн. Передаточн. Сортиров.	32 15 29 14 51 3 52	9849,27 3315,65 4343,00 1607,90 9262,41 744,00 7942,85	54159	54142	363027	363040	31895	26416	Орла. 15—12 Мурав. 5—5 Туккума. 6—6 Дамбы-Гавань 3—3 Мюльграбена. 45—45	720—576 190—190 228—228 111—111 2100—2100	23384291	2877000	109661531	Каменный уголь, коксъ, хлопокъ, машины разныхъ наименованій, вагоны и т. п. крупныя производства.	По разнымъ направленіямъ.	5504,25	845,40	1617,56	6	64	Портовый гор. Рига –крупный торгово-промышленный центръ всего Прибалтійскаго края съ большимъ числомъ фабрикъ и заводовъ разныхъ производствъ.
Торенсбергъ.	2½ 5½ 4½ 12½	1½ 1½ 1 4	Мурав. 4 Туккумъ. 7 Дамбы-Гавань. 5½ Ригу. 16½	вьево. 2½ 12½ 12½ 17½	2 1½ 1 4½	4½ 14 3½ 22	Муравьева и обр. 27 Туккума и обратно. 26 Дамбы-Гавань и обратно. 10 Риги и обратно. 76	139	Муравьева и обр. 32 Туккума и обратно. 29 Дамбы-Гавань и обратно. 12 Риги и обратно. 86	159	Главн. Обгоночн. Сортиров. Вѣсовой. Запасн. Выгрузн. Нагрузн.	6 1 3 1 1 9 4	1159,00 112,00 616,00 83,00 51,00 539,00 407,00	—	—	25313	25388	17573	6959	Мурав. 5—5 Туккума. 6—6 Дамбы-Гавань 3—3 Риги 14—14	190—190 228—228 111—111 529—529	4837565	412000	6838276	Соль, желѣзо и масло.	По разнымъ направл.	387,01	—	45,90	1	9	Станція Торенсбергъ находится въ 2½ верстахъ отъ ст. Рига I и представляетъ собою вспомогательную Рижскую станцію.
Вассенгофъ.	5 4½ 8½	2 1 5	Туккумъ. 7 Дамбы-Гавань 5½ Ригу 13½	11 2½ 13½	2 1 5	13 3½ 1 8½	Туккума и обратно. 6 Дамбы-Гавань и обратно. 3 Риги и обратно. 43	52	Туккума и обратно. 13 Дамбы-Гавань и обратно. 6 Риги и обратно. 44	63	Главн. „ „ Обгоночн. „ Запасн.	1 1 1 1 1 1	151,76 283,87 209,62 205,62 157,75 28,90	—	—	10965	10994	13908	3768	Туккума 6—6 Дамбы-Гавань 3—3 Риги 9—9	228—228 111—111 339—339	2700201	639000	2637492	Производства мѣстныхъ фабрикъ и заводовъ.	По разнымъ направл.	60,00	27,30	—	—	3	Станція Засенгофъ находится въ окрестности гор. Риги въ 5 вер. отъ ст. Рига I. Имѣется значительное число фабрикъ и заводовъ крупныхъ производствъ.
Митава.	2½ 2½	1½ 1	Мурав. 4 Ригу 3½	вьево 2½ 2½	2 1½	4½ 4	М.-В.-Р. д. и обр. 76 Муравьева и обр. 106 Риги и обратно. 111	293	М.-В.-Р. д. и обр. 88 Муравьева и обр. 148 Риги и обратно. 165	401	Главн Обгоночн. Запасн. Вытяжн. Пакгаузн. Передаточн. Сортиров. Тракціон.	3 2 5 3 8 2 2 7	752,30 519,80 415,20 323,90 648,40 556,90 354,45 394,95	13869	13857	41462	42265	3665	6463	Мурав. 5—5 Риги 5—5	190—190 190—190	1841073	639000	4149020	Производства мѣстныхъ фабрикъ и заводовъ.	По разнымъ направл.	194,15	83,60	171,12	1	8	Г. Митава. Имѣются свыше 25 фабрикъ и заводовъ разныхъ производствъ.
Ауцъ.	1½ 1½	1½ 1½	Мурав. 3 Риги 3	вьево 1½ 1½	1½ 1½	3 3	Муравьева и обр. 6 Риги и обратно. 15	21	Муравьева и обр. 6 Риги и обратно. 15	21	Главн. Обгоночн. Запасн. Пакгаузн. Тракціон.	2 2 2 1 3	312,95 506,00 219,00 103,00 85,14	—	—	4088	4086	2190	2596	Мурав. 5—5 Риги 5—5	190—190 190—190	1970821	не было.	557471	Хлѣбные грузы и лѣсъ.	Либава и Рига.	80,00	44,62	133,84	1	4	Ближайшій городъ Фраухнбургъ находится въ 39 вер. отъ станціи. Вблизи станціи находятся: 2 кирпичныхъ завода, 1 винокуренный заводъ и 3 мельницы.

[1]) Пропускная способность показана: въ лѣвыхъ отъ черты числахъ отъ данной конечной станціи, а въ правыхъ отъ черты числахъ по направленію къ этой же конечной станціи, напримѣръ: станція Карачаевъ отъ Орла принимаетъ 18 поѣздовъ—810 вагоновъ, а отправляетъ на Орелъ 17 поѣздовъ—765 вагоновъ; отъ Риги же принимаетъ 17 поѣздовъ—765 вагоновъ, а отправляетъ въ эту сторону 18 поѣздовъ 810 вагоновъ.

[2]) Въ числѣ вѣсовъ 1 : 10 показали также вѣсы: 1 : 100, 1 : 200, 1 : 1000 и 1 : 2000.

Приложеніе № 5.

ВѢДОМОСТЬ

состоянія водоснабженія на станціяхъ Риго-Орловской ж. д. на 1-ое января 1911 г.

Названіе станцій съ показаніемъ имѣющихся коренныхъ и оборотныхъ депо. *Примѣчаніе:* Въ скобкахъ [—] показаны устройства, являющіяся запасными на случай порчи остальныхъ имѣющихся устройствъ необходимыхъ для удовлетворенія потребности станціи.	Разстояніе между станціями съ водоснабженіемъ (въ верстахъ).	Источники водоснабженія. Родъ источника и названіе.	Качество воды источника. Жесткость. Градусъ франц.	Пригодность для техническихъ цѣлей	Пригодность для питья	Количество воды, доставляемой источникомъ въ сутки. Наибольшее. Въ куб. саж.	Наименьшее. Въ куб. саж.	Надеженъ ли источникъ?	Водоподъемныя устройства. Зданія водокачекъ и жилыя помѣщенія при нихъ. Число зданій.	Площадь помѣщеній. Котельныхъ. Въ кв. саж.	Насосныхъ. Въ кв. саж.	Жилыхъ. Въ кв. саж.	Всасывающая сѣть. Число отдѣльныхъ нитокъ.	Внутренній діаметръ трубъ. Въ дюймахъ.	Длина каждой нитки. Въ саж.	Напорная сѣть. Число отдѣльныхъ нитокъ.	Внутренній діаметръ трубъ. Въ дюймахъ.	Длина каждой нитки. Въ саж.	Насосы и другіе приборы для подачи воды на станцію. Названіе и система насоса.	Родъ энергіи, которою насосъ приводится въ дѣйствіе.	Часовая производительность каждаго въ отдѣльности насоса. Въ куб. сажени отъ—до.	Сила двигателя при насосѣ (полезная). Въ пар. лош.	Размѣры (d діам. цилиндра и s—ходъ поршня въ дюймахъ и проч.). Насоса.	Двигателя.	Источники энергіи для приведенія въ дѣйствіе насосовъ. Паровые котлы. Названіе и система котла.	Поверхность нагрѣва котла кв. фут.	Названіе и размѣры другого рода генераторовъ.	Водоемныя устройства. Число водоемныхъ зданій.	Емкость для каждаго въ отдѣльности водоемнаго зданія имѣющихся баковъ съ показаніемъ ихъ числа въ куб. саж.	Возвышенія дна каждаго бака надъ головками рельса на станціи въ куб. саж.	Разводящія трубы (ихъ діаметръ—d'' и длина l—саж.) на протяженіи между водоемнымъ зданіемъ и каждою въ отдѣльности гидравлическою колонною. Путевою.	При депо и мастерскихъ.	Время работы водокачки въ сутки въ часахъ.	Составъ служащихъ на водокачкѣ.	Высота. Всасыванія. Въ саж.	Нагнетанія. Въ саж.	Наибольшее количество воды, могущее быть доставленнымъ на станцію посредствомъ существующихъ водопроводныхъ устройствъ за указанное въ гр. 34 время работы водокачки въ куб. саж.	Наибольшій суточный расходъ воды на станціи. Въ настоящее время. Для паровозовъ. Въ куб. саж.	Для прочихъ потребностей. Въ куб. саж.	Ожидается въ будущемъ. Для паровозовъ. Въ куб. саж.	Для прочихъ потребностей. Въ куб. саж.	Производится ли очистка воды, доставляемой источникомъ и какимъ способомъ?
Главная линія Рига 1-я—Орелъ.																																										
Рига I-я (коренное депо)		Озеро	—	Годна	Годна	—	—	Надеженъ.	—	—	Городской водопроводъ.																															фильтръ.
Огеръ	32	Рѣка Огеръ	—	„	„	39,2	23,68	„	1	4,72	4,0	19,14	1	5	10,85	1	4	176,0	Горизонтальн. Вортингтона	Паръ.	2½—3,0	3,8	d=7'', s=10''	d=7½'', s=10''	Вертикальн. Шухова	80,0	—	1	1 бакъ,—8,00	—	d=6'', l=23,42	—	5,0	1 машин. 1 кочег.	2,0	8,8	11,0—15,0	10,0	1,0	—	—	—
Огеръ (запасная)	—	Колодезь	—	„	„	8,4	5,6	Нѣтъ.	1	2,19	6,05	9,12	1	4	—	1	3	—	„	„	—	—	d=4½'', s=10''	d=6'', s=10''	Горизонтальн. Корнвалейскъ	156,0	—	1	2 б.—2,8	—	d=4'', l=39,85	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Рингмундсгофъ (запасная)	—	„	—	„	„	—	—	„	1	—	3,33	5,22	1	4	—	1	3	—	Ручной	„	—	—	—	—	—	—	—	1	1 б.—1,4	—	Настѣнный кранъ.		—	—		—	—	—	—	—	—
Ремерсгофъ	36	Рѣка З. Двина	—	„	„	59,2	29,6	Надеженъ.	1	11,58	4,33	19,14	1	5	67,0	1	4	1348,36	2 горизонтальн. насоса Вортингтона	„	3,0—4,0	12,45	d=6, s=10'' d=7'', s=10''	d=12'', s=10'' d=10'', s=10	Горизонтальн. Водотрубный	240,0	—	1	1 б.—8,0	—	d=6'' l=33,83 l=100,0	—	10	1 машин. 1 кочег.	3,5	27,10	30,0—40,0	28,0	2,0	—	—	—
Ремерсгофъ (запасная)	—	Рѣчка Майсынь	—	„	Нѣтъ.	23,52	3,36	Нѣтъ.	1	14	50	12,37	1	5	3,43	1	4	—	Горизонтальн. Вортингтона	„	—	—	d=7½'', s=6''	d=6'', s=6''	Горизонтальн. съ прогр. Шухова	192,0	—	1	1 б.—2.8	—	—	d=3'', l=103,57	—	1 машин.	—	—	—	—	—	—	—	—
Кокенгузенъ (запасная)	—	Колодезь	—	„	„	—	—	„	1	—	3,33	5,22	1	4	—	1	3	—	Ручной	„	—	—	—	—	—	—	—	1	1 б.—1,4	—	Настѣнный кранъ.		—	—	—	—	—	—	—	—	—
Штокмансгофъ (запасная)	—	„	—	„	„	—	—	„	1	—	5,00	—	1	3	1,5	1	3	3,5	„	„	—	—	d=5'', s=10''	—	—	—	—	1	1 б.—1,2	1,7	Настѣнный кранъ.		—	—	1,5	2,4	—	—	—	—	—
Крейцбургъ	53	Артезіанскій колодезь	—	„	Годна	—	—	Надеженъ.	1	5,00	5,00	10,5	1	5	15,50	1	4	6,55	Горизонтальн. Вортингтона	„	2,0—2,5	1,96	d=7½'', s=6''	d=6'', s=6''	Вертикальн. Шухова „	60,0 60,0	—	1	1 б.—8,0	4,3	d=6'' l=54,0 l=23,57	—	12,0	1 машин. 1 кочег.	3 00	6,57	24,0—30,0	22,0	2,0	—	—	—
Трепенгофъ (запасная)	—	Колодезь	—	„	Нѣтъ	—	—	„	1	—	5,00	—	1	3	1,5	1	3	3,5	Ручной	„	—	—	d=5'', s=10''	—	—	—	—	1	1 б.—1,2	1,7	Настѣнный кранъ.		—	—	1,5	2,4	—	—	—	—	—
Ливенгофъ (запасная)	—	„	—	„	Годна	—	—	Нѣтъ.	1	5,00		—	1	2	2,57	1	2	4,00	Камероновскій паркъ	„	—	—	—	—	Вертикальн. съ кип. труб.	58,0	—	1	1 б.—1,2	2,2	d=5'', l=38,0	—		—	2,57	4,0	—	—	—	—	—
Царь-Градъ	37	Рѣка З. Двина	—	„	„	не ограничено.		Надеженъ.	2	8,5		14,0	1	5	15,55	1	4	396,00	Горизонтальн. Вортингтона	„	3,0—4,0	6,0	d=7'', s=10''	d=10'', s=10''	Вертикальн. Шухова Вертикальн. съ кипят. труб.	110,0 58,0	—	1	1 б.—8,0	4,14	d=6'', l=59,0	—	5	1 машин. 1 кочег.	2,57	8,7	10,0—12,0	9,0	1,0	—	—	—
Ницгаль (запасная)	—	Колодезь	—	„	„	„	„	Нѣтъ.	1	5,0		—	1	2	2,0	1	2	4,0	Камероновскій паркъ	„	—	—	—	—	Вертикальн. съ кипят. труб.	58,0	—	1	1 б.—1,2	2,28	d=5, l=38,0	—	—	—	2,0	4,0	—	—	—	—	—
Ликсна (запасная)	—	„	—	„	„	„	„	„	1	—	5,0	—	1	3	5,0	1	3	5,0	Ручной	„	—	—	d=5'', s=10''	—	—	—	—	1	1 б.—1,2	1,7	Настѣнный кранъ.		—	—	1,5	2,43	—	—	—	—	—
Двинскъ (коренное депо)	47	Рѣка З. Двина	—	„	„	„	„	Надеженъ.	1	Городской водопроводъ.																																
Малиновка (запасная)	—	Озеро Мельница	—	„	„	„	„	„	1	7,0		6,5	1	5	21,57	1	4	6,0	Зав. Вермакъ	„	—	—	—	—	Вертикальн. внутренней топкой	25,0	—	1	1 б.—3,0	4,14	d=6'', l=244,0	—	—	—	1,51	5,57	—	—	—	—	—
Креславка	39	Озеро Ашаренъ	—	„	„	„	„	„	2	10,0		20,0	1	5	12,90	1	4	908,15	Горизонтальн. Вортингтона	„	3,0—4,0	6,0	d=7'', s=10''	d=10'', s=10''	Вертикальн. Шухова „	160,0 80,0	—	1	1 б.—6,4	4,25	d=6'' l=158,0 l=258,0	—	5,0	1 машин. 2 кочег.	2,50	15,25	15,0—20,0	14,0	1,5	—	—	—
Балтинъ (запасная)	—	Озеро	—	„	Нѣтъ.	„	„	„	1	7,0		4,0	1	5	4,20	1	4	245,70	„	„	—	—	—	—	Вертикальн. съ внутрен. топк.	40,0	—	1	1 б.—3,0	5,85	d=6'' l=96,57 98,0	—	—	—	2,0	9,70	—	—	—	—	—
Бальбиново	25	Прудъ	—	„	„	„	„	„	3	7,0		19,0	1	5	157,0	1	4	9,14	Горизонтальн. Вортингтона	„	2,0—4,0	2,5	d=7½'', s=6''	d=6'', s=6''	Вертикальн. Шухова	60,0	—	1	1 б.—6 4	6,43	d=6'' l=151,0 l=48,0	—	1,0	1 машин. 1 кочег.	1,5	8,5	2,0—4,0	2,0	—	—	—	—
Дрисса	25	Рѣка З. Двина	—	„	Годна	„	„	„	2	7,0	7,0	20,0	1	5	24,81	1	4''	553,50	Вертикальн. Вортингтона	„	3,0—3½	5,0	d=5½'', s=15''	d=7½'', s=15	2 котла Верт. Шухова по	110	—	1	1 б.—6,4	3,64	d=6'' l=42,57 l=43,0 l=40,43 l=58,0	—	6,0	1 машин. 1 кочег.	2,55	9,90	18,0—21,0	16,0	2,0	—	—	—
Свольна (запасная)	—	Рѣка Свольна	—	„	„	„	„	„	1	7,0		5,0	1	5	80,57	1	4''	5,0	Заводъ Вермакъ	„	2,0—2½	1,5	d=6'', s=18''	d=8, s=12''	Верт. съ внутр. топкой и тр.	40,0	—	1	1 б.—3,0	2,14	d=6'', l=56,0	—	—	—	2,0	5,0	—	—	—	—	—
Борковичи	28	Рѣка Дрисса	—	„	„	„	„	„	2	4,0	4,0	20,0	1	5	27,0	1	4''	668,50	Горизонтальн. Вортингтона	„	3,0—4,0	6,0	d=7'', s=10	d=10'', s=10''	Вертикальн. Шухова	160,0	—	1	1 б.—8,0	4,43	d=6'' l=152,70 l=32,70	—	5,0	1 машин. 2 кочег.	2,55	16,42	15,0—20,0	14,0	1,0	—	—	—
Баравуха (запасная)	—	Озеро	—	„	Нѣтъ.	„	„	„	1	—	—	—	1	5	—	1	4''	—	Вертикальн. 2-хъ цилиндр.	„	—	—	d=6'', s=12''	d=10'', s=9''	Верт. съ внутр. топкой и труб.	25,0	—	1	1 б.—1,57	—	d=6, l=44,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Полоцкъ (оборотное депо)	33	Рѣка Полота	—	„	Годна	„	„	„	2	10,0		—	3	5	—	1	4''	468,30	2 горизонтальн. Вортингтона	„	3,0—4,0	6½	d=7'', s=10'' d=7'', s=12''	d=10'', s=10'' d=12'', s=12''	2 котла Верт. Шухова по	193,7	—	1	1 б.—7,0	—	d=6'' l=70,0 l=114,0 l=102,0 l=147,0	—	12	1 машин. 1 кочег.	—	11,37	36,0—48,0	33,0	3,0	—	—	—
Горяны (запасная)	—	Рѣка Сосница	—	„	„	„	„	„	2	—	—	—	1	5	—	1	4	—	Горизонтальн. одноцилиндр.	„	—	—	d=6'', s=18''	d=8'', s=12''	Верт. съ внутр. топкой и тр.	40,0	—	1	1 б.—1,57	—	d=6'', l=142,62	—	—	1 кочег	—	—	—	—	—	—	—
Оболь	33	Рѣка Оболь	—	„	„	„	„	„	1	4,78	2,23	11,76	1	5	29,45	1	4	385,0	Горизонтальн. Вортингтона	„	3,0—4,0	5½	d=7'', s=10''	d=10'', s=10''	Верт. Шухова	110,0	—	1	1 б.—3,0	3,52	d=6'' l=40,0 l=46,0	—	3	1 машин. 1 кочег.	2,10	12,20	9,0—12,0	8,0	1,0	—	—	—
Ловша (запасная)	—	Болото	—	„	Нѣтъ.	„	„	Нѣтъ.	1	—	—	—	1	4	—	1	4	—	Ручной	„	—	—	d=3'', s=10''	—	—	—	—	1	1 б.—3,0	—	Настѣнный кранъ.		—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сиротино	22	Озеро Крупчанка	—	„	Годна	„	„	Надеженъ.	1	9,0		11,55	1	5	11,80	1	4	903,5	Горизонтальн. Вортингтона	„	3,0—4,0	5,4	d=7'', s=10''	d=10'', s=10''	Верт. Шухова	110,0	—	1	1 б.—7,0	3,57	d=6 l=42,0 l=69,0	—	6	1 машин. 1 кочег. 1 водол.	2,65	9,4	18,0—24,0	16,0	2,0	—	—	—
Старое Село (запасная)	—	Рѣка Сарановка	—	„	„	„	„	„	1	8,88		11,76	1	5	8,0	1	4	870,17	Горизонтольн. Вортингтона	„	—	—	d=7'', s=10	d=10'', s=10''	„	110,0	—	1	1 б.—3,0	3,83	d=6 l=42,0 l=48,0	—	—	—	2,42	14,16	—	—	—	—	—
Витебскъ дѣйств. водокачка	40	Рѣка З. Двина	—	„	„	„	„	„	2	14,75	12,60	—	1	6	—	2	5 и 4	—	2 насоса Ворт. Вортингтона „	„	4,0—4,5	17,0	по d=7'', s=10''	по d=12, s=10''	Гориз. Фицнеръ и Гамперъ	376,7	—	3	1 б.—20,0	8,0	—	—	10	„	—	13,35	40,0—45,0	34,0	6,0	—	—	—
Витебскъ (коренное депо)																									Паровозный Шарпъ-Стюата	964,8	—	—	2 б.—9,2	—	—	—.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Витебскъ запасная водокачка		„	—	„	„	„	„	„	1	—	—	—	1	4	—	1	4	—	Вертикальн. 1 цилиндров.	„	—	—	d=6'', s=16''	d=10'', s=12''	Верт. съ дым.тр.	161,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Крынки (запасная)	—	Колодезь	—	„	Нѣтъ	„	„	Нѣтъ.	1	—	—	—	1	4	—	1	4	4,2	Вертикальн. 1 цилиндров.	„	—	—	d=7'', s=18''	d=10'', s=10''	Вертикальн. съ дымог. трубой	56,7	—	1	1 б.—4,6	—	d=6, l=84,0	—	—	—	—	4,0	—	—	—	—	—
Выдрея	34	Рѣка Ольшанка	—	„	Годна	„	„	Надеженъ.	2	6,39	3,33	—	1	5	17,0	1	4	890,91	Горизонтальн. Вортингтона	„	3,0—4,0	5,4	d=7'', s=10''	d=10'', s=10	Верт. Шухова	110,0	—	1	1 б.—5,8	2,56	d=6'' l=32,40 l=73,50 l=152,70 l=182,30	—	2	„	2,77	7,19	6,0—8,0	5,0	1,0	—	—	—
Шебекино (запасная)	—	Колодезь	—	„	„	„	„	Нѣтъ.	1	—	—	—	1	4	—	1	4	—	Плюмнера	„	—	—	d=7'', s=18	d=10'', s=10''	Верт. съ дымог. трубой	56,7	—	1	1 б.—4,6	—	d=6, l=90,11	—	—	1 машин.	—	—	—	—	—	—	—
Рудня дѣйствующая	32	Рѣка Березина	—	„	Нѣтъ.	22,0	11,0	Надеженъ.	2	16,15		19,91	1	6	12,0	1	5	954,0	Горизонтальн. Вортингтона	„	2,5—3,0	2,3	d=7'', s=10	d=7½'', s=10''	Горизонтальн. Шухова	240,0	—	1	1 б.—4,6	4,0	d=6'' l=34,80 l=121,0 l=195,0	—	6	1 машин. 1 кочег. 1 водол.	1,05	11,03	15,0—18,0	15,0	—	—	—	—
Рудня (запасная)		Колодезь	—	„	Годна	—	—	„	—	—	—	—	1	4	—	1	4	—	Вертик. 1 цилиндровый	„	—	—	d=6'', s=16''	d=10, s=10''	Вертикальн. съ прогарн. труб.	82,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Голынки (запасная)	—	Озеро	—	„	Нѣтъ.	11,0	5,5	„	1	—	—	—	1	4	—	1	4	6,0	Вертик. 1 цилиндровый	„	—	—	d=6'', s=16''	d=10'', s=10''	Верт. съ дымогарной труб.	52,5	—	1	1 б.—4,6	—	d=6, l=89,75	—	—	1 машин. 1 кочег.	—	5,91	—	—	—	—	—
Заольша	—	„	—	„	„	5,46	2,73	Нѣтъ.	1	—	—	—	1	4	—	1	4	118,4	Плюмнера	„	—	—	d=7'' s=18''	d=10'', s=10''	„	37,9	—	1	1 б.—5,8	—	d=6, l=114,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Лелеквинская	31	„	—	„	„	22,0	11,0	Надеженъ.	2	9,55		—	1	4	104,55	1	4	241,37	Горизонтальн. Вортингтона	„	2,5—3,0	4,3	d=7'', s=10	d=7½'', s=10	Вертикальн. Лашапеля	86,1	—	1	1 б.—5,8	4,0	d=6, l=154,0	—	1	1 машин. 1 кочег.	1,45	5,12	2,0—3,0	2,0	—	—	—	—
Гнѣздово (запасная)	—	Рѣка Ольша	—	„	Годна	5,50	2,25	„	1	—	—	—	1	5	—	1	4	247,0	Горизонтальн. Камерона	„	—	—	d=6⅛'', s=17¼''	d=10'', s=17¼''	Вертикальн. съ дымог. труб.	78,0	—	1	1 б.—6,0	—	d=6'', l=194,0	—	—	1 кочег.	—	9,24	—	—	—	—	фильтръ.
Смоленскъ (оборотное депо)	32	Рѣка Днѣпръ	—	„	„	Общее съ Московско-Брестской желѣзной дорогой																																				
Дреснинская (запасная)	—	„	—	„	„	1,60	0,80	Надеженъ.	1	—	—	—	1	4	—	1	4	243,0	Вертикальный одноцилиндр.	„	—	—	d=6⅞'', s=17¾''	d=5'', s=12''	Верт. съ дымогарной труб.	56,9	—	1	1 б.—6,0	—	d=6'', l=155,0	—	—	1 кочег.	—	10,85	—	—	—	—	„
Рябцево	29	Озеро	—	„	Нѣтъ.	22,0	11,0	„	2	9,25		—	1	5	7,30	1	4	442,0	Горизонтальн. Вортингтона	„	2,5—3,0	3,7	d=7'', s=10''	d=7½'' s=10''	Вертикальн. Лошапеля	86,1	—	1	1 б.—6,0	4,0	d=6'' l=14,0 l=89,50	—	1	1 машин. 1 кочег.	0,90	7,36	2,0—3,0	2,0	—	—	—	—
Пересна (запасная)	—	„	—	„	„	5,40	2,70	„	1	—	—	—	1	5	—	1	4	—	Горизонтальн Камерона	„	—	—	d=6¼'', s=17¼''	d=10'', s=17¼''	Вертикальн. съ дымог. труб.	62,0	—	1	1 б.—6,0	—	d=6'', l=144,0	—	—	1 машин.	—	8,0	—	—	—	—	—
Починокъ	27	Рѣка Лочищанка	—	„	Годна	20,0	8,0	„	2	9,55		—	1	5''	8,20	1	4''	1097,70	Горизонтальн. Вортингтона	„	2,5—3,0	5,4	d=7'', s=10''	d=10, s=10''	Вертикальн. Шухова	110,0	—	1	1 б.—4,70	4,0	d=6'', l=89,96	—	6	2 кочег.	2,10	11,84	15,0—18,0	13,0	2,0	—	—	„
Васьково (запасная)	—	Колодезь	—	„	Нѣтъ.	3,0	2,0	Нѣтъ.	1	—	—	—	1	4''	—	1	4''	—	Вертикальн. одноцилиндр.	„	—	—	d=7¾'', s=17⅞''	d=5½'', s=12''	Вертикальн. съ дымог. труб.	60,5	—	1	1 б.—6,0	4,0	d=6'', l=137,70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Стадолище	26	Рѣка Стомять	—	„	Годна	2500,0	750,0	Надеженъ.	2	15,70		19,91	1	5''	6,5	1	4''	2017,7	Горизонтальн. Вортингтона	„	2,5—3,0	12,0	d=7'', s=10''	d=10'', s=10	Горизонтальн. Шухова	240,0	—	1	1 б.—6,0	4,0	d=6'' l=58,00 l=92,00 l=180,00 l=218,00	—	1	1 машин. 1 кочег. 1 водол.	0,78	16,40	2,0—3,0	2,0	0,5	—	—	„
Крапивинская (запасная)	—	Рѣка Крапивна	—	„	Нѣтъ.	300,0	150,0	„	2	—	—	—	1	5''	—	1	4''	6,0	Вертикальн. одноцилиндр.	„	—	—	d=7⅞'', s=17⅞''	d=5½'', s=12''	Вертикальн. съ дымог. труб.	62,4	—	1	1 б.—6,0	4,0	d=6'', l=149,0	—	—	Временный водоливъ	—	5,50	—	—	—	—	—
Рославль (коренное депо)	29	Рѣка Остеръ	—	„	Годна	6000,0	4500,0	„	2	—	—	—	2	5''	—	1	6''	768,0	Горизонтальн. Вортингтона	„	2,5—3,0	3,5	d=7'', s=10''	d=7½'', s=10''	2 котла вертик. Шухова по	80,0	—	1	3 б.—15,0	4,0	—	—	12	1 машин. 2 кочег. 2 водол.	2,48	6,50	30,0—36,0	25,0	5,0	—	—	„
Пригорье	23	Рѣка Вороница	—	„	„	20,0	7,0	„	2	8,52		—	1	5''	—	1	4''	814,00	Горизонтальн. Вортингтона	„	2,5—3,0	4,6	d=7'', s=10''	d=7½, s=10''	Вертикальн. Шухова	110,0	—	1	1 б.—4,70	4,0	d=6'', l=70,0	—	1	1 машин. 1 кочег. 1 водол.	3,10	6,45	2,5—3,0	2,0	0,5	—	—	„
Сѣщинская (запасная)	—	„	—	„	„	3,0	2,0	Нѣтъ.	—	—	—	—	1	4''	—	1	4''	—	Вертикальн. одноцилиндр.	„	—	—	d=8'', s=18''	d=5½'', s=12''	Вертикальн. съ дымог. труб.	59,8	—	1	1 б.—6,0	4,0	Настѣнный кранъ.		—	1 времен. водоливъ	—	—	—	—	—	—	—
Дубровка	25	Прудъ	—	„	Нѣтъ.	5,0	3,0	„	2	9,90		—	1	5''	12,44	1	4''	266,0	Горизонтальн. Вортингтона	„	2,5—3,0	3,7	d=7'', s=10''	d=7½'', s=10''	Вертикальн. Лашапеля	86,1	—	1	1 б.—4,70	4,0	d=6, l=108,0	—	2	1 машин. 1 кочег. 1 водол.	2,13	8,50	5,0—6,0	4,0	1,0	—	—	„
Олсуфьево (запасная)	—	Рѣка Десна (заливъ)	—	„	„	не ограничено.		Надеженъ.	2	—	—	—	1	5''	—	1	4''	250,0	Горизонтальн. Вортингтона	„	—	—	d=8½'', s=6''	d=7½'', s=6''	Вертикальн. Шухова	60,0	—	1	1 б.—5,8	4,0	d=6, l=196,70	—	—	1 машин. 1 времен. водоливъ	—	8,0	—	—	—	—	„
Жуковка (оборотное депо)	24	Рѣка Десна	—	„	Годна	„	„	„	2	9,40		20,0	1	6''	11,80	1	6''	960,0	2 насоса горизонтальныхъ Вортингтона	„	3,5—4,0	6,7	d=7'', s=10''	d=10'', s=10''	2 котла вертик. Шухова	160,0	—	1	1 б.—6,2	3,0	d=6, l=67,0	—	9	1 машин. 2 кочег. 1 водол.	2,75	12,0	31,0—36,0	26,0	5,0	—	—	—
Ржаница (запасная)	—	Колодезь	—	„	„	1,50	0,75	„	1	4,0		—	1	5''	6,0	1	4''	4,50	Вертикальн.	„	—	—	d=10'', s=7''	d=7'', s=12	Вертикальн. съ дымог. труб.	68,0	—	1	1 б.—5,6	3,6	Настѣнный кранъ.		—	—	—	5,5	—	—	—	—	—
Сельцо (запасная)	—	Рѣка Кочевига	—	„	Нѣтъ.	не ограничено.		„	1	4,0		8,10	1	5''	5,5	1	4''	6,2	Горизонтальн. Вортингтона	„	—	—	d=7¾'', s=6''	d=6'', s=6''	Вертикальн. Шухова	60,0	—	1	1 б. 6,1	3,65	d=4, l=64,8	—	—	—	1,55	5,0	—	—	—	—	—
Болва (запасная)	—	Колодезь	—	„	Годна	6,0	3,0	„	1	4,0		8,10	1	5''	5,4	1	4''	4,8	Вертикальн.	„	—	—	d=6¾'', s=18''	d=5¾'', s=12''	Вертикальн. съ дымог. труб.	49,5	—	1	1 б.—6,1	2,67	Настѣнный кранъ.		—	1 машин.	1,5	4,0	—	—	—	—	—
Брянскъ (оборотное депо)	53	Рѣка Десна	—	„	„	не ограничено.		„	1	12,4	8,05	6,4	1	7''	10,0	2	6''4''	230,0—235,0	Горизонтальн. Вортингтона	„	5,0—6,0	12,0	d=10'', s=7''	d=12'', s=7''	Горизонт. Фицнеръ и Гамперъ и Верт. съ дымог. трубой	376,7 73,2	—	1	2 б.—12,22	4,07	d=6'' l=35,0 l=65,0	—	5	„ 1 кочег.	3,0	5,2	25,0—30,0	23,0	2,0	—	—	—
Бѣлые-Берега (запасная)	—	Колодезь	—	„	„	16,0	—	„	1	5,76		18,0	1	5''	18,17	1	4''	5,15	Горизонтальн. Вортингтона	„	—	—	d=7¾'', s=6''	d=7¾'', s=6''	Вертикальн. Шухова	60,0	—	1	1 б.—5,6	3,85	d=4'' l=20,15 l=45,0 l=85,8	—	—	—	1,0	4,25	—	—	—	—	—
Мылинка (запасная)	—	Рѣка Снѣжеть	—	„	„	не ограничено.		„	1	4,0		6,2	1	4''	18,5	1	4''	300,0	Вертикальн.	„	—	—	d=10'', s=7''	d=7'', s=12''	Вертикальн. съ дымог. труб.	49,0	—	1	1 б.—6,1	2,5	d=4'' l=135,0	—	—	„	1,5	3,0	—	—	—	—	—
Карачевъ *)	41	„	—	„	Нѣтъ.	„	„	„	2	13,84	5,13	18,0	1	5''	8,50	1	4''	1050,0	Горизонтальн. Вортингтона	„	2,5—3,0	10,6	d=7'', s=10''	d=10'', s=10''	Горизонтальн. Шухова	240,0	—	1	1 б.—5,6	4,0	d=6'' l=40,0 l=80,0 l=45,0	—	6	1 машин. 2 кочег. 1 водол.	2,0	16,0	15,0—18,0	13,0	2,0	—	—	—
Ординская (запасная)	—	Прудъ	—	„	„	8,0	—	„	1	3,96		6,0	1	4	7,2	1	4''	560,0	Вертикальн.	„	—	—	d=6'', s=10''	d=7'', s=12''	Вертикальн. съ дымог. труб.	49,0	—	1	1 б.—6,1	4,25	d=4, l=85,0	—	—	1 кочег.	1,2	11,0	—	—	—	—	—
Хотынецъ	27	Озеро Ивановское	—	„	„	30,0	—	„	2	4,0	4,0	18,0	1	5''	45,0	1	4''	400,0	Горизонтальн. Вортингтона	„	2,5—3,0	4,5	d=7'', s=10''	d=7½, s=10''	Вертикальн. Шухова	110,0	—	1	1 б.—5,6	3,2	d=6'' l=45,0 l=85,0	—	4,5	1 машин. 2 кочег. 1 водол.	1,8	10,0	11,0—13,0	10,0	1,0	—	—	—
Шахово (запасная)	—	Прудъ	—	„	Годна	8,0	—	„	1	5,0		4,0	1	4''	11,0	1	4''	636,0	Вертикальн.	„	—	—	d=6'', s=10''	d=7'', s=12''	Вертикальн. съ дымог. труб.	68,2	—	1	1 б.—6,1	3,2	d=4, l=96,0	—	—	1 кочег.	1,5	15,0	—	—	—	—	—
Нарышкино	28	Рѣка Сухая-Орлица	—	„	„	не ограничено.		„	2	4,0	4,0	22,5	1	5''	40,0	1	4''	1535,0	Горизонтальн. Вортингтона	„	2,5—3,0	6,8	d=7'', s=10	d=10'', s=10''	Вертикальн. Шухова	160,0	—	1	1 б.—5,6	4,25	d=6'' l=25,0 l=85,0	—	6,5	1 машин. 2 кочег.	3,0	21,0	16,0—19,0	15,0	1,0	—	—	—
Саханская (запасная)	—	Прудъ	—	„	„	20,0	—	„	1	2,85		3,6	1	5''	5,4	1	4''	380,0	Вертикальн.	„	—	—	d=5¾'', s=12	d=7½'', s=18''	Вертикальн. съ дымог. груб.	49,5	—	1	1 б.—6,1	3,6	d=4, l=136,0	—	—	1 кочег.	1,0	8,0	—	—	—	—	—
Орелъ, (коренное депо)	29	Рѣка Ока	—	„	Нѣтъ.	не ограничено.		„	2	13,0	4,0	16,0	1	6''	8,5	1	6''	1450,0	2 горизонтальн. насоса сист. Вортингтона	„	5,0—5,5	12,5	d=7'', s=10''	d=12, s=10''	1 горизонт. Шухова 2 вертикальн. Шухова по	240,0 110,0	—	1	2 б.—12,22	3,6	—	d=6'', l=25,0	8	1 машин. 2 кочег.	1,5	29,0	40,0—44,0	35,0	5,0	—	—	—
Вѣтвь Витебскъ—Жлобинъ.																																										
Замосточье (запасная)	—	Рѣка Лучеса	—	„	Годна	„	„	„	1	—	—	—	1	5''	—	1	4''	987,0	Горизонтальн. Вортингтона	Паръ.	2,0	6,5	d=4'', s=10''	d=6'', s=10''	Вертикальн. Лашапеля	118,4	—	1	1 б.—10,0	—	—	—	0,5	1 кочег.	—	12,5	1,0	0,5	0,5	—	—	—
Богушевская	38	Озеро Серекоротнянское	—	„	„	не ограничено.		„	1	7,0		7,79	1	5''	12,0	1	4''	879,72	„	„	2,0	5,7	d=4'', s=10''	d=6'', s=10''	„	107,6	—	1	1 б.—10,0	4,5	d=6'' l=50,50 l=136,50	—	5,0	1 машин. 1 кочег.	2,37	10,89	10,0	9,0	1,0	—	—	—
Стайки	19	Прудъ	—	„	Нѣтъ.	„	„	„	1	7,0		7,79	1	5''	14,0	1	4''	460,0	„	„	2,0	3,4	d=4'', e=10''	d=6'', s=10''	„	75,3	—	1	1 б.—10,0	4,5	d=6'' l=96,50 l=117,0	—	1,0	1 машин. 1 кочег.	1,5	8,96	2,0	2,0	—	—	—	—
Орша (товарная)	23	Рѣка Адровъ	—	„	Годна	„	„	„	1	7,0		7,79	1	5''	15,0	1	4''	1080,45		„	2,0	7,4	d=4'', s=10''	d=7½'' s=10''	„	140,0	—	1	1 б.—9,0	4,9	d=6'' l=178,50 l=142,0	—	5,0	„	2,36	22,94	10,0	9,0	1,0	—	—	—
Копысь	22	Рѣка Сурованка	—	„	„	„	„	„	1	7,0		7,79	1	5''	2,0	1	4''	350,0	„	„	2,0	3,7	d=4'', s=10''	d=6'', s=10''	„	75,3	—	1	1 б.—10,0	4,6	d=6'' l=77,0 l=179,0	—	1,0	1 времен. кочегаръ	1,60	10,43	2,0	1,5	0,5	—	—	—
Шкловъ	11	Рѣка Красновка	—	„	„	„	„	„	1	7,0		7,79	1	5''	10,0	1	4''	652,0	„	„	2,0	3,7	d=4'', s=10''	d=6'', s=10''	„	75,3	—	1	1 б.—10,0	4,5	d=6'' l=77,0 l=134,0	—	3,0	1 машин. 1 кочег.	1,50	1,71	6,0	5,0	1,0	—	—	—
Лотва	14	Артезіонскій колодезь	—	„	„	32,0	—	„	1	7,0		7,79	1	—	—	1	4''	12,0	Артезіанскій насосъ съ машиною Сахо	„	1,0	5,2	d=5¼'', s=36''	d=8'', s=8''	„	107,6	—	1	1 б.—9,0	4,8	d=6'' l=48,50 l=154,0	—	1,0	„	—	2,17	1,0	0,5	0,5	—	—	—
Могилевъ (коренное депо)	18	Рѣка Дубровенка	—	„	„	70,0	—	„	1	11,82	7,0	7,79	2	6''	13,25 8,0	1	5''	380,0	Горизонтальн. Вортингтона	„	5,0	11,0	d=5½'', s=10''	d=9'', s=10''	Корнвалійскій Вертикальный Лашапеля	193,7 215,3	—	1	2 б.—18,0	7,2	d=6'' l=168,0 l=303,0	—	6,0	„	1,61	21,76	30,0	25,0	5,0	—	—	Фильтръ.
Дашковка	23	Днѣпръ	—	„	„	43,0	—	„	1	7,0		7,79	1	6''	22,0	1	5''	825,0	„	„	1,5	5,0	d=5'', s=10''	d=7½'', s=10''	Верт. Лашапеля	96,8	—	1	2 б.—16,0	4,90	d=6'' l=52,48 l=160,16	—	1,0	„	2,57	14,29	1,5	1,0	0,5	—	—	—
Быховъ	25	Рѣка Мокрянка	—	„	„	42,0	—	„	1	7,0		7,79	1	6''	13,0	1	5''	1170,0	Горизонтальн Вортингтона	„	1,5	5,4	d=5'', s=10''	d=7½, s=10''	„	96,8	—	1	2 б.—16,0	4,8	d=6'' l=51,65 l=158,98	—	3,0	„	2,19	15,63	4,5	3,5	1,0	—	—	—
Тощица	23	Артезіанскій колодезь	—	„	„	35,0	—	Нѣтъ.	1	7,0		7,79	1	—	—	1	4''	12,0	„	„	1,0	2,2	d=4'', s=10''	d=6'', s=10''	„	75,3	—	1	1 б.—10,0	4,50	d=6'' l=50,77 l=159,09	—	1,0	1 времен. кочегаръ	1,86	8,0	1,0	0,5	0,5	—	—	—
Рогачевъ	23	Рѣка Друть	—	„	„	40	—	Надеженъ.	1	7,0		7,79	1	5''	25,0	1	4''	53,0	„	„	1,5	4,9	d=4'', s=10''	d=6'', s=10''	„	96,8	—	1	1 б.—10,0	5,44	d=6'' l=40,18 l=174,15	—	4,0	1 машин. 1 кочег.	2,0	12,4	6,0	5,0	1,0	—	—	—
Вѣтвь Жуковка—Клѣтня.																																										
Окуличи	33	Колодезь	—	„	„	6,0	3,0	„	1	3,24		10,0	1	3''	8,0	1	3	3,5	Вертикальн.	Паръ.	2,0	1,0	d=4½'', s=13½''	d=13½'', s=13½''	Верт. съ кипят. трубой	46,8	—	1	1 б.—5,6	2,72	Настѣнный кранъ.		2,0	1 машинистъ	1,3	3,82	4,0	4,0	—	—	—	—
Клѣтня	7	Запруда рѣчки Бѣстрой	—	„	Нѣтъ	не ограничено		„	1	8,0	10,0	8,0	1	5''	5,8	1	5''	220,0	„	„	2,0	1,0	d=8½'', s=9½''	d=6'', s=8''	Вертикальный трубчатый	96,88	—	1	1 б.—6,1	2,5	„	„	2,0	1 кочегаръ	—	—	4,0	4,0	—	—	—	—
Вѣтвь Рига—Туккумъ.																																										
Бильдерлингсгофъ (запасная)	—	Колодезь	—	„	„	5,24	2,62	Нѣтъ	1	2,95		4,72	1	4''	6,1	1	3''	—	Пульзометръ	Паръ.	1,5	—	—	—	Вертикальн. Лашапеля	28,5	—	1	1 б.—3,75	—	d=3½'', l=104,14	—	—	—	—	4,28	—	—	—	—	—
Шлокъ	—	2 колодца об.	—	„	„	5,2	2,62	Надеженъ	—	—	—	—	—	4''	3,5	—	—	—	Горизонтальн.	„	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(оборотное депо)	32	1 артезіанскій колодезь	—	„	Годна	9,3	2,62	„	1	2,95		3,75	2	5''	6,5	1	4''	—	Вортингтона	„	1,5	1,5	d=7½'', s=6	d=6'', s=6''	Вертикальн. Шухова	60,0	—	1	1 б.—3,75	—	d=3½'', l=104,14	d=3'', l=8,71	4,0	1 машинистъ 1 кочегаръ	1,86	4,08	6,0	5,0	1,0	—	—	—
Кеммернъ (запасная)	8	1 колодезь обыкновенный	—	„	Нѣтъ	0,7	—	„																																		
		1 артезіанскій колодезь	—	„	Годна	8,1	—	„	1	2,95		3,75	1	3''	3,5	1	4''	—	„	„	1,5	—	d=4½'', s=10''	d=6'', s=10	Вертикальн. Лашапеля	27,5	—	1	1 б.—3,75	—	d=3½'', l=104,14	—	2,0	1 машинистъ	—	4,28	—		—	—	—
Туккумъ (оборотное депо)	23	Коледезь	—	„	„	4,35	2,62	Нѣтъ	1	2,95		3,75	1	5''	10,1	1	4''	—	„	„	1,5	1,5	d=7½'', s=6''	d=6'', s=6''	Верт. Шухова	60,0	—	1	1 б.—3,75	—	—	d=3'', l=8,71	4,0	„ 1 кочегаръ	1,71	4,0	6,0	5,0	1,0	—	—	—
Вѣтвь Рига—Муравьево.																																										
Митава	40	Артезіанскій колодезь	—	„	Годна	48,0	20,0	Надеженъ	1	3,71	5,0	—	1	5''	1,62	1	4''	9,15	Горизонтальн. Вортингтона	Паръ.	1,5	2,2	d=7½, s=6''	d=6'', s=6''	Верт. Шухова	110,0	—	1	1 б.—8,0	—	d=6 l=76,85 l=61,13	d=3'', l=130,71	4,0	1 машинистъ	—	6,65	6,0	4,0	2,0	—	—	—
Фридрисгофъ	21	Рѣка Аллау	—	„	Нѣтъ	45,52	23,88	„	1	3,74		7,5	1	5''	7,14	1	4''	3,61	„	„	2,0—3,0	3,7	d=8½'', s=10	d=7½'', s=10''	„	107,6	—	1	1 б.—3,32	2,34	d=6'', l=97,14	—	3,0	„	2,20	3,15	6,0—9,0	5,5	0,5	—	—	—
Бененъ	21	2 артезіанскихъ колодезя	—	„	Годна	34,0	24,0	„	1	3,71	5,0	—	2	5''	19,57	1	4''	9,15	„	„	2,0	1,5	d=7½'', s=6''	d=6'', s=6''	„	60,0	—	1	1 б.—8,0	—	d=6 l=61,85 l=30,00	—	2,0	„ 1 кочегаръ	—	6,65	4,0	3,5	0,5	—	—	—
Ауцъ (запасная)	10	„	—	„	„	18,7	11,22	„	1	3,74		—	1	4''	9,7	1	3''	5,85	Горизонтальн.	„	1,5	1,0	d=4¼'', s=11⅝''	d=6½'', s=11⅝''	Вертикальн. съ внутр. топкой	61,89	—	1	1 б.—3,32	—	Настѣнн. кранъ	d=3'', l=15,42	—	—	—	5,85	—	—	—	—	—
Вѣтвь Рига—Мюльграбенъ.																																										
Мюльграбенъ	10	Колодезь	—	„	Нѣтъ	—	—	„	1	5,3		—	1	4''	2,0	1	3''	—	Ручной	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 б.—1,6	—	Настѣнный кранъ.		—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вѣтвь Рига—Дамба-Гавань.																																										
Больдераа	—	„	—	„	„	1,45	0,72	Нѣтъ	1	2,3		—	1	2''	4,5	1	2''	—	Пульзометръ	Паръ.	0,33	—	—	—	Вертикальн. съ внутр. топкой	20,87	—	1	1 б.—2,0	—	—	d=3'', l=70,57	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рижскій узелъ.																																										
Рига Балтійская	4	Озеро Кишь	—	„	Годна	28,0	10,0	Надеженъ	1	3,0		6,15	1	5''	1,0	1	4''	—	Горизонтальн. Вортингтона	Паръ.	1,5—2,0	1,8	d=4½'', s=10''	d=7'', s=10''	Вертикальн. Шухова	60,0	—	1	2 б.—15,54	—	d=6'', l=65,0	d=3'', l=5,0	6,0	1 машинистъ 1 водоливъ	—	—	9,0—12,0	8,5	0,5	—	—	—
Рига III-я	2	Колодезь	—	„	„	6,99	—	„	—	—	—	—	1	4''	5,7	1	4''	—	„	„	1,0	1,0	d=4½'', s=10''	d=6'', s=10''	Вертикальн. Фильда	58,0	—	1	2 б.—1,92	—	—	—	1,0	—	—	—	1,0	0,5	0,5	—	—	—
Рига-Берегъ (противопожарный водопроводъ)	—	Рѣка З. Двина	—	„	Нѣтъ	9,9	2,33	„	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 центробѣжн. насоса	2 элек. мотор.	9,0	—	—	—	„	—	—		—	—	d=6'', l=90,0	—	—	1 машинистъ	—	—	—	—	—		—	—
Рига-Товарная, Александровскія ворота, Сортировочная, Рига I и II Рига		Озеро	—	„	годна	—	—	Городской водопроводъ.																																		

---

*) Выше жел.-дор. водопріемщика, уѣздный городъ Карачевъ, загрязняющій рѣку.

Приложеніе № 6.

(къ вопросу 58 сл. пути).

ПЕРЕЧЕНЬ

СЛАБЫХЪ МОСТОВЪ.

Версты.	Отверстіе въ саженяхъ.	Названіе рѣки или протока.	Система фермъ. На I пути.	Система фермъ. На II пути.	Располож. ѣзды.	Типъ нагрузокъ принятыхъ для расчета фермъ. На I пути.	Типъ нагрузокъ принятыхъ для расчета фермъ. На II пути.	Примѣчаніе.
Линія Рига-Орелъ.								
451	33,9×2	Зап. Двина. . .	рѣш. нераз.	—	по верху.	проектъ утв. въ 1867 г.	—	Дерев. проѣзж. часть усилина по нагрузкѣ 96 г.
582	28,73×2	Днѣпръ.	рѣш. нераз.	—	по низу.	проектъ утв. въ 1867 г.	—	Жел. проѣзж. часть усилена по нагрузкѣ 84 г.
636	19,91+20,09	Хмара	рѣш.	—	по верху.	проектъ утв. въ 1867 г.	—	Попер. ул. неп. на вер. поясѣ и удов. нагр. 96 г.
653	15,00	Стомять.	рѣш.	—	„	проектъ утв. въ 1883 г.	—	Т о ж е.
683	19,85	Остеръ	рѣш.	—	„	проектъ утв. въ 1867 г.	—	Т о ж е.
748	20,00×2	Разливъ-Десны .	рѣш.	—	„	проектъ утв. въ 1882 г.	—	Т о ж е.
749	30,00	Десна.	рѣш.	—	по низу.	проектъ утв. въ 1867 г.	—	Проѣзжая часть усилен. по нагр. 1884 г.
805	30,65+30,00	Болва.	рѣш.	—	„	проектъ утв. въ 1871 г.	—	Т о ж е.
933	24,00×2	Ока.	рѣш. нераз.	—	по верху.	проектъ утв. въ 1868 г.	—	Дерев. проѣзж. часть усилен. по нагр. 96 г., фермы замѣняются новыми по нагр. 96 г.
	3,95×2		ж. б.	—	„	1884 г.	—	
Линія Торенсбергъ-Муравьево.								
12	0,571	Без. назв. . . .	ж. б.	—	по верху.	неизв.	—	Всѣ желѣзныя пролетныя строенія, для которыхъ неизвѣстенъ типъ нагрузокъ, принятыхъ при расчетѣ, существуютъ съ постройки дороги, оконченной на участ. Торенсберъ-Митава въ 1868 г., а на участкѣ Митава-Муравьево въ 1878 г.
15	0,571	„ „ . . .	ж. б.	—	„	„	—	
17	1,429	„ „ . . .	ж. б.	—	„	„	—	
22	1,429	Гренцбахъ . . .	ж. б.	—	„	„	—	
26	11,429	Миссе	раск.	—	по низу.	„	—	
32	10,00×2	Эккау.	раск.	—	„	„	—	
38	23,97×3	Аа	раск.	—	„	проектъ утв. въ 1868 г.	—	
42	11,429	Шведъ	рѣш.	—	„	неизв.	—	
47	6,00	Терветъ.	ж. б.	—	по верху.	„	—	
49	1,00	Безъ назв. . . .	ж. б.	—	„	„	—	
50	4,00	Эглонъ	ж. б.	—	по низу.	„	—	

Версты.	Отверстіе въ саженяхъ.	Названіе рѣки или протока.	Система фермъ. На I пути.	Система фермъ. На II пути.	Располож. ѣзды.	Типъ нагрузокъ принятыхъ для расчета фермъ. На I пути.	Типъ нагрузокъ принятыхъ для расчета фермъ. На II пути.	Примѣчаніе.
57	5,00	Ауцъ.	ж б.	—	по верху.	неизв.	—	
61	3,00	Алау	ж. б.	—	по в.	„	—	
72	1,00	Безъ назв. . . .	ж. б.	—	„	„	—	
76	1,00	Алау	ж. б.	—	„	„	—	
78	1,00	Безъ назв. . . .	ж. б.	—	„	„	—	
81	3,00	Ауцъ.	ж. б.	—	„	„	—	
84	1,00	Безъ назв. . . .	ж. б.	—	„	„	—	
87	1,00	„ „ . . .	ж. б.	—	„	„	—	
88	2,00	„ „ . . .	ж. б.	—	„	„	—	
92	2,00	Ваддаксъ	ж б.	—	„	„	—	
95	1,00	Безъ назв. . . .	ж. б.	—	„	„	—	
96	3,00	Авексне	ж. б.	—	„	„	—	
98	1,00	Безъ назв. . . .	ж. б.	—	„	„	—	
99	2,00	Мельнупъ. . . .	ж. б.	—	„	„	—	
103	2,00	Безъ назв. . . .	ж. б.	—	„	„	—	
105	1,00	Безъ назв. . . .	ж. б.	—	„	„	—	
107	1,00	Безъ назв. . . .	ж. б.	—	„	„	—	
110	10,00	Ваддаксъ	рѣш.	—	по ср.	„	—	
111	2,00	Безъ назв. . . .	ж. б.	—	по верху	„	—	
112	3,00	Пакляупъ. . . .	ж. б.	—	„	„	—	
120	1,00	Безъ назв. . . .	ж. б.	—	„	„	—	
122	3,00	Ашва.	ж. б.	—	„	„	—	

Линія Зассенгофъ-Туккумъ.

9	1,00	Безъ назв. . . .	ж. б.	—	по верху.	неизв.	—	Всѣ жел. пролет. строенія существуютъ съ постройки линіи, оконченной въ 1877 г.
10	1,00	„ „ . . .	ж. б.	—	„	„	—	
11	122,00 } 19,00×6	Аа	рѣш.	—	по н.	проект. утв. въ 1876 г.		Постоян. часть.
	+8,00		рѣш.	—	по верху.		—	Поворотн. часть.
28	5,00	Шлокъ.	ж. б.	—	„	неизв.	—	

Версты.	Отверстіе въ саженяхъ.	Названіе рѣки или протока.	Система фермъ. На I пути.	Система фермъ. На II пути.	Располож. ѣзды.	Типъ нагрузокъ принятыхъ для расчета фермъ. На I пути.	Типъ нагрузокъ принятыхъ для расчета фермъ. На II пути.	Примѣчаніе.
31	1,00	Безъ назв. . . .	ж. б.	—	по в.	неизв.	—	
33	1,00	„ „ . . .	ж. б.	—	„	„	—	
34	1,00	„ „ . . .	ж. б.	—	„	„	—	
36	1,00	„ „ . . .	ж. б.	—	„	„	—	
36	2,00	Вершъ	ж. б.	—	„	„	—	
46	1,50	Безъ назв. . . .	ж. б.	—	„	„	—	
46	1,50	„ „ . . .	ж. б.	—	„	„	—	
54	5,00	Дурбе	ж. б.	—	„	„	—	
Линія Рига-Дамба Гавань.								
1	328,52 } 38,72×6, 38,20×2, 10,10×1, 9,70×1	Зап. Двина. . .	рѣш.	—	по низу.	проектъ утвержден. въ 1871 г.	—	Постоян. часть изъ 2-хъ пр. нер. фермъ.
			ж. б.	—	„			Поворотн. часть изъ 2-хъ пролет. неразр. фермъ.
4	3,00	Мельнич. руч. .	ж. б.	—	по верху.	неизв.	—	Всѣ пролет. строенія, для которыхъ неизвѣстенъ типъ нагрузокъ, принятыхъ для расчета, сущ. съ постр. линіи, окон. въ 1873 г.
8	0,29	Безъ назв. . . .	рельс.	—	„	„	—	
10	0,98	Эссенгоф. руч. .	ж. б.	—	„	„	—	
11	6,85	Гаппаксъ. . . .	раск.	—	по низу.	„	—	
16	9,90+9,95	Аа (повор). . . .	рѣш.	—	„	проектъ утв. въ 1871 г.	—	
Линія Жуковка-Клѣтня.								
5	10,00×7	Разливъ Десны .	рѣш.	—	по верху.	проекты утвержден. въ 1879 г.	—	
5	31,2+1,0×2	Десна	рѣш.	—	по низу.			
22	7,50	Прыща. . . .	ж. б.	—	по верху.	неизв.	—	На сваяхъ устан. старыя фермы съ постр. Орл. Вит. жел. дор.
28	7,50	Радуша.	ж. б.	—	„	„	—	
Вѣтви общаго пользованія.								
Вѣтвь Рига-Сортировочная-Александровскія Ворота.								
—	1,70	У. Пудр. зав. . .	ж. б.	—	по верху.	неизв.	—	На дерев. сваяхъ устан. старыя фер. съ пост. Орл. Вит. жел. дор.

Нач. техн. отд. инженеръ (подпись)